



# NEWS

Pubblicazione della ricerca curata dal ns. Socio Franco di Antonio

# Il Gazzettino DI LADISPOLI

**Alaservizi**  
rete di servizi per la città

Periodico mensile di cultura e informazione sulle attività dell'Amministrazione Comunale  
Anno XVII - Numero 160 - Marzo 2013



## IN PRIMO PIANO



Cultura,  
ambiente  
e scuola:  
sei cantieri  
aperti  
a Ladispoli

# 5

## Piazza della Vittoria: la fontana del "capitello Piacentini"

## TERRITORIO



Strade, al via  
gli interventi  
straordinari

# 8

## ATTIVITÀ PRODUTTIVE



"La Rasenna":  
nasce la prima  
azienda  
viticivola  
di Ladispoli

# 22

## SCUOLA



"Il mare entra  
in aula"...



# Piazza della Vittoria, la fontana del "capitello Piacentini"

La fontana di piazza della Vittoria (anni '60)



Il conte B. Ladislao Odescalchi

**L**a fontana al centro di Piazza della Vittoria a Ladispoli può ben essere indicata come uno dei simboli della città, o almeno un "landmark" come direbbero gli americani. "Landmark", in inglese-americano, è il termine principale utilizzato per indicare i posti che sono d'interesse per i turisti grazie alle notevoli caratteristiche materiali o d'importanza storica. Come "landmark" s'intende anche un punto di riferimento esterno che aiuta ad orientarsi in un ambiente familiare o non familiare. Insomma per Ladispoli la nostra fontana può essere definita senza dubbio un punto di riferimento. Ma cosa rappresenta la fontana e perché è in quel punto? Qui la storia diviene davvero interessante e affonda le radici direttamente nella nascita della città. Sia il punto dove è collocata la struttura, sia la sua foggia hanno un'origine ferroviaria: si tratta di due storie separate che poi confluiscono a Piazza della Vittoria. Proviamo a raccontarle...

Ladispoli nasce dal piano di lottizzazione ideato dall'ing. Vittorio Cantoni su commissione del proprietario dell'area: Sua Altezza il Conte Palatino Baldassarre Ladislao Erba-Odescalchi, Deputato e Senatore del Regno, Principe dell'Impero, Duca di Sirmio, di Sava e di Ceri. Era il 30 maggio 1888, il progetto prevedeva 12 isolati con al centro uno spazio trapezoidale; questa zona centrale dava un certo disegno di pianificazione al sorgente borgo. Era l'epoca in cui andava di moda pianificare, con principi urbanistici innovativi, intere città: Washington, Canberra, Brighton, quest'ultima davvero accomunabile almeno alle finalità immaginate per Ladispoli. Naturalmente non si aveva l'ambizione di progettare qualcosa di altrettanto importante, pur tuttavia s'inseguì l'idea di creare sviluppo tramite lo sfruttamento della nascente moda dei bagni di mare, soprattutto servendo la vicina Roma, da qualche decennio collegata a Pa-

lo dalla ferrovia (1859). Lo spazio creato al centro del borgo era destinato ad accogliere la stazione ferroviaria d'arrivo per i treni dei bagnanti, una modesta fontana in scaglie di tufo abbellirà poi lo spazio antistante la stazione. Il trapezio che si apriva verso il mare aveva la funzione di distribuire i visitatori sul lungomare. La fontana fu in seguito migliorata e sistemata con un giardino tutto intorno, diviso a spicchi e abbellito da numerose piante ombreggianti (prima dell'arri-



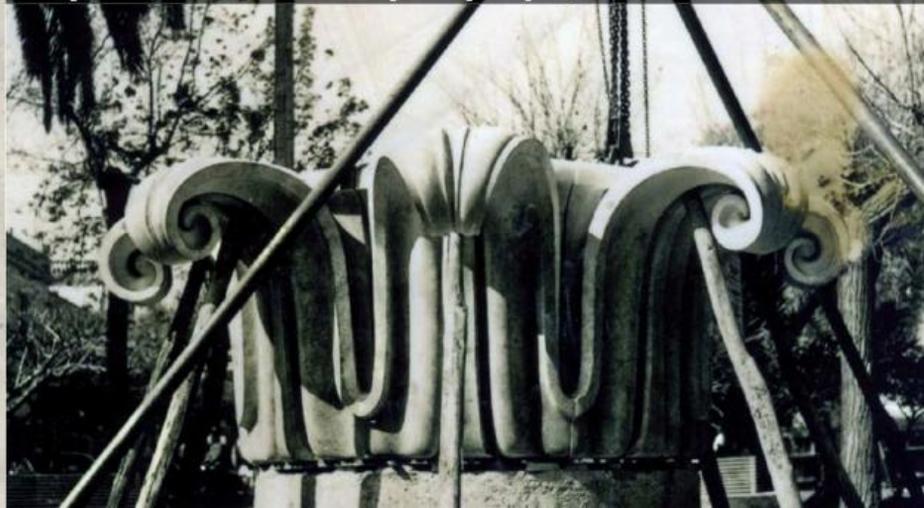
Una foto aerea di Ladispoli agli inizi del '900: in alto a destra la vecchia stazione ferroviaria

