



ROSARIO PAUIA RAFFAELLA MASSACESI

ricostruire l'aquila

La presente pubblicazione illustra i principali risultati dello studio *Un territorio sostenibile e un habitat di qualità a consumo zero nelle zone a rischio sismico*, condotto nell'ambito del programma interdisciplinare di ricerca "AGE, l'Architecture de la Grande Échelle", promosso da: Direction de l'Architecture et du Patrimoine, Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, Ministère de la Culture et de la Communication, Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, Ministère du Logement et de la Ville. Biennio 2009-2011 (coordinamento Prima Facoltà d'Architettura "L. Quaroni", Sapienza Università di Roma, resp. scient.: Nicoletta Trasi). Gruppo di lavoro dell'Unità di Pescara: prof. Rosario Pavia (coordinatore e responsabile scientifico), prof. Valter Fabietti, Valentina Carpitella, Raffaella Massacesi.

La ricerca è stata inoltre sviluppata nell'ambito del Dipartimento D'Architettura della Facoltà di Architettura G. d'Annunzio di Chieti-Pescara per il progetto "Assegni di Ricerca Ex-Legge 240/2010" (Intervento Previsto nell'ambito dell'azione 1.B - Assegni di Ricerca Biennali rivolti a dottori di ricerca - del Protocollo D'intesa per l'attuazione del Progetto Speciale Multiasse "Reti Per L'alta Formazione" - P.O. F.S.E. 2007 - 2013 Piano Operativo 2009 – 2010 - 2011), di cui si riportano, nella presente pubblicazione, i principali risultati del primo anno di ricerca.

Assegnista di ricerca: Raffaella Massacesi, tutor Carmen Andriani, Rosario Pavia

Redazione, disegno grafico, visual representation dei dati quantitativi,

editing delle immagini, copertina:

Raffaella Massacesi, Danilo Romani

Studio Ippozone Architetti

le tavole a pag. 12,13, 31, 32, 33

sono state redatte da Raffaella Massacesi

(collaboratori E. Brai, S. Colantonio, C. Massaro)

tutti i diritti riservati

© delle immagini, gli autori; l'autore si rende disponibile a riconoscere eventuali diritti per le immagini pubblicate

Ricostruire L'Aquila

- 4** **RICOSTRUIRE L'AQUILA**
rosario pavia

- 14** **STRATEGIE PER LA RICOSTRUZIONE DEL TERRITORIO AQUILANO**
raffaella massacesi

- 34** **LE DINAMICHE DEMOGRAFICHE SUL TERRITORIO**
valentina carpitella

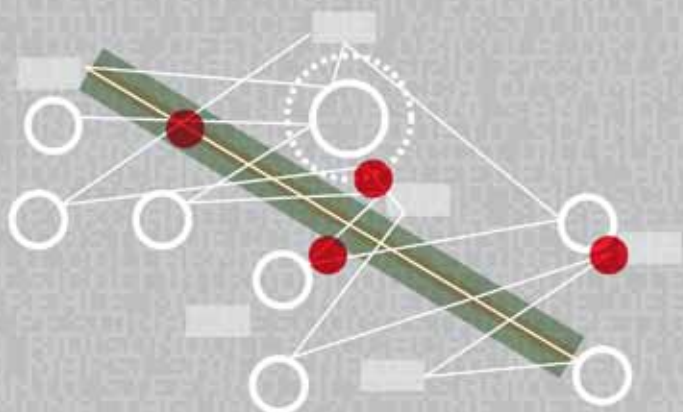
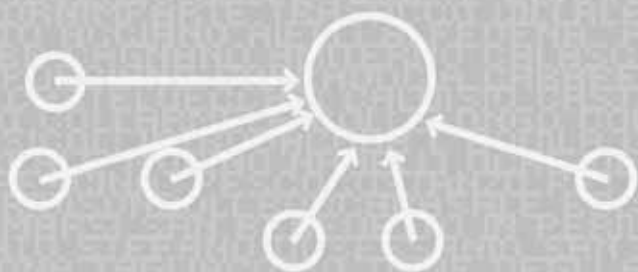
- 46** **INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILE**
mauro d'incecco

- 54** **IL SISTEMA ENERGETICO**
gabriele gattozzi

- 66** **PREVENZIONE SISMICA: UN NUOVO APPROCCIO AL PROBLEMA**
valter fabietti

- 76** **VICENDE E PROSPETTIVE DELLA FERROVIA SULMONA - L'AQUILA**
ottavia aristone

- 84** **IL PROGETTO DI TERRITORIO COME CONDIZIONE DELLA RICOSTRUZIONE
POST-TERREMOTO NELLA REALTÀ AQUILANA**
lucio zazzara, federico d'amico



ROSARIO PAUIA

ricostruire l'aquila

RICOSTRUIRE L'AQUILA

Rosario Pavia

Intervenire su L'Aquila dopo il terribile terremoto del 6 aprile 2009 non è facile. È prevalsa, fin'ora, l'emergenza; gli interventi sono troppo spesso occasionali e incoerenti, manca una visione d'insieme, un progetto di futuro. Per tale ragione occorre promuovere un piano a grande scala e delineare alcune linee strategiche, alcuni indirizzi progettuali per L'Aquila di domani.

La nostra proposta è un sistema urbano a rete sostenibile.

La sua struttura deriva da due modelli:

-un sistema insediativo policentrico equilibrato (ovvero con una distribuzione equilibrata di centralità urbane e di servizio);

-un sistema insediativo sostenibile dal punto di vista energetico, del consumo di suolo e di acqua, delle emissioni nocive.

Il modello insediativo sostenibile fa riferimento al movimento delle *transition town* (efficienza energetica, fonti di energia rinnovabile, riciclo dei rifiuti, riciclo delle acque...).

La sostenibilità energetica dell'insediamento si ottiene con un mix di produzioni di energia rinnovabile e non. La sostenibilità spaziale dell'insediamento si realizza attraverso un sistema policentrico e un *habitat intermédiaire* con una *mixité* funzionale.

L'Aquila *città in transizione* vuole progressivamente prepararsi a sostituire l'energia da fonti fossili con quelle rinnovabili. Occorreranno 10, 20, 30, 50 anni, l'importante è iniziare. Una scelta in questa direzione significa investire nella ricerca, nella tecnologia, nella produzione, nella distribuzione, nei comportamenti sociali.

Il modello insediativo policentrico fa riferimento alla struttura insediativa del territorio aquilano, alla sua crescita tendenziale e agli effetti della ricostruzione.

È possibile individuare, per l'Aquila, tre momenti di sviluppo:

- sistema multicentrico polarizzato (situazione pre sisma);
- un decentramento residenziale senza centralità (situazione post sisma);
- un sistema policentrico equilibrato (modello di sviluppo per il futuro).

Il sistema multicentrico polarizzato

L'Aquila come capoluogo di provincia ha una struttura demografica e insediativa, storicamente decentrata: 67 frazioni (oggi aggregati in 35 centri abitati), 15 nuclei abitati, 726 case sparse (dati 2001). La popolazione residente nel centro urbano è di 43.575 abitanti, mentre quella distribuita nei vari centri abitati periferici e nelle case sparse è pari a 25.928 (ovvero il 36,7% della popolazione complessiva).

