



Stanislo Fadda

COMMÉMORAZIONE

del

Comm. Ing. STANISLAO FADDA

Direttore Generale delle Ferrovie Reali Sarde

fatta nella Seduta del 6 Maggio 1912 dal Socio Ing. Nicola Pavia

Con **Stanislao Fadda** un cuore, un grande cuore ha cessato di battere, dopo gli innumerevoli palpiti di una lunga e pienissima esistenza. Tanto più la sua dipartita vela di triste ombra il fondo del nostro animo, perchè Egli si è immaturamente e rapidamente spento, proprio mentre negli occhi suoi, ancor tanto limpidi e blandi, sorrideva tutta la gioia della cerimonia gentile, che a distanza di poche ore aveva consacrata l'intima felicità d'una sua figliuola diletta.

Benché ardua sia l'impresa, tuttavia sento che è un dovere per me, non meno che un sollievo, parlare di Lui qui in questa Sede, ove ci ha lasciati insigni benefizi tangibili del suo spirito largo, ove permane il ricordo della sua robusta laboriosità intellettuale, del suo mecenatismo, del suo fervore diffuso in mille atomi virtuosi. Lo faccio con la sicura coscienza di non aggiunger nulla al vero, perchè ben poche volte conobbi persona più profondamente modesta e naturalmente buona, pur con tanto nobili qualità d'intelletto, di dottrina e di infaticata, intrepida fattività.

Stanislao Fadda, mancato ai vivi in Roma il 24 dell'aprile testé decorso, ebbe i suoi natali il 17 marzo 1846 in Cagliari, ove il padre professava con lustro e decoro l'avvocatura. Sardo di stirpe e di cuore, frequentò nella città natale, fino al corso universitario di matematica, tutto ciò che gli era possibile per la sua vocazione. Poi venne al nostro glorioso Valentino e vi si laureò Ingegnere Civile il 2 dicembre del 1870. Torino fu poi da allora la sua seconda patria, perchè qui Egli svolse quasi tutta la sua brillante carriera, qui contrasse auspicato parentado, qui rinsaldò le più numerose e confortanti amicizie. Però della sua razza, nutrita da giovane nel fascino speciale di una natura splendida di sole, sterminata nei mirti e nelle ginestre, conservò sempre l'anima semplice e rude, leggermente splenetica ed inquieta, ma schietta ed ostinata al lavoro.

La tecnica ferroviaria, che proprio in allora accennava ad un risveglio salutare pel nostro Paese, esercitò subito determinante attrattiva sull'animo e sulle tendenze del giovane ingegnere Fadda, che, ancora tutto nostalgico della sua isola solitaria e quasi selvaggia

nei monti e nelle marine, dovette profondamente sentire lo stesso fascino e lo stesso credo di Jules Janin: « J'aime le chemin de fer, parce qu'il nous apporte la forêt, les chansons, les courses joyeuses, l'air, le ciel et le printemps ». E qui cominciano diffusissime la biografia e la bibliografia del **Fadda**.

Iniziatosi alla costruzione della Torino-Savona coll'Impresa Guastalla, passò il 1° ottobre del 1873 alle Ferrovie dell'Alta Italia. Di inflessibile e rigida devozione al proprio dovere, pronto nell'intendere, bisognoso sempre di approfondire, sicuro nel portar giudizio, senza lacune e senza fiacchezze, lavoratore costante e rapido, non poteva che ascendere prestissimo nei primi decisivi passi della sua carriera. Intatti Egli percorse rapidamente i primi gradi burocratici, parte negli Uffici esecutivi e parte in lunghe missioni di studio e di lavoro all'estero, onde già nel 1880 lo troviamo Capo dell'Ufficio d'Arte nel Servizio del Materiale mobile, ove rimase quattro anni ed ove fu l'anima del miglioramento notevole portato in quel periodo di tempo ai rotabili ferroviari. E' in questa epoca appunto (1883) che fu studiata da quell'Ufficio la celebre locomotiva *Vittorio Emanuele*, tuttora con molte altre in servizio. Di essa noi dobbiamo rivendicare l'originalità tutta italiana, perchè fu la prima semovente con tre assi accoppiati e carrello di sterzo (4-6-0) per treni rapidi su linee a forti inclinazioni e traffico intenso. Il suo schema non tardò a diffondersi presso le altre ferrovie, ed oggi ancora in taluni paesi rimane come prototipo della locomozione.

