

RIVISTA ABRUZZESE

RASSEGNA TRIMESTRALE DI CULTURA

SOMMARIO

Raffaele Giannantonio, *Pescara e la Coppa Acerbo. Architettura e mutamenti urbanistici*, 255 – Marco Pantalone Masciarelli, *Le dendroforie mariane dell'Alta Valle del Foro. Peculiarità, correlazioni e origine*, 261 – Ragguagli: *Sorelle e fratelli, uguali ma diversi* (Eide Spedicato Iengo), 271 – *Il passaggio dalla dialettologia all'italofonia tra Ottocento e Novecento* (Michele Lalla), 275 – Mariachiara Arbolino, *La serie dei sorvegliati politici nel Fondo Questura dell'Archivio di Stato di Chieti*, 281 – Paola Iezzone, *I mercanti di zafferano e la cappella di Santa Barbara nell'Abruzzo di fine Quattrocento*, 288 – Carlo Alicandri Ciuffelli, *"Rilegatum de pelle humana". La bibliopegia antropodermica*, 296 – Andrea Goti, *Una programmazione turistica per l'Appennino. Il piano di Vincenzo Monaco per l'Aremogna*, 301 – Vincenzo Del Bello, *La Seconda Guerra Mondiale a Lanciano. I graffiti e le voci di un esilio*, 308 – Angelo Iocco, *Sebastiano Rinaldi, sulle tracce del "De antiquitate ac praestantia Anxani"*, 312 – Ileana Tozzi, *"La Madonna del Rosario" con Margherita d'Austria nella chiesa di San Giovanni Battista a Paterno*, 319 – Racconto: *Bel e Je* (Roberto Settembre), 322 – Recensioni a Giovanni Lombardi, Gianfranco Bellucci, Marco Severini, Domenico D'Angelo, Leo De Felice, Natalino Memmo, di Giuseppe Giordano, Lia Giancristofaro, Matteo Nanni, 326. Asterischi: II di copertina.

ASTERISCHI

Il mercato e la polis

Lo straripare dei consumi, oltre ad invadere il pianeta di rifiuti, ha contribuito ad offuscare sempre più la figura del cittadino e ad eclissarla dietro quella del consumatore.

Il cittadino abita la città, il paese, la *polis*, vale a dire il luogo in cui si costruiscono le relazioni umane e le decisioni che riguardano la vita della comunità, il modo di stare insieme degli uomini. E deve, perciò, esercitare il discernimento e la capacità di guardare al bene comune. Il consumatore abita, invece, il *mercato* ed è l'attore di una commedia nella quale egli sembra essere il protagonista che esprime "esigenze" alle quali altri rispondono con la "concorrenza" per soddisfarle. Al consumatore, insomma, non si chiede di sviluppare un'etica della comunità. È sufficiente che egli abbia sempre una carta di credito o un po' di banconote a portata di mano.

Il cittadino nelle difficoltà collettive soffre, ma ha lo sguardo rivolto a superarle; resiste, cerca di unire le forze a quelle degli altri, coglie l'occasione per riflettere su valori condivisi. Il consumatore – privato dello *shopping*, del ristorante, dell'aperitivo – tende all'isteria e a considerare la vita come se fosse svuotata dei suoi contenuti essenziali.

Nessuno è un perfetto cittadino, nessuno è esclusivamente consumatore. Le due dimensioni non possono che convivere nella stessa persona. Ma non è lo stesso se ognuno di noi fa pendere la bilancia da una parte o dall'altra. Se pone l'attenzione maggiore verso i valori condivisi con la comunità, o se si lascia stordire dalla velocità irriflessiva dello *shopping* compulsivo. Se fa in modo che il suo consumare venga disciplinato e guidato dal suo essere membro di una comunità. Se pensa che la sobrietà, bestia nera del consumismo, possa invece essere una virtù. (*Nando Cianci*)