vo del "punteruolo rosso" si contavano una decina di Phoenix canariensis - la palma delle Canarie). I treni arrivavano grazie a una bretella di

due chilometri e trecento metri, costruita appositamente, che si diramava dalla stazione di Palo: fu aperta già il 1° luglio 1888. Tra il 1939 e il 1942 la diramazione fu smantellata. Lo smantellamento della linea ferrata lasciò in eredità alla città il grande viale alberato tra Via Ancona e Via Odescalchi e un immenso spazio libero proprio al centro della città: la famosa "non piazza" di Rossellini.

L'altra struttura urbana ereditata da questi cambiamenti ferroviari fu il viale che collegava la nuova stazione, edificata direttamente sulla linea tirrenica, e il centro della città ormai liberato dalla barriera della ferrovia: Viale Italia. In questi ultimi anni dell'era fascista, a Roma si compiva la storia dell'altro pezzo forte della piazza. Il regime aveva deciso di avviare una grande Esposizione Universale a Roma per il 1942 (EUR 42). Così si decisero opere ciclopiche per portare la città all'altezza della manifestazione. Tra l'altro si pensò che fosse necessaria una stazione centrale d'arrivo dei treni che fosse un vero e proprio biglietto da visita della città. Fu progettata la più grande stazione d'Europa e si procedette alla demolizione del fabbricato "neorinascimentale" precedente, in verità anonimo e piuttosto piccolo per le nuove esigenze (solo sei binari), progettato dall'arch. Salvatore Bianchi e inaugurata nel 1874. In verità già per l'Anno Santo del 1925 si era iniziata a progettare una diversa sistemazione per la ormai insufficiente Roma-Termini. Il 16 febbraio 1937 viene approvato uno dei progetti dell'architetto del Servizio Lavori e Costruzioni delle Ferrovie dello Stato, Angiolo Mazzoni, che già da anni produceva numerosi progetti sul tema. Il progetto fu definito entusiasticamente come "futurista" da Tommaso Marinetti. Un anno dopo, il 27 febbraio 1938, le pressioni del regime per una maggiore monumentalizzazione e per forme meno rivoluziona-

Il "capitello Piacentini" durante i lavori di posa in opera a piazza della Vittoria nel 1958

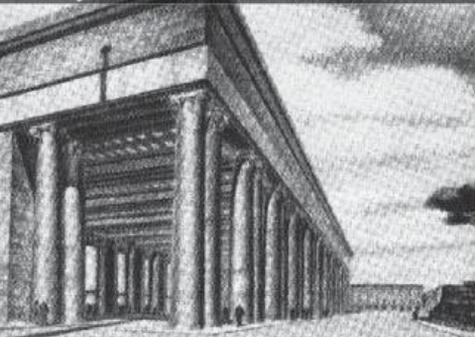




Il bozzetto del porticato "futurista" della stazione Termini proposto dall'arch. Mazzoni (1938)

rie, costringe il Mazzoni a una revisione del progetto con il disegno di un gran porticato frontale con 26 enormi colonne alte 18 metri. Si cerca con l'imposizione di continue modifiche di produrre una "porta urbis" che soddisfi le smanie del regime. Forte patrocinatore dell'accoglimento dei desideri del potere è il famoso arch. Marcello Piacentini. Le discussioni divengono accesissime quando si affronta il tema della foglia dei capitelli delle colonne. In un articolo apparso sulla rivista "L'Urbe" nel 1947, il Mazzoni ricorda quelle questioni: "Il capitello prescelto, con foglie d'acqua e figure, scaturì dall'idea

