

## ARCHITETTURA MODERNA COME PALINSESTO. LA STAZIONE DI LITTORIA [LATINA] DI ANGIOLIO MAZZONI (1932-2022)

DOI: 10.17401/lexicon.34.2022-diresta

Sara Di Resta

Professore associato, Università Iuav di Venezia  
sara.diresta@iuav.it

### Abstract

#### Layering in Modern Architecture. The Littoria [Latina] Railway Station by Angiolo Mazzoni (1932-2022)

*The study investigates construction and transformations of the Littoria railway station designed by Angiolo Mazzoni. In 1923, the Ministry of Communications showed the willingness to build a new rail yard reusing an existing roadman's house, but nine years later the intentions changed and it was decided to construct a totally new building, inaugurated in 1932. Between 1934 and 1935 the first railway station was expanded by Mazzoni himself.*

*The analysis of the archival documents allows to overcome the idea of Modern buildings as a results of unitary design actions. Despite the current alteration of surfaces and spaces, the railway station documents today a significant process of layering of different parts, which represents a relevant feature for knowledge and conservation of Modern heritage.*

### Keywords

Angiolo Mazzoni, Railway Architecture, Latina, Layering, Protection

«L'architettura ferroviaria comprende tutti i tipi di costruzione moderna»<sup>1</sup>

Ricomporre frammenti significativi della vicenda di un esempio di architettura ferroviaria del Novecento ci permette di gettare lo sguardo oltre un preconconcetto che vorrebbe le opere del moderno come fatti sincroni, programmaticamente risolti nelle ragioni di un'azione progettuale compiuta e unitaria.

Come ogni architettura, anche la stazione ferroviaria di Littoria (Latina, dal 1945) è esito delle vicende del cantiere, delle contingenze, del tempo. Nel suo assetto attuale, l'edificio documenta una vicenda complessa, che la ricca documentazione conservata in tre archivi (Mart Archivio del '900 di Rovereto, Fondazione FS Italiane - Archivio Architettura di Roma, Archivio della Casa dell'Architettura di Latina) ci consente oggi di ricostruire.

#### *Uno scalo tra le terre emerse (1923-1932)*

L'edificazione della prima stazione ferroviaria della nascente città di fondazione risale al 1932. Il suo progetto è redatto da Angiolo Mazzoni, ingegnere e ispettore capo dell'Ufficio II - Sezione lavori Roma Sud, del Ministero delle Comunicazioni<sup>2</sup>.

La presenza di aree edificate in località Tor Tre Ponti, lungo la strada ferrata che collega Roma a Napoli<sup>3</sup>, è atte-

stata però già a partire dal 1923: una missiva della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato<sup>4</sup> fa riferimento infatti ad una casa cantoniera situata al km 60 + 550 della direttissima Roma - Formia. La progressiva chilometrica 60 costituiva il punto centrale di una regione estesa e fertile compresa tra Sermoneta e Piscinara, sul lembo sud-occidentale del basso Lazio, dov'erano in corso gli imponenti lavori di bonifica intrapresi dalla Società di Bonifiche Pontine, dal Consorzio di Piscinara e dalla famiglia Caetani, quest'ultima proprietaria dei circa 20.000 ettari destinati alla bonifica integrale<sup>5</sup>. Alla missiva sono allegate una relazione giustificativa e un piano generale dei lavori, sottoscritto, tra gli altri, dallo stesso Mazzoni, con i quali la Divisione Lavori delle FF.SS. proponeva di localizzare, proprio in corrispondenza dell'edificio indicato, uno scalo ferroviario che avrebbe consentito di dimezzare la distanza, pari a circa 21 km, tra le stazioni di Cisterna e di Sezze Romano<sup>6</sup> [fig. 1].

Lo scalo sarebbe stato realizzato su un'area complessiva di circa 3.1 ettari, dei quali circa 1.2 (una striscia di terreno adiacente alla linea ferroviaria) offerti a titolo gratuito dalla famiglia Caetani. Nella prima stesura, il progetto prefigurava uno scalo provvisorio ma di importanza fondamentale per le necessità di trasporto di materiali da costruzione destinati ai lavori di bonifica, per l'esigenza di governare i notevoli movimenti agricoli dalle campagne circostanti, nonché per l'urgenza di istituire un servizio viaggiatori dedicato all'arrivo dei numerosi operai impiegati nella zona.

Per ragioni di natura economica, i lavori previsti in prima fase dovevano limitarsi al solo “adattamento” della preesistente casa cantoniera con la doppia funzione di “ufficio – movimento” e di abitazione del Capo Fermata. Ulteriori lavori avrebbero riguardato l’ampliamento e la sistemazione dell’area per realizzare un piccolo piazzale esterno, la costruzione di un marciapiedi provvisorio lungo 120 metri e l’impianto di dispositivi di protezione e chiusura dello scalo<sup>7</sup>.

In termini operativi, l’adattamento della casa cantoniera sarebbe consistito nella «trasformazione delle due cucine al piano terreno, una delle quali, mediante tramezzo [...], in due vani: il primo destinato a sala d’aspetto, il secondo ad ufficio del Capo Fermata»<sup>8</sup>, mentre l’altra sarebbe stata utilizzata come deposito bagagli. Al piano superiore, con lo spostamento di un tramezzo, uno dei vani sarebbe stato adattato a cucina. Un piazzale di arrivo e di sbarco avrebbe infine delimitato l’area della stazione sul lato sud-ovest, mentre sul lato nord-est, verso i binari, l’elemento di delimitazione

dell’area sarebbe stato un lungo marciapiede «sostenuto da traverse»<sup>9</sup>.

Ad emergere dall’analisi delle fonti d’archivio è dunque il progetto di adattamento di un edificio modesto, destinato ad ospitare la stazione ferroviaria, prevalentemente merci, di quella che solo nove anni più tardi sarebbe stata la nuova città di Littoria<sup>10</sup>.

A sollevare dubbi sull’effettiva realizzazione dell’opera – fatto confermato, al contrario, da precedenti studi condotti sul tema<sup>11</sup> – è una successiva proposta di costruzione di una nuova stazione ferroviaria nei medesimi luoghi, datata 1929<sup>12</sup>. Il contenuto del carteggio fa supporre che la casa cantoniera non sia mai stata interessata dai lavori previsti nel 1923: la nuova proposta, presentata sei anni più tardi, prevede infatti di localizzare lo scalo ferroviario non più al km 60 + 550, ma al km 61 + 018, a circa un chilometro dal preesistente edificio, su un lotto stavolta libero da costruzioni [fig. 2]. La relazione di progetto è firmata dall’ispettore capo dell’Ufficio II – Sezione lavori Roma Sud, Angiolo Mazzoni.