Dall'ambiente severo degli studii e dei progetti, il **Fadda** nel giugno del 1885 passò a dirigere le Officine di Pietrarsa e dei Granili a Napoli, incaricato dal Governo di sistemarle, di renderle molto più organiche e consegnarle poi alla Mediterranea, sorta appunto in quell'anno dalle Convenzioni Ferroviarie. Il compito non era certo facile, nè gradevole; ma anche in questa missione

... forza operosa l'affatica
di moto in moto.

Si trattava di ridurre sotto una nuova Amministrazione a base industriale un centro lavorativo di Stato, che, per ragioni etniche e per abitudini antiche, doveva indubbiamente presentarsi tardo e restio ad ogni innovazione. Era come la lotta tra un passato, in cui la massa aveva la confidenza della tradizione, ed un avvenire che in contrapposto faceva temere men facili guadagni e restrizioni di disciplina. Si aggiunga a questo perturbamento accidentale la difficile quistione operaia, che proprio allora incominciava a pulsare dappertutto, svegliando nuove tendenze, nuovi sentimenti di forza, di agitazione e tutto un fervore di nuovi diritti.

L'ingegnere Fadda nei sette anni che rimase alle Officine di Napoli ed in altrettanti trascorsi poi in quelle non meno irrequiete di Torino, attese con energia di carattere e ferma risoluzione al compimento del suo programma, che, nell'organizzare gradatamente l'azione comune di migliaia d'operai, seppe renderli più attivi, più tecnicamente valenti e perfino più equilibrati nei loro stessi movimenti. Nè mancò di coltivare ogni occasione per elevare pure le maestranze nelle loro condizioni economiche ed intellettuali. A Lui si deve la prima organizzazione del consumo sorta nell'ambiente ferroviario di Napoli, che, nel fare dell'operaio un *self employed*, tendeva a renderlo indipendente dagli intermediarii interessati, migliorandogli la bontà ed il prezzo delle merci.

Intervenuti dei mutamenti organici nella costituzione dei servizi, il Padda passò per breve tempo Sotto Capo della Trazione e poi definitivamente nel 1902 Capo del Servizio del Materiale, ricompensa questa lusinghiera e ben degna di un uomo sì attivo e fattivo,

che attraverso le varie fasi della sua vigile carriera di collaudatore, di progettista, di tecnico di officina e di studioso, aveva acquistata certo la più completa e larga esperienza per un affidante incremento a tale importantissima branca dell'industria dei trasporti. Questo servizio diresse con mente luminosa e con feconda dottrina insino al 1° febbraio del 1905, in cui venne finalmente chiamato a Direttore Generale delle Ferrovie Reali Sarde. Si avverò forse così il sogno suo più ambito, quello cioè di poter conferire completo e maturo tutto un prezioso corredo di scienza e di pratica ferroviaria in pro' della sua terra, delle sue contrade, dei suoi isolani cari, dando tutto il meglio, tutto il nuovo a ciò che per Lui era colà divenuto temporaneamente antico.

Malgrado la febbrile attività richiesta dalle cure del suo ufficio, Egli trovò ancora il tempo per dedicare il pensiero e l'azione ad altre e ben svariate occupazioni. Egli fu consulente delle Ferrovie Secondarie Sarde, Sindaco delle Reali Sarde, Amministratore della Compagnia Italiana Westinghouse del Freno, Delegato della Commissione Internazionale per gli Orarii, Membro della Commissione du *Congrès des Chemins de fer*, Membro della Commissione Internazionale per le prove dei Materiali, Membro di quella per l'unità tecnica delle Strade Ferrate, autorevole Consigliere del Comitato Superiore di Redazione della nuova Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane, Giurato di innumeri esposizioni, concorsi, ecc., socio attivissimo del Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani e del nostro Sodalizio, al quale apparteneva come Socio fin dal 15 maggio 1877, vi fu per due volte Consigliere e per ben tre Vice-Presidente (1894-1895, 1899-1901, 1903-1904., nella qual carica lo raggiunse la nomina a Direttore Generale delle Sarde. Pur cambiando residenza, non privò tuttavia la nostra Società del suo ricordo e della sua munificenza, manifestatisi in tanti anni con operosità esemplare, sia in relazione a seri problemi d'igiene cittadina, sia offrendo in omaggio notevoli pubblicazioni, periodici e libri.

