



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

COMMISSIONE REGIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE DELL'ABRUZZO

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, e successive modificazioni, recante *“Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell’articolo 11 della L. 15 marzo 1997, n. 59”*;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, recante *“Norme generali sull’ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche”*;

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni, recante *“Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137”*, di seguito denominato *«Codice»*;

VISTO il decreto direttoriale 27 settembre 2006, recante *“Criteri e modalità per la verifica dell’interesse culturale dei beni mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, che presentano interesse artistico, storico, archeologico ed etnoantropologico”*;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 29 agosto 2014, n. 171, recante *“Regolamento di organizzazione del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, degli uffici della diretta collaborazione del Ministro e dell’Organismo indipendente di valutazione della performance, a norma dell’articolo 16, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89”*;

VISTO il decreto ministeriale 27 novembre 2014, recante *“Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo”*;

VISTO il decreto del Segretario Regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per l’Abruzzo in data 1° aprile 2015, con il quale è stata istituita la Commissione Regionale per il patrimonio culturale, ai fini dell’espletamento dei compiti di cui all’articolo 39, D.P.C.M. n. 171/2014 cit.;

VISTA la nota del 19/11/2015 ricevuta il 20/11/2015 con la quale l’Ente Rete Ferroviaria Italiana ha chiesto la verifica dell’interesse culturale, ai sensi degli articoli 10 comma 1, 12 e 13 del Codice, dell’immobile denominato fabbricato viaggiatori e magazzino merci della stazione ferroviaria di Teramo ;

VISTA l’istruttoria espletata dalla Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio dell’Abruzzo;

VISTA la conseguente proposta di provvedimento positivo in ordine alla verifica dell’interesse culturale del menzionato compendio, avanzata dalla Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio dell’Abruzzo con nota prot. n. 3912 del 18/03/2016;

CONSIDERATO che la Commissione Regionale per il patrimonio culturale, nella seduta del 20/04/2016 ha preso atto della proposta soprintendentizia di provvedimento positivo in ordine alla verifica dell’interesse culturale del bene in questione e ritenendo la medesima congrua e fondata, ha pertanto deliberato all’unanimità l’accertamento dell’interesse culturale, ai sensi degli articoli 10 comma 1, 12 e 13 del Codice, dell’immobile denominato fabbricato viaggiatori e



*Ministero dei beni e delle attività culturali
e del turismo*

COMMISSIONE REGIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE DELL'ABRUZZO

magazzino merci della stazione ferroviaria di Teramo, sito in provincia di Teramo, comune di Teramo, in viale Francesco Crispi, 34 distinto al C.F. al foglio n. 63 particelle n. 102, subalterni n. 5-6-7-8, n. 106 e n. 321 subalterno n. 3, confinante con le particelle n. 1065 a est e a sud e n. 1072 a nord come dalla acclusa planimetria catastale, per i motivi contenuti nella allegata relazione storico-artistica;

ACCERTA

la sussistenza, ai sensi degli articoli 10 comma 1, 12 e 13 del Codice, dell'importante interesse culturale del bene immobile denominato fabbricato viaggiatori e magazzino merci della stazione ferroviaria di Teramo. di pertinenza dell'Ente Rete Ferroviaria Italiana, sito in provincia di Teramo, comune di Teramo, in viale Francesco Crispi, 34, meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, che rimane pertanto sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Codice.

La planimetria catastale e la relazione storico-artistica fanno parte integrante del presente provvedimento, che verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto.

Il presente provvedimento è trascritto presso l'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Teramo - Territorio - Servizio pubblicità immobiliare ed avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso amministrativo al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo entro trenta giorni dalla notifica del medesimo, ai sensi dell'articolo 16 del Codice.

Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale al T.A.R. competente per territorio, secondo le modalità di cui al D. Lgs. 104/2010, ovvero di ricorso straordinario al Capo dello Stato, ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

L'Aquila 03/05/2016

P.C.R. n. 30/2016



IL PRESIDENTE
DELLA COMMISSIONE REGIONALE PER IL
PATRIMONIO CULTURALE DELL'ABRUZZO

Ivo Nardis

Relazione Allegata**Identificazione del Bene**

Denominazione	fabbricato viaggiatori e magazzino merci di Teramo
Regione	Abruzzo
Provincia	Teramo
Comune	Teramo
Località	TERAMO
Cap	