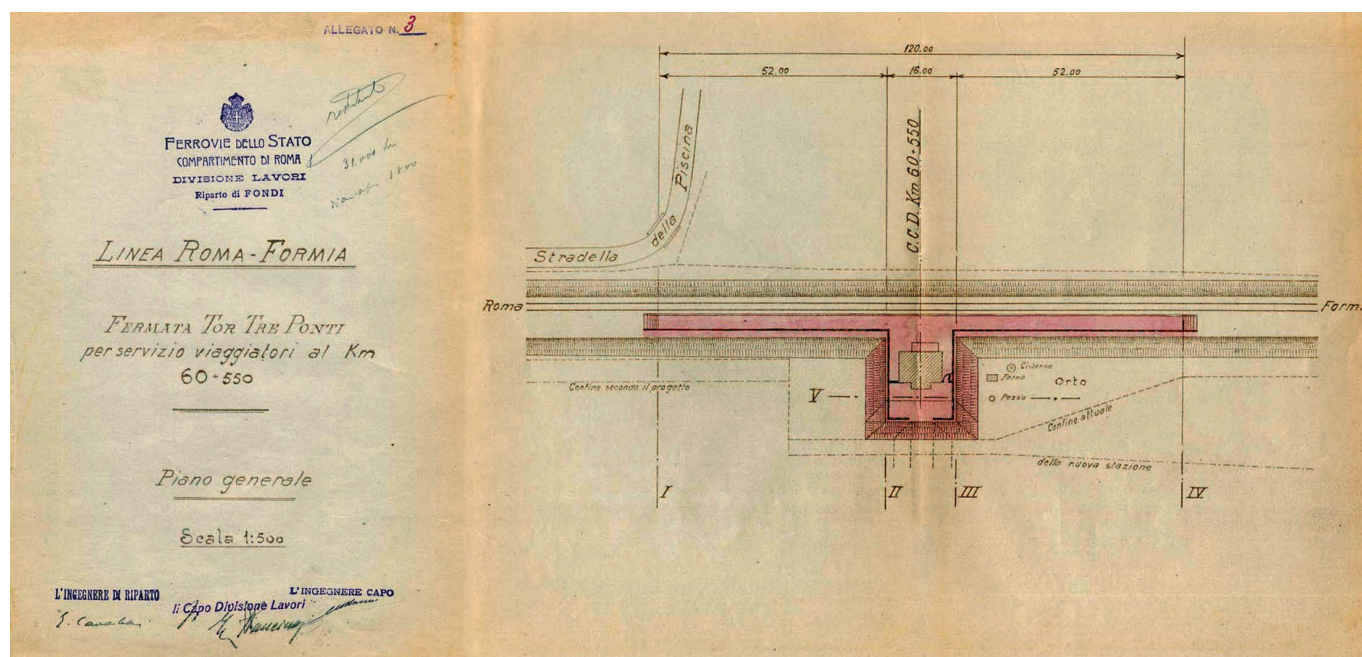


Fig. 1. Progetto di riuso della casa cantoniera al km 60 + 550 della Direttissima Roma – Napoli, 20 marzo 1923 (Latina, Archivio Casa dell’Architettura).

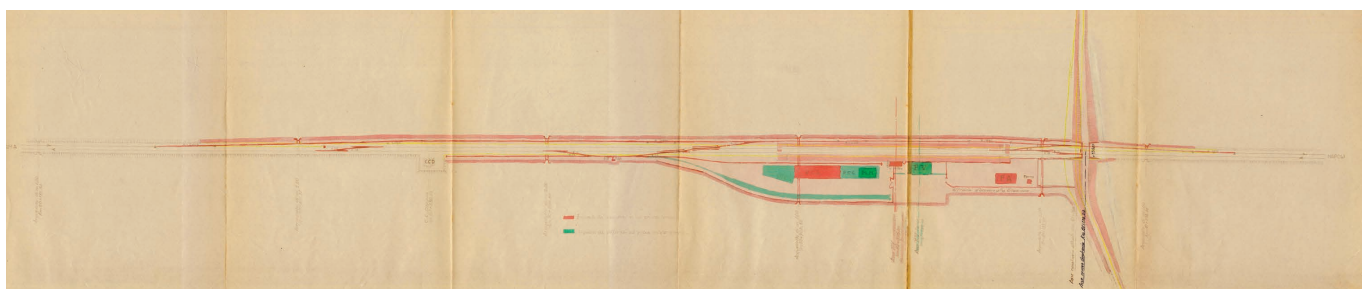


Fig. 2. Linea Direttissima Roma - Napoli. Nuova stazione di Tor Tre Ponti. Planimetria in scala 1:1000, 1929 (?) (Latina, Archivio Casa dell’Architettura).

Insieme allo scalo e al piazzale di accesso, la planimetria generale allegata alla relazione prevede la realizzazione, in una prima fase dei lavori, di un fabbricato per abitazioni (FA), di un forno e di una banchina per i treni merci. Solo in una seconda fase sarebbero stati realizzati il fabbricato viaggiatori (FV) e quello di movimentazione delle merci. Nuove contingenze avrebbero mutato tuttavia anche il secondo programma edificatorio. Meno di un mese più tardi, a causa della limitata disponibilità finanziaria<sup>13</sup>, il Ministero dei Lavori Pubblici avrebbe approvato il solo progetto delle opere indispensabili<sup>14</sup> per la realizzazione del piazzale della nuova stazione, escludendo anche i lavori di ampliamento del cavalcavia presente al km 61 + 166, opera per la quale erano già stati definiti interventi di carattere esecutivo<sup>15</sup>.

Nonostante l'avanzato livello progettuale, a sette anni dal primo progetto i lavori per la realizzazione dello scalo ferroviario non risultano ancora avviati<sup>16</sup>. La relazione del 20 gennaio 1930 ribadisce la scelta del Ministero delle Comunicazioni di edificare un fabbricato del tutto nuovo lungo la linea Roma - Formia, a circa 5 km da quello che sarebbe stato il centro abitato. Binari Decauville<sup>17</sup> sarebbero stati preliminarmente posizionati per il trasporto dei materiali nelle vicinanze dell'area. Il nuovo scalo sarebbe stato composto in prima battuta da un solo binario ad uso promiscuo<sup>18</sup> predisponendo, nel frattempo, un piano che consentisse alla stazione di

essere razionalmente ampliabile tramite la costituzione di un secondo binario in previsione dell'intensificazione del traffico sulla linea.

#### *La prima edificazione (1932)*

I lavori relativi alla bonifica idraulica si sarebbero conclusi prima dell'aprile del 1932, come già avviata risulta, in quella data, la costruzione del fabbricato alloggi, del fabbricato viaggiatori e dei locali accessori della stazione di Littoria secondo il primo progetto redatto da Angiolo Mazzoni<sup>19</sup>.

Il primo nucleo dello scalo è concepito da Mazzoni con un carattere domestico e rurale, in assonanza con la prima fase edificatoria della città di fondazione. Nella sua definizione originaria, il fabbricato viaggiatori è costituito da un edificio in muratura portante dall'impianto tradizionale, con copertura a doppia falda, secondo geometrie già definite per gli edifici di appodamento destinati ai coloni [figg. 3-4]. La scelta di continuità con l'architettura rurale era ribadita dalla presenza di una scala esterna, oggi perduta, che collegava il piano terra con il primo piano. L'edificio era rivestito di un intonaco «color avellana chiarissimo»<sup>20</sup>, con una base in muratura a vista, interrotto solo in pochi tratti da una finitura in lastre di travertino di Cisterna.

