



SOPRINTENDENZA PER I BENI AMBIENTALI ARCHITETTONICI, ARTISTICI E STORICI DELL'ABRUZZO	
010674	12 MAR. 91
Pos. N. ....	

# *Il Ministro*

## *per i Beni Culturali e Ambientali*

VISTA la legge 1° giugno 1939 n° 1089 sulla tutela delle cose d'interesse artistico o storico;

CONSIDERATO che l'immobile ex Stazione Ferroviaria sito in Comune di Pescara segnato in catasto al foglio 20 con parte della particella 6 presenta interesse particolarmente importante ai sensi della citata legge;

RITENUTO che, ai fini della salvaguardia dell'integrità di detto immobile e delle proprie condizioni di prospettiva, luce, cornice ambientale e decoro è necessario dettare particolari prescrizioni nei confronti degli immobili segnati in catasto al Foglio 20 particelle 16/17/18/6/40/1 e parte della 6 e costituiti dai corpi laterali adiacenti all'ex Stazione e dall'aria di risulta comprendente oltre ai binari ferroviari due corpi di fabbrica uno con serbatoi dell'acqua e l'altro costituito da un magazzino in cattivo stato di conservazione come dall'unita planimetria catastale, per i motivi più ampiamente illustrati nella relazione tecnico-scientifica allegata;

VISTO l'art. 21 della suddetta legge 1° giugno 1939 n° 1089;

### DECRETA:

nei confronti degli immobili richiamati nelle premesse del presente provvedimento sono dettate le seguenti prescrizioni: è fatto divieto assoluto di edificazione di nuova struttura edilizia o altro manufatto eterogeneo sulle aree inedificate. I corpi di fabbrica laterali, adiacenti all'area dell'Ex Stazione e le strutture edilizie esistenti sull'area di risulta (serbatoi dell'acqua e magazzini) potranno essere demoliti e ricostruiti con identico ingombro plano-volumetrico e possibilità di intersezione con asse viario.

Gli edifici compresi nel presente Decreto dovranno avere destinazione d'uso di carattere pubblico, sociale e culturale nonché usi attinenti con l'utilizzazione della restante parte dell'area di risulta. Detta area potrà avere esclusivamente una destinazione a parco e verde pubblico con piantumazione di essenze arboree a basso e medio fusto tali da mantenere la visuale tra la nuova e la vecchia stazione. E' ammesso l'attraversamento di tale area da un asse viario di collegamento tra la nuova Stazione ferroviaria e la via denominata Corso Umberto con ingombro esclusivamente a piano di campagna.

La planimetria catastale e la relazione tecnico-scientifica allegate fanno parte integrante del presente decreto, sul rispetto delle cui prescrizioni il Soprintendente per i B.A.A.A.S. per l'Abruzzo di L'Aquila vigilerà, anche, mediante il preventivo esame per approvazione, dei progetti dei lavori da eseguire sugli immobili citati.



PER COPIA CONFORME  
IL PRIMO DIRIGENTE



# *Il Ministro*

## *per i Beni Culturali e Ambientali*

Il presente decreto sarà notificato in via amministrativa ai destinatari individuati nelle apposite relate e al Comune di Pescara.

A cura del suindicato Soprintendente esso verrà quindi trascritto presso la Conservatoria dei Registri Immobiliari ed avrà efficacia anche nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore e detentore a qualsiasi titolo.

ROMA 11 18 FEB. 1991



IL MINISTRO  
Fdo FACCHIANO

OGGETTO: PESCARA - Legge 1.6.1939 n. 1089 - Immobile: Fabbricato viaggiatori della stazione ferroviaria in disuso di "Pescara Centrale" - Relazione descrittiva delle vicende storico-urbanistiche attinenti all'immobile

Il Regio Decreto del 1° aprile 1861 dichiarò di pubblica utilità l'opera della strada ferrata Ancona-Foggia e dispose le relative espropriazioni (1). Nel maggio 1863, alla presenza del re Vittorio Emanuele II, entrarono in funzione gli impianti ferroviari di Castellamare Adriatico e Pescara. La linea fu prolungata fino ad Ortona nel settembre dello stesso anno e giunse a Foggia nel novembre 1863. (2). Costituita inizialmente da un fabbricato in legno, la stazione di Castellamare fungeva da "capolinea" con la denominazione di "stazione di Pescara". L'altra era invece la "stazione di Pescara Portanuova".

Castellamare era comune autonomo dal 1809, quando la popolazione ammontava a circa tremila abitanti, in gran parte residenti sul colle dove nel 1637 era stata edificata la chiesa dedicata alla Madonna dei Sette Dolori, tuttora esistente in ottime condizioni di manutenzione, grazie alla custodia esercitata su di essa dai Padri Cappuccini e alle cospicue offerte dei fedeli, sempre assai numerosi, legati al culto del santuario. La zona sottostante, che si estendeva dal colle verso il litorale adriatico, era praticamente disabitata. L'unica iniziativa per la realizzazione di un rilevante insediamento abitativo in essa era stata intrapresa da Michele Muzii, che nel 1851 aveva acquistato vasti terreni tra gli arenili, li aveva bonificati e quindi vi aveva costruito palazzine, uno stabilimento per la lavorazione della liquirizia e le case per l'alloggio degli operai. "Ma intanto ecco passare la ferrovia, la grande arteria adriatica di congiunzione, fra il nord e il sud d'Italia; ed ecco, sulla spiaggia, una Stazione centrale-baracca che avventa la vita e grida i risvegli: intorno ad essa non vi ha il paese, non una civile compage di case; e allora Pescara, al cui nome s'intitola la Stazione, rende servizio d'ospitalità" (3).