Relazione Storico-Artistica

La creazione del sistema ferroviario in Italia nell'800 (1) Nei secoli XIX -XX la nascita e lo sviluppo del sistema ferroviario rappresentò un vero spartiacque nelle comunicazioni, quindi nell'economia e nella vita associata degli europei. In Italia le maggiori difficoltà nella realizzazione delle strade ferrate furono di carattere finanziario; inoltre la particolare configurazione geografica e la mancanza di una forte industria siderurgica, in grado di fornire il materiale fisso e rotabile, e la carenza di carbone non facilitarono l'avvio di una rivoluzione copernicana nei trasporti. Malgrado questo, a Napoli, il 3 ottobre 1839 venne inaugurato un brevissimo tratto di linea ai piedi del Vesuvio, la Napoli-Portici di poco più di 7 chilometri. Tuttavia, questa esprimeva solo un effimero interesse verso il nuovo mezzo di trasporto, infatti non rispondeva ad alcuna delle necessità strutturali delle regioni del sud. Alla fine del 1860 le linee in esercizio nella nostra penisola si estendevano per circa 2200 chilometri ed evidenziavano un notevole divario tra settentrione e meridione riguardo la distribuzione di infrastrutture. Al momento dell'Unità, infatti, il Mezzogiorno consegnò al nuovo Stato Unitario solo pochi chilometri di ferrovia. Dal 1865 il Governo iniziò a lavorare per creare una rete ferroviaria omogenea nella nazione ed effettuare una cucitura geografica fra nord e sud necessaria per motivi di difesa, per integrare il mercato agricolo nazionale con quello europeo e per dotare la nascente industria di un'infrastruttura che la sostenesse e la incoraggiasse. Le prime proposte ferroviarie in Abruzzo alla vigilia dell'Unità (2) Gli studiosi dei primi progetti ferroviari dovettero confrontarsi con una regione difficile da penetrare per l'asprezza delle montagne e per i notevoli salti di quota, con una rete stradale tortuosa e insufficiente, di poco supporto agli stessi lavori di costruzione ferroviaria, infine con un popolo abituato all'isolamento e a muoversi, non tanto per motivi di ordine commerciale, quanto per raggiungere regioni ove offrire braccia per lavorare. Il ministro dei Lavori Pubblici Giuseppe De Vincenzi fu il primo che, nel 1846, propose la questione ferroviaria anche in Abruzzo. Il barone Panfilo De Riseis, nel 1853, richiedeva la concessione per la costruzione di una ferrovia da Napoli per Ceprano, per Popoli, per Teramo e per San Severo in Puglia. Questa linea avrebbe dovuto collegare Napoli con i porti di Ortona e Pescara. Uno degli obiettivi era quello di modernizzare le relazioni tra Napoli e L'Aquila e di infrastrutturare la costa adriatica fra il Trento ed il Pescara. Il progetto non ebbe gran fortuna, per ragioni di diverso ordine, non esclusa la scarsa lungimiranza del Governo borbonico. La ferrovia adriatica Dopo l'Unità si trattava di unire Nord e Sud senza passare per lo Stato Pontificio: furono avanzate diverse proposte. Nell'immediato il Governo affidò alla Società Strade Ferrate Meridionali la realizzazione di un tracciato ferroviario lungo la litoranea adriatica. Da Rimini ad Ancona in realtà si poteva viaggiare già dal 17 novembre 1861: i lavori tra Ancona e Pescara iniziarono nel gennaio del 1862 e terminarono nel maggio 1863. Il tratto Pescara-Ortona fu terminato nel settembre 1863. Nel 1865 i treni raggiunsero Brindisi e nel 1866 Lecce. La ferrovia Teramo-Giulianova (4) La ferrovia Teramo-Giulianova nacque come parte di un disegno più vasto, elaborato già dal 1863. che avrebbe reso più breve il collegamento tra l'Adriatico e Roma tramite una trasversale che forasse il Gran Sasso

