

**Fondo Disegni di stazioni.
Soggetto produttore**

IL SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI FS.

GLI UFFICI DI PROGETTAZIONE DELLE STAZIONI E DEI FABBRICATI FERROVIARI (1905-1986)



L'organizzazione dei Servizi Centrali e dell'Esercizio delle Ferrovie dello Stato, definita nel 1905¹, si strutturava in dodici Servizi e otto Direzioni Compartimentali (Torino, Milano, Genova, Venezia, Firenze, Roma, Napoli, Palermo)².

Il *Servizio Lavori e Costruzioni* fu costituito solo con la riforma generale del 1923, a seguito della fusione del Servizio XII Costruzioni e del Servizio XI Lavori³.

Il Servizio raccoglieva le funzioni degli uffici delle società concessionarie⁴ che gestivano le reti prima della nazionalizzazione e che si occupavano della costruzione delle linee, delle opere d'arte, delle stazioni e dei fabbricati. Nelle città più importanti, considerata la rappresentatività che gli edifici ferroviari rivestivano in ambito urbano, il progetto del *Fabbricato Viaggiatori* veniva, di norma, affidato a professionisti esterni di chiara fama (es. Torino Porta Nuova, ing. Alessandro Mazzucchetti e arch. Carlo Ceppi, 1868; Roma Termini, ing. Salvatore Bianchi, 1867; Palermo Centrale, arch. Di Giovanni, 1879). In altri casi, i progetti venivano elaborati da funzionari interni alle società; a Bologna, per esempio, la stazione fu progettata dall'ing. Gaetano Ratti, Capo Divisione nella Società delle Ferrovie Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale⁵. Per le stazioni minori, le società provvedevano all'elaborazione di progetti-tipo affidati ai propri tecnici. Nel 1905, alcuni di loro passarono a lavorare negli uffici di progettazione delle Ferrovie dello Stato.

¹ D.R. 15 giugno 1905, n. 259.

² Nel 1907 vennero aggiunte Ancona e Reggio Calabria, nel 1912 Bologna e Bari.

³ Il *Servizio Costruzioni* (Grandi lavori lungo le linee esistenti, studi, direzione e sorveglianza dei lavori di costruzione di nuove linee), a seguito della riforma dell'ordinamento del 1911, che mirava a decentrare e a semplificare, era stato destinato ad una funzione speciale, al di fuori dell'ordinamento. Il Servizio *Mantenimento-Sorveglianza e Lavori* divenne, più semplicemente, *Servizio Lavori*.

⁴ Le Società concessionarie nel 1905 erano: la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali (dal 1885 Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Esercizio della Rete Adriatica, la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo e la Società per le Strade Ferrate della Sicilia.

⁵ Poi Società dell'Alta Italia.

I funzionari FS, in prevalenza ingegneri, erano generalmente operanti presso le Sezioni Lavori dei Compartimenti. Le Direzioni compartimentali eseguivano, infatti, tutti i lavori di limitata importanza e avevano l'obbligo di riferire mensilmente sul loro operato alla Direzione Generale.

In continuità con il periodo precedente, le stazioni di piccole e medie dimensioni venivano realizzate sulla base dei progetti standardizzati già in uso presso le vecchie società, mentre per i fabbricati di particolare impatto urbanistico venivano elaborati progetti specifici e rispondenti alle richieste delle Commissioni Edilizie e di Ornato locali (es. Roma Trastevere, ing. Paolo Bo, 1907-12; Verona Porta Nuova, ing. Ulisse Dini, 1914-15; ampliamento di Bologna Centrale, stazioni di Fidenza e Forlì, ing. Ezio Bianchi, 1920, 1925-27; Sassari, ing. Giovanni Zanfarino, 1925-27; Siracusa Marittima, arch. Giovanni Iovino, 1929-30; Falconara Marittima e Palombina, ing. Ezio Tagliaferri, 1928-30).

Per le stazioni di interesse straordinario si procedeva, invece, mediante concorso come nel caso di Milano Centrale (arch. Ulisse Stacchini, 1912-1932) o tramite affidamento diretto a professionisti di fama, come per Napoli Mergellina (arch. Gaetano Costa, 1925-27).