Nel volgere di pochi decenni, grazie alla presenza della stazione ferroviaria, nacque dal nulla un nuovo agglomerato urbano. Dapprima il sindaco Raffaele Pandolfi fece aprire sulla spiaggia la Strada della



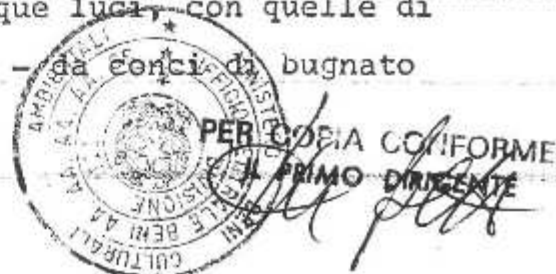
PER COPIA CONFORME  
IL PRIMO DIRIGENTE

Marina - l'attuale Viale della Riviera - e tracciò una nuova strada - oggi Via Bovio - dove, tra il 1882 e il 1883, sarebbe stato eretto il nuovo palazzo municipale. Poi, passato alla guida della città Leopoldo Muzii, figlio di Michele, venne approvato il piano regolatore redatto nel 1882 dall'ingegner Tito Altobelli e furono alacramente innalzati importanti edifici di interesse pubblico. In seguito il sindaco Errico Jasonni proseguì il tracciamento di nuove vie e la realizzazione di nuove costruzioni, tra le quali, nel 1901, quella della chiesa del Sacro Cuore, in stile neoromanico, progettata dal Porta di Torino, nella Piazza del Mercato (4).

Nel 1881 Castellamare contava già 5.192 abitanti: aveva ormai raggiunto la popolazione di Pescara, dove risiedevano 5.257 persone. Lo sviluppo della città era inarrestabile. Lo attestano i dati dei primi tre censimenti eseguiti dall'ISTAT nel Novecento:

Anni:	1901	1911	1921
Abitanti di Pescara:	7.107	9.014	9.885
" " Castellamare:	8.925	12.402	16.031

Il nuovo fabbricato in muratura per i viaggiatori in transito nella stazione fu eretto, in sostituzione dell'inadeguato edificio in legno, nel 1881, con un corpo centrale di tre piani e copertura con tetto a quattro falde e due ali laterali di un solo piano, delle quali quella meridionale è stata ricostruita dopo il bombardamento del 1943, del quale si dirà più avanti. I tre grandi fornicci centrali ad arco a tutto sesto - attualmente murati - dettano il motivo architettonico che scandisce il ritmo dell'intero prospetto dell'immobile per quanto attiene alle aperture al piano terra rivolte ad ovest. Invece nel prospetto frontale, contrariamente alla situazione originale, sono ora presenti fornicci rettangolari: la trasformazione ha interessato anche le due aperture laterali del corpo di fabbrica principale. Quest'ultimo ha però mantenuto, per il resto, pressoché intatte le caratteristiche di un tempo: prospetto a cinque luci, con quelle di estremità affiancate - a destra e a sinistra - da concio di bugnato





liscio a larghezze sfalsate che si innalzano fino alla cornice di sottotetto; conci radiali intorno alle mostre dei tre arconi centrali innestati alle strisce di bugne lisce estese all'intero piano terra; mostre sormontate da semplici cornici orizzontali nelle finestre rettangolari al primo piano poggianti su alto fregio marcapiano; quadrotte con mostra sui quattro lati al secondo piano; fastigio quadrato in sommità con orologio al centro, raccordato con quarti di cerchio laterali al sottostante lungo piedistallo e terminante in alto con breve cornice orizzontale.

Nel 1888 entrò in funzione la linea ferroviaria Roma-Sulmona, che collegava alla capitale la città adriatica, dalla quale Sulmona era già raggiungibile in treno fin dal 1873. L'allegata copia del piano regolatore di ampliamento per Castellamare Adriatico, del quale si è detto, mostra, oltre al tracciato dei nuovi assi viari e alle nuove costruzioni, la estensione dell'area degli impianti ferroviari, contrassegnata dalla scritta "Società Ferrovie Meridionali". La legge n. 2279 del 14 maggio 1865 aveva istituito, infatti, alcune compagnie ferroviarie concessionarie del servizio, le maggiori delle quali erano: Società Ferrovie Alta Italia - con competenza sulle linee settentrionali, ad esclusione di quelle del Veneto, che non apparteneva al Regno d'Italia -, Società Ferrovie Romane - che gestiva le strade ferrate di Toscana, Umbria, parte del Lazio (esclusa Roma), Campania -, Società Ferrovie Meridionali - il cui territorio comprendeva la zona tra Bologna e Rimini, Marche, Abruzzi, Molise, Puglia - (5). La planimetria mostra, in particolare, la vecchia stazione accanto alla nuova e, a breve distanza da questa, due alberghi e la Piazza del Mercato. Più a nord si trova indicato l'edificio del nuovo municipio.