* * *

Il ruolo sconosciuto del diritto mite

Sebbene si viva in un'epoca che ha reso il nostro pianeta sempre più piccolo, transitabile e coinvolto in una storia comune, qualsivoglia riferimento alla necessità di promuovere coscienze dialogiche e società aperte, in cui si possa vivere insieme reciprocamente acquisendo e vicendevolmente concedendo, appare una folle utopia. Tuttavia, vistosamente utopico è ignorare che una società – attraversata da antagonismi, disordini, conflitti come l'attuale – possa sopravvivere se non impara a praticare i vocaboli della comprensione reciproca e i reciproci vantaggi della differenza. Far propria la filosofia del "diritto mite" (come suggeriva, per esempio, Edgar Morin in un suo saggio di più di quarant'anni fa) potrebbe costituire un incipit nella direzione di un confronto leale fra sistemi valoriali differenti. Il progetto non è semplice, dati gli attuali scenari internazionali, culturalmente incapaci di affidarsi al pensiero plurale e complesso, ma potrebbe essere messo in cantiere se fosse condivisa la consapevolezza che il progresso e la civiltà non sono l'esito di un destino providenziale che può compiersi nonostante i nostri errori; sono, all'opposto, il frutto di impegni morali che richiedono sforzi onesti e ragionati da parte di ognuno. (*Eide Spedicato Iengo*)

RIVISTA ABRUZZESE

RASSEGNA TRIMESTRALE DI CULTURA

Anno LXXVIII – 2025 – N. 4

Ottobre-Dicembre

PESCARA E LA “COPPA ACERBO” ARCHITETTURA E MUTAMENTI URBANISTICI

Il tema del presente contributo riguarda il rapporto tra automobile e architettura nella Pescara degli anni Trenta attraverso le vicende del circuito della Coppa Acerbo, che ha da poco festeggiato i cento anni dalla sua prima edizione. La manifestazione ha avuto, infatti, una decisa incidenza sulla storia e sull'organismo urbano della Pescara attuale, nel cui sviluppo tale importanza ha rivestito l'automobile da essere definita essa stessa “città veloce”. Più precisamente il tema rientra in quello più ampio dell’“architettura veloce” in cui si è potuto constatare come negli anni Trenta l'architettura italiana avesse adottato forme e contenuti di quegli archetipi che indicavano simbolicamente l’“accelerazione” della società verso orizzonti urbani sostanzialmente diversi rispetto a quelli di primo Novecento.

È in effetti l'automobile a cambiare il destino storico dell'Abruzzo, almeno per quanto riguarda la percezione della realtà regionale all'esterno. Nel luglio 1909 una comitiva di “argonauti”, in rappresentanza di 32 testate giornalistiche, a bordo di una decina di “mostri metallici” percorre strade polverose *Alla scoperta dell'Abruzzo*, considerata terra arcaica e sconosciuta. 15 anni dopo, Castellamare Adriatico e il suo circondario vengono catapultati sulla ribalta delle cronache grazie alla prima edizione di una competizione automobilistica che assume immediatamente un carattere internazionale, grazie a marche e piloti leggendari.

Nel 1923 il centro rivierasco ospita, infatti, l'arrivo della “Coppa Acerbo di regolarità” che l'anno seguente diviene “di velocità”. La prima edizione è vinta da Enzo Ferrari su Alfa Romeo RL 3600/Targa Florio, che proprio a Pescara acquisisce «notorietà di pilota». Va fatto altresì presente come nello stesso 1924 Luigi Bologna, pubblicando a Roma i *Saggi di itinerari turistici per l'Abruzzo e Molise*, citi in conclusione *Il circuito della Coppa Acerbo*, definendolo «la grande corsa automobilistica» che «ha per pista il Circuito Castellamare-Montesilvano-Cappelle sul Tavo-Spoltores-Castellamare, di 27 chilometri, da percorrere 10 volte (totale Km. 270)».

Alla nascita della manifestazione il tessuto urbano dell'attuale città era ancora diviso in due distinti e differenti nuclei, chiara espressione di

differenti politiche determinate dai piani di ampliamento di fine secolo: quello per Castellammare dell'ingegnere Altobelli (1883) e quelli per Pescara dell'ingegnere Antonino Liberi (1884 e 1893). Lo sviluppo dell'urbanizzazione tendeva inoltre a differenziare sempre più i due nuclei urbani: mentre Castellammare sfruttava la porzione di territorio originariamente ricompresa tra gli arenili e il tracciato ferroviario con la costruzione di edifici prevalentemente a bassa densità, Pescara continuava a crescere all'interno della cinta muraria demolita attraverso alte densità edilizie e la conseguente richiesta di nuove aree da occupare. Tra i due nuclei, è quello di Castellammare a rivelarsi più vivo e popoloso: la crescita demografica e la conseguente urbanizzazione accelerano, infatti, il processo di trasformazione terziaria dell'insediamento. È qui che nasce dunque la Coppa Acerbo, ben prima del R.D.L. 2 gennaio 1927, n. 1, che all'art. 1 istituiva la Provincia di Pescara e all'art. 4 univa il Comune di Castellammare Adriatico a quello di Pescara.