Altro dato significativo è che mentre la popolazione nel centro capoluogo è diminuita tra il 1991 e il 2001, la popolazione complessiva e in particolare quella di alcune frazioni è cresciuta sensibilmente (è il caso di Cese, Colle di Preturo, Coppito, Sassa). L'incremento della popolazione complessiva (66.813 abitanti del 1991, 68.503 nel 2001, 72.988 nel

2009) si è distribuito all'esterno del centro urbano consolidato de L'Aquila per ragioni diverse: nuovi comportamenti abitativi, costo degli alloggi, immigrazione....

Il fenomeno è ancora più significativo se si considera che anche alcuni comuni gravitanti su L'Aquila hanno avuto in questo periodo un lieve aumento della popolazione.

Nonostante il decentramento della popolazione, il centro urbano del capoluogo, ha mantenuto la sua centralità non solo simbolica, legata alla qualità del patrimonio architettonico e del suo spazio pubblico, ma funzionale per l'alta concentrazione nella sua area centrale delle funzioni amministrative, culturali, direzionali, commerciali, residenziali (nel centro si concentrano le abitazioni in affitto per gli studenti fuori sede, circa il 32% dei 23.000 iscritti nel 2008). Soltanto alcune funzioni di rango superiore come l'ospedale, le caserme, alcune facoltà universitarie, alcuni centri di ricerca (come il Laboratorio di Fisica del Gran Sasso) e alcuni centri commerciali sono ubicati all'esterno del centro urbano.

Fino al terremoto il decentramento della popolazione non aveva, in ogni caso, modificato la struttura insediativa del territorio aquilano che può essere definita multicentrica, ma esclusivamente polarizzata sul centro urbano del capoluogo. Il territorio aquilano è stato analizzato (figg.1-2-3) come un sistema di reti: da quelle insediative, a quelle ambientali (il rilievo del cratere, il sistema idrogeografico, i parchi e le colture agricole, la struttura geologica e sismica, le centrali elettriche presenti nel territorio provinciale, la distribuzione delle cave e delle discariche...), a quella produttiva (le aree industriali), a quella infrastrutturale (autostrade, strade nazionali, ferrovie ecc...).

Il territorio aquilano è, da un lato, polarizzato sul centro urbano del capoluogo (che mantiene un alto indice di attrazione), dall'altro è caratterizzato da forti correlazioni (spostamenti per lavoro e studio) con Roma, Pescara, Rieti, Teramo, Avezzano.

Le forti correlazioni con i comuni vicini e i sistemi urbani tirrenici (Roma) e adriatici (Pescara, Teramo, Giulianova) pongono fin da ora il tema di individuare, per il futuro de L'Aquila, una visione strategica che vada nella direzione di una struttura metropolitana a rete estesa a una pluralità di comuni del territorio e aperta sulla direttrice Tirreno-Adriatico.

La ricostruzione post sisma. Un decentramento residenziale senza centralità

Il terremoto del 6 aprile ha devastato il territorio aquilano (308 morti, 70.000 sfollati, 23.000 edifici inagibili, il centro storico con i suoi monumenti gravemente danneggiato).

La ricostruzione ha promosso un forte decentramento della popolazione, avviando la realizzazione in 19 località di 185 piastre antisismiche con 4575 appartamenti per circa 15.000 abitanti (Progetto C.A.S.E., complessi antisismici sostenibili ecocompatibili).

Alle abitazioni del Progetto Case si è aggiunto quello del Progetto M.a.p. (moduli abitativi provvisori). Il programma prevede 3.535 interventi in grado di ospitare circa 8.500 persone.

Con la ricostruzione la struttura decentrata de L'Aquila è aumentata drammaticamente, sconvolgendo gli equilibri insediativi preesistenti al sisma (a Cese di Preturo i nuovi insediati sono 1.600 contro i 306 abitanti pre-sisma, a S. Antonio 880 contro 40, a Bazzano 1680 contro 493...). Il decentramento è esclusivamente residenziale, si prevedono delle aree per servizi e la localizzazione di "Moduli ad uso scolastico provvisori" (M.U.S.P.) e "Moduli ecclesiastici provvisori" (M.E.P.), ma al momento la

struttura insediativa decentrata è priva di servizi, di centralità urbana, di spazi pubblici e di aggregazione sociale.

Dall'altro canto il centro urbano dell'Aquila è abbandonato, svuotato (il 73% degli edifici sono inagibili, le macerie prodotte dal sisma non sono state ancora rimosse del tutto). Se volessimo avere un'immagine dello stato delle cose dovremmo osservare il territorio de L'Aquila di notte, dall'alto dei rilievi del Gran Sasso: vedremo il centro storico e la città consolidata "spenti", mentre intorno hanno acquistato maggiore luminosità le frazioni e i comuni del cratere (fig.4).

Un'altra immagine che drammaticamente dà il senso della scomparsa del centro urbano è la vitalità del centro commerciale "L'Aquilone", divenuto nei giorni festivi il vero centro sociale e aggregativo del territorio. Che i centri commerciali si siano trasformati da "non luoghi" nei nuovi spazi pubblici della città è un fenomeno diffuso, ma a L'Aquila tutto questo assume una valenza diversa: è il segno di un'assenza, di una domanda che non trova risposta.

Una strategia per il centro storico

Dopo circa tre anni dal sisma del 6 aprile, il centro storico e, al suo intorno, gran parte della città consolidata versano in condizioni disperate.

La città abbandonata è recintata. Le macerie sono state in buona misura rimosse e gli edifici messi in sicurezza da un "foresta di ponteggi". La messa in sicurezza non rivela nessun progetto di recupero e di ricostruzione. Tutto è fermo. La quasi totalità della popolazione residente nel centro urbano (oltre 43.000 abitanti) vive all'esterno (nelle nuove case realizzate dal Progetto C.A.S.E. e dal Progetto M.a.p., ma anche nelle case fatte costruire nei terreni di proprietà e resi edificabili da una delibera comunale; molti vivono negli alberghi della costa o ospiti di amici e parenti. Molti si sono trasferiti in altre città.)

L'abbandono del centro urbano diviene ogni giorno più grave: sono state svolte molte analisi sulle condizioni statiche degli edifici (oltre il 70% del patrimonio edilizio è inagibile), sono state avviate pratiche per l'ottenimento di contributi finanziari per la ricostruzione degli edifici danneggiati, ma fin'ora nessun intervento di recupero edilizio ed urbano è stato attuato.

L'assenza di una strategia è evidente e non può essere giustificata con la permanenza degli sciami sismici.

Intervenire per la ricostruzione di un grande centro storico è un'impresa complessa e difficile, ma in Italia ci sono esperienze importanti cui far riferimento (Friuli 1976, Marche e Umbria 1997...), sul recupero edilizio poi molto intensa è stata l'attività del CER, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (allora Ministero dei Lavori Pubblici) nell'ambito dei programmi di edilizia residenziale pubblica (anni '80 e '90).

In base a tali esperienze alcune considerazioni possono essere fatte:

-non è possibile attivare interventi di ricostruzione e recupero urbano senza prima aver ricostituita la rete dei servizi tecnologici di base (acqua, gas, la rete fognaria e stradale...); senza prima aver reso accessibile la città per la cantierizzazione delle aree d'intervento (in tal senso è decisiva non solo la rimozione delle macerie, ma anche l'abbattimento degli edifici distrutti e non recuperabili);

-la città va analizzata dal punto di vista storico, morfologico, tipologico, ma anche sociale, economico e d'uso, al fine di individuare comparti urbani omogenei e unità minime d'intervento in cui ci sia condivisione e consenso circa le modalità di intervento;

-il recupero edilizio (necessariamente esteso alla unità minima d'intervento) potrebbe essere articolato in recupero primario (strutture, impianti, connessioni, esterni...) e recupero secondario (allestimento interno delle abitazioni a cura dei singoli proprietari). I contributi finanziari dovrebbero privilegiare il recupero edilizio primario.

