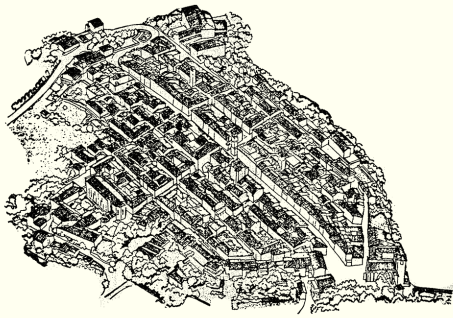


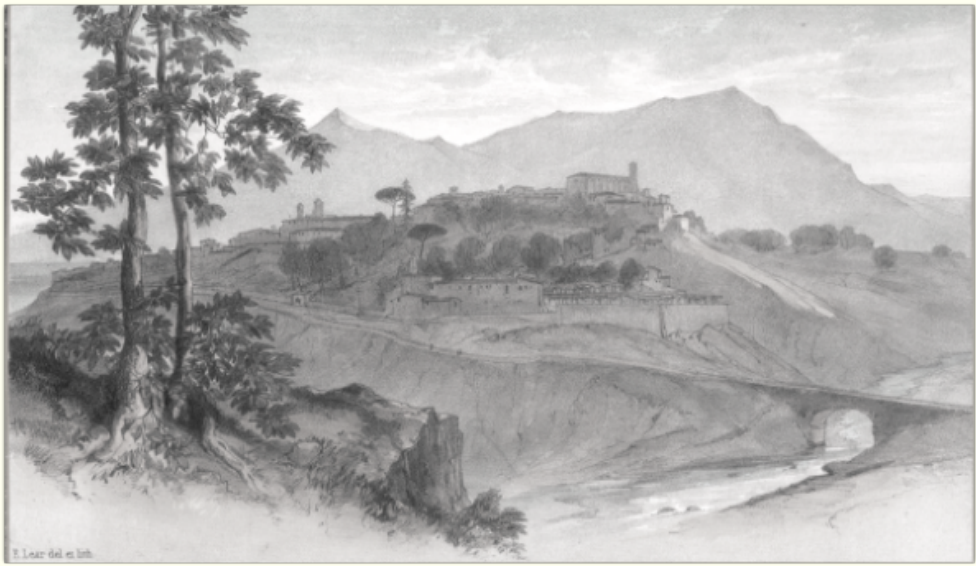


Amatrice cambia volto: le botteghe degli anni ‘50

Una mostra per i 20 anni di Laga Insieme

AMATRICE: LA VIABILITA’

Per poter esaminare questo aspetto occorre analizzare il periodo tra il tramonto del Regno delle due Sicilie e la costituzione del Regno d’Italia. Amatrice è stata, infatti, una città di confine, prima tra due Stati diversi e poi tra due diverse Regioni; solo considerando ciò possiamo inquadrare la storia recente di questo centro. Appena dopo la nascita del Regno d’Italia, il corso di Amatrice era attraversato dal collegamento viario da Ascoli a L’Aquila, e da Roma verso Ascoli Piceno: la *Romanella*. La città, all’estremo nord del Regno delle due Sicilie, era parte della sua 14a provincia, quella del Secondo Abruzzo Ulteriore, con capoluogo L’Aquila. La cittadina, rilevante per la sua posizione, dipendeva dal Distretto Circondariale di Città Ducale ed era Capoluogo di Circondario Mandamentale nei confronti di Accumoli. Il territorio ecclesiastico, invece, era diviso tra le Diocesi di Ascoli e di Rieti. Tra coloro che hanno descritto questo territorio nel periodo considerato vi fu il viaggiatore inglese del Grand Tour **Edward Lear**, che ha visitato Amatrice nell’ottobre del 1844 e ha scritto “*Illustrated Excursions in Italy*” (Escursioni illustrate in Italia) nel 1846. Il testo di Lear tratta anche dell’Abruzzo preunitario, Amatrice compresa. L’artista visitò queste zone tra il 1843 e il 1844, in tre riprese, e i suoi resoconti sono ricchi di spirito di osservazione. Ad Amatrice egli arrivò passando presso la frazione di Nommisci, e soggiornò nel palazzo del giudice Ameliorati -probabilmente palazzo Orsini- il 5 e il 6 Ottobre 1844. In questi due giorni raccolse sufficiente materiale per descrivere accuratamente quanto visitato e realizzò bellissimi disegni. Le sue impressioni forniscono un’immagine totale dell’intero circondario; il passaggio più significativo descrive l’arrivo in città, che attraversava un periodo di decadenza, dopo i terremoti che l’avevano colpita nei due secoli precedenti e il progressivo spopolamento.



