



Oggetto di questa analisi sono gli edifici sorti nelle Marche all'inizio del XX secolo, per ospitare un servizio di autotrasporto pubblico, ovvero quella particolare forma di architettura che va sotto il nome di autopalazzo.

Gli esempi citati sorgono tutti nel territorio della provincia di Macerata, nei comuni di Corridonia, Macerata e Mogliano.

Nei primi del Novecento il sistema della viabilità stradale carente, sostanzialmente simile a quello preunitario, e costituito da collegamenti scomodi e lenti, certo non facilita l'attività imprenditoriale nascente¹; la linea ferroviaria Fabriano-Porto Civitanova, nata nel periodo unitario e ampliata fino a Camerino nei primi del Novecento², pur costituendo uno strumento fondamentale per unire i comuni dell'interno alla costa, non interessa l'entroterra, dove già iniziano a svilupparsi numerose attività produttive; infine, la non ampia diffusione, al tempo, di sistemi di trasporto meccanici e di automezzi rendono opportuna la nascita, nei primi anni del XX secolo, per iniziativa del cavaliere Vincenzo Perogio, la Società Trasporti Automobilistici Maceratese, che offre il primo servizio di trasporto automobilistico della regione, tra il capoluogo ed alcuni centri minori della provincia³; in particolare la prima linea impiantata (1909) Portorecanati-Recanati-Macerata, risulta essere una delle poche istituite su tutto il territorio nazionale⁴.

L'iniziativa ottiene subito successo, ed in breve tempo può dotarsi di una struttura architettonica che ne permetta uno svolgimento ottimale: nasce la prima autorimessa "modernamente attrezzata" della regione, con l'inaugurazione, il 27 Agosto 1911⁵, dell'Auto Palace, come originariamente viene chiamato.

"In quella specie di larga rientranza semicircolare che le mura cittadine di mezzogiorno fanno subito prima della turrita porta di San Domenico,

*là dove i vecchi usavano andare a godere il pallido sole invernale sulle panchine di pietra e sciami di bimbi si davano convegno quotidiano per i loro giochi, sorge ora un grandioso edificio di più di seicento metri quadrati di superficie. E' il nuovo Auto Palace, massiccia e pur agile costruzione in laterizio pulimentato, con i suoi festoni di cemento, le sue cuspidi ardite, i suoi archi snelli che danno grazia alle linee generali dell' edificio. Alla magnifica passeggiata che molte città di maggiori bellezze e più vaste risorse ci invidiano, l' "Auto Palace" dona nuovo ornamento, prescindendo anche dall'utilità industriale che apporterà e per la quale è costruita la nuova Casa dell'automobile assolve perfettamente ad un compito estetico"*⁶.

Così si apre l'articolo di un periodico marchigiano, pubblicato a Macerata nell'anno di inaugurazione della nuova struttura.

Il testo, dal linguaggio enfaticizzato dal senso di orgoglio per l'importante servizio che l'impianto offre e dallo stupore per la forma architettonica applicata, singolarmente, ad un edificio ospitante una attività infrastrutturale, ricorda uno dei caratteri fondamentali della costruzione del capoluogo, che la accomuna agli altri esempi di Corridonia e Mogliano: la posizione a ridosso della cinta muraria storica o nelle sue immediate vicinanze, che ne consente sia la fruizione pedonale dall'abitato, sia il collegamento con la viabilità principale, adatta al transito degli autoveicoli, localizzata esternamente ai centri storici.

L'esempio maceratese, infatti, progettato dall'ing. Ugo Cantalamessa⁷, già autore di numerose opere in ambito comunale, come il Padiglione delle Feste e il Portale per l'Esposizione Regionale Marchigiana del 1905, si colloca in un'area compresa tra Viale Puccinotti, appartenente all'anello viario di circonvallazione del nucleo storico, e il perimetro delle mura, occupando una superficie, come già ricordato nell'articolo, di circa 600 mq, nelle vicinanze di una delle porte urbane, Porta Convitto, già Porta San



Domenico.
La costruzione ha un impianto planimetrico simmetrico rispetto ai due assi principali con il fronte principale allineato alla sede viaria; la struttura muraria è realizzata in laterizi a faccia vista di colore rossastro, con copertura piana praticabile.
La simmetria compositiva è sottolineata dalla presenza, al centro dei tre prospetti dell'edificio, di aperture sufficientemente grandi da permettere il movimento degli automezzi⁸, la cui importanza funzionale viene evidenziata dall'apparato formale di ispirazione secessionista⁹.