La costruzione della chiesa del Sacro Cuore, alla quale si è sopra accennato, stava per essere ultimata nel 1905. Il campanile sarebbe stato eretto nel 1936. Con decreto legge del 2 gennaio 1927 - che all'art. 4 sanciva l'unione di Castellamare a Pescara sotto il nome della seconda - furono costituite sedici nuove provincie, tra le quali quella di Pescara. Il decreto fu pubblicato sulla Gazzetta Uffi-



PER GIORIA CONFORME  
IL PRIMO DIRIGENTE

4 AC

ziale nove giorni dopo ed ebbe perciò decorrenza esecutiva dal 12 gennaio 1927. Alle già numerose e floride attività imprenditoriali si aggiungeva nello stesso anno il grande cementificio di Pelino e Ciarrapico, installato alle spalle della villa De Riseis, nella posizione occupata oggi dal palazzo Quadrifoglio, presso il fiume. Nel 1928 Pescara contava circa 43.000 abitanti. Nel 1930 veniva progettato da Cesare Bazzani il palazzo delle Poste. Nel 1932 il podestà Forcella firmava l'appalto con l'impresa di Campanella e Caputo per la costruzione del municipio su progetto di Vincenzo Pilotti e della nuova sede del liceo-ginnasio. Nella primavera del 1933 erano in via di ultimazione i lavori - iniziati due anni prima - per la realizzazione del ponte Littorio in sostituzione del vecchio ponte di ferro (6). La ricettività alberghiera della città era giunta ad una situazione di dignità e prestigio notevoli. In particolare godeva buona fama l'Hotel Ristorante "Leon d'Oro" che sorgeva a pochi passi dalla stazione.

Il 31 agosto 1943 Pescara fu bombardata una prima volta dall'aviazione anglo-americana lungo la fascia urbana tra il ponte e la stazione ferroviaria in due ondate a distanza di pochi minuti l'una dall'altra. "L'albergo "Leon d'Oro", allora fiorentissimo, era pieno di gente, il ristorante aveva tutti i tavoli occupati; fu gran ventura che il proprietario signor Vincenzo Bersani riuscisse a dare l'allarme un attimo prima che gli aerei sganciassero; tutti gli inquilini si precipitarono fuori e alcuni nel rifugio; l'albergo fu colpito nell'ala di fabbricato nord, mentre il rifugio rimase fortunatamente intatto; morirono una dozzina di persone, furono ferite una ventina. Per le strade la strage era stata cospicua, il maggior danno avvenne in piazza Salotto dove la gente in quell'ora rientrava dal mare, e sulla riviera. Porta Nuova era rimasta, in quel primo bombardamento, miracolosamente intatta" (7). Il fabbricato della stazione era stato danneggiato unicamente nell'ala meridionale, della quale era stata rasa al suolo la parte centrale, come si vede nella fotografia allegata. Per il resto il bombardamento aveva aperto voragini solo nell'area dei binari. Il 14 settembre,

4

AZ



PER COPIA CONFORME

DI NOTTURA

all'incirca alla stessa ora del precedente, avvenne il secondo bombardamento, secondo una direttrice d'attacco normale a quella del 31 agosto, ma con un "rastrellamento" esteso all'intera città. Anche Porta Nuova fu perciò gravemente danneggiata. Fu di nuovo colpita la linea ferroviaria presso la stazione di Pescara Centrale, dove molti morirono tra coloro che avevano preso d'assalto alcuni vagoni - giunti in mattinata - carichi di viveri e generi diversi. Altre incursioni seguirono nei mesi successivi, fino alla fine dell'anno (8).

"Il 16 marzo 1945 vennero iniziati dall'Impresa Montella i lavori di restauro e di parziale ricostruzione del Fabbricato Viaggiatori, dei marciapiedi e dell'interbinario di Pescara Centrale. Il piazzale era una boscaglia sconvolta da voragini aperte dalle bombe delle memorabili incursioni, tutti gli uffici ancora in piedi ingombri di macerie ed in gran parte privi di infissi e di vetri. I ferrovieri per proprio conto avevano già lavorato per otto mesi, compresi i più freddi, sistemando l'Impianto senza alcuna spesa, con la sola propria opera, senza distinzione di grado, animati dal volere di ricostruire su quanto distrutto. Gli uffici vennero relativamente arredati con mobili e vetri recuperati, migliaia di mattoni in buone condizioni accantonati in punti diversi, pronti per l'utilizzazione, ed altro materiale d'indole varia raggruppato in apposito locale per la conservazione. I marciapiedi furono assestati e sgombrati, tre binari di corsa con allacciamenti col Deposito Locomotive ricostruiti ed in efficienza, così pure il tratto Pescara-Montesilvano" (9). La ripresa ufficiale del servizio nella stazione era avvenuta, dopo la Liberazione, il 7 luglio 1944, in due vani del fabbricato che erano stati precedentemente riattati alla meglio dai ferrovieri più esperti. "Il personale della Trazione ricuperò kg 42.356 di materiali ferrosi, kg 25.357 di materiale speciale: ghisa, bronzo, ottone ecc.; 42 veicoli, 17 locomotive e tre vetture da viaggiatori rovinare ed utilizzate all'apertura dell'esercizio avvenuta il 10 maggio 1945. In detta data il Deposito Locomotive con mezzi di fortuna portò in efficienza da far fronte a qualunque impegno di servizio ben undici locomotive col ricupero di 40 tonnellate di carbone. Tali lavori vennero