Poco dopo l’unità d’Italia in questa zona di confine si tenta di potenziare la viabilità: la prima opera intrapresa, e portata a termine dopo diversi anni, fu la strada **Picente**, che collegava L’Aquila con Ascoli Piceno. Nello stesso periodo nacquero le prime ferrovie: nell’autunno del 1873 i binari provenienti da Pescara raggiunsero anche Sulmona, nel 1875, L’Aquila, e infine Terni, nel 1883. Comunque, prima che il comune di Amatrice potesse disporre di un sistema viario davvero capillare, dovettero passare ancora diversi anni: gli ultimi interventi, nella maggior parte dei casi su strade ancora “bianche”, saranno eseguiti negli anni ‘50.

La viabilità, soprattutto carrabile, era, infatti carente nel territorio montano tra Rieti e L’Aquila, e si è profondamente evoluta, assieme ai mezzi di trasporto, tra l’800 ed il ‘900. I fiumi Velino, Tronto e Aterno sono stati da sempre indicatori naturali dei confini e dei percorsi delle vie di comunicazione, e i centri abitati erano collegati da una fitta rete viaria principale e secondaria ricalcante l’assetto romano. Le strade principali partivano da ogni centro abitato di una qualche importanza: **Accumoli, Amatrice, Cittareale, Montereale**, per raggiungere città più grandi, e di lì il centro Italia tutto. L’intera rete stradale della zona, alla metà dell’800, era soltanto cavalcabile, e, data l’assenza di ponti, era spesso fruibile solo stagionalmente. Essa permetteva commerci e scambi di varie materie prime: olio, cereali, bestiame, panni e filati di ogni genere. L’asse viario più importante era la consolare Salaria, anche se questa, dal periodo romano in poi, oltre ad aver subito varie deviazioni, è caduta nell’abbandono, riducendosi ad un tracciato soltanto cavalcabile. Lo conferma anche il trattato di Andrea Di Nicola, “*La Grascia di Amatrice del 1452*”. Il territorio, in quest’epoca, era alle dipendenze dirette dei Borbone di Napoli.



Con l’avvento del Regno d’Italia, un’efficiente rete viaria era imprescindibile in tutta la Penisola; in tale contesto si inseriscono gli interventi in questa zona. Il tracciato viario da Ascoli verso L’Aquila ricalcava la vecchia Salaria, ma s’interrompeva nei pressi di Arquata e poi nei pressi di Montereale. Per collegare le due città nacque, così, la strada Picente: un rifacimento di un tratto di Salaria, che dallo spartiacque tra il Velino e il Tronto, in prossimità della frazione Torrita di Amatrice, proseguiva verso Ascoli e verso L’Aquila. Il progetto della nuova strada proveniva da committenti illustri, e venne realizzato dagli organi Ministeriali del nuovo Regno d’Italia. La Picente venne realizzata negli anni 1875-85, seguendo un itinerario logistico volto ad attraversare comuni come Pizzoli, Barete, Montereale, Amatrice, Accumoli, Arquata e Acquasanta. Fu un periodo di innovazioni, poiché ci si rifaceva all’esperienza ferroviaria da poco sorta, che seguiva criteri esatti, ed era scaturita da una strabiliante invenzione: la locomotiva a vapore. Ciò spiega come la Picente si dimostri ancora efficiente in relazione al moderno flusso del traffico, anche se all’epoca non s’ipotizzava il transito di autoveicoli: la prima autovettura al mondo risale al 1889. Con la nuova strada le carovane di mercanti, lunghe file di muli carichi di mercanzie, hanno lasciato il passo a carri e diligence. La Picente transitava all’interno dei centri abitati, rappresentando una dorsale viaria capace, in futuro, anche di collegare, con modeste strade secondarie, le frazioni dei singoli comuni attraversati.

Conseguenzialmente all’arrivo della strada, aprirono nuovi negozi e iniziò a circolare nuova ricchezza. Le eccellenze prodotte nei due capoluoghi divennero di uso comune in tutti i paesi che sorgevano lungo la Picente, quasi quanto lo erano ad Ascoli ed all’Aquila, sedi delle aziende produttrici. Due esempi famosi sono l’*Anisetta Meletti* (distilleria Meletti di Ascoli Piceno, dal 1870) ed il *Torrone Nurzia* (Casa dolciaria Nurzia dell’Aquila, dal 1835). Questi due eccellenti prodotti erano presenti in tutti i negozi, e ancora oggi godono di grande popolarità.

Ovviamente, un’arteria stradale all’interno di centri storici portò delle trasformazioni anche urbanistiche: furono sventrate vecchie mura, rialzate le quote stradali e vennero anche abbattuti degli edifici.