partendo da Giulianova, passando per Teramo, L'Aquila e arrivando a Roma. Alcuni pensarono ad una ferrovia elettrica che eludesse i tratti in galleria portandosi sino alla quota di 2.000 m s/m. Il progetto originario stentò a partire e con l'apertura della Roma-Sulmona fu del tutto abbandonato. Era stato il deputato montonapolese Francesco Sebastiani a sostenere alla Camera, nella seduta del 10 aprile del 1865, la necessità di questa ferrovia, già oggetto di studio del Governo Napoletano nel 1855, seguito da altri autorevoli esponenti politici, innestando proficuamente la questione all'interno del vivace dibattito relativo alle ferrovie complementari. Con la legge 29 luglio 1879, che inseriva la Teramo-Giulianova tra le strade ferrate di II categoria, ne ottenne finalmente la costruzione. Il Governo si sarebbe addossato i nove decimi della spesa, lasciando la parte restante a carico della Provincia e dei Comuni interessati. I lavori procedettero molto a rilento protrahendosi per 4 anni e l'inaugurazione della Teramo-Giulianova, limitata a soli 25 chilometri, fu fissata per il 15 luglio 1884. La stazione fu solennemente inaugurata, alla presenza dell'allora Ministro dei lavori pubblici, Francesco Genala, che giunse a Teramo sul primo treno appena entrato in servizio sulla linea proveniente da Giulianova, il 15 luglio 1884 (5). La realizzazione della ferrovia diede inoltre impulso alla costruzione di un nuovo quartiere, oltre il ponte S. Fernando, nella zona est della città. Tuttavia, gli anni seguenti furono un continuo altalenarsi di minacce di chiusura e volontà di rilancio. Il Fabbricato viaggiatori, il magazzino merci e l'ex rimessa della stazione di Teramo La stazione ferroviaria, costruita nella seconda metà dell'Ottocento, rappresenta lo scalo terminale della ferrovia Teramo-Giulianova. Venne costruita come stazione passante perché si prevedeva la prosecuzione della linea fino a collegarsi all'Aquila, ma il progetto rimase sulla carta e ciò ne provocò il declassamento. I binari in esercizio in numero di 3, tutti tronchi, in passato erano comunicanti verso un unico binario tronco di uscita; tale configurazione rispettava quella del progetto originario che prevedeva la prosecuzione della linea. Quello di corretto tracciato ed utilizzato normalmente è il 1° binario. Nell'edificio principale si riconosce l'impianto tipologico "essenziale", tipico delle strutture ferroviarie dell'Ottocento, caratterizzato da una tettoia, luogo di sosta e ricovero dei treni, ed un edificio ad essa accostato di due piani: il piano terra a servizio dei viaggiatori (biglietteria e sala d'aspetto), quello superiore destinato agli alloggi del personale. La sua struttura portante è in muratura, i solai in ferro e laterizio, il tetto in legno con copertura in laterizio. L'edificio appartiene, infatti, a quella tipologia di manufatti che, con la Gare de l'Est di Parigi del 1852, si rifanno al principio di sistemare i servizi di biglietteria e di attesa in un edificio "di testa", posto tra la linea di attestazione dei binari e la piazza. Il manufatto risponde a diverse esigenze, prima fra tutte quella di sottolineare il significato istituzionale dell'edificio attraverso il ricorso a forme e stili del passato, che conferiscono all'edificio-viaggiatori un carattere dichiaratamente monumentale. Il fabbricato viaggiatori, infatti, è costituito da un corpo centrale a due livelli, seminterrato e sottotetto e da due corpi laterali ad un solo livello. Tuttavia, nonostante si tratti di una stazione piuttosto piccola, lo stile ufficiale dell'epoca umbertina conferisce al manufatto una indubbia maestosità. Il prospetto del corpo centrale verso la città è composto da un doppio telaio di ordini sovrapposti. Al piano terra paraste doriche con una trabeazione a metope e triglifi inquadrano cinque archi a tutto sesto tamponati, con al centro finestre arcuate; si differenzia la campata centrale dove è posto l'ingresso all'atrio dei viaggiatori (voltato a crociera). Al primo piano, invece, altrettante paraste composite che sorreggono una trabeazione lineare, inquadrano finestre centinate, sormontate da timpani semicircolari. La composizione è conclusa da un classico frontone triangolare dentellato, con oculo centrale. I prospetti dei corpi laterali, trattati più semplicemente, sono invece composti da tre campate segnate da paraste tuscaniche, intervallate da finestre analoghe a quelle del corpo centrale. Il retro, verso i binari, riproduce in forme semplificate lo schema del fronte principale, evitando l'uso degli ordini. Negli anni venti del XX secolo venne aggiunta una classica pensilina in ferro in stile Liberty, con colonne portanti in ghisa dagli eleganti capitelli corinzi (la struttura conserva anche le originarie lampade). La stazione di Teramo è inoltre completata da altri due edifici. Il piccolo magazzino merci ad un solo livello, posto a nord-est del corpo viaggiatori era destinato al carico e scarico delle merci. I suoi prospetti sono composti da sole due campate che ripetono l'intelaiatura (sia verso sul lato la città che su quello verso i binari) dei corpi laterali dell'edificio principale. Più distante, ancora verso nord-est, troviamo l'edificio dell'ex rimessa ferroviaria. Il fabbricato, tutto in laterizio, è