I tre portali, simili per morfologia, ampiezza e per l'accostamento, ai due lati, di piloni in muratura, sono caratterizzati dalla forma dell'arco, anch'esso in muratura, ribassato policentrico, suddiviso in tre parti di cui la centrale più ampia, e dalla presenza di infissi in ferro modulari che suddividono le aperture, dalla geometria non regolare, in porzioni quadrangolari. In particolare l'ingresso principale presenta un'apparato decorativo più ricco: il cornicione aggettante modanato che segue la forma dell'arco e che accoglie, al centro, un fregio di memoria classica,

realizzato in cemento, con al centro, simbolicamente, una ruota, le due cuspidi sulla sommità dei piloni laterali, e, infine, la grafica con la denominazione dell'edificio, modificata in epoca fascista da Auto Palace nel suo equivalente italiano Autopalazzo¹⁰.
La lunghezza dell'edificio è scandita da una successione di pilastri in cinque campate, che individuano l'ingresso centrale e due ali laterali simmetriche; queste ultime, attraverso una serie di aperture, sono a loro volta tripartite in ogni campata e suddivise in due parti in altezza, con la parte inferiore più ampia.



L'autorimessa maceratese ospitava, al suo interno, una serie di funzioni connesse al trasporto pubblico, tra cui un laboratorio di officina meccanica, un autolavaggio, ed alcuni esercizi commerciali, tra cui il primo negozio FIAT delle Marche¹¹; il tetto piano, invece, fungeva da enorme terrazza, dove era possibile patinare.

Quasi contemporaneamente alla nascita della S.T.A.M., si organizza la Società Imprese Automobilistiche Mogliano Pausula, che copre, con servizi di autotrasporto, un altro importante collegamento tra il

capoluogo (Macerata) e i due centri di Pausula (odierna Corridonia) e Mogliano.

Anche in questo caso la nuova impresa realizza in poco tempo due garage attrezzati con officina di riparazioni, deposito carburanti, pezzi di ricambio ed altri accessori.

Le date relative alla costruzione delle due nuove autostazioni sono incerte; è possibile comunque datare la costruzione dell'edificio di Pausula tra il 1911 e il 1912, grazie a foto storiche scattate in occasione dell'inaugurazione, e di quello di Mogliano in un periodo immediata-

mente successivo.

Progettista delle due autorimesse è l'Ing. Caradonna.

L'edificio di Pausula si presenta come un organismo a pianta cruciforme con due torri alle estremità dei lati corti dell'impianto; la struttura è anche in questo caso realizzata con muratura in laterizio non a vista ma intonacata, con una coloritura superficiale rossastra su cui si stagliano tutti gli elementi decorativi realizzati in cemento o in laterizio intonacato.

La facciata principale, racchiusa tra le due torri, è completata da un arco ribassato policentrico che circonda le



106



107



108



109

finestre centinate vetrate e dal fastigio superiore, anch'esso a sesto ribassato, con un fregio centrale riprodotto, come per l'edificio maceratese, una ruota alata.

Il fronte opposto denuncia invece la copertura a falde che si sviluppa su tutto l'edificio; i due fianchi laterali sono scanditi da una serie di finestrate, che disegnano anche i fronti delle torri, mentre le falde di copertura poggiano su di un cornicione intonacato interrotto, in concomitanza dei pilastri, da capitelli in cemento.

Strutturalmente l'edificio è composto dalla scatola muraria in laterizio su cui poggia un solaio con travi a doppio T e voltine in laterizio anch'esse in laterizio; lo spazio di rimessaggio non occupa tutta l'altezza del fabbricato che ospita, nel sottotetto, dei locali adibiti ad ufficio raggiungibili attraverso le strutture di collegamento verticale sviluppate nei torrioni di facciata. La struttura lignea di copertura sorregge un manto di pianelle quadrangolari in eternit.

L'edificio, pur conservando tutt'ora la destinazione d'uso originaria¹², versa in pessime condizioni poichè non è mai stata attuata la necessaria manutenzione; il degrado è visibile in particolare negli elementi decorativi in cemento e nell'intonaco mancante in ampie porzioni.

Anche la situazione dell'edificio di Mogliano è critica, poiché alle situazioni di degrado delle superfici e degli elementi decorativi, si aggiungono dissesti evidenti delle strutture murarie.

Questo garage, pur con una strut-

tura molto più modesta delle altre, presenta i medesimi caratteri stilistici, pur con un apparato decorativo ridotto e limitato alle cornici che disegnano i tre fronti liberi.

Gli accessi carrabili sono due, disposti sui due lati corti della pianta trapezoidale e in posizione simmetrica rispetto al fronte principale caratterizzato dalle aperture centinate e dal frontone a doppia altezza.

La zona centrale dell'edificio è coperta a capanna con struttura lignea e manto in eternit; le ali laterali presentano un solaio di copertura piano, con travi a doppio T e voltine in laterizio.