Nel 1924, anno dell'istituzione del Ministero delle Comunicazioni, si attuò una radicale riforma organizzativa dell'ordinamento generale che divenne così suddiviso in sei Servizi e tredici Compartimenti⁶, mentre passò al Ministero dei Lavori Pubblici il Servizio delle costruzioni di nuove linee di interesse generale.

Con sede presso il palazzo della Direzione Generale di Roma, il Servizio Lavori e Costruzioni era suddiviso in otto uffici nel 1923 e in nove nel 1930. Sommarariamente, erano così suddivisi: 1. Affari Generali, 2. Contratti-Espropriazioni, 3. Studi del materiale fisso-Servizio d'acqua-Fabbisogno, collaudi e distribuzione materiale, 4. Stralcio ex Ufficio Costruzioni passato al Ministero dei Lavori Pubblici, 5. Costruzioni stradali ed edilizie, 6. Ponti e opere diverse, (progettazione opere metalliche, fabbricati per depositi, squadre rialzo, officine e magazzini), 7. Studi e nuovi impianti elettrificazione, 8. Apparati centrali e blocco, 8 bis. Piani di stazione.

Provvedimenti successivi mirarono al concentramento degli uffici; nel 1932 videro la fusione in sede compartimentale le Sezioni Lavori, ad eccezione di quella di Bolzano e, nei casi dei Compartimenti di Roma e di Firenze, sorsero due sezioni: Roma Sud e Roma Nord, Firenze e Pisa. Le sezioni rimasero suddivise in Riparti.

L'Ufficio 5°, diretto da Ferruccio Businari (n. 1875) fino al 1932, era preposto quindi alle "Costruzioni stradali ed edilizie". La Sezione 15^a (*fabbricati*), assunse rapidamente un ruolo di notorietà e prestigio in virtù dei numerosi incarichi di edilizia civile e ferroviaria (stazioni, palazzi postali, fabbricati alloggi, etc.). Oltre ai progettisti decani, vi lavorarono gli architetti Angiolo Mazzoni (Bologna 1894-Roma 1979) e Roberto Narducci (Roma 1887-1979). Tale fu la risonanza e l'impegno delle FS in tale settore che nel 1938 venne istituito l'Ufficio 5° bis "Studio e progetti nuovi fabbricati"⁷.

Negli stessi anni, dal 1937 al 1943, il Servizio fu diretto da Achille Pettenati (Porto Maurizio 1876-Roma 1946). Egli seguì numerosi e imponenti lavori, tra i quali si ricordano il miglioramento e l'elettrificazione delle linee, il riordino degli impianti di Roma e Genova, la

⁶ Si aggiunsero ai precedenti Trieste e la Delegazione di Cagliari.

⁷ L'ufficio fu diretto da Mazzoni fino al 1944.

costruzione delle stazioni di Venezia, Firenze, Viareggio, Reggio Calabria e Messina, il raddoppio della linea Arona-Domodossola, la costruzione del bacino idroelettrico di Bressanone.

Nel 1946 la struttura del Servizio si complicò con la suddivisione in sei rami e quindici uffici. Nel 1953⁸ si separò dal Servizio Lavori e Costruzioni il *Servizio Impianti Elettrici*. Fino ad allora, infatti, il primo aveva compreso l'unità speciale elettrificazione, istituita nel 1920. Nel biennio 1947-1948, sotto la guida di Giovanni Di Raimondo (1892-1966), Direttore Generale delle FS dal 1944 al 1959, l'imponente attività di ricostruzione determinò, in seno al Servizio Lavori e Costruzioni, la costituzione di organi temporanei atti alla gestione di lavori di speciale importanza e complessità. In particolare, per fare fronte all'emergenza dei fabbricati danneggiati o distrutti durante la guerra, fu istituito il *Gruppo Architettura*. Guidato da Roberto Narducci fino al 1951 e successivamente dall'architetto Paolo Perilli (1904-1982), il Gruppo rimase attivo per più di un decennio.

Il successivo riordino degli Uffici centrali risale al 1962⁹, quando venne istituito l'Ufficio 11° per le progettazioni di importanti complessi di opere. Si formarono, allora, un nucleo *Scuole Professionali* e due Uffici speciali permanenti: uno per lo *Studio dell'Armamento*, l'altro per l'*Architettura e i Fabbricati Civili* (A.F.C.), diretto all'epoca dall'architetto Vasco Fadigati (n. 1902).