1 A2





iniziati con mezzi di fortuna, incominciando dal martello fino al mezzo di sollevamento utile e rispondente allo scopo, utilizzando tenditori riuniti quali mezzi di trazione in sostituzione di funi, cavi di acciaio e paranchi, e con tali mezzi e con qualche binda alla meglio riparata vennero sollevate le locomotive rovesciate e sprofondate fino ad oltre 5 metri di profondità, lavoro titanico e che richiese anche grande perizia e tecnica" (10).

La parziale ricostruzione del fabbricato per i viaggiatori comportò le modifiche alle quali si era precedentemente accennato, oltre alla sostituzione della preesistente pensilina sul fianco occidentale dell'edificio con un'analogha struttura parimenti in materiale metallico.

L'immobile e i relativi impianti ad esso adiacenti sono in disuso dal 27 gennaio 1988, data della entrata in funzione della nuova stazione ferroviaria di Pescara Centrale, edificata ad ovest della precedente.



Data: 12 settembre 1990

1 8 FEB. 1991

IL RELATORE

VISTO: IL MINISTRO (Arch. Cesare CIRCEO)

F.to FACCHIANO

Visto: IL SOPRINTENDENTE

(Dott. Arch. Renzo MANCINI)

per copia conforme:  
IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE

NOTE:

- 1) R. COLAPIETRA, Pescara 1860 - 1950, Pescara 1980.
- 2) A. SQUARZANTI, Le strade ferrate ed i mezzi di trazione in Italia e in Abruzzo, in "Abruzzo Oggi", Pescara marzo 1988.
- 3) B. BUCCO, Pescara - Castellamare Adriatico, in "Le cento città d'Italia" - Supplemento mensile illustrato del Secolo, Milano 1902.
- 4) G. BUCCO, Op. cit..
- 5) A. SQUARZANTI, Op. cit..
- 6) R. COLAPIETRA, Op. cit..
- 7) M. MASCI, Abruzzo Anno Zero, Pescara 1960.
- 8) M. MASCI, Op. cit..
- 9) Il Corriere di Pescara, Anno I, n. 2, 13 settembre 1946.
- 10) Idem.



Allegato n. 2

PESCARA

Foglio di mappa n. 20

Scala 1:1.000

Nord

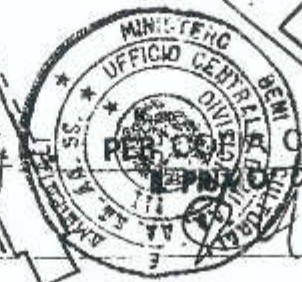
N.B.: Le particelle 14, 15 e 33, qui non raffigurate, già lungo Via Salara, insistono sul terreno dove ora sorge la nuova stazione, non ancora accatastata. La particella 41 - ugualmente mancante - è il sottopassaggio pedonale che conduce da Corso Vittorio Emanuele II a Via Michelangelo ed è situato a nord delle particelle 2 e 3.

