

Fondo Roberto Narducci.
Soggetto produttore

Roberto NARDUCCI

(Roma, 1887 - 1979)

Architetto, ingegnere



Nacque a Roma il 14 agosto 1887 da Sesta Elisabetta Sutto e Luigi, amministratore del Collegio americano. Conseguì la licenza tecnica nel 1904 presso la scuola Martino Filetico di Ferentino e, nel 1909, il diploma di decorazione architettonica al Museo artistico industriale romano (M.A.I.). Lo stesso anno venne assunto dalle Ferrovie dello Stato come disegnatore presso la Sezione Lavori Roma Nord e, dopo un breve periodo presso l'Ufficio Speciale Lavori di Padova, nel 1919 fu trasferito di nuovo a Roma, presso l'ufficio 5° del Servizio Lavori (sezione 15[^]), sotto la guida dell'ingegnere Giovanni Polsoni, capo della sezione

“fabbricati”. Nella sua produzione (1908-1920) di acquarelli, schizzi e disegni in parte scolastici, in parte progettuali, si alternano modelli d'Oltralpe a mediterranei. Studi di edifici monumentali e di eleganti villini rivelano la costante attenzione alla razionalizzazione dei volumi e alla geometrizzazione dell'ornamento. Su questa linea si pone la palazzina romana di via Savoia 78 (angolo via Mantova), del 1921, un raffinato edificio di gusto viennese e citazioni Déco, tra le sue prime opere *extra* ministeriali realizzate. Nel 1920 partecipò ai concorsi per un nuovo braccio del Palazzo comunale di Padova e per il nuovo ponte Flaminio a Roma.

Nel 1923, come il collega Luigi Piccinato, si laureò in Architettura presso la Scuola Regia, istituita nel 1919-1920 sull'impianto teorico di Gustavo Giovannoni e sotto l'influenza dei professori Marcello Piacentini e Arnaldo Foschini.

Durante il primo periodo al servizio dell'amministrazione ferroviaria lavorò ai progetti per la sistemazione della stazione di Roma Termini e realizzò il grande edificio su via Marsala, destinato alle Poste e agli Uffici compartimentali (1923-26). Parallelamente ad Angiolo Mazzoni, sotto la guida dell'ingegnere Ferruccio Businari, Dirigente dell'Ufficio 5° dal 1924 al 1932, Narducci interpretò la stagione del rinnovamento dell'architettura ferroviaria e dell'edilizia di competenza delle FS negli anni del Ministero delle Comunicazioni, guidato, fino al 1934, da Costanzo Ciano (il Ministero riuniva FS e Poste e Telegrafi). Negli anni a seguire, proseguì quella che può essere considerata la più vasta attività di “svecchiamento” e razionalizzazione dell'architettura e dell'arredamento delle stazioni italiane.

La sua carriera nelle FS fu abbastanza rapida: nel 1924 fu promosso Segretario Tecnico Principale; nel 1930, quando ottenne anche l'abilitazione alla professione d'ingegnere, divenne Ispettore di 1^a classe e, nel 1935, Ispettore Principale. In questi anni conobbe gli

architetti Vasco Fadigati e Paolo Perilli, entrati per concorso nell'Ufficio 5° nel 1933. Nel 1931 realizzò alcune palazzine per poste telegrafiche a Bolzano.

Furono le realizzazioni dei palazzi postali di Savona (1930-33) e Bari, quest'ultimo progettato insieme al Palazzo delle Preture Unificate, edifici presentati sulla rivista "Architettura" del 1934 (fasc. XI), a segnare l'avvio dell'aggiornamento del linguaggio architettonico di Narducci in direzione "moderna", anche per le interessanti e raffinate invenzioni degli arredi interni. Si ricorda in particolare, di gusto Bauhaus, il tavolo-scrittoio nel salone delle corrispondenze del palazzo di Bari. Precedenti, i palazzi tardo-eclettici di Rovigo (1926-29), Cremona (1928), Lucca (sistemazione degli interni, 1931), Treviso (1928-31), Milano (1931, ristrutturazione), Benevento (1932), Salerno (1930-32), Vicenza (1930-35).