In base a tale orientamento, la ricostruzione del Centro Storico de L'Aquila dovrebbe articolarsi nelle seguenti fasi:

- recupero delle reti infrastrutturali
- recupero urbanistico dei comparti omogenei
- recupero edilizio primario delle unità minime d'intervento
- recupero edilizio secondario delle abitazioni

Lo schema qui proposto intende promuovere una riflessione operativa sull'urgenza di avviare un concreto processo di ricostruzione. Volutamente non siamo entrati in merito alle questioni di come e dove ricostruire. Importante è oggi individuare una strategia d'insieme e agire. Le soluzioni culturali e tecniche di come ricostruire sono molteplici: dal restauro conservativo, alla più spedita demolizione e ricostruzione "come era e dove era", all'inserimento di interventi di nuova edificazione che tengano conto del contesto, alla demolizione senza ricostruzione per dotare la città di nuovi spazi pubblici e nuovi spazi per la sicurezza.

Senza la ricostruzione e rivitalizzazione del centro storico ogni disegno di sviluppo de L'Aquila non avrebbe senso. È con questa consapevolezza, tuttavia, che tenteremo di delineare una possibile visione di futuro per la struttura urbana e territoriale aquilana.

Verso una visione di futuro

Il terremoto ha prodotto una struttura insediativa decentrata, ma senza centro e senza centralità. Mentre prima del terremoto la struttura era gerarchizzata con una forte polarizzazione sul centro urbano, ora assistiamo a un'inversione del modello: il centro urbano è svuotato, non svolge più la sua funzione di direzione e attrazione; all'esterno nelle frazioni e nei comuni dell'intorno territoriale, la popolazione residente è aumentata, ma è priva di servizi, di spazi pubblici, di centralità.

Come passare da questa condizione insediativa decentrata senza centro e senza qualità, ad un sistema urbano equilibrato?

Il modello proponibile per il futuro è una struttura insediativa policentrica, interconnessa, con concentrazioni abitative di densità media o contenuta (*habitat intermédiaire*), sostenibile dal punto di vista ambientale e della sicurezza sismica.

Il modello policentrico si fonda, da un lato sul recupero e la valorizzazione del centro storico e della città consolidata de L'Aquila (che dovrà mantenere il suo ruolo rappresentativo e direzionale del sistema), dall'altro su una distribuzione a rete di centri minori dotati di servizi e di centralità di ambito secondario. Il modello rinvia naturalmente a una struttura a rete con un nodo principale (il centro urbano de L'Aquila) e una serie di nodi minori costituiti dalle frazioni e dai comuni dell'intorno territoriale. Ogni nodo, a partire dal centro urbano de L'Aquila, dovrà dotarsi, per la sua sicurezza sismica, dei

dispositivi previsti dalle “Unità Minime Urbane” (si veda il contributo di Valter Fabietti e l'applicazione su Poggio Pienze).

Per realizzare la struttura a rete occorre un sistema di comunicazione fortemente interconnesso. Il modello insediativo policentrico si pone l'obiettivo di realizzare un'efficiente mobilità delle merci e delle persone. L'accessibilità diviene uno dei requisiti principali della città sostenibile: rete ferroviaria, reti stradali, trasporto pubblico efficiente, ma anche reti di percorsi pedonali e ciclabili. Il territorio sostenibile è accessibile, permeabile, a basso consumo energetico (ferrovie, auto elettriche). Altro obiettivo di fondo è l'ampliamento delle fonti energetiche rinnovabili. In realtà la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nella Provincia de L'Aquila (eolico e idroelettrico) è già in grado di soddisfare i fabbisogni energetici del territorio aquilano (abbiamo infatti una produzione di 401 GW/h anno contro un consumo di 350 GW/h anno).

Tale produzione di energia da fonti rinnovabili confluisce nella rete nazionale per cui si stima che allo stato attuale le fonti energetiche rinnovabili contribuiscono solo per il 20% al fabbisogno dei consumi finali di energia. Nel delineare una visione futura del territorio aquilano al 2030 si è ipotizzato di recuperare per quella data la popolazione ante-sisma (pari a circa 73.000 abitanti, con un tasso medio di crescita annuo del 2%) e di promuovere un contributo maggiore delle fonti rinnovabili, portandolo al 40%, cioè una produzione di 30 Ktep che comporta una riduzione del 20% dei consumi di idrocarburi e del 30% del gas domestico. Questa transizione del territorio aquilano verso un sistema energeticamente più sostenibile si lega a precise strategie operative.

Ne elenchiamo le principali:

- teleriscaldamento (destinato in particolare a soddisfare la domanda termica dei residenti del progetto C.A.S.E., raggruppati in cluster);
- sostituzione delle caldaie obsolete (soprattutto nel centro storico);
- cogenerazione e biomassa;
- generazione elettrica da biogas;
- generazione elettrica da combustibili da rifiuti con impianti localizzati nelle aree industriali;
- solare termico (negli edifici pubblici e privati);
- fotovoltaico (nelle zone industriali e sulle coperture dei capannoni);
- micro eolico (distribuzione diffusa nei centri abitati);
- micro idroelettrico (lungo il fiume Aterno).

Le realizzazioni di questo scenario *cleaner energy* comporterebbero un investimento complessivo di circa 400 milioni di euro. È una cifra rilevante, superiore alla bolletta energetica del territorio aquilano che nel 2008 ammontava a 220 milioni di euro.

Considerando che i progetti sopraelencati vengono ripagati in un decennio circa, una volta ammortizzati produrranno un *cash flow* annuo, agli attuali prezzi di mercato, di circa 2 milioni di euro, consentendo una riduzione di almeno il 20% della bolletta energetica 2030. Parallelamente lo scenario *cleaner energy* determina una riduzione delle emissioni di CO₂, del 30% in confronto alla situazione pre-sisma.

Investimenti in questa direzione non vanno intesi in modo settoriale, ma finalizzati a promuovere nuova formazione professionale e tecnica e nuove realtà produttive

innovative nell'ambito della *green economy*.

L'obiettivo della sostenibilità ambientale non può, tuttavia, essere perseguito puntando astrattamente sul contenimento dei consumi energetici, sul riciclo e la gestione dei rifiuti, sulla riduzione dei gas nocivi (a partire dal CO₂) o sulla dotazione di spazi verdi e di percorsi ciclabili. Occorre che tutto questo si coniughi con una attenta lettura e interpretazione del contesto geografico, insediativo, sociale; che derivi da un progetto in grado di produrre strutture non solo funzionali ma anche formali.

Il modello insediativo si realizza su una direttrice di sviluppo che è infrastrutturale e ambientale insieme. Facendo perno sull'obiettivo di modernizzare e rilanciando la ferrovia Rieti - L'Aquila - Sulmona, che si sviluppa lungo la valle dell'Aterno, parallelamente alla Strada Statale n.17, il progetto propone un fascio infrastrutturale - ambientale costituito dalla ferrovia, dalla Strada Statale n.17, dalle aree industriali, da un corridoio verde come parco fluviale.