Piazza Sacro Cuore

Piazza della Repubblica

18 FEB. 1991

VISTO: IL MINISTRO  
F.to FACCHIANO



CONFORME  
P.N. DI DIRIGENTE

Foglio 20

Foglio



18 FEB 1991  
VISTO IL MINISTRO  
FACCHIANO

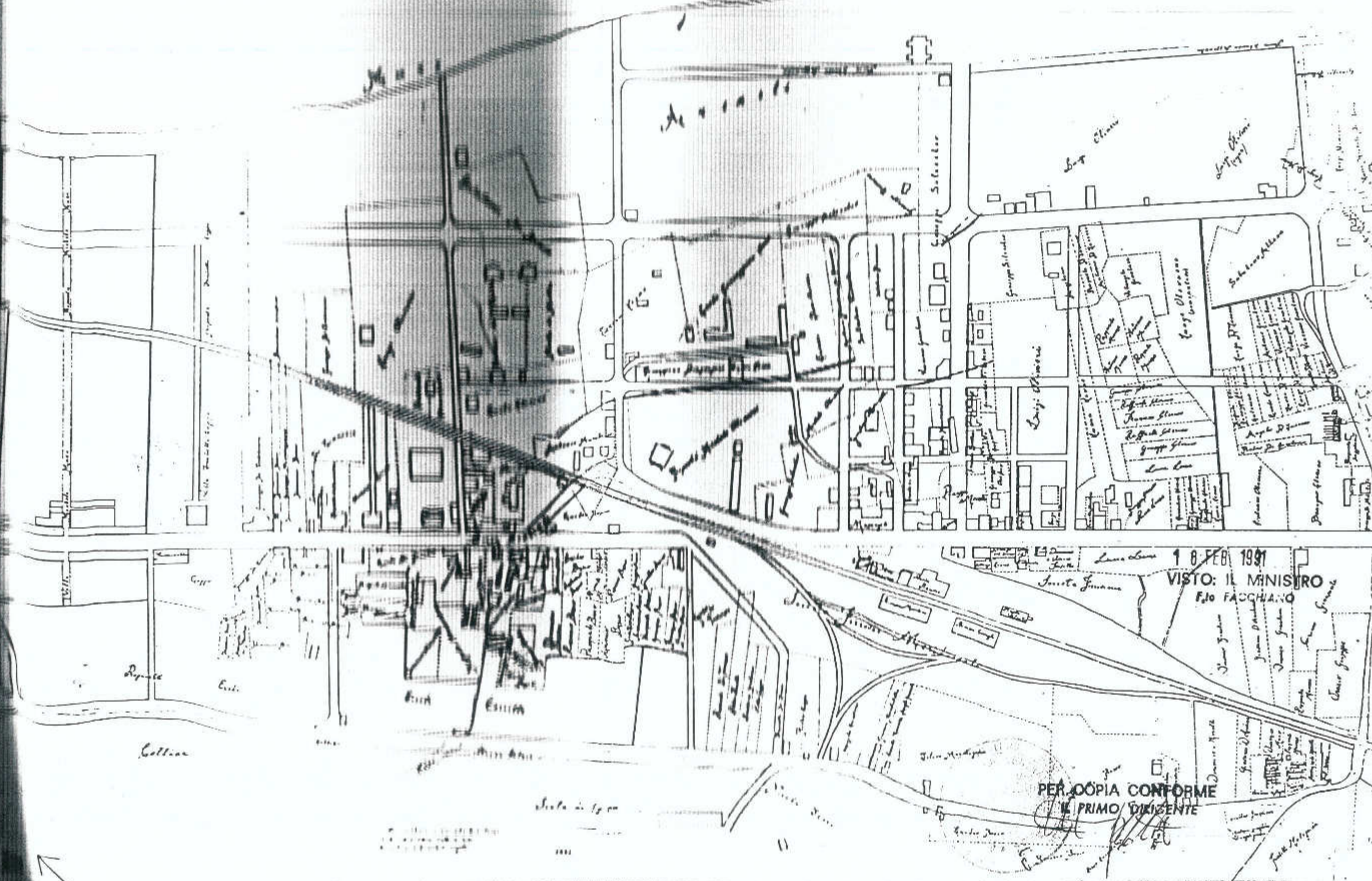
pecceata. Planimetria in scala 1:2.000.

A sinistra: nuova stazione ferroviaria di Pescara Centrale, in funzione dal 27/1/1988. La nuova ferrovia, sopraelevata rispetto alla precedente, corre lungo l'asse longitudinale della nuova stazione.

