



547

Emiliano Corradi

Il presente volume raccoglie riflessioni e risultati del Laboratorio di Progettazione 3 dell'A.A 2015/2106 Trans-border line. *Progetti per il recupero della stazione ferroviaria di Sulmona-Introdacqua sulla linea Sulmona-Carpinone-Isernia*. Rappresenta una applicazione del progetto rispetto ad un ambito di ricerca più ampio che abbraccia una serie di questioni legate ai temi della dismissione, dell'abbandono in Territori Fragili.

Attraverso una serie di contributi teorici, si vuole offrire un punto di vista sul ruolo del progetto nei processi di riciclo di architetture e paesaggi a partire da una riflessione sulla scala del progetto e sui suoi limiti, in contesti privi di apparenti capisaldi su cui ancorare ragionamenti e relazioni.

Tempo, costruzione, relazioni, sostenibilità, reversibilità, son parole chiave che hanno guidato le esperienze degli studenti e dei contributi teorici che sono restituiti parzialmente all'interno della presente pubblicazione.

**Emilia Corradi**, architetto PhD, attualmente è Ricercatore Senior in Progettazione architettonica e urbana presso il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano. Il suo campo di ricerca principale si occupa del progetto di architettura in paesaggi fragili, rispetto al quale ha partecipato a diversi programmi di ricerca e di applicazione progettuale. Ha partecipato a numerosi concorsi di architettura nazionali ed internazionali e i suoi progetti sono pubblicati su libri e riviste.

ESERCIZI DI LETTURA

€ 13,00

ISBN 978-88-916-2704-9



9 788891 627049

PROGETTAZIONE

ARCHITETTURA  
INGEGNERIA  
SCIENZE



politecnica

ESERCIZI DI LETTURA

A R C  
H I T  
T E T  
U R E  
P E R  
P I C  
C O L  
I C O  
N T E  
S T I

a cura di Emilia Corradi

**MAGGIOLI**  
EDITORE



**Esercizi di lettura | Architetture per piccoli contesti**

**a cura di Emilia Corradi**

ISBN 978-88-916-2704 -9

© Copyright 2018 Maggioli S.p.A.

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, anche ad uso interno e didattico, non autorizzata.

Maggioli Editore è un marchio di Maggioli S.p.A.  
Azienda con sistema qualità certificato ISO 9001:2008  
47822 Santarcangelo di Romagna (RN) • Via del Carpino, 8  
Tel. 0541/628111 • Fax 0541/622595

[www.maggiolieditore.it](http://www.maggiolieditore.it)

e-mail: [clienti.editore@maggioli.it](mailto:clienti.editore@maggioli.it)

Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

Il catalogo completo è disponibile su [www.maggiolieditore.it](http://www.maggiolieditore.it) area università

Finito di stampare nel mese di marzo 2018 nello stabilimento Maggioli S.p.A  
Santarcangelo di Romagna (RN)

## Indice

<b>Architetture per piccole geografie</b>	7
Emilia Corradi	
<b>Nascere rovina?</b>	
Il concetto di tempo nella trasformazione della città contemporanea	13
Ludovico Romagni	
<b>Architettura sostenibile: architettura consapevole</b>	19
Elena Scattolini	
<b>Stazioni di vita urbana</b>	27
Raffaele Giannantonio	
<b>trans_border_line</b>	34
Progetto di riuso della stazione ferroviaria Sulmona/Introdacqua sulla linea Sulmona_Carpinone_Isernia	
<b>Il progetto come esercizio di lettura</b>	37
Emilia Corradi	

## Stazioni di vita urbana

*Raffaele Giannantonio*

UNICH

Nell'Ottocento grande fu l'importanza della costruzione delle stazioni ferroviarie nelle città come nei paesi d'Abruzzo: le ferrovie scandivano il territorio focalizzando alcuni punti nodali, le stazioni, che possedevano grande forza di incidenza sull'organismo urbano a causa della loro prevalenza funzionale, del tutto nuova rispetto alle attività che tale tessuto aveva in sé ospitato sino a quel momento (Giannantonio, 1997).