Dopo la stazione di Bardonecchia (1933), con il progetto definitivo della stazione di Pesaro (1935), Narducci abbandonò la citazione storicista in favore di un'architettura funzionale e di volumetrie pure. Tra il 1934 e il 1936 disegnò le stazioni gemelle di Anzio e Nettuno e la stazione di Santa Flavia Solunto. "Con la stazione di Viareggio [Narducci] fornì un saggio della sua cifra stilistica più alta: «l'edificio [...] può considerarsi fra i pochi che denuncino una coscienza stilistica al di fuori e al di là di un mero convenzionalismo modernista; queste strutture hanno una loro consistenza e tutto lo snodamento della fabbrica un ritmo costante» (A. Del Massa, *La nuova Stazione di Viareggio*, in *La Nazione*, 18 aprile 1936). Il tema della pensilina fortemente aggettante, sperimentato con particolare successo a Viareggio, fu poi riproposto da Narducci nella stazione di Redipuglia (1936). "La ricerca plastica fondata sulla giustapposizione di volumi puri (principalmente parallelepipedi e semicilindri ritagliati da finestre angolari o a nastro), sperimentata a Viareggio per la prima volta, fu portata avanti solo fino al 1937" (Giacomelli 2012).

Nel 1935 partecipò con tre progetti al concorso per il fabbricato viaggiatori della stazione di Venezia S. Lucia (si classificò 7°).

Nel contesto del piano di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie della linea Genova-Ventimiglia, Spezia-Genova e Genova-Serravalle, Narducci progettò le stazioni di Loano, Albenga (1937), Pietra Ligure, Finale Ligure (1938), Vado Ligure (1938-1940). A proposito delle prime due, l'architetto ha lasciato una rara testimonianza scritta circa le sue motivazioni progettuali, sospinte da un tratto dominante della cultura dell'epoca: "se le soluzioni si presentano svariate per diversità planimetriche ed altimetriche, la linea maestra che si impone al progettista è sempre quella di un'architettura italiana che sia l'espressione viva ed integrale dell'ambiente regionale."

Mentre Mazzoni lavorava ai progetti per Roma Termini nell'Ufficio 5° bis (istituito nel 1937 circa), Narducci dal 1937 al 1940 si occupò della progettazione di Roma Ostiense, disegnata secondo forme "moderne" (con volume semicilindrico del ristorante) nel 1937, ma edificata due volte tra il 1938 ed il 1940 in forme invece "quadrate", in sintonia col monumentalismo ufficiale. Il "Padiglione provvisorio" fu realizzato per accogliere Hitler in visita a Roma (6 maggio 1938) in tubi Innocenti; la stazione definitiva ricalca il prospetto lato città del padiglione, del quale invece "andò perduta" la galleria semivoltata del lato binari. Il rifornitore idrico della stazione, con mensole di sostegno strutturali disposte a raggera, divenne dal 1939 una tipologia edilizia standard negli uffici di progettazione FS.

Le stazioni di Villa San Giovanni (1937), Battipaglia (1937-38), Ventimiglia (1938-42), in parte Terralba Mussolinia (1939), aprirono la strada alla definizione dell'edificio lineare

sviluppato in lunghezza e tagliato dalla pensilina continua su pilastri, modello utilizzato frequentemente nei decenni successivi.

Dopo il Palazzo Compartimentale FS di Firenze (1928-36) e gli edifici del Dopolavoro e degli alloggi a Pisa (1938), tra il 1938 e il 1943 Narducci elaborò i progetti per le stazioni di Cogoleto (1938-43), Apuania Massa (oggi Massa Centro, inaugurata nel 1939), Asti, Bordighera, Campiglia Marittima (ampliamento, 1939), Genova Quarto dei Mille (1938-1941), Genova Bolzaneto (inaugurata nel 1942), La Spezia, Alessandria (1942), San Lorenzo Cipressa (1940-1943). Nel 1939, nel frattempo, aveva progettato l'elegante Ufficio Informazioni della stazione di Milano Centrale, realizzato entro pareti di cristallo infrangibile e nel 1940, in collaborazione con Mazzoni e Giuseppe Terragni, il padiglione della Mostra ferrotranviaria per l'E42.

Inoltre, disegnò un progetto per la stazione di Savona (1942-46), realizzò i fabbricati del Dopolavoro e gli alloggi a Sulmona (1942-48), la stazione di Varazze (completamento e sistemazione, progetti dal 1939 al 1951), l'ampliamento del Palazzo Postale di Brindisi, una stazione per autoservizi a Montecatini (1947) e il Cinema Dopolavoro a Cagliari con uno dei suoi collaboratori principali, l'architetto Bruno Barinci (1949-1951).

Il 23 aprile 1941 sposò Emilia Mandruzzato, dalla quale ebbe un figlio, Carlo Alberto, ingegnere, per anni custode delle carte private paterne. Durante gli anni della guerra, Narducci fu collocato temporaneamente a riposo (dal 31 dicembre 1943 al 13 ottobre 1944).

Nel 1946 fu nominato membro della Commissione di studio presieduta dall'ingegnere Giovanni Di Raimondo per riesaminare la questione della stazione di Roma Termini e fece parte della commissione giudicatrice del concorso per il progetto di completamento del fabbricato viaggiatori, bandito nel 1948. Fu promosso lo stesso anno Ispettore Capo Superiore.