Su questo tessuto urbano, lo svolgimento della Coppa Acerbo incide soprattutto in merito al prolungamento dei tracciati viari, future direttrici di sviluppo urbano. Il crescente successo della manifestazione rende in primo luogo indispensabile il prolungamento del viale della Riviera, ritenuto necessario per evitare gli intasamenti di traffico nei pressi del passaggio a livello Mezzopreti: durante lo svolgimento della corsa, infatti, un lungo tratto dell'arteria principale di Pescara rimaneva bloccato. Per risolvere il



Fig. 1. Incidenza urbanistica della Coppa Acerbo sul tessuto di Pescara (elaborazione grafica Luigi Paolantonio).

problema venne progettata una viabilità parallela alla Nazionale Adriatica con il prolungamento del viale della Riviera fino alla stazione di Montesilvano. Quest'opera, autorizzata nel maggio 1931, prevedeva nel contempo la posa in sede di una fascia di pini marittimi sulla Riviera di Pescara da viale Imperato (l'odierna via Gioberti) fino alla stazione di Montesilvano, allo scopo di migliorare l'offerta turistica (fig. 1).

Per ospitare la partenza e l'arrivo della Coppa Acerbo, venne inoltre realizzata una piazza, inaugurata nello stesso 1931 da Luigi Amedeo d'Aosta, che diede il nome alla piazza stessa. Va sottolineato inoltre come oggi "Piazza Duca" sia divenuta una sorta di *limen urbis*, limite settentrionale del tessuto "centrale" di Pescara.

Lo sviluppo della rete viaria segue quello degli insediamenti edilizi correlati a questi interventi, pur non inseriti in uno strumento urbanistico. Ad esempio, le aree a ridosso delle vie Salaria (oggi Enzo Ferrari) e del Circuito, marginali rispetto al centro ma interessate dal tracciato della Coppa Acerbo, subiscono un notevole sviluppo edilizio comprovato dalle numerose richieste di licenza per la costruzione di edifici residenziali o commerciali, ma soprattutto dalla realizzazione nel corso degli anni Trenta di importanti opere pubbliche, come la sede dell'ONMI e la Centrale del latte, la cui localizzazione non era stata indicata da alcun programma di pianificazione.

La "veloce" Pescara non rimane estranea al dibattito contemporaneo sull'architettura dell'automobile. Sotto il profilo, per così dire, "infrastrutturale" o "di servizio", su di uno degli incroci stradali più importanti della città, quello tra corso Vittorio Emanuele e via Vittorio Veneto (attuale via Venezia), nel 1933 la FIAT realizza un fabbricato a destinazione commerciale progettato da Vittorio Bonadé-Bottino, ingegnere di fiducia della famiglia Agnelli, per la quale realizza il complesso sciistico del Sestriere (1931-36). Il motivo della torre impiegato nella località turistica piemontese ha tanto successo che Bonadé-Bottino verrà incaricato dall'Amministrazione Comunale dell'Aquila di progettare il complesso turistico di Campo Imperatore, inaugurato l'anno seguente la realizzazione dell'opera pescarese (1934). Adottando il motivo dell'"angolo dinamico", soluzione estremamente diffusa nell'architettura del Razionalismo, il fabbricato commerciale, a struttura in cemento armato, presenta un fronte curvo che interpreta il tracciato stradale, caratterizzato dalla pensilina aggettante, dall'alto fascione di coronamento e dalle ritmiche superfici vetrate.

Il contesto urbano di Pescara inizia ad essere caratterizzato anche dai chioschi per la vendita di carburante, che utilizzano un modello comune del 1926 depositato a Milano. Tali piccole strutture finiscono per costituire un particolare elemento di arredo urbano che sposa il gusto degli edifici connessi alle attività balneari. Dalla metà degli anni Trenta compaiono, invece, chioschi totalmente diversi che, accantonate le movenze *liberty*, utilizzano strutture metalliche vetrate dalle sgargianti lamiere colorate, come nel caso del chiosco della Società Italo Americana Petroli di Genova



Fig. 2. Gino Franzi, biglietteria delle Ferrovie Elettriche Abruzzesi in piazzale della stazione a Pescara (1934), stato attuale (foto dell'autore).

(1934). Estremamente interessante al proposito il chiosco per la biglietteria delle Ferrovie Elettriche Abruzzesi nel piazzale della stazione (centrale). Il piccolo edificio progettato da Gino Franzi nel 1934, tuttora esistente anche se in disuso, risulta un letterale inno alla velocità, sia nella funzione che nella formulazione architettonica (Fig. 2).