caratterizzato da una copertura a due falde che forma una tettoia di grande sporgenza. Il fabbricato è costituito da un corpo centrale a due livelli, seminterrato e sottotetto e da due corpi laterali ad un solo livello. Tuttavia, nonostante si tratti di una stazione piuttosto piccola, lo stile ufficiale dell'epoca umbertina conferisce al manufatto una indubbia maestosità. Il prospetto del corpo centrale verso la città è composto da un doppio telaio di ordini sovrapposti. Al piano terra paraste doriche con una trabeazione a metope e triglifi inquadrano cinque archi a tutto sesto tamponati, con al centro finestre arcuate; si differenzia la campata centrale dove è posto l'ingresso all'atrio dei viaggiatori (voltato a crociera). Al primo piano, invece, altrettante paraste composite che sorreggono una trabeazione lineare, inquadrano finestre centinate, sormontate da timpani semicircolari. La composizione è conclusa da un classico frontone triangolare dentellato, con oculo centrale. I prospetti dei corpi laterali, trattati più semplicemente, sono invece composti da tre campate segnate da paraste tuscaniche, intervallate da finestre analoghe a quelle del corpo centrale. Il retro, verso i binari, riproduce in forme semplificate lo schema del fronte principale, evitando l'uso degli ordini. Negli anni venti del XX secolo venne aggiunta una classica pensilina in ferro in stile Liberty, con colonne portanti in ghisa dagli eleganti capitelli corinzi (la struttura conserva anche le originarie lampade). La stazione di Teramo è inoltre completata da altri due edifici. Il piccolo magazzino merci ad un solo livello, posto a nord-est del corpo viaggiatori era destinato al carico e scarico delle merci. I suoi prospetti sono composti da sole due campate che ripetono l'intelaiatura (sia verso sul lato la città che su quello verso i binari) dei corpi laterali dell'edificio principale. Più distante, ancora verso nord-est, troviamo l'edificio dell'ex rimessa ferroviaria. Il fabbricato, tutto in laterizio, è

le pareti longitudinali sono invece, caratterizzate da un ritmo preciso di finestrelle centinate e da risalti nella muratura. La stazione ferroviaria di Teramo è pertanto, similmente ai prototipi ottocenteschi, monumento affacciato verso la città, tramite un largo con funzione di piazza, e spazio tecnologico verso i binari è officina e, al tempo stesso, galleria. Conclusioni Per quanto sopra detto, la stazione di Teramo, costituita dal fabbricato viaggiatori, dal magazzino merci e dall'ex rimessa, per essere una delle prime stazioni abruzzesi ancora perfettamente conservata nei suoi elementi costitutivi originali, compresi i manufatti accessori, per aver segnato una delle tappe fondamentali dello sviluppo della mobilità all'interno dell'Abruzzo, si presenta non solo come un monumento di evidente interesse sotto il profilo artistico, quale edificio pubblico con un carattere dichiaratamente monumentale, ma anche di rilevante interesse sotto il profilo storico, soprattutto in riferimento allo sviluppo dei trasporti in Abruzzo ed alla crescita urbana ed economica della città di Teramo. Si propone pertanto per le motivazioni sopra esplicitate di procedere alla verifica con esito positivo. Il responsabile del procedimento Arch. Roberto Orsatti NOTE: 1) <http://www.archiviecultura.it/la-creazione-del-sistema-ferroviario-in-italia-nell800.html>. 2) <http://www.archiviecultura.it/le-prime-proposte-ferroviarie-in-abruzzo-alla-vigilia-dellunita.html> 3) <http://www.archiviecultura.it/la-ferrovia-adriatica.html>. 4) <http://www.archiviecultura.it/la-ferrovia-teramo-giulianova.html>. 5) Teramo, 8 luglio 1884. Il prefetto di Teramo informa varie autorità della presenza del ministro dei Lavori Pubblici all'inaugurazione della ferrovia Teramo-Giulianova. (Archivio di Stato di Teramo. Amministrazione provinciale. Titolo IX, Cl. III, b. 559 ter). BIBLIOGRAFIA E. COLLENZA, L'architettura della stazione ferroviaria, Roma Officina Edizioni, 2007; E. GODOLI, M. COZZI, Architettura ferroviaria in Italia, Palermo D. Flaccovio, 2004; H. J. GAVONE RELIGIONI, Ovidio Bartoli: architettura e storia del primo Novecento a Teramo, Teramo, 2009; S. GALANTINI, Dalla vaporiera al libro, Introduzione a La ferrovia Teramo-Giulianova e le Note storiche ed aneddotiche di Savini, Teramo, Ricerche e Redazioni, 2003 (ristampa in occasione della elettrificazione della linea Teramo-Giulianova); https://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Teramo <http://www.archiviecultura.it>



SECRETARIO REGIONALE SUPPLEMENTARE

Mandi




SECRETARIO REGIONALE
 SUPLENTE
Mario Ricci

E=44700

I Particella: 321