Il nodo de L'Aquila, ma anche una pluralità di centri abitati, da Cese di Preturo a Poggio Picenze, a Fontecchio, sono attraversati da questa struttura lineare dove saranno localizzate (in relazione alle interconnessioni ferrovie - strade) alcune centralità territoriali, gli impianti fotovoltaici (sulle coperture degli edifici industriali), gli impianti di raccolta e di riciclo dei rifiuti, le centrali di cogenerazione, ma anche impianti per lo sport e il tempo libero.

Il fascio infrastrutturale - ambientale è, in definitiva, una dorsale che interseca le reti della mobilità dei centri minori. La dorsale segue, in un primo tratto, il corso dell'Aterno, della ferrovia e della Statale n.17; poi, all'altezza di Poggio Picenze si sdoppia in due direttrici: la prima segue la Statale n.17, la seconda la ferrovia e il corridoio fluviale fino a congiungersi nel sistema Popoli - Sulmona. Il fascio infrastrutturale ambientale ha il compito di riconnettere i sistemi urbani a livello territoriale; all'interno dei singoli sistemi, la riconnessione tra le parti edilizie è affidata alla rete locale dei servizi, della mobilità, del verde, degli spazi pubblici e delle centralità di ambito secondario.

La verifica delle prospettive di modernizzazione della linea ferroviaria e di valorizzazione delle aree ferroviarie connesse alle stazioni potrebbe essere un buon punto di partenza.

**una direttrice di sviluppo
infrastrutturale e ambientale**

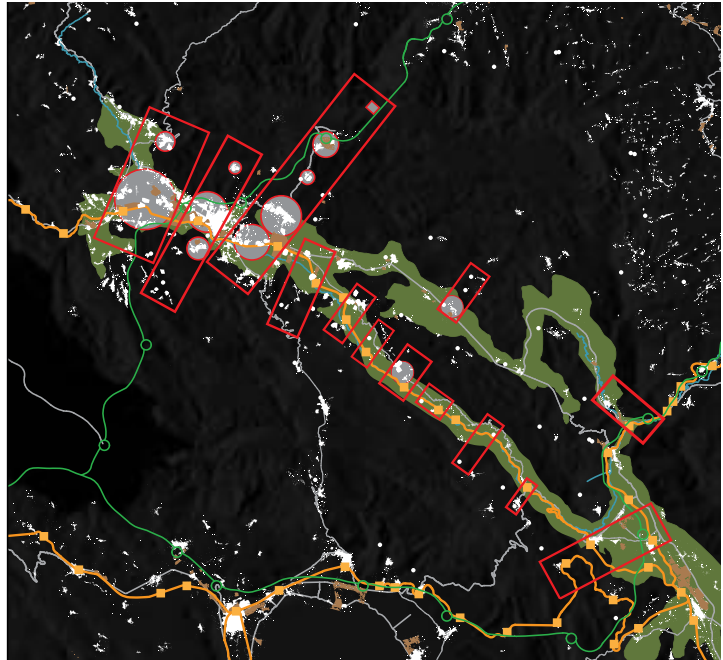
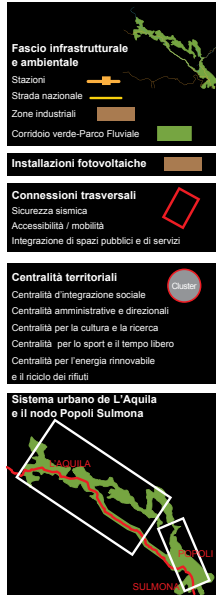


Fig.1_ Il territorio aquilano, il sistema delle reti, la direttrice di sviluppo infrastrutturale e ambientale

**I danni provocati
dal sisma del 2009**

6 aprile 2009
un terribile terremoto
devasta il territorio
de L'Aquila: 352 morti,
più di 70.000 persone senza casa.

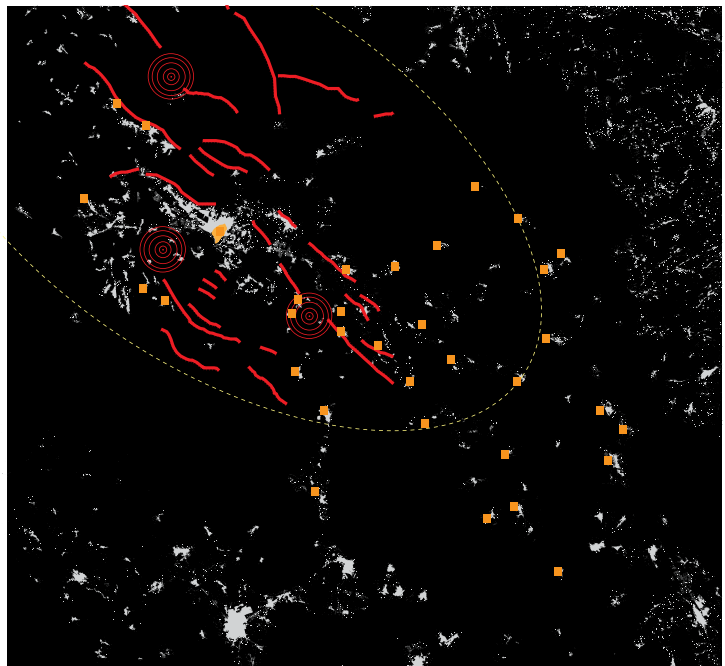


Fig.2_ Il territorio aquilano e il sistema delle reti

I danni provocati dal sisma del 2009

6 aprile 2009
 un terribile terremoto
 devastò il territorio
 de L'Aquila: 352 morti,
 più di 70.000 persone senza casa.



Faglia ———

Area dello sciame sismico - - - -

Epicentri

Centri urbani danneggiati

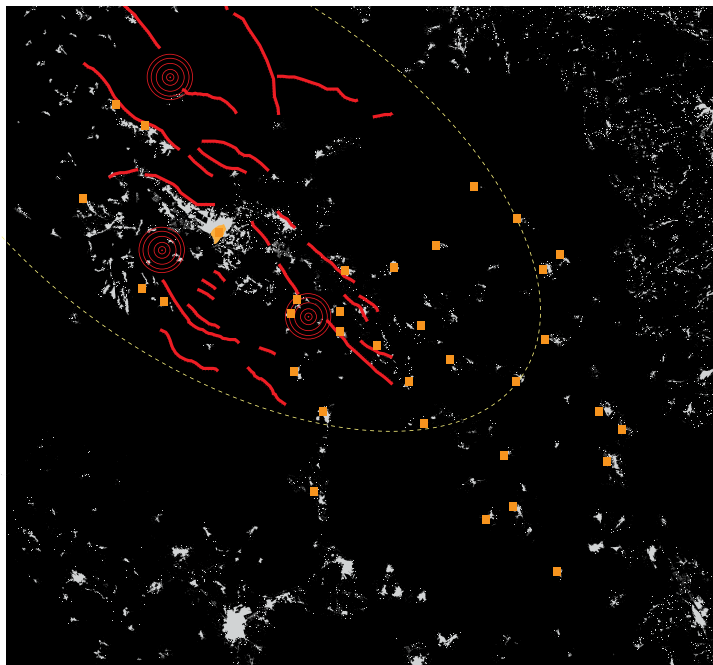


Fig.3_L'Aquila, i danni provocati dal sisma del 2009

Decentramento senza centralità

Se volessimo avere una immagine dello stato delle cose dovremmo osservare il territorio de L'Aquila di notte dall'alto dei rilievi del Gran Sasso vedremo il centro storico e la città consolidata spenti, mentre intorno hanno acquistato maggiore luminosità le frazioni e i comuni del cratere

Modello insediativo realizzato dalla ricostruzione in emergenza

DECENTRAMENTO SENZA CENTRALITA'

C.A.S.E.