Nel 1971¹⁰ il Servizio venne suddiviso in dodici Uffici Centrali, a loro volta composti da più Divisioni, comprendenti Sezioni e Reparti. Vennero istituiti tre centri di controllo di lavori affidati alle imprese, due Uffici speciali permanenti (l'Ufficio Collaudi e l'Ufficio Officine), un Ufficio di progettazione e uno o più Uffici speciali temporanei per le costruzioni.

In particolare, l'Ufficio 11° *Fabbricati* era così suddiviso: Divisione 11.1 *Fabbricati Civili* e Divisione 11.2 *Fabbricati Industriali, sottopassaggi e pensiline*, diretta inizialmente dall'architetto Corrado Cameli (n. 1909).

Nell'ambito dei quindici Compartimenti¹¹ operavano altrettanti Uffici Lavori¹², come per gli uffici centrali suddivisi in Divisioni, Sezioni e Reparti. Nei Compartimenti di Firenze e Verona coesistevano, oltre agli omonimi Uffici Lavori di Firenze e Verona, anche gli Uffici di Pisa e Bolzano.

La suddetta organizzazione nell'ambito della Direzione Generale, salvo alcune modifiche¹³, rimase inalterata sino alla fine del 1986, anno in cui, a seguito della Legge 210/1985 "Istituzione dell'Ente delle Ferrovie dello Stato", vennero attuate considerevoli variazioni, con la conseguente soppressione del Servizio Lavori e Costruzioni.

⁸ D.P.R. 859.

⁹ D.M. 29 novembre 1962, n. 1953. I primi dieci Uffici erano: 1. Personale, Affari generali-Bilancio, 2. Affidamenti lavori, Contratti-Gestione Lavori, 3. Ufficio Collaudi e liquidazioni lavori-contenzioso da appalti 4. Espropriazioni-Gestione del patrimonio, 5. Esercizio-Lavori all'armamento, 6. Collaudo e distribuzione materiali di armamento e diversi-Cantieri di iniezioni, 7. Servizio d'acqua, impianti e meccanismi speciali, 8. Corpo stradale-Gallerie-Fabbricati industriali, 9. Ponti-Invasature delle navi traghetto, 10. Stazioni-Raccordi.

¹⁰ D.M. 11 giugno 1971, n. 8715.

¹¹ Si era aggiunto nel 1960 il Compartimento di Verona.

¹² Inizialmente denominate Sezioni Lavori, successivamente Divisioni Lavori.

¹³ Aggiunta, accorpamento o sdoppiamento di alcuni Uffici Centrali, come ad esempio gli Uffici Progettazione Linee 1° e 2°, Ufficio Costruzioni 1°, 2°, 3°, Uffici 1° e 2° Direttissima Roma - Firenze, riuniti nel 1981 a seguito dell'istituzione delle Cinque Unità Speciali, dipendenti direttamente del Direttore Generale e dedicate all'attuazione del "Programma Integrativo di interventi (...)" (Legge n.17/1981).

La macrostruttura dell'Ente venne allora funzionalmente articolata, al centro, in Dipartimenti e Direzioni Centrali, mentre, territorialmente, in Direzioni Compartimentali e Impianti di Produzione.

Bibliografia

G. Coletti, *Storia di una Riforma. L'Ente Ferrovie dello Stato*, Roma 1985; M. Gerlini, P. Mori, R. Paiella, *Architettura e progetti delle stazioni italiane. Dall'Ottocento all'Alta Velocità...*, Roma 2016; V. Guadagno, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il Paese (1905-2005)*, Roma 2005; Emanuele Masiello, *Architetti e ingegneri del Ministero delle Comunicazioni*, in *Architettura Ferroviaria in Italia - Novecento*, a cura di Ezio Godoli e Iolanda Lima, Palermo 2004; G. Mazzamuto, *I Servizi Centrali delle FS: il Servizio Lavori e Costruzioni*, in "La Tecnica Professionale", gennaio 1973, pp. 16-20, febbraio 1973, pp. 34-39; Ministero dei Trasporti, Direzione Generale F.S., *Ordinamento degli Uffici Centrali*, Roma 1965; E. Tedeschini Lalli, *Le Ferrovie dello Stato e il loro ordinamento*, Roma 1946.

Scheda a cura di Massimo Gerlini e Ilaria Pascale, luglio 2018.