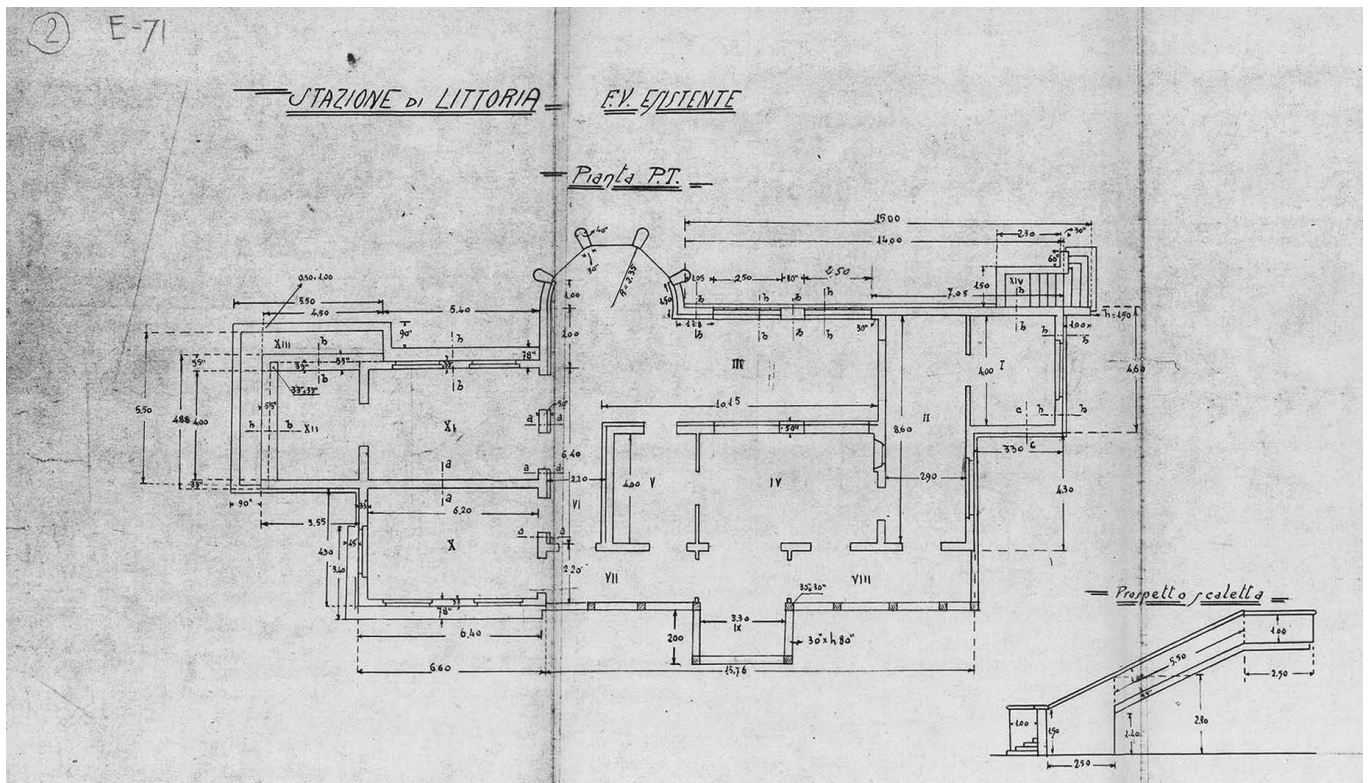


Fig. 3. Rilievo del primo fabbricato viaggiatori, 1934, part. (Roma, Fondazione FS Italiane - Archivio Architettura, fondo 2. Angiolo Mazzoni, u.a. 0006, Littoria [Latina]. Fabbricati di stazione, inv. n. 02\_01\_0006\_01\_0003).

Pur all'interno di un percorso di recupero della tradizione, la scelta di affidare una connotazione plastica alle superfici intonacate rivela la vena futurista dell'architetto, ribadita anche nella definizione della geometria delle grate antimalariche, curvate ed estroflesse, montate su strutture in ferro, in assonanza con gli elementi messi in opera, negli stessi anni, alla Ricevitoria Postelegrafonica di Littoria. L'avancorpo absidato del volume di ingresso, impostato su un crepidoma di tre gradini e articolato da quattro pilastri in cemento armato disposti a raggiera rivestiti in travertino, anticipa la progettazione per composizione di volumi che avrebbe

caratterizzato l'opera mazzoniana negli anni successivi [figg. 5-6].

Negli altri edifici del complesso prevale invece un carattere rurale, sia nelle scelte formali che nelle tecniche costruttive. Nella stazione di Littoria la muratura portante e le coperture a falda documentano ancora un forte radicamento alla tradizione, lontani dallo sperimentalismo e dalla fiducia nell'impiego del telaio in cemento armato che Mazzoni da lì a poco avrebbe manifestato nella vicina Sabaudia<sup>21</sup>.

Il primo fabbricato alloggi, con copertura a doppia falda, era articolato su due livelli resi accessibili da una

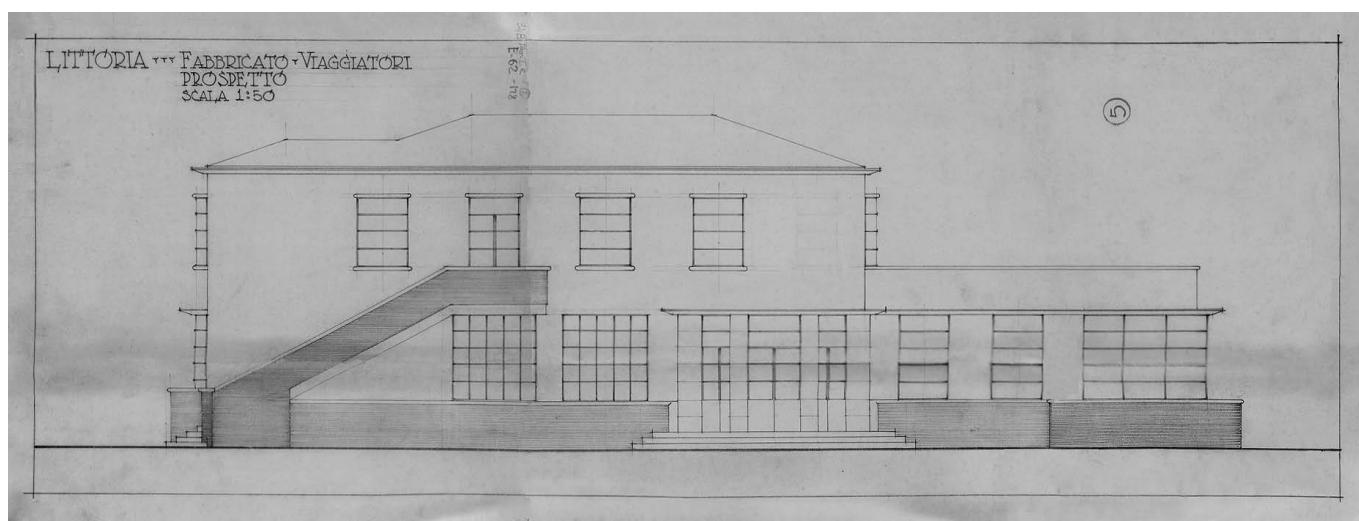


Fig. 4. A. Mazzoni, progetto del primo fabbricato viaggiatori, prospetto sud, 1932 (Rovereto, Mart - Archivio del '900, fondo Angiolo Mazzoni, inv. n. Maz\_B34\_fas\_1\_e\_2).



Figg. 5-6. Il primo fabbricato viaggiatori visto dal piazzale di arrivo e dall'edificio latrine (Rovereto, Mart - Archivio del '900, fondo Angiolo Mazzoni, inv. nn. Maz\_B34\_F6\_01 e Maz\_B34\_F6\_05).

scala esterna e destinato ad abitazioni per quattro famiglie. Il forno, ad uso degli abitanti dello scalo, era definito pur nelle piccole dimensioni come una vera e propria architettura in muratura, elemento autonomo del complesso.