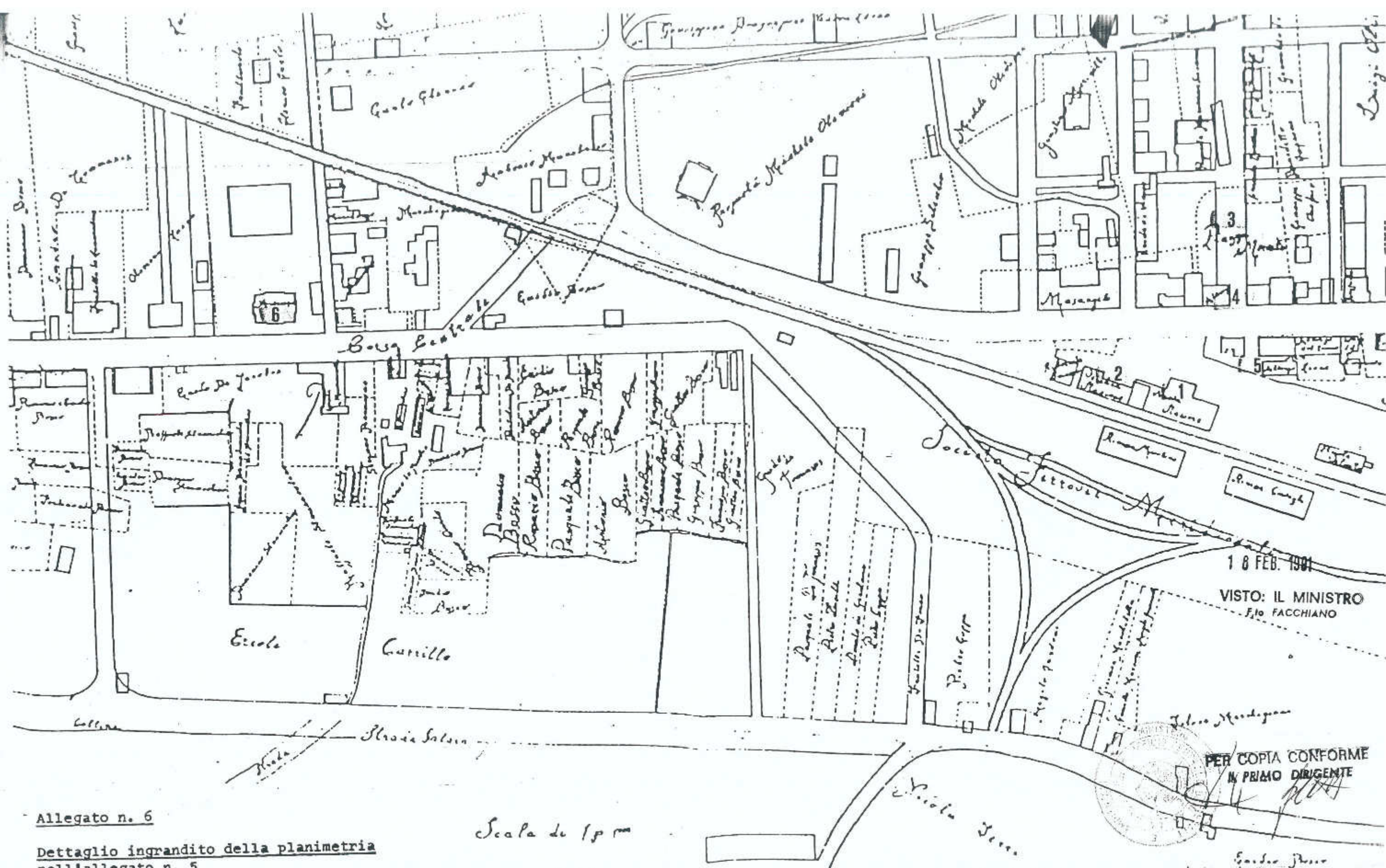


di Castellamare Adriatico - 1900

CARRELLI AERATICO







18 FEB. 1901

VISTO: IL MINISTRO  
F. FACCHIANO

PER COPIA CONFORME  
IN PRIMO DIRIGENTE

Allegato n. 6

Dettaglio ingrandito della planimetria  
nell'allegato n. 5

La scala è in una scala di 1:10,000  
e la scala è in una scala di 1:10,000  
e la scala è in una scala di 1:10,000

Scala di 1:10,000



CASTELLAMARE ADRIATICO - 1882 - 1) Nuova stazione in muratura 2) Stazione in legno 3) Piazza del Mercato  
4) Albergo Milano 5) Albergo Leon d'Oro 6) Municipio



1 8 FEB. 1991

VISTO: IL MINISTRO

*De Francesco*



copia conforme:

DIRETTORE DELLA DIVISIONE

Piazzale interno  
della Stazione Ferroviaria

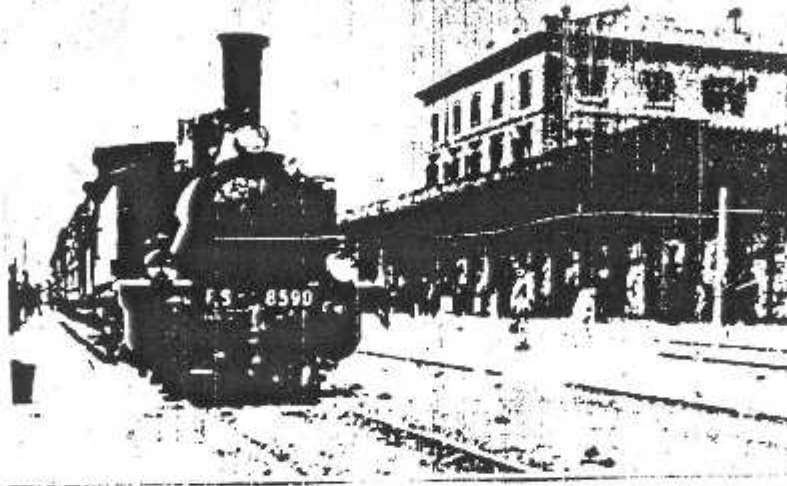


Foto n. 1. Castellamare Adriatico. La stazione ferroviaria nel  
Primo Novecento, vista da sud.

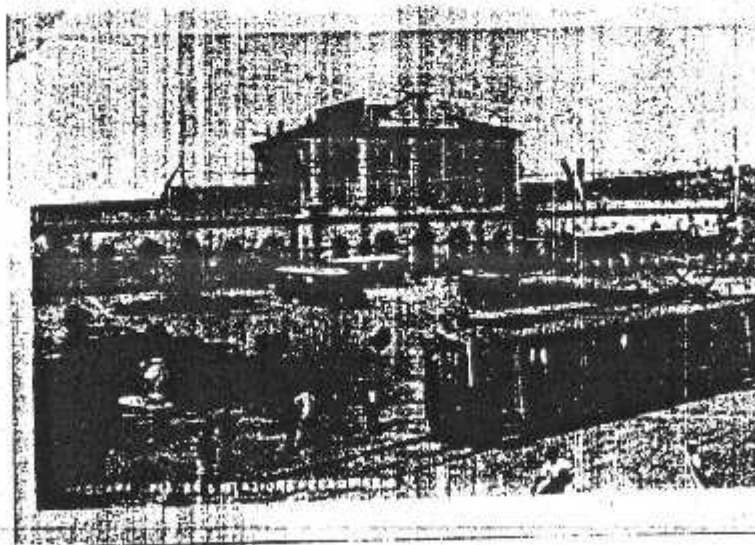


Foto n. 2. La stazione di Pescara Centrale negli Anni Trenta, vista  
da est. Tutte le aperture al piano terra sono ad arco a tutto sesto.