Nel 1861 il nuovo Regno d'Italia poteva contare su 4.000 km di strada ferrata dai quali l'Abruzzo era escluso fino a che il piano di realizzazioni approvato dal Parlamento italiano comprese il collegamento di Pescara con il Nord lungo la costa adriatica e con Napoli e Rieti verso l'interno (Pelino, Mattiocco, Di Tommaso, 1970:51). Per proprio conto, l'Amministrazione Municipale di Sulmona chiese con forza al Governo che il tronco ferroviario proveniente da Napoli via Ceprano, giunto a Celano, venisse collegato con il proprio territorio (Sardi de Letto, 1983:69-102).

Nonostante ciò qualche anno dopo una nuova proposta di legge esclude del tutto Sulmona dai percorsi ferroviari nazionali, prevedendo invece i tracciati Ceprano-Rieti via Avezzano e Pescara-Rieti attraverso la valle dell'Aterno (Pelino, Mattiocco, Di Tommaso, 1970:51). Con l'annessione di Roma al nuovo Stato tornò l'interesse per il superamento della barriera naturale costituita dagli Appennini ed a rasserenare l'ambiente peligno giunse finalmente la notizia dell'approvazione da parte del Governo della costruzione della Pescara-Sulmona-Roma in luogo della Pescara-Sulmona-Ceprano. L'opera, iniziata nel 1884, fu realizzata in cinque anni ed inaugurata il 28 luglio 1888. La ferrovia sulmonese, dopo quasi trent'anni di lotte, era così compiuta e l'importanza dello scalo ferroviario crebbe così in fretta che ben presto fu deciso di costruire una nuova struttura più vicina a Sulmona che sostituisse la "Stazione vecchia", sita in località San Rufino a circa 3 chilometri dall'abitato, una fabbrica «di noncuranza e campagnola» (Sardi de Letto, 1983:87).

Tra le costruzioni della stazione di Sulmona inaugurata nel 1888 la pubblicitica dell'epoca elogiava il «maestoso Fabbricato Viaggiatori, di tipo speciale, dove la severità delle costruzioni ferroviarie non esclude la grazia architettonica» (Ventresca, 1888). Le immagini dell'epoca mostrano l'edificio principale organizzato in un corpo centrale a tre piani con corpi di fabbrica laterali ad un solo livello (Di Tommaso, 1990:47-49). All'esterno il piano terra, rivestito con una specie di bugnato rustico, presenta aperture ad arco a sesto pieno; in particolare nel corpo centrale si apre una sequenza di tre grandi forniche che, con l'apporto del succitato rivestimento, esprimono richiami al Quattrocento fiorentino costantemente presente nei progettuali del Corpo del Regio Genio Civile.

Di particolar pregio erano inoltre le pensiline sostenute da colonnine metalliche dal prezioso linguaggio eclettico.

Eppure a Sulmona l'avvento della ferrovia, che pure ebbe risvolti positivi sotto il profilo socioeconomico, non produsse

né il salto di scala dell'intero organismo urbano e neppure «lo sviluppo organico e ordinato delle zone suburbane» (Fucinese, 1990: 622). Neppure la realizzazione del nuovo rettilineo che dalla Porta di San Panfilo raggiungeva la stazione valse quale feconda premessa urbanistica; ciò non solo a causa del decentramento dello scalo ferroviario rispetto al nucleo urbano, quanto per la natura del terreno, sfavorito dalla differenza di quota e degradante ad ovest verso gli alvei dei fiumi Vella e Sagittario (Giannantonio, 1994:107).

Lo sviluppo del rapporto tra ferrovia ed organismo urbano si amplia grazie alla costruzione del tronco che, toccando Caianello, collegava Sulmona con Napoli (Sardi de Letto, 1960:93 ss). Nel 1886 fu inaugurato il tratto Caianello-Venafro, nel 1892 quello Cansano-Sulmona di modo che il 18 settembre 1897, allacciata Cansano con Isernia, l'intero tronco divenne percorribile.

Lungo la tratta Sulmona-Isernia fu costruita la stazione "Solmona-Introdacqua", che, posta a sud-ovest dell'abitato, entrò in servizio il 18 settembre 1892 (La ferrovia Sulmona-Isernia, 2006:29). Nonostante il nome ricorresse al vicino centro abitato di Introdacqua, si trattava in sostanza della seconda stazione di Sulmona. Gli abitanti del paese, distante ben 6 km dallo scalo, non l'hanno infatti mai sentita come la "loro" stazione, considerato anche il fatto che all'epoca dovevano superare (spesso a piedi) una considerevole distanza per poter prendere il treno.