Oltre che un gesto di coerenza verso la linea del ruralismo tracciata da Oriolo Frezzotti a Littoria, il primo progetto mazzoniano è la rappresentazione del controllo del dettaglio: con l'eccezione di piante e sezioni elaborate in scala 1:50, la quasi totalità dei disegni è redatta in una scala che va dall'1:25 al dettaglio al vero<sup>22</sup>.

La prima stazione ferroviaria della città di Littoria viene inaugurata nel novembre del 1932 e sovverte da subito ogni consuetudine dell'architettura ferroviaria: «Discendi e t'accorgi di essere dinanzi a una stazione solo perché sui binari lucidi, come se ci avessero lavorato sopra di pietra pomice, c'è ancora fermo, sbuffante e ansimante, il treno, perché ci sono i manovali a caricare e scaricare casse e sacchi dal bagagliaio, perché c'è il capo stazione col suo berretto gallonato. Per il resto no: la stazione di Littoria è il sovvertimento assoluto della tradizionale architettura ferroviaria del passato [...]. C'è un soffio gagliardo di vita nelle ferrovie e non soltanto le nuove stazioni delle grandi città, assurgono a manifestazioni d'un'arte costruttiva intonata ai nostri tempi e al clima in cui viviamo, ma anche quelle piccine. Questa di Littoria è una robusta costruzione nient' affatto legata alle regole della simmetria, che ha grandi finestre e grandi porte, che s'incurva in certe sue parti e che luccica da lontano per le larghe fasce metalliche costituenti i motivi ornamentali del fabbricato [...]. Per la stazione di Littoria s'è [...] adoperata la vernice a smalto d'una tinta calda che riflette il sole e s'indora con essa, su cui non farà presa il fumo delle locomotive [...]. Nell'interno, meglio ancora. Luce e sole a profusione, i caminetti per non patire il freddo l'inverno, un arredamento razionale, semplificato, comodo»<sup>23</sup>.

### La vicenda dell'ampliamento (1934-35)

Nel 1934, a soli due anni dall'inaugurazione della stazione e della città nuova, Littoria è elevata a capoluogo di provincia, e il Ministero delle Comunicazioni, assecondando le previsioni di aumento dei viaggiatori e delle merci, avrebbe deciso per l'ampliamento della stazione ferroviaria<sup>24</sup>.

La vicenda trasformativa del complesso mazzoniano è dunque strettamente legata a scelte politiche che avrebbero mutato non solo il carattere della stazione ma più generalmente l'immagine del centro abitato di Littoria<sup>25</sup>. Da scalo ferroviario dove i coloni giungevano in carri merci o bestiame dopo oltre 24 ore di viaggio<sup>26</sup>, a complesso efficiente e sufficientemente rappresentativo dell'accresciuta rilevanza politica della città.

Il risultato dell'ampliamento riassume paradigmaticamente i caratteri dell'adesione, pur tardiva e problematica<sup>27</sup>, di Mazzoni al Futurismo. Chiamato a reinterpretare

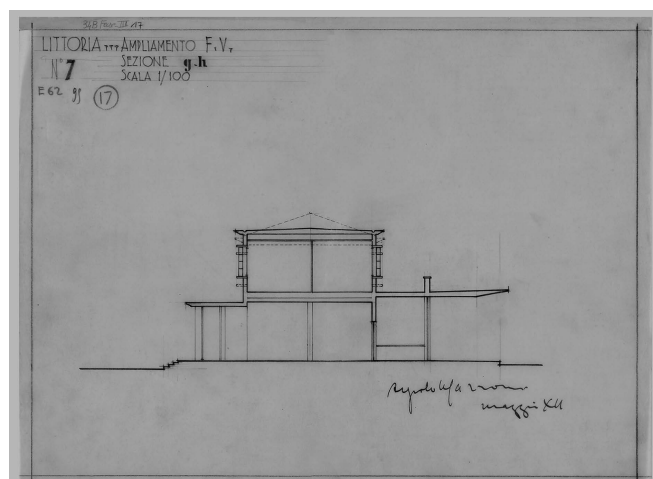


Fig. 7. A. Mazzoni, ampliamento del fabbricato viaggiatori, sezione. Si noti la rimozione della copertura a falda in favore di un tetto piano (Rovereto, Mart - Archivio del '900, fondo Angiolo Mazzoni, inv. n. Maz\_B34\_fas\_3\_17).



Fig. 8. A. Mazzoni, progetto di ampliamento della stazione di Littoria, prospetto sul piazzale esterno, 1934. Si noti la presenza della scala esterna del primo fabbricato viaggiatori, successivamente rimossa (Rovereto, Mart - Archivio del '900, fondo Angiolo Mazzoni, inv. n. Maz\_B34\_fas\_3\_4c).

tare la sua opera a distanza di soli due anni, l'ingegnere risponde alla sfida definendo un progetto come vera e propria pratica del montaggio, componendo direttamente sulla preesistenza alcuni elementi che sarebbero divenuti caratterizzanti del suo personale codice espressivo<sup>28</sup>. Il progettista non lavora per selezione di parti, ma per progressiva addizione e integrazione sul primo edificio, lasciando al visitatore attento la possibilità di individuare, nel primo fabbricato viaggiatori, il

nucleo originario di un complesso oggi ibrido, costituito da volumi in muratura e da pensiline in cemento armato dal marcato sviluppo orizzontale [figg. 7-11]. Questo materiale permette a Mazzoni di realizzare elementi inflessi dove lo schema a mensola costituisce l'elemento centrale. Allo stesso tempo, le suggestioni futuriste danno alla composizione una connotazione aerodinamica che identifica nell'ala "d'aereo" uno degli stilemi ricorrenti dell'architettura tra le due guerre<sup>29</sup>. Elemento unificante della composizione è proprio la pensilina, singola o a farfalla, che circonda e lega costruzioni afferenti a tempi successivi. Realizzata in cemento armato e impostata su un solo ordine di pilastri al centro, alta 4,8 metri e larga 6, la struttura rappresenta meglio di ogni altra l'attenzione artigianale che Mazzoni riserva anche nell'impiego dei materiali di produzione industriale: «nella parte del calcestruzzo che formava lo strato ultimo, quello del soffitto, erano inclusi pezzi informi di vetro verde da bottiglie. Tutti i soffitti delle pensiline esterne ed interne e di tutti i locali al piano del ferro, da quello dell'atrio arrivi e partenze a quello del ristorante, da quelli delle sale di aspetto a quelli degli uffici - eseguiti come suddetto - erano scalpellati.

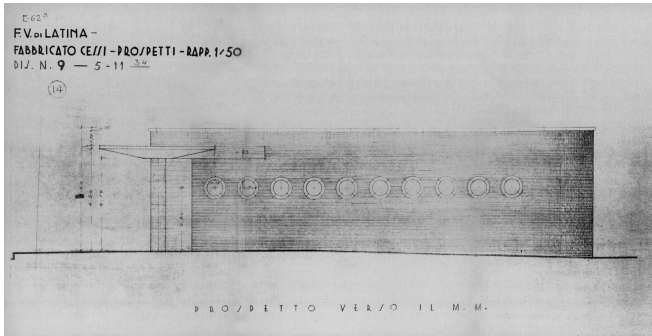


Fig. 9. A. Mazzoni, progetto di ampliamento della stazione di Littoria, fabbricato cessi, prospetti, 1934 (Roma, Fondazione FS Italiane - Archivio Architettura, fondo 2. Angiolo Mazzoni, u.a. 0006, Littoria [Latina]. Fabbricati di stazione, inv. n. 02\_01\_0006\_01\_0015).