M.A.P.

M.U.S.P.

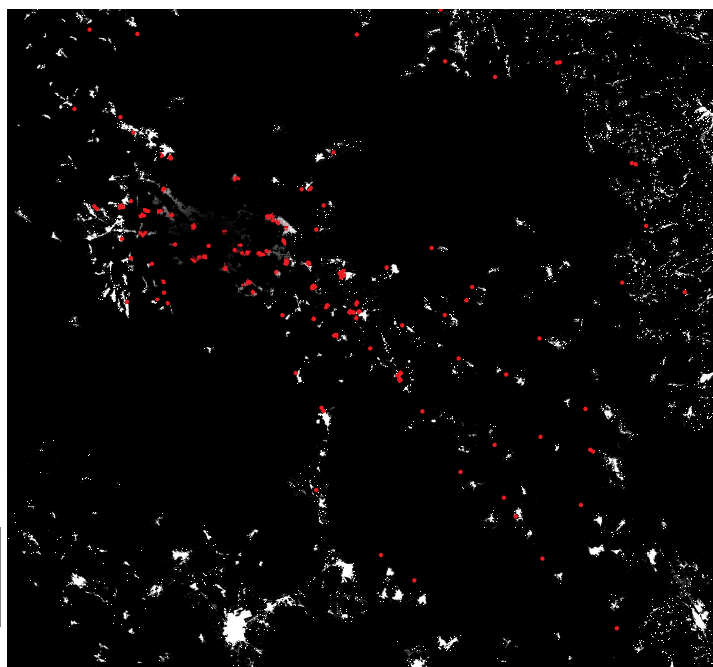
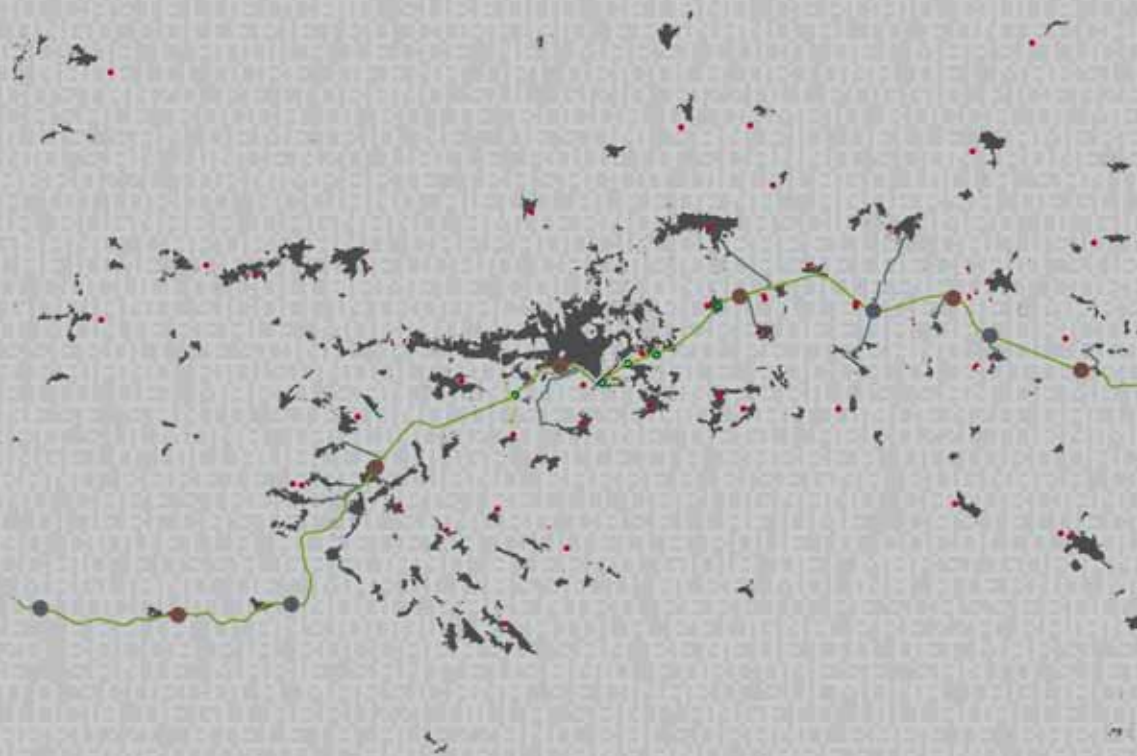


Fig.4_I nuovi insediamenti del progetto C.A.S.E. e Map



VICENDE E PROSPETTIVE DELLA FERROVIA SULMONA - L'AQUILA

Ottavia Aristone

La vicenda

Cinque anni dopo l'inaugurazione della ferrovia L'Aquila-Teramo si sarebbe infranta la speranza degli aquilani di realizzare la linea di collegamento dell'Adriatico abruzzese con la nuova capitale del Regno attraverso il capoluogo degli Abruzzi.

La vicenda della linea ferroviaria Adriatico-Tirreno, passante per L'Aquila, si svolge in un arco temporale relativamente lungo. 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.

Nel 1865, con la legge 2279, si concede la costruzione della linea Pescara-L'Aquila-Rieti alla Società Italiana delle Ferrovie Meridionali che tenta di rinunciare al progetto del tronco Sulmona-Rieti nell'auspicio di realizzare in sua vece la linea Sulmona-Roma. Nel 1868 la polemica accesa da queste incertezze assume i toni aspri del conflitto tanto che, nelle numerose richieste di chiarimenti che la classe dirigente locale, timorosa di essere esclusa dalle possibilità offerte dalla nuova rete infrastrutturale nazionale, rivolge al Governo centrale, coinvolgono anche la cittadinanza e tirano in ballo *i giusti desiderii delle popolazioni interessate in questo grave argomento*¹. Nel 1873 si attiva la tratta dalla costa a Sulmona e due anni dopo quella fino a L'Aquila. La realizzazione di quest'ultima ha richiesto un considerevole impegno tecnico di progettazione e notevoli capacità realizzative delle maestranze impiegate (figg. 1-2). Tale impegno, profuso anche nella successiva tratta fino ad Antronico, dà il senso dell'asperità dell'ambiente naturale da attraversare e delle difficoltà incontrate nel posizionare e realizzare il tracciato ferroviario lungo tutto il percorso, in particolare in corrispondenza del fiume Sagittario e per i numerosi attraversamenti del fiume Aterno: "*[...] Dalla stazione di Sulmona, in località "San Rufino", a 2,3 km dalla città, si traversava il Sagittario e si puntava dritto verso le gole, in un paesaggio orrido e suggestivo: si infilava la galleria di san Venanzio (1.018 m.), quindi quella di Corfinio che è la più lunga (1.337 m.), si superava l'Aterno con un ponte ad arcate di 130 m. impegnando subito dopo la galleria Claudia (720 m.) e quella successiva di Molina (317 m.). In questo tratto fu necessario costruire un muro di sostegno di 181 m. e deviare il corso del fiume Aterno per 150 metri*"². Devono trascorrere altri dieci anni perché si inauguri (1883) il collegamento con Rieti. Nel contempo si imprime una