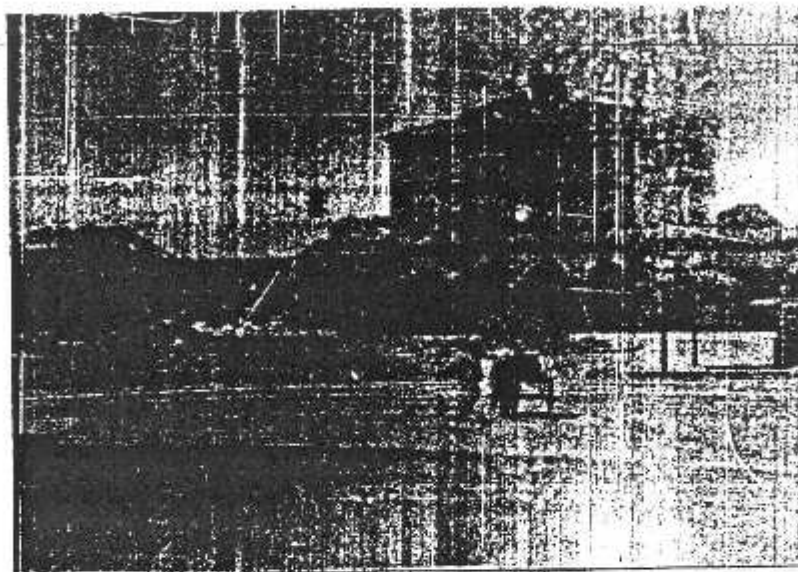


Foto n. 3. La stazione di Pescara Centrale nel settembre 1943, vista da est. Del fabbricato viaggiatori è stata danneggiata solo l'ala meridionale.



Foto n. 4. La stazione di Pescara Centrale negli Anni Cinquanta, vista da est. Nell'ala ricostruita vi sono ora aperture rettangolari.

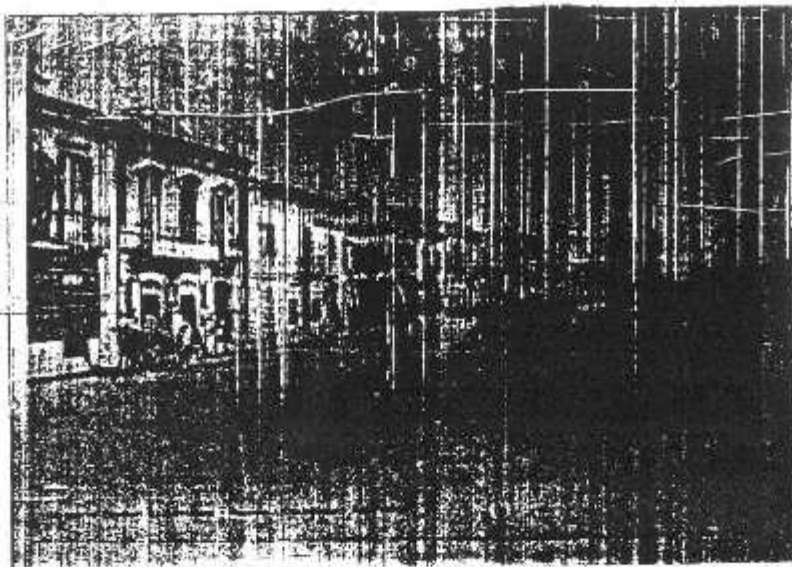
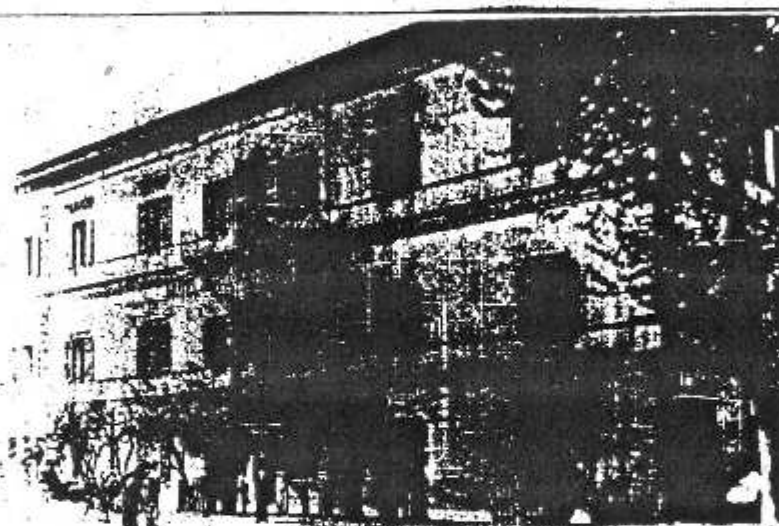
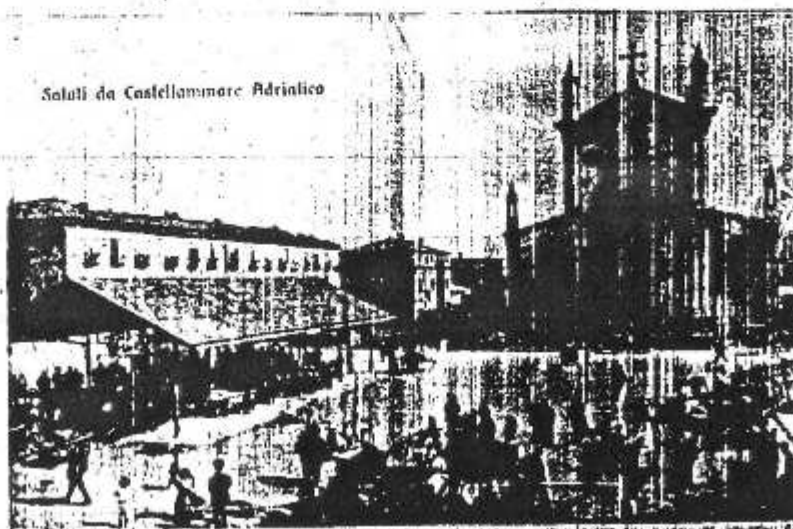