Tuttavia, trascurando intenzionalmente l'episodio della Casa del Balilla di Paniconi e Pediconi in quanto indipendente dal rapporto con il contesto urbano, un maggior interesse determinano le opere di edilizia residenziale. Il motivo dell'"angolo dinamico" compare infatti nel progetto per il palazzo Di Leo (1935), in cui l'ingegner Vincenzo Cellini arretra, arrotonda e rende trasparente lo spigolo tra via dei Peligni e via Francesco Tedesco ricordando in ciò il *Novocomum* di Terragni. A sua volta l'ingegner Attilio Giammaria nella casa Cirillo (1937) modella i due prospetti sull'elemento dell'angolo dinamico, con eleganti balconi fascianti che sembrano citare le opere di Erich Mendelsohn.

Nel tentativo di risolvere il rapporto pieno/vuoto, l'incrocio stradale risulta dunque il luogo urbano di maggiore interesse sotto il profilo della *utilitas* e della *venustas*, in quanto la diffusione delle soluzioni proposte dall'architettura moderna degli anni Trenta in merito al tema degli edifici d'angolo nasceva non solo da un'inevitabile tendenza alla modernizzazione quanto anche da un'indifferibile necessità di adottare curve funzionali alla nuova viabilità. Sono quindi gli edifici ad angolo "arrotondato" a te-

stimoniare con estrema evidenza quanto sottile ma sostanziale risultasse l'influenza dell'automobile, delle corse e del mito della velocità nello sviluppo architettonico di una città di provincia, sebbene "veloce", come Pescara.

Il tema progettuale di maggiore interesse nel rapporto tra l'architettura e l'automobile ci riporta nuovamente alla corsa pescarese. Come già accennato, nel 1924 la "Coppa Acerbo di regolarità" diviene "di velocità", impegnando un circuito della lunghezza di km 25,579 che da Castellamare Adriatico si snoda nei territori collinari dei Comuni di Spoltore, Cappelle sul Tavo e Montesilvano Spiaggia. All'interno dell'attuale abitato di Pescara a Nord del fiume, il tracciato (definito "triangolo magico") interessa la Strada Statale Adriatica, via Salara (attuale via Enzo Ferrari) e via del Circuito. Tuttavia, il percorso della Coppa Acerbo si rivela negli anni carente sotto il profilo tecnico, anche a causa dell'enorme numero di spettatori, che raggiunge le 200.000 unità. Tragica testimonianza è quella dell'incidente del 15 agosto 1934, in cui il pilota della Scuderia Ferrari Guy Moll muore in seguito ad una violenta uscita di strada a circa 250 km/h lungo il rettilineo di Montesilvano mentre, inseguendo Luigi Fagioli, tenta di doppiare la Mercedes di Ernst Jakob Henne. L'auto guidata dal ventiquattrenne pilota franco-algerino, cui il "Drake" accosterà la figura di Gilles Villeneuve, sbanda per poi schiantarsi contro una casa. Un'inchiesta conclude che la sua auto aveva sbandato a causa di un colpo di vento laterale, ma all'inizio del tratto in cui avviene l'incidente la pista è piuttosto stretta e probabilmente Henne non si aspettava una manovra in quel momento; tra i due si sarebbe dunque verificata un'incomprensione fatale.

Anche per questo motivo si rende necessaria una variante per il disimpegno del nucleo urbano e nel 1937 viene conferito l'incarico per la redazione del progetto di un nuovo autodromo all'architetto romano Raffaele Tasca che delinea un nuovo percorso tra il km. 14 della Statale Adriatica e Villa Raspa, escludendo così la città dalla gara ed utilizzando allo stesso tempo strade comunali da allargare e sistemare (fig. 3). Nello specifico architettonico risultano di grande interesse l'edificio situato sul rettilineo ospitante autorimesse, cronometristi, stampa e direzione corse nonché l'opposto corpo di fabbrica destinato alle tribune per spettatori, il cui piano terra è occupato da bar, ristorante, posto telefonico, pronto soccorso e locale per la pubblica sicurezza; completa l'opera un adeguato parcheggio per autovetture adornato da giardini e servito da strade alberate. L'opera appare estremamente moderna e di grande effetto formale, specie nel prospetto posteriore ove la struttura a sbalzo delle tribune ritma plasticamente la lunga superficie, incardinata centralmente su due alte torri che, ancora una volta, sembrano alludere al simbolo littorio, parte integrante del substrato creativo che generava le architetture del periodo.