1. In un manifesto della Prefettura della Provincia de L' Aquila, datato 19 ottobre 1868, a firma del Prefetto G. Coffaro si legge "Nei giorni scorsi la stampa periodica ha fatto parola d'un contratto che si direbbe passato tra il Governo e la Società delle ferrovie meridionali, in virtù del quale la Società medesima sarebbe dispensata dal costruire le linee Pescara-L'Aquila-Rieti, e Termoli-Campobasso-Benevento. Per compenso di siffatta dispensa il Governo riceverebbe dalla Società due milioni di lire l'anno, che sarebbero erogate per la costruzione di strade rotabili nelle provincie meridionali. Queste notizie che, nel modo in cui vengono annunziate, pareva troncassero ogni speranza per la costruzione della ferrovia Aquilana, ed avevano giustamente destato dispiacere vivissimo, determinarono la prefettura a pregare il Governo di manifestare qual fede dovesse aggiustarsi alle medesime. Il Governo penetrandosi de' giusti desiderii delle popolazioni interessate in questo grave argomento, e delle apprensioni che naturalmente aveva fatto sorgere la notizia della nuova convenzione, mi ha autorizzato a dichiarare che essa ha per iscopo di assicurare il più pronto esegimento delle ferrovie Pescara-Aquila-Rieti, e Termoli-Campobasso-Benevento, le quali si propongono eseguire per conto dello Stato, che è disposto dare all'uopo pronte disposizioni. Lieto come sono di veder dileguato il dubbio veramente penoso, mi affretto a fare questa comunicazione che son sicuro riuscirà gradita" (ASAq, Prefettura, Serie I, Affari Generali, I Versamento 1868-1875, b. 5961, Fasc. 104).

accelerazione al processo realizzativo del collegamento ferroviario Pescara-Roma, attraverso Sulmona e la Marsica.

Nei primi anni dell'Unità il dibattito relativo al collegamento ferroviario tra le due coste si organizza intorno a tre possibilità che non si posizionano mai su un piano di pari opportunità ma che in ogni caso riempiono le cronache locali e orientano le (deboli) azioni della classe politica e imprenditoriale locale. La centralità del nodo aquilano è sostenuta, oltre che dalla linea ferroviaria di cui si è trattato, anche dal progetto elaborato a partire dal 1863 che ipotizza il collegamento con la costa adriatica in direzione di Giulianova. Questo avrebbe ridotto la distanza tra l'Adriatico e Roma - in rapporto ai 344 km tra Pescara e Roma, attraverso Sulmona-l'Aquila-Rieti - tramite la costruzione di una galleria in corrispondenza del Gran Sasso d'Italia. La ferrovia Teramo-Giulianova, inaugurata nel 1884, si realizza come frammento di questo progetto. Con la legge 29.07.1879 il collegamento Roma-Sulmona è definito di I Categoria e la Teramo-Giulianova di II Categoria. Si stabilisce, pertanto, una gerarchia di investimento finanziario del Governo centrale e si accredita la terza ipotesi del passaggio attraverso la Marsica, che riduce ulteriormente 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 Centrale³. Si conclude così una vicenda durata un quarto di secolo al termine della quale la rete ferroviaria nazionale interseca il territorio regionale secondo due direttrici ortogonali: la prima, lungo la direzione nord-sud, decisa per interclusione della costa abruzzese e la seconda apparentemente indifferente alle storie locali e alle tradizionali vie di comunicazione (fig. 3).

Il contesto

La scelta definitiva circa il percorso principale della ferrovia che congiunge l'Adriatico al Tirreno, porzione non irrilevante della rete ferroviaria nazionale, è certamente favorita dalla geografia fisica di gran parte del territorio attraversato. Secondo questo indirizzo, accorte valutazioni tecniche relative alla conformazione del territorio dalla piana di Sulmona alla Marsica, avrebbero suggerito che il percorso più agevole partisse da Molina Aterno, percorrendo la valle Subequana, fino a raggiungere la Marsica. È prevalsa, invece, la scelta del passaggio per Sulmona in virtù della sua centralità rispetto alle aree interne appenniniche regionali: quelle a nord del massiccio del Gran Sasso e del Velino Sirente, e quella a sud della Majella occidentale fino ai monti della Meta. La geografia politica quindi costituisce uno sfondo non secondario della vicenda.

Nel 1875 terminano i lavori per il prosciugamento del Lago Fucino e le aree sottratte alla palude costituiscono una proprietà di considerevole dimensione, sicuramente la più fertile area agricola della regione. Per la famiglia Torlonia si pone la necessità di accedere agevolmente ai mercati della capitale e di raggiungere i collegamenti lungo la costa adriatica. In sostanza di collocare il latifondo all'interno della rete nazionale dei trasporti (ferroviari). A questo cambiamento di grande evidenza che pone all'attenzione un territorio progettato, si accosta un mutamento di evidenza minore ma più pervasivo che riguarda ampi territori e numerosi addetti costretti a riscrivere la propria attività lavorativa in altri settori, spesso in altri luoghi. L'economia della transumanza ha una definitiva battuta d'arresto con lo spostamento degli

2. A. Cioci, *La ferrovia Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona*, Kronion libri, 1989, p. 17.

3. *Ibid.*

armenti in forma stanziale nel Tavoliere e nell'agro romano e con la trasformazione del demanio tratturale e di aree boschive in suolo agricolo. Ma l'industria armentiera è deprivata anche in ragione della maggiore competitività dei prodotti ovini derivati, in particolare lana e pelli, di importazione argentina. I gruppi locali di pressione, quelli più tradizionali, quali proprietari terrieri e armentieri, deboli e divisi, sono così costretti a fare i conti con questi cambiamenti che avrebbero richiesto uno sguardo più ampio, un'attenzione maggiore alle modificazioni locali e alle nuove prospettive. In questa direzione potrebbe essere interpretato il sostegno energico che Giuseppe Andrea Angeloni⁴ fornisce al progetto ferroviario Pescara-Roma nella misura in cui ridefinisce la questione accentuando l'aspetto del potenziamento dei collegamenti del porto adriatico con Roma, anche in considerazione della apertura del canale di Suez inaugurato nel 1869. In realtà tale impostazione sembrerebbe piuttosto svolgersi in coda a un dibattito iniziato già nel secolo precedente. Intorno al tema del potenziamento della rete infrastrutturale del Regno delle due Sicilie, il confronto si svolse in merito alla opportunità di favorire uno schema radiale dalla capitale (Napoli) alle aree periferiche ovvero una rete di connessione dei porti con le aree interne al fine di privilegiare il trasporto marittimo delle merci destinate ai mercati della penisola e d'oltralpe⁵. Angeloni appoggia la realizzazione della ferrovia Pescara-Avezzano-Roma, sostiene l'elevazione a nodo della stazione di Sulmona e propone una linea ferroviaria che colleghi quest'ultima con Caianello che si realizza, però, solo fino a Isernia (1897) dopo la sua morte. In sostanza egli valorizza il tracciato della valle del Pescara, quale linea di congiungimento delle due coste, per la sua posizione baricentrica nell'ambito del territorio regionale, spostando però l'interesse e l'attenzione sulle aree interne poste dall'altra parte rispetto a quella aquilana, a sud verso l'altipiano delle Cinque Miglia e quindi il Molise. La rete ferroviaria riprogetta il territorio regionale. Essa riscrive nella rete più minuta (secondaria) gli antichi percorsi di comunicazione, pur tuttavia riorganizza una nuova gerarchia tra le parti che a detrimento delle aree interne favorisce quelle costiere (fig. 3). Le classi dirigenti locali, divise per municipi, aree geografiche e settori di interesse, in particolare armentieri e proprietari terrieri, hanno mostrato difficoltà nel comprendere i cambiamenti ma soprattutto ad intuire le prospettive e le nuove opportunità nell'ambito dello Stato nazionale. Questa debolezza ha lasciato, di fatto, libero campo alle scelte della Società delle ferrovie che ha utilizzato in chiave di vantaggio d'impresa la condizione di decisore vicario⁶.