Ma oltre ed anzi sopra tutto questo, l'opera di **Stanislao Fadda** va ancora particolarmente onorata, perchè larga e duratura orma Egli lasciò nel campo della letteratura tecnica.

Ho già accennato a quanto sia diffusa la bibliografia che lo riguarda; Egli ha infatti scritta una vera mole di opere ferroviarie, nelle quali infuse la sua vita personale di lavoratore instancabile e metodico, nel senso il più eletto ed il più moderno, in guisa tale che, osservandolo pur solo come scrittore, sentiamo quanto la sua fede ci incuta senso di quasi invida ammirazione e di rispetto infinito, il quale fu e sarà ancora in avvenire di sprone ai giovani.

Di Lui, in questo rispetto, *non omnis moriar*, perchè alla scioltezza e facilità della sua produzione, si accoppia la conoscenza profonda, il vigile senso della osservazione e della pratica; nei suoi scritti si rivela la stessa precisione e cura appassionata che aveva per la professione, la stessa febbre della lima, lo stesso tormento del meglio quale portava in ogni suo lavoro, tanta era la dirittura della sua mente e della sua anima.

Volendo accennare per sommi capi alla origine della poderosa sua laboriosità intellettuale ed arretrando perciò lo sguardo in un non recente passato, dirò che prima del 1880 in materia ferroviaria l'Italia presentava una lacuna e nella produzione letteraria e nell'insegnamento. **Fadda** avvertì questa lacuna e subito si propose, in collaborazione al compianto amico suo ing. *Olivetti*, la compilazione di un Manuale completo intorno alla Locomotiva: « *le char triomphant de l'industrie* ». Il manuale, uscito in tre volumi dal 1879 al 1885, fu condotto sull'ossatura della classica « *Die Schule des Locomotivführers* » di Brosius e Koch- ma la materia vi fu notevolmente arricchita ed avvalorata, con stile e

concetti piani, quali potessero penetrare nell'intelligenza di tutti e facilmente diffondersi. Caratteristica notevole e nuova dell'opera (perchè fino allora non adoperata mai) fu la nomenclatura in più lingue con tutte le parole ordinate alfabeticamente, a corredo utilissimo per il senso e l'uso appropriato dei varii vocaboli tecnici.

Mentre procedeva in questa pubblicazione, egli trovava tuttavia modo di collaborare con Note importanti ai varii Monitori scientifici ed alle Enciclopedie Industriali: notevoli furono in particolare il suo Rendiconto sulla Esposizione Internazionale Elettrica a Vienna (1883), il "The Design and construction of Ry. Rolling-Stock in Italy" alla istituzione degli Ingegneri Civili inglesi (1885) che gli decretò l'ambitissimo "Telford Premium", il Rapporto infine alla Commissione "du Congrès des Chemins de Fer" (1887), che fu preludio efficace e decisivo alla moderna Unità Tecnica del materiale ferroviario, obbiettivo di più intense relazioni internazionali.

Ma la più ampia sua mole di lavoro, quella materiata di profondo praticismo e buon senso, il documento delle continue veglie sui libri, del pellegrinaggio diuturno nei cantieri tra l'ansare degli uomini, delle macchine e degli strumenti, lo specchio della sua esperienza e dottrina, che cresceva e rinfrescava senza posa, è l'opera colossale che ha per titolo: "Costruzione ed Esercizio delle Strade Ferrate e delle Tramvie" opera gigantesca ricca di 8000 pagine in 4°, di 10.000 figure scelte felicemente e di oltre 900 tavole diligentissime.

E' qui doveroso ricordare che la benemerita Unione Tipografica Editrice Torinese (già Pomba e C.), sempre prima a diffondere coi libri la forza di penetrazione dei grandi trovati, vedendo che in Italia la letteratura non seguiva come all'estero il progresso di questa tecnica estesissima, animatrice di tante energie ed irta nel nostro Paese di maggiori difficoltà topografiche, fonti perciò di affannose ricerche e di valorose soluzioni, offrì al **Fadda** l'incarico di compilare in concorso ad altri tecnici specialisti tutti i completi e complessi argomenti in relazione con le Strade Ferrate e con le Tramvie, di tutti i tipi e di tutte le applicazioni.