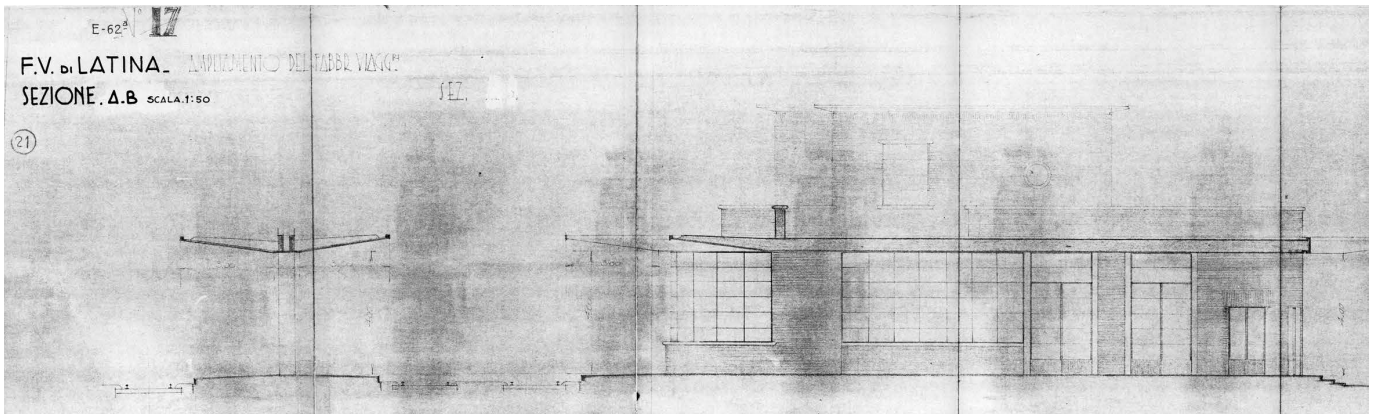


Fig. 10. A. Mazzoni, progetto di ampliamento della stazione di Littoria, sezione A-B sui binari, 1934 (Roma, Fondazione FS Italiane - Archivio Architettura, fondo 2. Angiolo Mazzoni, u.a. 0006, Littoria [Latina]. Fabbricati di stazione, inv. 02\_01\_0006\_01\_0021).

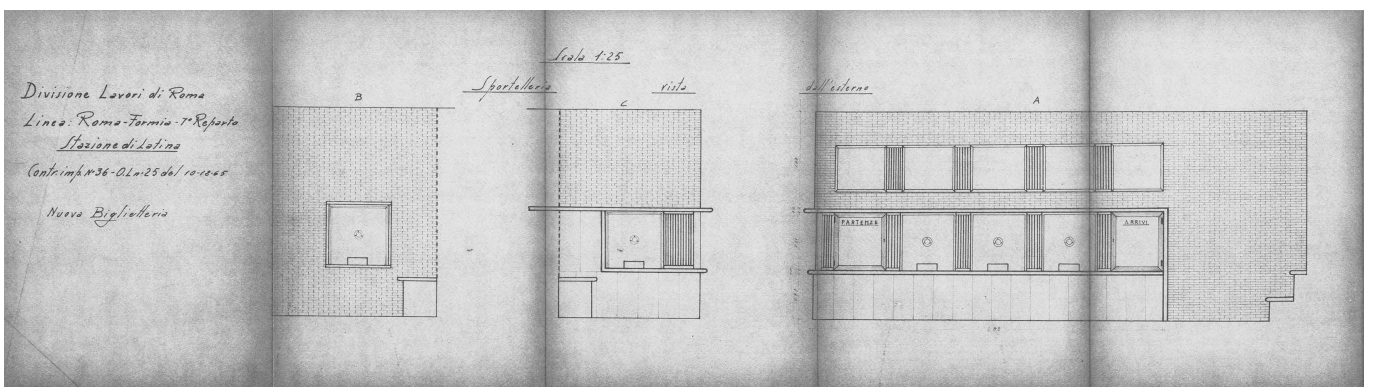


Fig. 11. A. Mazzoni, progetto di ampliamento della stazione di Littoria, sala biglietteria, scala 1:25, 1934 (Roma, Fondazione FS Italiane - Archivio Architettura, fondo 2. Angiolo Mazzoni, u.a. 0006, Littoria [Latina]. Fabbricati di stazione, inv. 02\_01\_0006\_01\_0029).

Rimaneva in tal modo alla vista il materiale con cui erano stati eseguiti che era quello della struttura»<sup>30</sup>.

Nel 1935 la nuova e più grande stazione mazzoniana si presenta come un organismo finalmente rappresentativo di una città capoluogo di provincia, un complesso in grado di razionalizzare i flussi e separare diverse funzioni. Il nuovo fabbricato viaggiatori, privato della copertura a falda e integrato con fasce orizzontali di pensiline in c.a., nasce dall'addizione paratattica di nuovi volumi sui due lati dell'edificio originario. La ricerca di uniformità delle superfici, tutte in muratura facciavista, ha portato alla realizzazione di un rivestimento in cortina laterizia del primo fabbricato, originariamente intonacato. A illuminare gli interni, plafoniere e lampade a nastro in vetro di Murano di Venini [fig. 12].

Le pensiline verso il piazzale esterno sono impostate su una teoria di pilastri circolari [figg. 13-14]. Verso i binari, esse emergono invece a sbalzo dalle murature, connettendo il fabbricato viaggiatori con la nuova sala autorità, rivestita al suo interno in marmo cipollino. La pensilina si interrompe solo in coincidenza del nuovo edificio per abitazioni pensato per sei famiglie, articolato su tre livelli con copertura piana. A dispetto di quanto previsto in fase di progetto, la scala esterna che consentiva l'accesso al primo piano sarebbe stata rimossa e la geometria delle bucaure riconfigurata secondo il nuovo assetto, pur confermandone la collocazione.

#### *Un palinsesto tra sovrascrittura e manomissione*

La vicenda progettuale e costruttiva della stazione di Latina documenta processi di sedimentazione e, in qualche caso, di sovrascrittura, che costituiscono oggi preziosi elementi di conoscenza e di comprensione del complesso. Tuttavia, il valore documentario del progetto di addizione definito da Mazzoni non risiede soltanto nella possibilità di ricostruire la vicenda storica legata ad un esempio rilevante d'architettura tra le due guerre. La consapevolezza dell'oggetto inteso come "sistema ibrido", sia alla luce dell'analisi storico-processuale, sia nella sua definizione costruttiva, consente infatti di orientare le strategie e di definire gli strumenti per la sua corretta conservazione.

Nel panorama degli edifici realizzati in territorio pontino le opere di Angiolo Mazzoni costituiscono, per qualità e innovazione, un contesto a parte. L'ingegnere e architetto bolognese ha influito in maniera determinante e originale alla messa a punto di un'immagine rinnovata dell'architettura pubblica della città<sup>31</sup>. In quest'ambito, l'architettura ferroviaria è tra quelle che più di altre rivelano le intenzioni culturali, politiche ed economiche che sottendono questo progetto. Assimilatore di diverse suggestioni linguistiche



Fig. 12. La sala biglietteria dopo l'ampliamento, 1934 (Rovereto, Mart - Archivio del '900, fondo Angiolo Mazzoni, inv. n. Maz\_B34\_F7\_01).