Un altro disegno del porticato di Roma-Termini a firma dell'arch. Mazzoni (1940)



zione conciliativa di Marcello Piacentini". Davvero una firma autorevole per un complemento di dettaglio del progetto. Il 3 gennaio 1939, alla presenza di Mussolini, è presentato il plastico definitivo dell'opera. Il plastico sarà poi inviato all'Esposizione Universale di New York dello stesso anno ed esposto in seguito, nel 1940, presso la VII Triennale di Milano. Si nominò una commissione che soprintendesse alla realizzazione del colonnato, che decise la costruzione di un modello a grandezza naturale di circa dieci

L'arch. Marcello Piacentini



colonne. La ditta Augusto degli Innocenti di Firenze realizzò, presso Acque Albule, il porticato di prova e alcuni capitelli con diversi materiali. Alla fine si scelse il marmo apuano. Le vicende belliche imposero il fermo dei lavori e dopo il 1945 s'iniziò a studiare le questioni riguardan-

Il plastico della stazione Termini dal progetto dell'arch. Mazzoni



ti il completamento e si escluse quasi subito di dare conclusione al progetto primigenio al quale in definitiva mancava solo la parte frontale. Il 10 gennaio 1947 si decise di bandire un nuovo concorso per il completamento della nuova stazione Termini. Gli architetti Vitellozzi e Montuori vinsero il concorso dando la forma attuale alla stazione Termini, inaugurata il 20 dicembre 1950, in definitiva un compromesso molto moderno e dalle linee piene di buon senso. Ezio Godoli, in "Roma Termini: dai progetti di Mazzoni al concorso del 1947", ci ricorda dei capitelli in forma davvero poco condivisibile: patetico destino dei capitelli di marmo apuano, eseguiti per modello sotto il controllo di Mazzoni e di Coccia, sarà, dopo la guerra, quello di essere utilizzati come elementi centrali di fontane nei giardinetti antistanti alcune stazioni di provincia. Si può convenire che il capitello gemello di quello di Ladispoli non abbia certo una funzione importante nel paesaggio di Civitavecchia, essendo eretto all'interno dei marciapiedi della stazione, mentre quello di Ladispoli ha una dignità talmente elevata che non solo è punto di riferimento della città, ma essendo in un punto centrale dove frotte di turisti lo possono ammirare, anche grande esempio di conservazione di una storia di notevole importanza per l'architettura moderna italiana che altrimenti non avrebbe alcuna testimonianza, una mancanza di rispetto per il progetto esistita anche all'epoca del completamento di Termini che fece talmente infuriare Angelo Mazzoni da convincerlo all'emigrazione in Co-

lombia nel 1948. Oggi, così, la fontana rende testimonianza sia all'origine di Ladispoli sia al lavoro di Angiolo Mazzoni e Marcello Piacentini. La sistemazione della fontana a Ladispoli avvenne tra il 1957 e il 1958 a cura dell'architetto Ridolfi di Terni, come riporta un articolo dal titolo "Un capitello per fontana" nella pubblicazione della Pro loco edita in occasione del 50° anniversario del sodalizio. Al capitello fu aggiunta una fontanella, per accogliere lo zampillo, fatta di cemento armato, nella foggia di tre tritoni che reggono una conchiglia con al centro la struttura del getto a forma di delfino. Questa sì, patetica aggiunta di un'opera di quelle fatte in serie per giardinetti dozzinali. Pochi anni dopo la messa in opera, lo zampillo centrale era già mancante.

Chissà che in una futura valorizzazione del capitello-fontana non si possa erigere qualcosa in materiale più consona all'importante testimone della storia ferroviaria italiana e di Ladispoli?

Franco Di Antonio

Un'altra fase dei lavori di installazione del capitello: nella foto di spalle il delegato comunale Aldo Storti, al centro il capomastro Ezio Rosati (detto Patocco), a sinistra Angelo Fausti



**Bibliografia e fonti fotografiche:**

- Ladispoli nelle sue cartoline - Gaetano Camboni - Ma.D.Man Editing&Printing, S.Marinella - 2004
- 50 anni di Pro Loco - Supplemento ad "Arcobaleno", rivista UNPLI - 1999
- Architettura Ferroviaria in Italia - Novecento - E. Godoli e A. Lima - Dario Flaccovio Editore - 2004
- Ezio Godoli - Roma Termini: dai progetti di Mazzoni al concorso del 1947
- Hanno collaborato alla ricerca del materiale di archivio: Amico Gandini e Alessandra Bova