È da notare peraltro come la stazione fosse prossima (come lo è tuttora) alla fabbrica di confetti della famiglia Pelino, originaria proprio di Introdacqua dove nel 1783 aveva impiantato il primo opificio. Nello stesso paese alla metà del XIX secolo Panfilo Pelino aveva tra l'altro fondato il "Concerto musicale", che avrebbe incrementato la caratteristica vocazione musicale del paese (Pelino, 1964). La famiglia decise quindi di trasferire a Sulmona la propria attività e per questo nel 1890 realizzò un nuovo stabilimento in località Ponte della Torre, pressoché in contemporanea con l'apertura della stazione ferroviaria "di Introdacqua".

Il traffico dell'epoca doveva essere decisamente vivace, considerato che in varie ore del giorno una tradotta collegava la stazione con quella di Sulmona, dove i viaggiatori avrebbero potuto fruire dei treni diretti a Roma, Pescara o Terni. All'epoca (e fino agli anni Novanta del Novecento) la stazione era dotata del binario di precedenza (il 2, quello di corretto tracciato tuttora funzionante), di un binario tronco che serviva lo scalo merci posto sul lato Isernia (di cui oggi restano il magazzino e l'ex sedime ferroviario) ed inoltre dei binari 1 e 3 utilizzati per gli incroci ferroviari.

Sotto il profilo architettonico il fabbricato viaggiatori è un volume a due piani su pianta rettangolare, con struttura portante in muratura di mattoni ed orizzontamenti di legno a doppia orditura e strato di assito ligneo. La copertura è realizzata in capriate di legno, con rivestimento di coppi in cotto. La distribuzione degli spazi è quella tipica, in cui il piano terra è occupato da biglietteria e sala d'attesa e quello superiore da uffici. L'aspetto esterno è assai simile a quello dell'analogo edificio della stazione di Sulmona, ma in tono minore.

Volume prismatico, tetto a padiglione, fascia marcadavanzale di separazione tra i due livelli, medesimo linguaggio

riferibile a quel "cinquecentismo decoroso" (Cozzi, 2004:427) che caratterizza i tanti edifici ferroviari disseminati in quel periodo in tutto il Paese. Quello che cambia sono sostanzialmente le dimensioni, molto più ridotte nel caso della stazione di Introdacqua, e il numero dei piani, due, anziché tre. La tendenza compositiva resta però incardinata all'ecllettismo storicista che aveva individuato nel Rinascimento il periodo storico capace di nobilitare le istanze funzionali di questa inedita tipologia.

Di qui la presenza degli archi a sesto pieno nei tre fornici aperti nei prospetti lunghi, rivolti rispettivamente verso la città e verso i binari, sia nella stazione di Introdacqua che nella parte centrale della stazione di Sulmona, che in sostanza il primo fabbricato sembra riproporre. Allo stesso modo le cornici modanate ad arco ribassato delle finestre del piano primo, poste in asse con gli ingressi del piano terra, valgono quale ulteriore testimonianza stilistica di un linguaggio eccedente nelle motivazioni la utilitas tipologica dell'edificio, anche nella piccola stazione di Introdacqua. Ad accompagnare il fabbricato viaggiatori furono realizzati l'edificio dei bagni pubblici (lato Sulmona), piccolo volume cubico dalle movenze linearmente ecllettiche, ed il magazzino merci (lato Isernia) la cui interessante architettura è caratterizzata dal forte effetto chiaroscurale determinato dai ripidi spioventi della copertura lignea e dai fortissimi aggetti retti da plastiche mensole.

Oggi lo stato del complesso sembra rispecchiare la progressiva *débâcle* funzionale ed architettonica della stazione. La diminuzione del traffico viaggiatori e l'eliminazione del traffico merci fecero sì che nel 1998 la stazione venisse declassata al rango di fermata in superficie passante, rimuovendo il binario di precedenza e abbandonando lo scalo merci (La ferrovia Sulmona-Isernia, 2006:39). Per qualche anno ancora osservarono la fermata di Introdacqua i treni regionali per Castel di Sangro e la corsa festiva per Napoli. Il 13 dicembre 2008 vennero soppresse anche le ultime due coppie di "Napoletane", treni diretti che da decenni collegavano Pescara con il capoluogo campano.