Figg. 13-14. La stazione di Littoria dopo l'ampliamento, vista dal piazzale, 1934 (Rovereto, Mart - Archivio del '900, fondo Angiolo Mazzoni, inv. n. Maz\_G3\_p\_29\_1).



Fig. 15. Stazione di Latina, la sala delle biglietterie. Segnaletica e modificazioni incongrue (foto del 2012).



Fig. 16. Stazione di Latina, prospetto sul piazzale (foto del 2012).



Fig. 17. Stazione di Latina, edificio per abitazione per sei famiglie (foto del 2012).

e capace di integrarle reciprocamente in modo non dogmatico<sup>32</sup>, Mazzoni ha messo a punto edifici che hanno modellato la spina dorsale su cui si è articolato l'intervento dello Stato per dotare il paese di servizi moderni, efficienti e rappresentativi, perseguendo la qualità e la combinazione sensibile delle superfici e del colore, insieme all'economicità e alla durata di ciascuna soluzione<sup>33</sup>.

Diversamente da altri edifici mazzoniani, nella stazione di Littoria non c'è vocazione monumentale ma attenzione al dettaglio, documento di precisione progettuale e di competenza costruttiva. Gli spazi funzionali tengono conto delle esigenze del viaggiatore anche attraverso la scelta di materiali, soluzioni illuminotecniche e oggetti d'arredo raffinati<sup>34</sup>.

A quasi novant'anni dalla sua edificazione, il complesso mostra segni di degrado fisiologico ma anche di preoccupante manomissione. Già nel 1978 Alfredo Forti denunciava infatti le «gravi alterazioni»<sup>35</sup> subite nel tempo, in particolare nella sala della biglietteria [fig. 15]. I pesanti restauri eseguiti negli anni 2000 e i recenti stravolgimenti legati agli adeguamenti del traffico ferroviario, ci consegnano oggi un oggetto di difficile lettura, bisognoso di adeguate azioni di tutela. Le perdite più significative, oltre alle modifiche delle spazialità interne esito della riorganizzazione delle biglietterie, riguardano superfici e quote originarie. Recenti le sopraelevazioni delle banchine per adeguare la stazione ai nuovi convogli ferroviari che hanno portato all'introduzione di parapetti e alla perdita delle pavimentazioni mazzoniane. Stessa sorte è spettata alle tessere musive in gres ceramico dei sottopassaggi, indebitamente rimosse e sostituite con nuovi elementi dalle cromie mai presenti prima nel complesso. Insieme ad una segnaletica ferroviaria e pubblicitaria sempre più invasiva [figg. 16-21], l'ultima e più

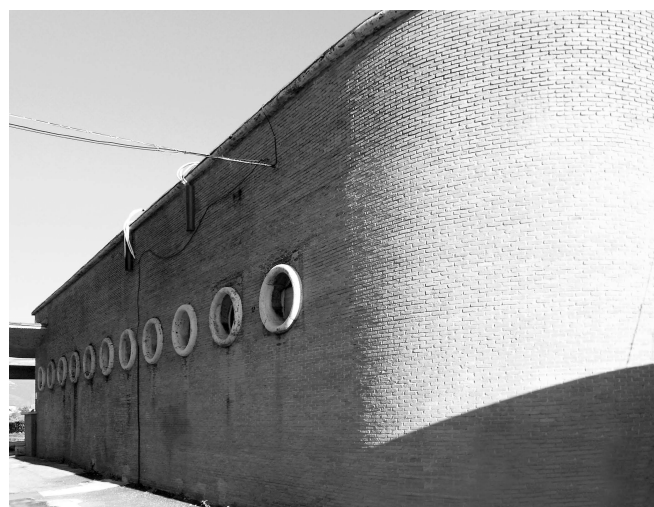


Fig. 18. Stazione di Latina, settore centralina e servizi (foto del 2012).



recente manomissione del sito coincide con l'installazione di due nuove pensiline a prolungamento delle preesistenti, realizzate con strutture standardizzate e fuori contesto, presenti in numerose altre stazioni italiane; elementi di scarsa qualità incapaci di entrare in dialogo con l'eleganza delle pensiline mazzoniane [fig. 22].



Fig. 19. Stazione di Latina, vista sulle pensiline mazzoniane libere dalle successive addizioni (foto del 2012).

Controcanto dei numerosi interventi errati è lo stato di abbandono in cui versano diversi settori della stazione (sala d'aspetto, palazzina, etc.), o di uso irrispettoso di luoghi che sono parte del patrimonio del nostro passato prossimo come la ex sala autorità, invisibile dietro le affissioni dell'attività commerciale collocata al suo interno.



Fig. 20. Stazione di Latina, la cartellonistica invade l'accesso all'ex sala autorità.



Fig. 21. Stazione di Latina, l'accesso al sottopassaggio. Si noti la policromia delle pavimentazioni in tessere di gres ceramico e il soffitto in c.a. lavorato a scalpello con inerti vitrei (foto del 2012).



Fig. 22. Stazione di Latina, le nuove pensiline standardizzate.

Quali forme di tutela per questi edifici? La risposta è solo apparentemente semplice. Le architetture pubbliche di fondazione realizzate da più di settant'anni sono tutelate *ex lege* ai sensi dell'art. 12 del D.lgs. n. 42/2004 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio).

Di "interesse culturale dichiarato"<sup>36</sup>, gli immobili presenti sull'area della stazione ferroviaria di Latina sono attualmente di proprietà diverse: Ferrovie dello Stato S.p.A., Investitalia S.r.l., RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.. La loro mutata condizione giuridica (proprietà privata) rende complessa l'azione di tutela e richiede l'attenzione e la collaborazione fattiva di Enti Locali, Soprintendenza competente e proprietà.

Il tema della conservazione dell'opera ferroviaria mazzoniana è ampio e coinvolge non soltanto il caso di Latina, ma l'intera produzione dell'ingegnere e architetto del Ministero delle Comunicazioni.

L'esigenza di una tutela attiva di questi siti non è rimanabile; il rischio è il compiersi del processo, ormai attivato, di perdita di una parte significativa del patrimonio del Novecento tramutato in vestigia dall'*appeal* commerciale, soprattutto per quanto attiene agli snodi principali.

L'azione di conservazione dovrà rispettare la grande qualità di questi edifici governando il fisiologico aumento di complessità funzionale delle stazioni senza disattendere le nuove istanze di sicurezza, comfort, accessibilità e informazione richieste a luoghi che evolvono insieme alla società.

Il processo di innovazione acritica in atto non può stravolgere questo patrimonio; dovrà invece accompagnarlo in un percorso di crescita e di valorizzazione affiancandolo nel suo passaggio attraverso il tempo. A noi, e agli organismi di tutela, il compito di non distogliere l'attenzione su questi processi.

<sup>1</sup> A. MAZZONI, *Architettura ferroviaria*, in «Architettura e arti decorative: rivista d'arte e di storia», gennaio - febbraio 1927, anno VI, vol. 1, p. 193.

<sup>2</sup> Inaugurato nel 1924, il nuovo Ministero ha in capo gli ambiti delle ferrovie, della marina mercantile e delle poste e telecomunicazioni. Primo responsabile del Ministero di nuova formazione è Costanzo Ciano che, in virtù della carica, ne sarebbe diventato anche presidente del consiglio di amministrazione (cfr. Regio Decreto Legge 22 maggio 1924, n. 863).