Fadda costituì l'armatura del lavoro nel 1887 ed insieme a valorosi colleghi svolse l'opera magistrale con ininterrotta successione imponente e lunga. Fortuna volle che alla rovina del corpo già scosso, la sua intelligenza abbia potuto opporre fino all'ultimo una difesa disperata e gli sia stato ancor possibile tradurre lo sforzo supremo nel compimento del grande lavoro. Infatti proprio nel giorno della sua morte si finiva di stamparne l'ultimo fascicolo, il 236°.

L'opera che è, lo ripeto, oramai completa, si compone di 86 Monografie le quali abbracciano con armonico ed esteso chiasmo lo scibile tutto della materia, cioè il tecnico, l'amministrativo, il linguistico, il bibliografico e quello delle patenti. Di esse ben 36 sono il prodotto esclusivamente individuale del **Fadda** e sono destinate con le altre ad occupare per la moderna praticità di programma e di svolgimento posto onorevolissimo nella letteratura ferroviaria presente, onde chiunque le consulti non può mancare di attingervi larga copia di insegnamento e di esperienza.

La rapida recensione fin qui svolta, commenti e ricordi pertanto l'intensa operosità dell'Uomo, che anche fuori della tecnica si rivelava spirito largo e che dell'arte in particolare aveva acutezza di gusto, tanto che seppe iniziare e favorire lo sviluppo artistico delle sue figliuole.

Verso la famiglia coltivava la più delicata affettività, era fedele agli amici, ospitalmente cortese, benevolo sempre verso tutti. Di Lui certo sopravviverà in quanti lo conobbero la

suggerione di un pensiero, la luce d'un consiglio, la memoria di una osservazione feconda, nè si cancellerà il solco tracciato nelle nostre anime dalla sua imperiosa personalità intellettuale.

Egli lottò per una idealità purissima, per il gagliardo sviluppo di una tecnica ponderosa, che attiva le correnti internazionali senza preoccupazioni di confini e che è il sussidio più vivo ed urgente della moderna vita economica. Per questa suprema idealità che lo mosse, Egli

..... al ciel mite e severo
leva ora il volto che giammai non rise
tu sol - pensando - o idèal seì vero !

A Lui voli questa sera il nostro pensiero più bello e del nostro largo, sincero compianto giunga l'eco oltre i monti, oltre il mare, alla sua Famiglia, alla sua Contrada, da cui trasse il primo vigore allo spirito, che lo sorresse nel periglioso cammino verso la meta raggiante!

ASSOCIATIONS

des

INGENIEURS ELECTRICIENS

Sortis de

L'Institut Electrotechnique Montefiore

Union Professionnelle Reconnue

SIÈGE SOCIAL: Rue Saint Gilles, 31 - LIÈGE

*LIÈGE (date postale).**Messieurs,*

Nous avons l'honneur de vous faire part des conditions du concours de 1914 de la *Fondation George Montefiore*, instituée par feu notre Président d'honneur, fondateur de l'Institut électrotechnique qui porte son nom.

Nous vous serions très reconnaissants de donner à cette information la plus large publicité possible.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour le Conseil d'Administration

de l'Association des Ingénieurs électriciens sortis de l'Institut électrotechnique Montefiore:

Le Secrétaire général
G. L'HOEST.

Le Président
O. DE BAST.

ASSOCIATIONS

des

INGENIEURS ELECTRICIENS

Sortis de

L'Institut Electrotechnique Montefiore

Union Professionnelle Reconnue

SIÈGE SOCIAL: Rue Saint Gilles, 31 - LIÈGE

*LIÈGE, le 20 mars 1912.***Fondation George Montefiore**

PRIX TRIENNAL

Conditions du Concours de 1914

ARTICLE I. — Un prix dont le montant sera constitué par les intérêts accumulés d'un capital de 150,000 francs de rente belge, à 3 p. c, sera décerné tous les trois ans, et pour la première fois en 1911, à la suite d'un concours international, au meilleur travail original présenté sur l'avancement scientifique et sur les progrès dans les applications techniques de l'électricité dans tous les domaines, à l'exclusion des ouvrages de vulgarisation ou de simples compilations.

ARTICLE II. — Le prix portera le nom de «FONDATION GEORGE MONTEFIORE LEVI».

ARTICLE III. — Seront seuls admis au concours les travaux présentés pendant les trois années qui auront précédé la réunion du jury.