Nell'immediato dopoguerra, tra il 1947 ed il 1948, venne istituito, alle dirette dipendenze del Servizio Lavori e Costruzioni, il Gruppo Architettura col fine di accelerare la ricostruzione dei fabbricati distrutti o danneggiati dai bombardamenti. Narducci fu impegnato nella ricostruzione di numerosi fabbricati viaggiatori: Camucia (1945), Frosinone (1945-47), Rovereto, Ala, Firenze Campo Marte (1946), Isernia, Imola (1946-48), Chiavari (1946-1949), Chiusi, Vicenza (1947), Rovigo (1947-1950), Campobasso (1947-53), Siena, Cassino, Levanto (1948), Faenza, Formia (1949), Ferrara, Reggio Emilia, Rovigo, Verona Porta Nuova (1949), Mantova (1949-1952), Monselice (1950), Foggia, l'Aquila, Terni (1951), Treviso (1952-53), e molti altri fabbricati minori. Nel 1948 progettò con Barinci una palazzina alloggi per il personale ferroviario a Firenze.

La portata imponente e capillare della riforma del fabbricato ferroviario di Narducci si sostanzia infatti nella doppia opera di costruzione *ex novo* e di sistemazione dell'esistente, talvolta secondo i dettami delle commissioni edilizie locali; dei circa cento progetti elaborati, o seguiti da Narducci, diversi sono riferiti ad ampliamenti e sistemazioni: Cagliari (1925-26), Belluno (biglietteria e alloggi di stazione, 1928), Taormina-Giardini (1926-28), Vittoria (1930), Segesta Tempio (1936-1937), Salerno (1937-1947), Chivasso (1937-41), Novara, Vercelli (1939). Ancora, gli interventi nelle stazioni di Nizza Monferrato (1942), di Ravenna (1942-1951), di Brindisi (1947), di Grosseto, quest'ultima ridisegnata nei prospetti e ridefinita negli spazi interni (1946-1950).

Non fu realizzato il suo progetto per la stazione di Genova Sampierdarena (1940-1941), mentre è stato demolito nel 2014 il Palazzo delle Poste di Reggio Emilia, entrambi ideati a partire dal monumentalismo del periodo (1951).

Narducci guidò il Gruppo Architettura fino al pensionamento nel 1951 ma continuò a prestare la sua opera per le FS in veste di collaudatore. Progettò nel 1951 la palazzina d'angolo in via Giuseppe Gatteschi a Roma. Nel 1954 partecipò al concorso per la stazione di Napoli Centrale. Del 1971, il progetto per la cappella funeraria della famiglia Mandruzzato a Maserada sul Piave (Treviso), luogo natale della madre. Morì a Roma il 10 febbraio 1979.

Fonti bibliografiche

M. Gerlini, C.A. Narducci, R. Paiella, *Roberto Narducci (1887-1979). Regesto delle opere*, Roma 2015; M. Giacomelli, *Roberto Narducci (1887-1979) architetto-ingegnere del Ministero delle Comunicazioni*, in E. Godoli, I. Lima (a c. di), *Architettura ferroviaria in Italia. Novecento* (Atti del Convegno, Palermo, Sala Magna dello Steri, 11-13 dicembre 2003), Palermo 2004, pp. 105-128; M. Giacomelli, *Dizionario Biografico degli italiani*, 2012, vol. 77, (ad vocem Roberto Narducci); A. Morgera, *Roberto Narducci e la monumentalizzazione delle stazioni italiane: i casi di Venezia S. Lucia, Redipuglia e Roma Ostiense*, (Università degli Studi di Trieste, Facoltà di Architettura, tesi di laurea a.a. 2005-2006); R. Narducci, *I nuovi fabbricati di Loano ed Albenga*, in "Rivista tecnica delle FS", anno XXVII, vol. LIV, n.3, settembre 1938, pp. 180-186; R. Paiella, *Fonti archivistiche per uno studio su Roberto Narducci* in A. Morgera (a c. di), *La stazione di Redipuglia di Roberto Narducci*, catalogo della mostra (stazione di Redipuglia, 31 ottobre-11 novembre 2007), Fogliano Redipuglia 2007; M. Tomadin, *Monumenti del moderno. La stazione ferroviaria di Redipuglia. Tutela, restauro, riuso*, Cormòns 2008; D. Verona, *Roberto Narducci e la stazione di Viareggio* (Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Architettura, tesi di laurea, a.a. 2004-2005).
Biblioteca Fondazione FS Italiane, Roma.

Fonti archivistiche

Archivio Fondazione FS Italiane, Roma.

Scheda a cura di Ilaria Pascale, dicembre 2016.