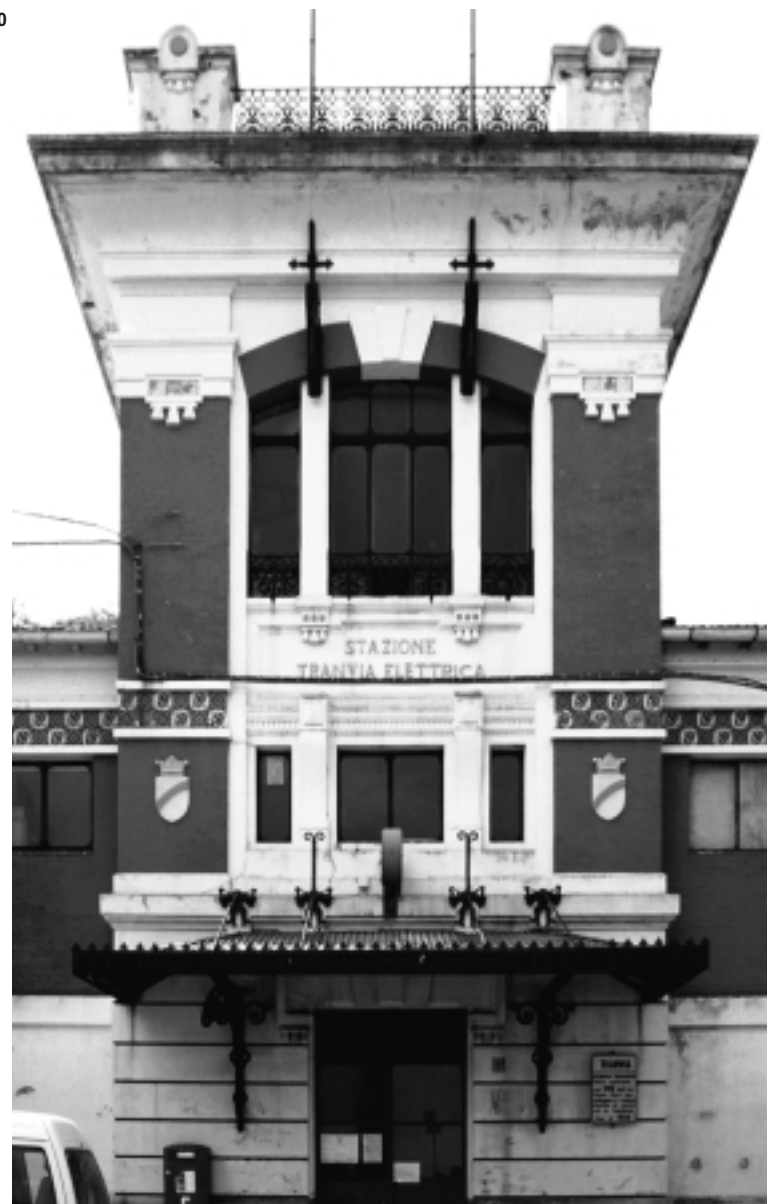
Per quanto riguarda la condizione attuale di tali edifici, essa vede una situazione diversificata nei singoli casi.

L'edificio di Corridonia ospita ancora l'attività per cui fu progettato, e nonostante versi, come ricordato, in un cattivo stato di manutenzione, non sembra aver subito modifiche rispetto alla costruzione originale.

L'Auto Palazzo di Macerata è stato trasformato, da circa un anno, in disco-bar, con un intervento rispettoso della struttura preesistente, che è stato anche motivo di un restauro dell'esterno dell'edificio; sul tetto, che un tempo ospitava una pista da pattinaggio, la costruzione nata successivamente è stata mantenuta, per essere trasformata in un bar.

Nel caso di Mogliano, invece, lo stato di conservazione dell'edificio è preoccupante; la vecchia autostazione, inoltre, sta per essere demolita.

110



106 109

Macerata, autopalazzo: viste del prospetto principale, 1997
107 108

Macerata, autopalazzo: viste di un prospetto laterale e d'insieme, 1989

110

Civitanova Marche, ex-sede della tramvia elettrica, 2000



111



112



113



114

111 112

Mogliano, autopalazzo: viste d'insieme, 1997

113 114

Mogliano, autopalazzo: particolari del prospetto principale, 1997

115

l'immagine pubblicitaria della Società Imprese Automobilistiche Mogliano-Pausula

—
PAGINA SUCCESSIVA

116

Portorecanati, ex-stabilimento Montecatini, 1983

115



119

note

1 - *Dalla manifattura all'industria (1861-1940)*, E.SORI, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. Le Marche*, a cura di S.ANSELMI, 1987, cit.

2 - ibidem.

3 - V. PEROGIO C., *Auto Palace Macerata Libro d'Oro*, Macerata 1912.

4 - ibidem.

5 - "La Gazzetta Sportiva", I, 7, 26-7 agosto 1911.

6 - ibidem.

7 - Arch. Mauro Saracco, autore dell'intervento di restauro dell'autopalazzo maceratese.

8 - "Un immenso salone, capace di oltre 40 vetture, è la caratteristica principale di questo garage, ove possono comodamente circolare senza faticose manovre. Tre grandi ingressi danno accesso al salone delle macchine, ed essi sono disposti in modo che le vetture entrando possano continuare il loro cammino per la via diretta...", V. PEROGIO C., 1912, cit.

9 - è chiaro il riferimento alla stazione della metropolitana di Karlsplatz, a Vienna, progettata da Otto Wagner.

10 - la modifica è resa evidente dall'asimmetria rispetto all'asse dell'ingresso.

11 - vedi la nota 3.

12 - l'edificio di Corridonia è attualmente di proprietà della ditta CONTRAM, che lo utilizza come garage per autocorriere.