Destinato a morte certa, il tratto Sulmona-Carpinone e la stazione di Introdacqua hanno scoperto una nuova vita grazie al progetto di rilancio dei treni storici Binari Senza Tempo, avviato dalla Fondazione FS Italiane in collaborazione con l'associazione culturale "Le Rotaie", che ne cura l'organizzazione. Nella sua nuova veste di "ferrovia storica" il tronco Sulmona-Castel di Sangro ha visto così transitare di nuovo la gloriosa "Transiberiana d'Italia", convertita a treno turistico. Nel maggio 2014 tre treni storici hanno solcato la linea: il primo il 17 maggio e gli altri due il giorno seguente (Fondazione FS, 2016).

Nonostante ciò la stazione di Introdacqua versa in un deprecabile stato di abbandono. Resa inaccessibile da grate metalliche, le aperture sigillate, mostra un esterno alterato dai vari interventi susseguiti in tempi recenti, che hanno trasformato gli accessi con archi a tutto sesto del piano in anonime aperture con architrave piano.

La verniciatura con materiale a base plastica in tinta verde rende ancor più desolante l'immagine di quello che era un importante presidio della collettività.

Nel 1892, infatti, la stazione, pur se costruita in aperta campagna lungo la via per Bugnara e Scanno, era molto più vicina al centro abitato rispetto a quella di Sulmona ed allo stesso tempo prospiciente il fabbricato di una delle principali attività industriali. Va perciò fatto notare come la stazione di Introdacqua sia tuttora parte integrante di un tessuto resiliente in cui la presenza antropica è assicurata dal continuo flusso di turisti ed acquirenti diretti alla fabbrica e dagli utenti delle autolinee urbane ed extraurbane che ne utilizzano il piazzale come spazio di fermata.

A maggior ragione non è possibile valutare l'architettura della piccolo manufatto senza separarne il suo significato urbanistico, letto anche in chiave storica, in quanto lo stesso può essere considerato il caposaldo meridionale, *stop & go*, di una fascia del territorio urbano che possiede peculiarità pressoché immutate dall'infanzia dell'insediamento o almeno a partire dall'età medievale.

L'organismo urbano di Sulmona nel suo tessuto maggiormente storicizzato si sviluppa infatti lungo un pianoro allungato a fuso marcato a nord dalla cattedrale di San Panfilo e a sud dalla Porta Napoli, ex Porta Nova. Quello che è il territorio del centro antico è fasciato da due piccoli corsi d'acqua: ad est il Vella e ad ovest il Gizio, le cui barriere morfologiche sono state affrontate dalla città in modo differente.

Ad oriente il ponte Capograssi, progettato da Riccardo Morandi nel 1960-62, ha favorito il forte sviluppo della porzione urbana al di là del Vella; è qui che negli ultimi decenni si sono insediati i complessi di edilizia popolare, iniziati alla fine degli anni Trenta con il "villaggio d'Annunzio", l'insieme delle scuole, l'edificio del Tribunale, le nuove chiese, Cristo Re e Santa Maria Ausiliatrice, ed infine il parco fluviale, tentativo "piuttosto velleitario" di ricucitura delle due facce dell'insediamento edilizio<sup>1</sup>.

Mentre queste realizzazioni si susseguivano dando luogo ad una sostanziale gemmazione del nucleo urbano ad est, lo sviluppo in opposto della città seguiva un percorso decisamente differente (Giannantonio,1996:10-11). Rimasta fortunatamente allo stato di idea la realizzazione di un ponte verso occidente, la Sulmona al di là del Gizio presenta tuttora una situazione irrisolta a fronte della presenza di numerose testimonianze storico-architettoniche di grande valore, a partire dalla Porta Romana, ingresso alla città medievale aperto nell'addizione muraria settentrionale rivolta verso la via consolare.

La presenza lungo la riva del fiume del primitivo insediamento dei frati francescani, prima che agli stessi venisse consentita la costruzione di San Francesco della Scarpa nel cuore della città, conferisce da sola alla pertinenza fluviale notevoli motivi di interesse storico, tra cui il carattere "salutare" ipotizzato fin dall'età romana. Le indagini effettuate nei pressi hanno infatti rivelato una sorgente medicamentosa di cui rimane traccia nella fontana "delli candulj" prospiciente la chiesa medievale di Santa Maria di Roncisvalle.