## FONTANA DEL CAPITELLO PIACENTINI

L'elemento centrale della fontana è costituito da un Capitello con motivi a "foglie d'acqua" realizzato in marmo apuano. Il disegno del capitello è opera del famoso arch. Marcello Piacentini (1881-1960), autore del disegno urbanistico del quartiere Eur di Roma. Il capitello è uno della serie che avrebbe dovuto ornare il grande colonnato della nuova Stazione Termini di Roma, secondo il progetto del 1938 dell'arch. Angelo Mazzoni. Nel 1945 il progetto fu abbandonato ed uno dei capitelli realizzati fu donato alla città di Ladispoli: uno identico fu posizionato nell'area della stazione ferroviaria di Civitavecchia. Il capitello fu trasportato nel 1958 dalla stazione Termini a Ladispoli da Luciano Cerulli e posto in opera dagli artigiani edili Cesare Pace ed Ezio Rosati (Patocco), sotto la guida dell'arch. Ridolfi.

L'Arch. Piacentini illustra il progetto dell'Eur



Il progetto del Porticato della Stazione Termini (1938)



La Piazza della Fontana nel 1900. Sullo sfondo l'allora stazione ferroviaria ed un treno posizionati nell'attuale Via Odascalchi



La Fontana negli anni '50



Le fasi del montaggio del capitello: al centro della foto, di spalle, Ezio Rosati



(realizzazione a cura di Franco Di Antonio, Alessandra Bova e Amico Gandini)

## Fontana del capitello, svelata targa illustrativa

L'inaugurazione del cartello esplicativo con la storia dell'antica struttura marmorea, situata nei giardini centrali, si è svolta alla presenza del sindaco venerdì 5 aprile scorso

**N**el Gazzettino di marzo, come si ricorderà, avevamo raccontato la storia della fontana di piazza della Vittoria, attraverso un articolo a firma di Franco Di Antonio. E la settimana successiva all'uscita del nostro periodico l'Amministrazione comunale ha reso il giusto omaggio alla fontana stessa con una iniziativa che ha portato allo svelamento di una targa illustrativa posta accanto all'antica struttura marmorea.

“La fontana di piazza della Vittoria – ha spiegato il sindaco Crescenzo Paliotta – in realtà è un capitello che avrebbe dovuto adornare la stazione Termini di Roma, realizzato su disegno dell'architetto Marcello Piacentini”.

La inaugurazione della targa esplicativa si è svolta la mattina di venerdì 5 aprile.

“L'obiettivo è quello di far conoscere i luoghi interessanti del nostro territorio – ha affermato il sindaco –. Ben pochi conoscono la storia di questa fontana che ormai da anni è il fulcro della vita cittadina”.

Come Franco Di Antonio aveva evidenziato



nel suo articolo, l'elemento centrale del monumento, che può essere considerato uno dei simboli della nostra città, è un capitello a motivi di foglie d'acqua realizzato in marmo apuano su disegno, come detto, dell'architetto Piacentini, lo stesso che ha progettato la maggior parte degli edifici dell'Eur di Roma.

“Il capitello – ha aggiunto Paliotta – avrebbe dovuto far parte del colonnato della stazione Termini ideato agli inizi degli anni '40 dallo stesso Piacentini. Ma con lo scoppio della seconda guerra mondiale i lavori si fermarono e in seguito, nel '47, venne deciso di abbandonare il progetto originario della stazione centrale di Roma. I capitelli, poiché non erano condivisibili con il nuovo progetto, furono abbandonati e alcuni di essi finirono per diventare delle fontane”.

Uno identico, infatti, si trova alla stazione di

Civitavecchia e un altro a quella di Sora.

“La nostra fontana – ha concluso il sindaco – fu sistemata tra il 1957 e il 1958 a cura dell'architetto Ridolfi di Terni e grazie al lavoro degli artigiani edili Ezio Rosati e Angelo Fausti”.

*Nella foto in alto, del 1958, un momento del montaggio della fontana del “capitello Piacentini”. Al centro, da destra, Ezio Rosati (Patocco), Cesare Pace e Sergio Cosimi (Capinera). Per l'ultimo a sinistra c'è il dubbio tra Luigi Imperato e Franco Lamanna.*

*(Foto pubblicata da Raffaele Imperato sul profilo Facebook “Migliori Foto Ladispoli” - hanno collaborato Vincenzo Fedeli, Mauro Paris, Ottavio Tabacchini e Eugenio Di Monte).*

*Nella foto a sinistra, di Luigi Cicillini, il sindaco Paliotta illustra la targa, appena svelata.*