Il progetto di Tasca è stato accostato dalla critica a una grande opera di architettura dello sport di respiro internazionale, l'ippodromo della Zarzuela a Madrid realizzato nel 1934 da Carlos Arniches, Martín Domínguez

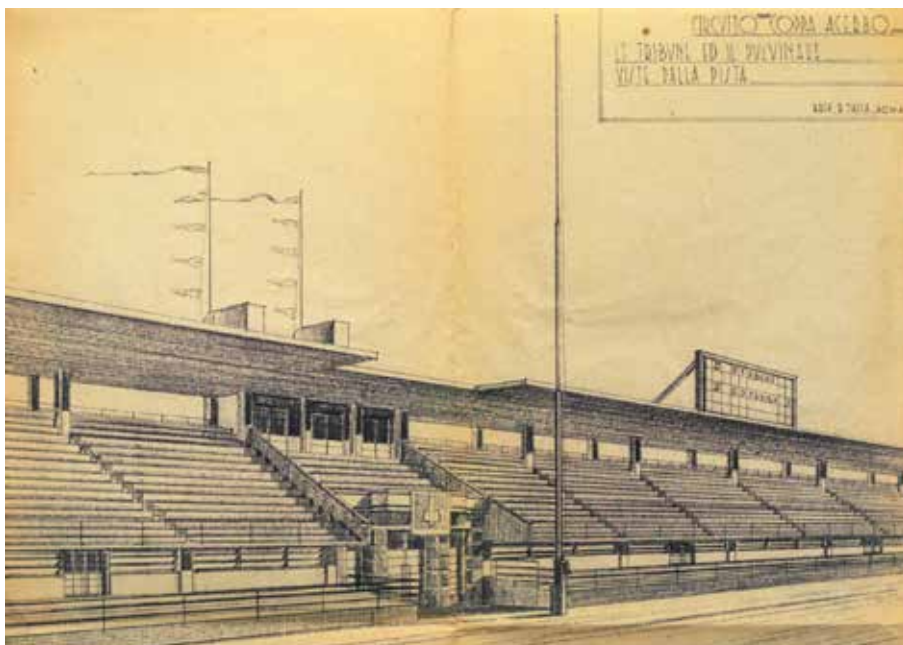


Fig. 3. Raffaele Tasca, progetto per il circuito “Coppa Acerbo” (1937), *le tribune ed il pulvinare viste dalla pista* (da R. GIANNANTONIO, *La costruzione* cit.).

ed Eduardo Torroja, sottoposto dal 2015 a un interessante progetto di recupero.

Al termine del nostro contributo citiamo nuovamente Luigi Bologna che conclude i suoi *Saggi* con una previsione riguardante la Coppa Acerbo (attività sportiva moderna ben distinta dagli stereotipi costantemente riferiti all’Abruzzo) che egli ritiene «destinata a divenire una delle più importanti manifestazioni dell’automobilismo». Previsione avveratasi a tal punto che nel 1957 la Coppa Acerbo fu la settima gara della stagione 1957 del Campionato mondiale di Formula1.

Tuttavia, nonostante la modernità del tema, la stessa manifestazione non può che ricondurre al rutilante universo dannunziano, sia per la decisione di attribuire genere femminile al termine “automobile” che per la passione sfrenata verso questo scintillante mezzo di locomozione, così vicino all’aeroplano cui D’Annunzio dedicò una parte essenziale della sua vita di poeta e di uomo, sempre inseguendo il mito della velocità .

Raffaele Giannantonio

PESCARA END THE “COPPA ACERBO”: ARCHITECTURE END URBAN TRANSFORMATIONS

Keywords: Pescara, Coppa Acerbo, fast city, modern architecture, magic triangle, dynamic angle, automobile architectur relationships.

RIVISTA ABRUZZESE
Rassegna Trimestrale di Cultura
Fondata nel 1948
66034 Lanciano (Italy) - Via C. Fagiani, 37
Tel. 346.7717701
rivistabruzzo1@alice.it - www-rivista-abruzzo.it
Iscrizione Registro Nazionale della Stampa
n. 1420 del 6-2-85

fascicolo senza pubblicità commerciale

*In caso di mancato recapito ritornare al mittente che si
impegna a pagare la relativa tassa all'Ufficio
Poste e Telecomunicazioni di Lanciano*

ISSN 0035-5739



9 770035 573008