Tale carattere venne confermato dalla presenza del sanatorio attiguo alla chiesa, destinato agli infermi incurabili fino al 1392, quando chiesa ed ospedale vennero annessi all'amministrazione della Casa Santa dell'Annunziata. Altri manufatti



di interesse storico si incontrano scendendo per la via che conduce alla frazione dell'Arabona; la cartiera appartenuta alla medesima Casa Santa, costruita nel Cinquecento ma in seguito ristrutturata e, poco più avanti, un'altra fonte monumentale, di minor pregio rispetto a quella "delli candulj". Più ad ovest, nell'area anticamente detta Montagnano, si trova poi la chiesa di Santa Maria Arabona, divenuta elemento eponimo della località. Originariamente intitolato a Santa Maria di Pietrafitta, l'edificio sacro ospitò dal 1250 i Cistercensi dell'Arabona di Manoppello ivi trasferitisi dall'originario insediamento sulmonese di Santa Maria dei Corboni alle Marane (1232).

Dai Cistercensi chiesa ed area assunsero la denominazione attuale. Tutto ciò può valere quale elemento di stimolo per la definizione progettuale del sito, ancor più considerando come dalla chiesa di Santa Maria di Roncisvalle parta il collegamento viario con il tratturo e quindi con il più autentico ed affascinante percorso della memoria collettiva.

Emerge così il grande valore del percorso della ferrovia, che ha inizialmente costituito per la città l'ingresso nel mondo moderno, scavalcando la corona di montagne che unisce e separa i Sulmonesi ed i Peligni al mondo circostante.

Nella zona ad occidente del centro antico il rapporto con la ferrovia resta però un problema irrisolto, nonostante il tracciato, legandosi al fiume Gizio, indichi un direzione progettuale a nord verso la stazione principale e a sud verso quella secondaria.

Due proposte avanzate nel decennio precedente hanno cercato d'interpretare tale indicazione nell'ottica dei trasporti pubblici. Nel 2005 uno studio della Facoltà di Architettura dell'Università "d'Annunzio" propose la riqualificazione della zona fluviale del Gizio e della cartiera attraverso il recupero del grande immobile allora destinato a canile municipale e la costruzione di una nuova infrastruttura di trasporto, in sinergia con il progetto dell'Amministrazione Civica per una metropolitana leggera Sulmona-Pescara che emancipasse la Valle Peligna dall'esclusivo rapporto con l'interno montano.

Niente di tutto ciò ha avuto esito concreto in questi ultimi anni, quando l'economia di Sulmona si è pericolosamente involuta in una crisi congiunturale se non strutturale contro la quale si rivela di estrema utilità una riflessione sul recupero della stazione di Introdacqua che nasca da una riconsiderazione del significato della ferrovia in rapporto allo sviluppo della città.

L'intero territorio occidentale dell'organismo urbano, avendo conservato il proprio carattere rurale ed ambientale, può entrare a far parte di un sistema integrato di spazi e di luoghi storici e/o moderni, antropizzati e/o naturali, le cui potenzialità sono ancora da esprimere a differenza di quanto accaduto nella zona al di là del Vella, il cui sviluppo in termini puramente quantitativi mostra gli evidenti segni dissolutivi di una crisi urbanistica e semantica.

In questo senso il recupero del fabbricato viaggiatori e dell'intero sito della stazione di Introdacqua può essere funzionale ad un processo di rinnovo urbano che interpreti un ambito territoriale attraverso la definizione dei flussi e delle funzioni che provengono da ovest dai Comuni di Introdacqua, Bugnara, Anversa, Cocullo, Villalago e Scanno e

dalle frazioni Arabona, Aquasanta e Zappannotte, da sud dalle frazioni Cavate, Vallelarga e dal Comune di Pettorano, da nord dagli insediamenti di Ponte della Pietra, via Valle e via Kaden e dal quartiere del Crocifisso.

Tutto ciò attende l'esito di una nuova lettura di significanti il cui ruolo storico è mutato a seguito della liquefazione di contenuti e criteri ritenuti sinora genetici e dei quali invece la globalizzazione e la digitalizzazione hanno causato la crisi. Parola che, lo ricordiamo (scusandocene), deriva da un verbo greco che vuol dire «separare» ma anche «decidere» e, più estesamente, «cambiare nel bene o nel male nel corso di una malattia» (Pianigiani, 1907).

#### **Note**

1. Sullo sviluppo di Sulmona al di là del fiume Vella cfr. Giannantonio 2011: 41-182

\* L'Autore ringrazia Emilia Corradi, la famiglia Giuliani-Pronio, la Signora Lucilla Pelino e il Signor Giovanni Davini.