<sup>3</sup> Considerate una vetrina irrinunciabile da parte del regime, le ferrovie catalizzano tra gli anni Venti e Trenta del Novecento investimenti significativi. La direttissima Roma - Napoli, inaugurata nel 1927, avrebbe ridotto di addirittura 34 km il tragitto preesistente. Su questi temi si veda A. GIUNTINI, *Management e progetto nelle ferrovie italiane tra le due guerre*, in *Angiolo Mazzoni (1894-1979): architetto ingegnere del Ministero delle comunicazioni*, a cura M. Cozzi, E. Godoli, P. Pettenella, atti del Convegno di Studi (Firenze, 13-15 dicembre 2001), Milano 2003, pp. 99-110.

<sup>4</sup> Archivio della Casa dell'Architettura di Latina (ACAL), *Direttissima Roma - Napoli. Istituzione di una fermata in località Tre Ponti*. Missiva della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato dell'11 marzo 1923.

<sup>5</sup> Sulle modificazioni ambientali, sociali ed economiche dell'Agro Pontino Romano nel lungo cammino verso la bonifica integrale tra il XVIII ed il XX secolo si rimanda a T. STABILE, *Agro Pontino Romano (1700-1971). Modificazioni sociali, economiche ed ambientali*, Latina 1971.

<sup>6</sup> ACAL, *Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato, Compartimento di Roma - Sezione Lavori Roma-Sud, Convenzione col Consorzio delle Bonifiche Pontine e Consorzio della Bonifica di Piscinara per regolare la concessione gratuita delle aree e delle terre occorrenti per l'impianto della nuova stazione "Tor Tre Ponti"*, 04.01.1930, all. 13.

<sup>7</sup> *Ibidem*.

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> *Ibidem*.

<sup>10</sup> Nessuna delle città di fondazione dell'Agro Pontino è ancora prefigurata nel periodo documentato. Il progetto di un nuovo centro amministrativo, redatto da Oriolo Frezzotti e fortemente sostenuto dal commissario governativo per la bonifica Valentino Orsolini Cencelli, avrebbe portato alla posa della prima pietra di Littoria il 30 giugno 1932. L'inaugurazione della città, pur non effettivamente conclusa, sarebbe avvenuta il 18 dicembre dello stesso anno.

<sup>11</sup> Cfr. *Latina storia di una città*, a cura di R. Mariani, Firenze 1982, p. 133. Nel volume l'autore riporta: «col crescere dell'importanza politica della città, la stazioncina viene demolita e si costruisce un edificio importante e sufficientemente rappresentativo». Gli studi condotti dimostrano invece che la costruzione definitiva della stazione di Littoria non fosse stata preceduta dalla demolizione del primo fabbricato viaggiatori, in realtà incluso nell'ampliamento.

<sup>12</sup> ACAL, *Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato, Compartimento di Roma - Sezione Lavori Roma-Sud, Impianto nuova stazione Tor Tre Ponti*, 28.06.1929, all. 42.

<sup>13</sup> La spesa per la completa attuazione del provvedimento sarebbe ammontata a 5.560.000 di lire, mentre quella «per eseguire i lavori del primo gruppo» a 2.080.000. Cfr. ACAL, *Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato, Compartimento di Roma - Sezione Lavori Roma-Sud, Impianto nuova stazione...*, cit., e *Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato, Compartimento di Roma - Sezione Lavori Roma-Sud, Linea Roma-Formia, Primo gruppo di lavori per l'impianto della stazione Tor Tre Ponti*, 20.01.1930, all. 1.

<sup>14</sup> ACAL, *Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato, Compartimento di Roma – Sezione Lavori Roma-Sud, Impianto nuova stazione Tor Tre Ponti*, lettera del 23.07.1929.

<sup>15</sup> Interessante rilevare l'attenzione riservata alla definizione esecutiva dell'intervento nel governare l'interazione tra la preesistente struttura in muratura ed il nuovo ampliamento: «Data la natura cedevole del sottosuolo si è ritenuto opportuno prevedere le nuove fondazioni con palafitte di costipamento (con pali della lunghezza di 6 metri situati ad un metro circa l'uno dall'altro in posizione alternata su file distanti in media 60 cm) sebbene le fondazioni di manufatti esistenti siano costituite da semplice platea, e ciò allo scopo di evitare cedimenti nella parte nuova dei manufatti e il conseguente distacco della parte già costruita». ACAL, *Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato, Compartimento di Roma – Sezione Lavori Roma-Sud, Impianto nuova stazione Tor Tre Ponti*, 01.07.1929, all. 42, cit.

<sup>16</sup> ACAL, *Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato, Compartimento di Roma – Sezione Lavori Roma-Sud, Linea Roma-Formia, Primo gruppo di lavori...*, cit.

<sup>17</sup> I binari Decauville sono costituiti da elementi prefabbricati caratterizzati da rapido montaggio e flessibilità. Generalmente usati nelle ferrovie a scartamento ridotto per il trasporto merci, erano costituiti da tratti brevi già montati con le traversine.

<sup>18</sup> ACAL, *Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato, Direzione Generale – Servizio movimento e traffico, Direttissima Roma-Napoli. Impianto nuova stazione di Tre Ponti*, lettera del 23.03.1930.

<sup>19</sup> I lavori in corso nella vasta area dell'Agro Pontino necessitavano di significative movimentazioni di bestiame, macchine agricole, concimi e scorte per l'appoderamento, che avrebbero richiesto la realizzazione in corso d'opera, nello scalo, di un nuovo piano caricatore. Cfr. ACAL, *Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato, Compartimento di Roma, Sezione lavori di Roma, Linea Roma-Formia. Proposta per la costruzione di un piano caricatore nella nuova stazione di Littoria*, 4.10.1932. Nel maggio del 1932 i lavori, realizzati dall'impresa Garbarino e Sciacaluga, risultano in corso, ed il Prefetto avrebbe chiesto la possibilità di istituire due fermate giornaliere «in modo da potersi avere nel più breve tempo lo scalo merci», ACAL, *Prefettura di Roma, Servizi pubblici nell'Agro Pontino (Terre del Campo e di Piscinara)*, 28.05.1932.

<sup>20</sup> *Schede delle opere*, a cura di A. Forti, in *Angiolo Mazzoni (1894-1979). Architetto nell'Italia tra le due guerre*, catalogo della mostra (Bologna, 20 ottobre 1984-3 gennaio 1985), Casalecchio di Reno 1984, p. 151.

<sup>21</sup> Tra il 1933 e il 1934 Mazzoni sarebbe stato impegnato, tra i numerosi altri progetti, nella realizzazione della Ricevitoria Postelegrafonica di Sabaudia, dove i richiami alla corrente futurista e allo sperimentalismo legato ai nuovi materiali sarebbero stati alla base degli orientamenti di progetto. Cfr. S. DI RESTA, *Il Palazzo Blu-Savoia di Angiolo Mazzoni a Sabaudia. Un esempio di restauro dell'architettura Moderna*, in «Anfione e Zeto. Rivista di Architettura e Arti», 20, 2008, pp. 174-175; EAD., *Progetti disattesi, architetture costruite. Il caso della ricevitoria postelegrafonica di Angiolo Mazzoni a Sabaudia (1933-1934)*, in «Quaderni del Dipartimento PAU», Dipartimento Patrimonio Architettonico e Urbanistico - Storia, cultura, progetto Semestrale, 37-40, 2009-2010, pp. 217-222.