Ils devront être rédigés en français ou en anglais et pourront être imprimés ou manuscrits. Toutefois, les manuscrits devront être dactylographiés et, dans tous les cas, le jury pourra en décider l'impression.

ARTICLE IV. — Le jury sera formé de dix ingénieurs électriciens, dont cinq belges et cinq étrangers, sous la présidence du professeur-directeur de l'Institut électrotechnique Montefiore, lequel sera de droit un des délégués belges.

Sauf les exceptions stipulées par le fondateur, ceux-ci ne pourront être choisis en dehors des porteurs du diplôme de l'Institut électrotechnique Montefiore.

ARTICLE V. — Par une majorité de quatre cinquièmes dans chacune des deux sections, étrangers et nationaux (lesquels devront, à cet effet, voter séparément), le prix pourra être exceptionnellement divisé.

A la même majorité, le jury pourra accorder un tiers du disponible, au maximum pour une découverte capitale, à une personne n'ayant pas pris part au concours ou à un travail qui, sans rentrer complètement dans le programme, montrerait une idée neuve pouvant avoir des développements importants dans le domaine de l'électricité.

ARTICLE VI. — Dans l'hypothèse où le prix n'aurait pas été attribué, ou si le jury n'avait attribué qu'un prix partiel, toute la somme rendue ainsi disponible devra être ajoutée au prix de la période triennale suivante.

ARTICLE VII. — Par application des dispositions qui précèdent, le montant du prix à décerner en 1914 est fixé à vingt mille francs.

ARTICLE VIII. — Les travaux dactylographiés pourront être signés ou anonymes. Est réputé anonyme tout travail qui n'est pas revêtu de la signature lisible et de l'adresse complète de l'auteur.

Les travaux anonymes porteront une devise qui sera répétée à l'extérieur d'un pli cacheté joint à l'envoi; à l'intérieur de ce pli, le nom, le prénom, la signature et le domicile de l'auteur seront écrits lisiblement.

ARTICLE IX. — Tous les travaux, qu'ils soient imprimés ou dactylographiés, seront produits à douze exemplaires ; ils seront adressés franco à M. le Secrétaire-archiviste de la Fondation George Montefiore, à l'hôtel de l'Association, rue St-Gilles, 31, Liège (Belgique).

Ils porteront en tête du texte et d'une manière bien apparente la mention «Travail soumis au concours de la Fondation George Montefiore, session de 1911 ».

Le Secrétaire-archiviste accusera réception des envois aux auteurs ou expéditeurs qui se seront fait connaître.

ARTICLE X. — Les travaux, dont le jury aura décidé l'impression, seront publiés au Bulletin de l'Association des Ingénieurs électriciens sortis de l'Institut électrotechnique Montefiore. De cette publication ne résultera pour les auteurs ni charge de frais, ni ouverture à leur profit de droits quelconques. Il leur sera néanmoins attribué, à titre gracieux, vingt-cinq tirés à part.

Pour cette publication, les textes anglais pourront être traduits en français par les soins de l'Association.

ARTICLE XL — La date extrême pour la réception des travaux à soumettre au jury de la session de 1914 est fixée au 31 Mars 1914.

*Pour le Conseil d'Administration
de l'Association des Ingénieurs électriciens sortis de l'Institut électrotechnique
Montefiore :*

Le Secrétaire général
Gustave L'HOEST.

Le Président
Omer DE BAST.