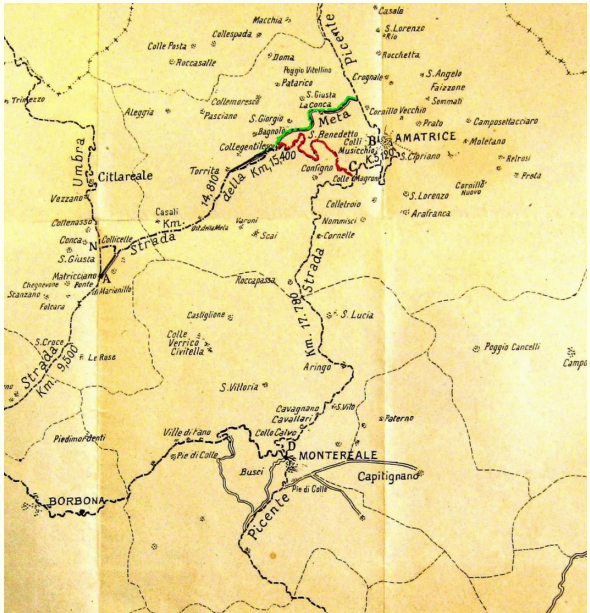
Per necessità di rifornimento nacquero all’interno dei centri abitati i primi distributori di benzina, che intaccarono quel fascino medioevale fino ad allora proprio dei centri storici. La percezione del fenomeno non fu istantanea, bensì recepita più tardi, come costo del progresso. I cambiamenti nei consumi iniziarono proprio in questo periodo, e nel giro di poco più di cinquant’anni il mondo si era completamente trasformato.

A questo punto, Amatrice era ben collegata sia verso Ascoli che verso L’Aquila; la Salaria verso Roma, invece, era un percorso ancora disagiata.

L’unico modo per andare da Roma ad Ascoli era percorrere la Salaria fino a Posta, poi arrivare a Montereale e da lì, con la Picente, passare per il centro storico di Amatrice e raggiungere, finalmente, il Piceno. Una viabilità diretta con Roma arrivò dopo qualche decennio.



Collezione privata Renzo Fedri, Rieti.
La stazione Ferroviaria di Androcco negli anni ‘20.



La “**Strada Provinciale della Meta**” del 1896, un progetto di Francesco Grifoni (benefattore dell’omonimo ospedale di Amatrice) e di altri notabili, cercava già delle soluzioni.

Tra le proposte: una strada che sarebbe transitata per S.Giusta -paese di origine del Grifoni- partendo da Torrita e riallacciandosi alla Picente nei pressi dell’attuale ponte del lago Scandarello. Tuttavia, i costi risultarono maggiori rispetto all’altra possibilità, voluta fortemente dagli Amatriciani. Questa partiva da Torrita e, tramite la strada “Romanella”, si collegava alla Picente nei pressi della frazione di San Benedetto, transitando poi per il centro di Amatrice. Nonostante le forti pendenze, si optò per tale soluzione: il corso di Amatrice, è stato, fino al secondo decennio del ‘900, un segmento urbano della strada Picente -e della Salaria- e perciò anello di congiunzione tra Lazio, Abruzzo e Marche.

Negli anni Venti, durante la costruzione dell’invaso artificiale dello Scandarello, fu realizzata una sorta di ferrovia per trasportare gli inerti dal letto del fiume Tronto, dall’attuale bivio Scandarello fino alla parte superiore della diga.

Essa era un troncone del progetto della strada provinciale: fu sufficiente prolungare il tracciato fino a Torrita per raggiungere la Salaria senza percorrere la Picente. Per chi era costretto a percorrere la Salaria fu un’ottima soluzione, ma non lo fu di certo per Amatrice, non attraversata dalla variante. È comprensibile, perciò, che alcuni politici e commercianti amatriciani negli anni ‘60 non favorirono quel percorso alternativo. La Salaria si assestò di nuovo, quindi, nei pressi dell’originario storico tracciato, e negli anni Ottanta fu trasformata nell’attuale superstrada, seguendo sempre il percorso del fiume Tronto: il più esperto e naturale tracciato di viabilità! Al 1902 risalgono le prime ipotesi di una ferrovia tra Ascoli Piceno e Roma, ma, nonostante il tema sia stato affrontato più volte, il progetto non è mai stato realizzato.



Inaugurazione della diga sullo Scandarello. Ancora non era stata realizzata la carruggiabile Salaria, troncone del progetto della strada provinciale della Meta.



I testi sono tratti da scritti dell’Arch. Giulio Aniballi e adattati da Martina Capone, Silvia Guerrini e Giorgia Monti.