<sup>22</sup> Cfr. Mart - Archivio del '900 (MART), Fondo Mazzoni Angiolo, *Littoria Piano Regolatore 1930 planimetria e disegni: 1° Fabbricato Viaggiatori e Fabbricato Alloggi*, 1930 circa, n. inv. Maz. A14. fasc.1; Fondazione FS Italiane - Archivio Architettura (AFSA), *Littoria [Latina]. Fabbricati di stazione. Disegni relativi alla stazione di Littoria: al fabbricato viaggiatori, al fabbricato cessi e lampisteria, ai fabbricati alloggi, 1932-41*, cod. 02\_01\_0006.

<sup>23</sup> M. FRANZETTI, *Viaggio a Littoria, ma questa volta col treno*, in «La Tribuna», 18.12.1932 (MART, 3 col., ill. Maz. G9/131). Alla stazione di Littoria sarebbe stata dedicata pochi mesi dopo anche la copertina della rivista «La Tecnica Professionale», a. I, 1, 1933.

<sup>24</sup> Nello stesso anno, Mazzoni studia anche il progetto di ampliamento dell'unico altro edificio da lui realizzato a Littoria, la Ricevitoria Postelegrafonica, purtroppo non approvato. *Schede delle opere*, a cura di A. Forti, in *Angiolo Mazzoni...*, cit. p. 150.

<sup>25</sup> Littoria è elevata a capoluogo di provincia con Dlgs. n. 1682 del 4 ottobre 1934. La sua immagine di comune rurale è destinata presto a cambiare, per tradursi in una città dal nuovo ruolo amministrativo: per conferire monumentalità agli edifici si sarebbe ricorso all'uso dell'ordine gigante e a materiali pregiati. La struttura del centro abitato non sarebbe mutata, ma il carattere celebrativo sarebbe stato affidato a singoli oggetti isolati in contrasto con la ruralità del tessuto urbano originario. Cfr. S. DI RESTA, G. DANESI, V. PERON, *Littoria (1932) - Latina (2019). Narrazione interrotta di una città di fondazione*, in *La città globale. La condizione urbana come fenomeno pervasivo*, a cura di M. Pretelli, I. Tolic, R. Tamborrino, vol. E «Urbano/Rurale: identificazione, contaminazione, politiche, eredità culturale», atti del IX congresso AISU, Bologna 2021, pp. 101-112. Sulla vicenda edificatoria di Littoria si veda *Latina*, a cura di A. Muntoni, Roma 1990; C. GALEAZZI, G. MURATORE, *Littoria - Latina: la storia, le architetture*, Latina 1999; P. CEFALY, *Littoria 1932 - 1942: gli architetti e la città*, Latina 2001; *Latina Scalo già Villaggio Littoria - Stazione*, a cura di M. Vittori, L. Fedeli, Latina 2002.

<sup>26</sup> Le prime famiglie coloniche affidatarie dei poderi Caetani iniziano a popolare il sito a partire dall'autunno 1923. Cfr. *Latina storia di una città*, a cura di R. Mariani, Firenze 1982, p. 117.

<sup>27</sup> L'adesione esplicita di Angiolo Mazzoni al Futurismo, avvenuta solo nel 1933, e la sua collaborazione attiva allo sviluppo del dibattito attorno ai temi dell'architettura contemporanea, costituiscono un ulteriore elemento di dinamizzazione delle sue ricerche che, in territorio pontino, arriveranno a piena maturazione con l'esperienza della Ricevitoria Postelegrafonica di Sabaudia (1933-34). Su questi temi si rimanda a G.K. KOENIG, *Due note sul design di Angiolo Mazzoni*, in *Angiolo Mazzoni (1894-1979)...*, cit., pp. 15-24; M. RATTI, *Le sculture di Corrado Vigni nel Palazzo delle Poste e i ripensamenti progettuali futuristi di Angiolo Mazzoni*, in *Futurismi: aeropittura, aeropoesia, architettura nel Golfo della Spezia*, catalogo della mostra (La Spezia, 8 dicembre 2007 - 24 febbraio 2008), La Spezia 2007, p. 95; T. RUSCONI, *Mazzoni e le stazioni italiane*, in «Domus dossier», 4, 1996, pp. 91-92.

<sup>28</sup> La documentazione fin qui rinvenuta non consente di attestare sollecitazioni o coinvolgimenti esterni, anche da parte del Ministero delle Comunicazioni, nel cambiamento stilistico tra la prima edificazione e il progetto di ampliamento, portando così a supporre che la scelta di fornire all'edificio un aspetto più moderno dipenda esclusivamente dalla sensibilità architettonica di Mazzoni.

<sup>29</sup> La struttura a sbalzo, che distingue e media il rapporto dinamico con l'intorno, sarebbe divenuta per Mazzoni un tema sempre più rilevante. Numerosi sono gli esempi di applicazione, soprattutto in stazioni ferroviarie quali Siena, Montecatini, Reggio Emilia e la più ampia copertura della cabina apparati della stazione di Santa Maria Novella a Firenze. G. BARTOLI, *Strutture a sbalzo in cemento armato per il Ministero delle*

---

Comunicazioni, in *Angiolo Mazzoni (1894-1979): architetto ingegnere...*, cit., pp. 137-144.

<sup>30</sup> MART, Relazione di A. Mazzoni allegata agli elaborati di dettaglio delle pensiline, inv. Maz.34 B fasc. I.

<sup>31</sup> Cfr. G. MURATORE, *Angiolo Mazzoni architetto del Novecento*, in *Angiolo Mazzoni 1894 - 1979, Architetto futurista in Agro Pontino*, atti del convegno (Sabaudia, agosto 2000), Latina 2000, pp. 33-35.

<sup>32</sup> Cfr. F. DAL CO, "...giovinezza, giovinezza...": *lo Stato, il Regime e l'ingegnere-architetto-funzionario*, in «Casabella», 719, 2004, pp. 80-83.

<sup>33</sup> Cfr. L. CUPPELLONI, *Riqualificare per conservare. L'architettura ferroviaria di Angiolo Mazzoni*, in *Curare il Moderno. I modi della tecnologia*, a cura di P. G. Bardelli, E. Filippi, E. Garda, Venezia 2002, pp. 195-200, p. 198.

<sup>34</sup> Cfr. A. D'ANGELO, *La stazione: 150 anni di cultura e progetto*, in *Angiolo Mazzoni (1894-1979). Architetto...*, cit., pp. 69-71.

<sup>35</sup> Cfr. A. FORTI, *Angiolo Mazzoni: architetto fra fascismo e libertà*, Firenze 1978.

<sup>36</sup> Per consentire l'alienazione di edifici per abitazione parte del complesso nonché la realizzazione di interventi di adeguamento nella stazione, il vincolo di tutela è stato nel tempo rimosso per essere nuovamente apposto solo in anni recenti. L'ultima disposizione, ai sensi dell'art. 12, D. Lgs. 42/2004, risale al 3.3.2016. Su questa risulta però segnalata una verifica su istanza di parte. Cfr. <http://vincoliinrete.beniculturali.it/VincoliInRete/vir/vincolo/dettagliovincolo289045> [ultimo accesso: 17.6.2022].

---