Foto n. 5. Castellammare Adriatico. Il piazzale antistante alla stazione ferroviaria nel Primo Novecento, visto da nord. L'albergo "Milano" è il terzo edificio da sinistra.



CASTELLAMMARE ADRIATICO - Hotel del Leon d'Oro

Foto n. 6. Castellammare Adriatico. L'albergo "Leon d'Oro" nel Primo Novecento, visto da nord-est.



Solati da Castellammare Adriatico

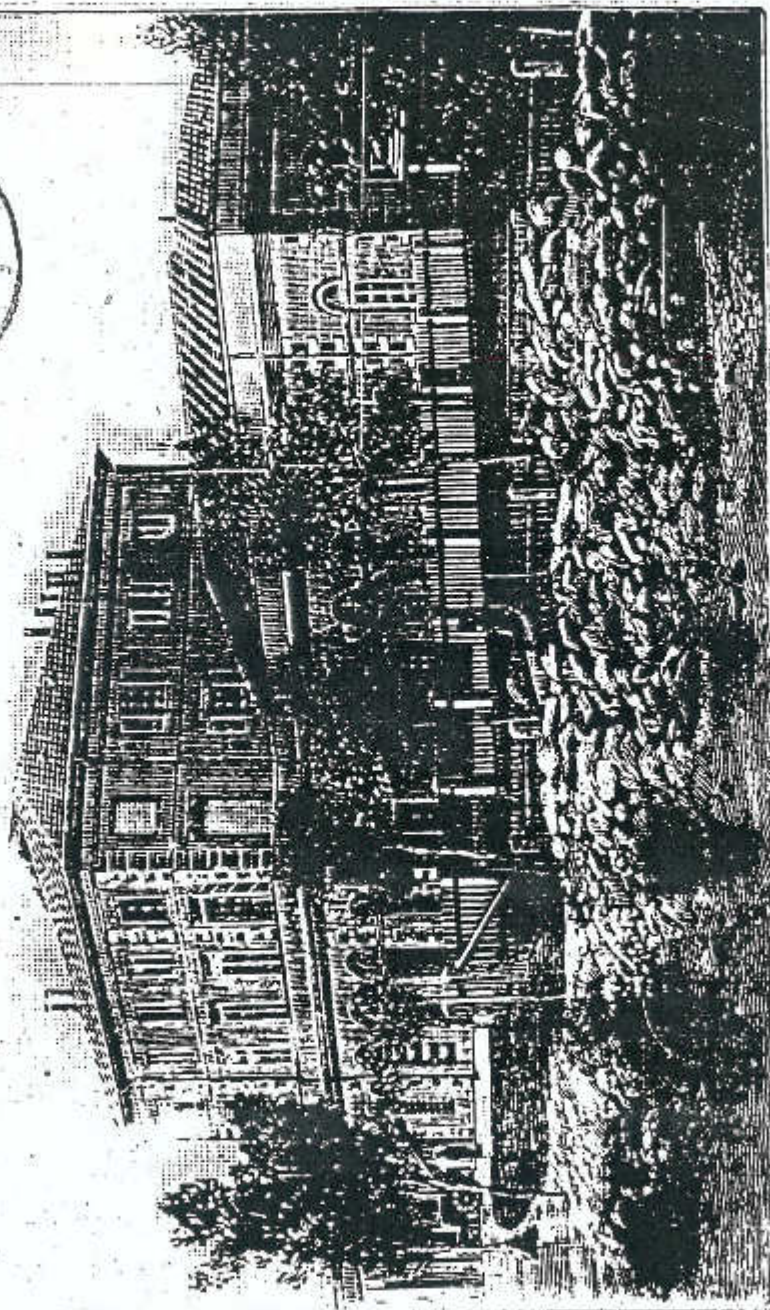
Chiesa del Sacro Cuore e Piazza del Mercato



Foto n. 7. Castellammare Adriatico. La Piazza del Mercato nel Primo Novecento, vista da sud-ovest. La chiesa del Sacro Cuore è ancora priva del portale e del campanile.



16 FEB. 1991  
VISTO: IL MINISTRO  
F. FACCHIANO



CASTELLAMARE. — Stazione ferroviaria.

Da: G. BUCCO, Pescara - Castellamare Adriatico, in "Le cento città d'Italia" - Supplemento mensile illustrato del Secolo, Milano 1902