

## **Vicende e prospettive della ferrovia Sulmona-L'Aquila di Ottavia Aristone**

### **Abstract**

Questo contributo intende inquadrare il ruolo territoriale della ferrovia Sulmona-L'Aquila anche alla luce dell'evento sismico che ha interessato l'area attraversata.

A tal fine, il saggio ricostruisce la vicenda storica della costruzione della ferrovia Adriatico-Tirreno a partire dai primi progetti che connettono la costa adriatica con la capitale del giovane Regno d'Italia, attraverso il capoluogo aquilano. Tale circostanza si svolge in un arco temporale relativamente lungo e il progetto, sostenuto da notabili e amministratori locali, sia aquilani sia umbri, è sottoposto a notevoli rallentamenti, interruzioni, ripensamenti e a sovrapposizioni di ipotesi alternative o aggiuntive. Con la promulgazione della legge 29.07.1879, che stabilisce il collegamento ferroviario Roma-Sulmona quale opera di I Categoria, lo scenario fino ad allora perseguito cambia radicalmente: si accredita l'ipotesi del passaggio attraverso la Marsica, che riduce la distanza a 240 km. Nel 1888, quindi, si inaugura la ferrovia Sulmona-Roma e la nuova stazione ferroviaria di Sulmona, compresa di rimessa per locomotive che ne fanno uno dei depositi più importanti dell'Italia Centrale.

Parallelamente al declassamento della linea ferroviaria Sulmona-L'Aquila, si realizza la modificazione delle aree interne della regione, anche in considerazione del declino dell'economia della transumanza che ha una definitiva battuta d'arresto con lo spostamento degli armenti in forma stanziale nel Tavoliere e nell'agro romano e con il mutamento del demanio tratturale e di aree boschive in suolo agricolo. Le trasformazioni del territorio hanno nel complesso scarsa evidenza e sono comprensibili nelle prospettive iscritte nei cambiamenti postunitari e in quelli del secolo successivo per ciascuna delle sue parti. Negli ultimi decenni, tuttavia, l'insediamento si modifica e accresce lungo le direttrici della viabilità territoriale storica ed è attraversato dalla ferrovia o è accostato ad essa per lunghi tratti. E ancora, gli interventi di edilizia residenziale realizzati a seguito dell'evento sismico in larga misura insistono lungo la stessa direttrice costituita da strada e ferrovia. La stessa localizzazione è stata prescelta per la riorganizzazione nel territorio di molte delle funzioni urbane non residenziali (pubbliche e private) espulse dal centro in ragione del terremoto.