Il territorio

"La ferrovia abruzzese attraversa un ambiente naturale estremamente interessante, caratterizzato da panorami stupendi. Essa, inoltre, è stata realizzata con grande sapienza tecnica, che appare evidente sia dalla arditezza dei tracciati, sia dalla estrema cura nella scelta dei materiali e nel disegno delle opere d'arte"⁷.

4. Giuseppe Andrea Angeloni (1826-1891), nato a Roccaraso da una famiglia di armentieri è un liberale garibaldino e successivamente senatore del Regno d'Italia.3. *Ibid.*

5. Per approfondire il dibattito svolto alla fine del XVIII secolo intorno a queste questioni, Cfr. G. Sabatini, «La creazione del sistema ferroviario in un'area marginale. L'Abruzzo tra Ottocento e Novecento», in *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo. Temi e Materiali sullo sviluppo delle ferrovie tra questione nazionale e storia regionale*, L'Aquila, Amministrazione Provinciale, 1996.

6. Sulla debolezza delle classi dirigenti locali nei confronti delle decisioni dello Stato centrale e delle società appaltanti le grandi infrastrutture Cfr. D. Aristone, A.L. Palazzo, «Un fiume, una campagna, una città. Le "terre basse" lungo il Pescara», in *Storia e Ambiente. Città, risorse e territori nell'Italia contemporanea*, (a cura di) Simone Neri Sermeri, Carocci editore, 2007.

7. M. Vittorini, «Struttura dell'Appennino abruzzese. La Provincia aquilana e le comunicazioni nell'Ottocento», in *L'Aquila e la Provincia aquilana. Economia, società e cultura dal 1859 al 1920*, (a cura di) F. Sabatini, Cassa di Risparmio della Provincia dell'Aquila, 1993, pp. 30-33.

Sperimentarsi con la *sapienza tecnica* di cui parla Marcello Vittorini sembra essere stato, all'epoca della sua realizzazione, il lascito più importante dell'opera infrastrutturale, malgrado che la ferrovia Sulmona-L'Aquila-Termini, nei cinque anni di esclusivo collegamento con la capitale, sia stata interessata da un discreto traffico. La costruzione delle rotaie ha trasformato braccianti agricoli e pastori in maestranze competenti in un settore attuale e specifico: ha consentito ad alcuni di acquisire competenze nuove e ha offerto un mezzo di trasporto ai molti che hanno così potuto raggiungere i nuovi paesi di immigrazione.

Ma le trasformazioni del territorio hanno nel complesso scarsa evidenza e sono comprensibili nelle prospettive inscritte nei cambiamenti postunitari e in quelli del secolo successivo per ciascuna delle sue parti. La fortuna di Sulmona, della sua stazione, si realizza in quanto nodo della rete ferroviaria regionale, posizione che conserva nel tempo subordinandola successivamente solo a quella di Pescara. Percorrendo il tratto che dal capoluogo peligno conduce all'Aquila, gli antichi centri sono distanti e in quota, spesso non visibili: le piccole stazioni fanno memoria dell'attraversamento di un territorio insediato e dei relativi toponimi. Fa eccezione il centro abitato di Raiano che scende a bassa quota nel XV secolo per un evento calamitoso a seguito del quale si rilocizzano gli interventi lungo la strada consolare Tiburtina: lì la linea ferroviaria incontra la strada e con essa l'insediamento. I due tracciati si affiancano e percorrono accostati le gole di san Venanzio, per separarsi all'altezza di Molina Aterno. In corrispondenza di Poggio Picenze, la linea ferroviaria si accosta alla statale 17 e di lì, in virtù dell'ampia visibilità, fino alla stazione del capoluogo, si intravedono prima e si affiancano poi, dalla stazione di Paganica, le modificazioni avvenute negli ultimi decenni lungo la strada per Rieti, di fatto collegamento privilegiato tra la costa e L'Aquila. La ferrovia arriva in città accostata al fiume Aterno. L'edificio principale della stazione è stato ricostruito nel 1951 poiché un bombardamento alleato (dicembre del 1943) distrugge gli impianti dello scalo insieme ai capannoni retrostanti che ospitano l'Officina Carte Valori della Banca d'Italia⁸. Questa vicenda sembra essere la sola, nel lungo periodo, a indicare una opzione localizzativa rilevante, e con esiti drammatici, legata alla presenza della linea ferroviaria. Purtroppo l'insediamento che si modifica e accresce negli ultimi decenni lungo le direttrici della viabilità territoriale storica - la strada statale 17 dell'Appennino Abruzzese e la strada statale 80 del Gran Sasso d'Italia - è attraversato dalla ferrovia o è accostato ad essa per lunghi tratti (fig. 4). E ancora, gli interventi di edilizia residenziale realizzati negli ultimi due anni, a seguito dell'evento sismico, in larga misura insistono lungo la stessa direttrice costituita da strada e ferrovia: otto dei Progetti C.A.S.E - per un totale di circa 2200 alloggi - sono localizzati a ridosso e quattro - per un totale di circa 600 alloggi - nelle immediate vicinanze. 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. La dispersione insediativa così riprogettata si raggruppa intorno alla linea della ferrovia come grani di un rosario intorno a un filo concomitante.

8. L'Officina Carte Valori della Banca d'Italia per motivi di sicurezza è stata trasferita a L'Aquila perché città di provincia facilmente raggiungibile. Nel 1944, l'anno successivo l'azione di guerra, torna nella capitale.