BIBLIOGRAFIA

- Atti del I Convegno nazionale della strada di Torino* (30 agosto 2 - settembre 1911). — Milano, 1912. - 1 voi. in 8°.
- CARRETTI HENRY L. : *Progetto di massima per la ferrovia Internazionale Torre Pellice. — Moni Dauphin.* — Torino, 1911. - 1 op. in 4°.
- COLONNETTI GUSTAVO : *La questione del rinforzo dei ponti metallici al Congresso di Berna, 1910.* — Roma, 1911.
- COLONNETTI GUSTAVO : *L'equilibrio elastico dal punto di vista energetico.* — Torino, 1912. - 1 op. in 4°.
- COLONNETTI GUSTAVO : *Sul principio di reciprocità.* — Roma, 1912. - 1 op. in 8°.
- Congresso nazionale (III) dei costruttori edilizii e degli imprenditori di opere pubbliche e private.* — Torino, 15-19 giugno 1911 - Torino, 1911. - 1 vol. in 8°.
- DE BARTOLOMEIS REMO : *Contributo di studio sulla distribuzione del gas.* — Modena, 1912. - 1 op. in 8°.
- D'OCAGNE MAURICE : *Calcul graphique et monographie.* — Paris, 1908 - 1 vol in 12°.
- FANTOLI GAUDENZIO : *Acquedotto Pugliese.* — Milano, 1912 - 1 voi. in 4°.
- HOLZWARTH HANS : *Die Gasturbine.* — München und Berlin, 1911. - 1 vol. in 8°.
- Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti (R).*: *La Marina di Venezia all'Esposizione Nazionale di Roma, 1911* — Cenni Illustrativi, Roma, 1911. 1 op. in 4°.
- IZAR, ANGELO : *Moderni sistemi di riscaldamento e ventilazione* — Milano, 1912. - 1 voi. in 8°.
- LEVY-LAMBERT A. : *Chemins de fer funiculaires, Transports aériens.* — 2^e edition — Paris 1911. - 1 voi in 8°.
- MASSOBRIO GIUSEPPE : *La prima campagna dello Zuccherificio Lombardo cooperativo di Casalmaggiore.* — Bologna, 1911. - 1 op. in 4°.
- RICCI CORRADO : *Architettura barocca in Italia.* Bergamo 1912, - 1 vol. in 8°.
- TIAN GIULIO : *Relazione al Sindaco di Ancona del Piano regolatore di ampliamento della Città fuori Porta Cavour.* — Città di Castello, 1911 - 1 op. in 4°.
- RUFF FRANCOIS : *Renseignements pour caletti des machines (statique éclair).* — Vol. II. Paris, 1905. - 1 voi. in 12°.
- VIOLETT LE DUC E : *Dictionnaire raisonné de l'Architecture Française du XI au XVI siècle.* — Paris, 10 vol. in 8°.
- MILANO GIOVANNI : *Acquedotto Pugliese.* — Bari, 1912. - 1 op. in 8°.
- Relazione della Commissione Reale per lo studio tecnico, amministrativo e finanziario del servizio telefonico in Italia.* — Roma 1911. - 7 fascicoli in 4°.
- DONGHI DANIELE : *Il Campanile di S. Marco e la sua ricostruzione.* — Torino 1912. - 1 op. in 8°.

- GUIDI CAMILLO : *Sulla stabilità delle condotte d'acqua con tubi di grande diametro.* - Torino 1912. - 1 op. in 8°.
- Associazione Nazionale per i Congressi di Navigazione.* — Primo congresso Nazionale Torino 1911. Relazione e memorie.
- LUZZATI IPPOLITO I. : *Dei privilegi agrarii secondo la legge 23 gennaio 1887 sul credito agrario.*
- LUZZATI IPPOLITO I : *Sugli effetti giuridici del catasto.* — Torino 1889. - 1 vol. in 8°.
- ALLIEVO TULLIO: *L'industria della lana in Italia 1861-1911.* — Torino, 1911. - 1 op in 8°.
- BALESTRA GIACOMO : *La fontana pubblica di Giulio III ed il palazzo di Pio IV sulla via Flaminia.* — Roma, 1911. - 1 op. in 8°.
- Lanificio-Scuola Felice Piacenza - Biella.* — Discorsi pronunciati inaugurandosi il Lanificio-Scuola. — Torino 1911. - 1 op. in 8°
- TEDESCHI MASSIMO: *La Mostra stradale all'Esposizione di Milano, 1906.* — Torino, 1907. — 1 op. in 8°.
- CERRUTI VALENTINO: (*Onoranze al prof. Valentino Cerruti*). — Roma, 1912. - 1 op in 8°.
- Rete ferroviaria Ligure Piemontese (La).* — Estratto dall' Ingegneria ferroviaria - Roma, 1911. - 1 op. in 8°.
- CROCCO G. A.: *Sulla teoria analitica delle eliche e su alcuni metodi sperimentali.* - Roma, 1911. - 1 op. in 8°.
- STELLA AUGUSTO: *Sulle condizioni geologiche di una grande galleria dello Spinga* — Roma, 1912. - 1 op. in 8°.
- VISCARDINI MARIO: *Le costruzioni esismiche.* — Torino, 1912. - 1 op. in 8°