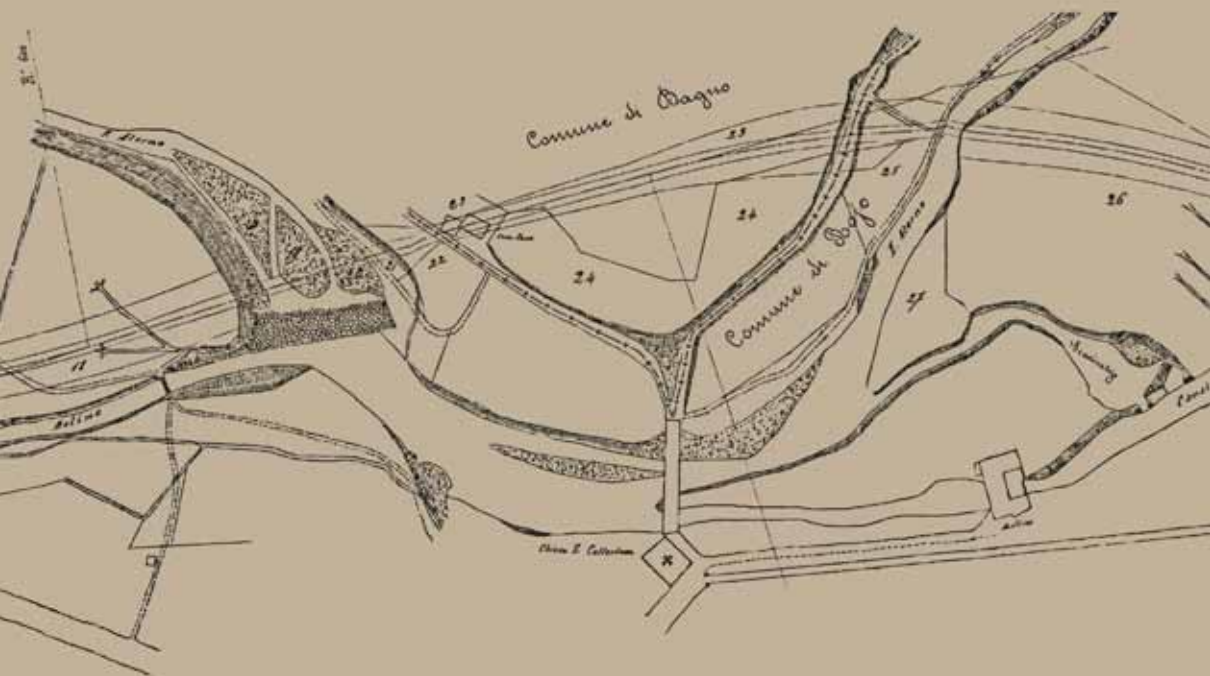


Fig.1_Parcellario, ASAg, Prefettura, Serie I, Affari Generali, I Versamento 1868-1875, B. 5959, Fasc. 104



Fig.2_Profilo longitudinale della ferrovia Sulmona Terni, in A. Cioci, *La ferrovia Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona*, Kronon libri, 1989, p. 136

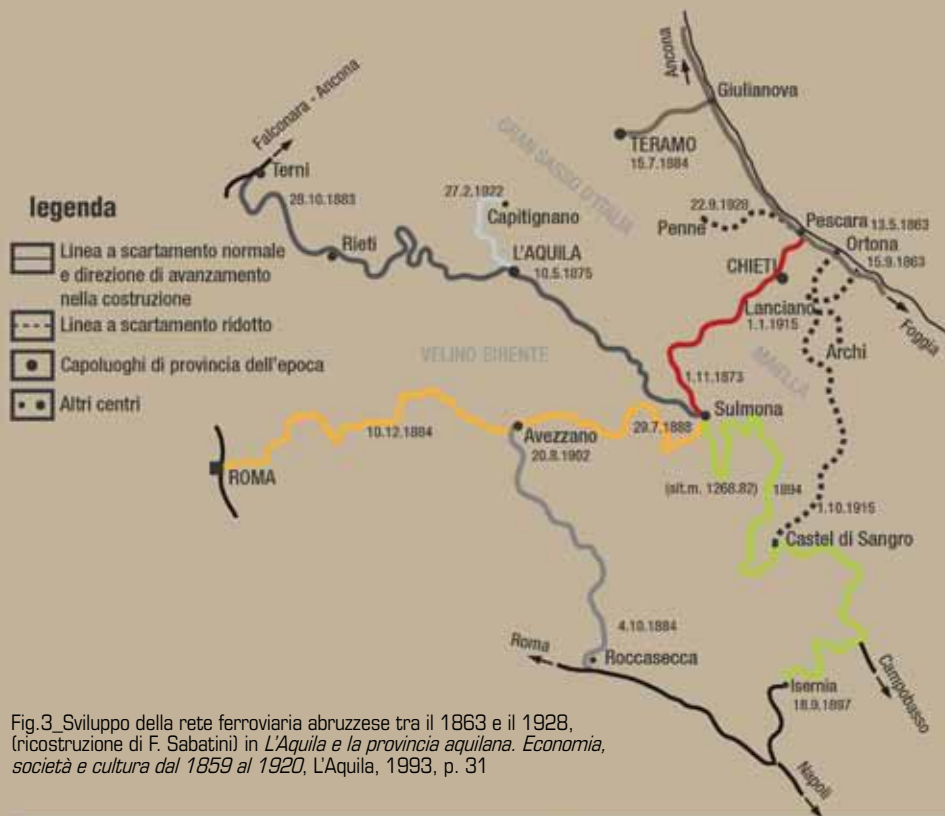


Fig.3_Sviluppo della rete ferroviaria abruzzese tra il 1863 e il 1928, (ricostruzione di F. Sabatini) in *L'Aquila e la provincia aquilana. Economia, società e cultura dal 1859 al 1920*, L'Aquila, 1993, p. 31

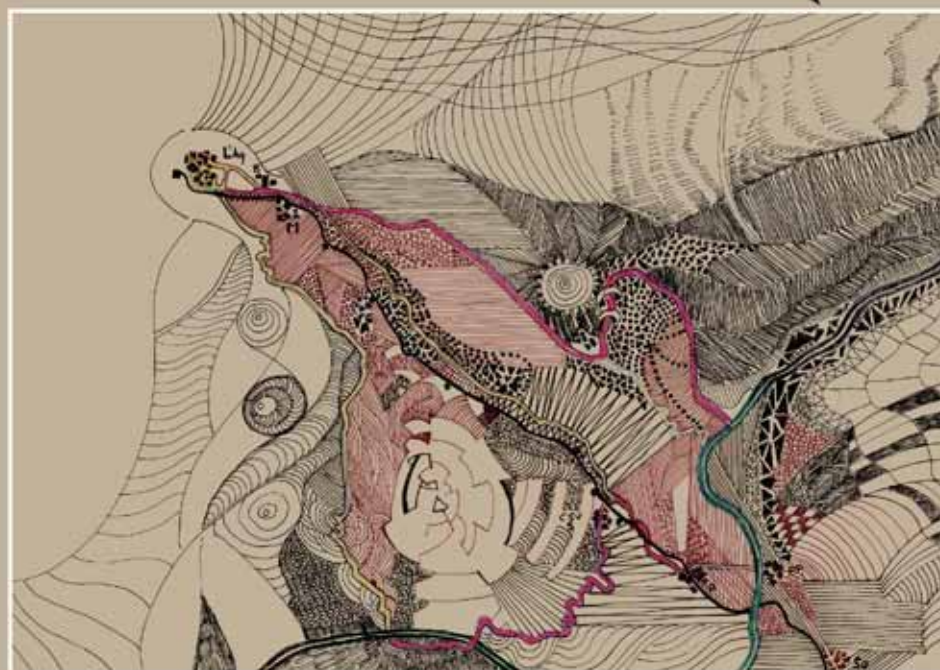


Fig.4_ Il territorio della ferrovia Sulmona L'Aquila, disegno di Zopito de Fabritius



SAGGIO
CAMPIONE GRATUITO
fuori commercio,
fuori campo applicazione I.V.A.
esente da documento di trasporto
Art. 2, lett. d - D.P.R. 633/72
e art. A n. 6 - D.P.R. 62/78



ISBN 978-88-96338-37-7

Finito di stampare nel mese di luglio 2012
da Publish srl, Sambuceto (Ch)
per conto di SALA editori, Pescara



SALA
editori

ISBN 978-88-96338-37-7



9 788896 338377