

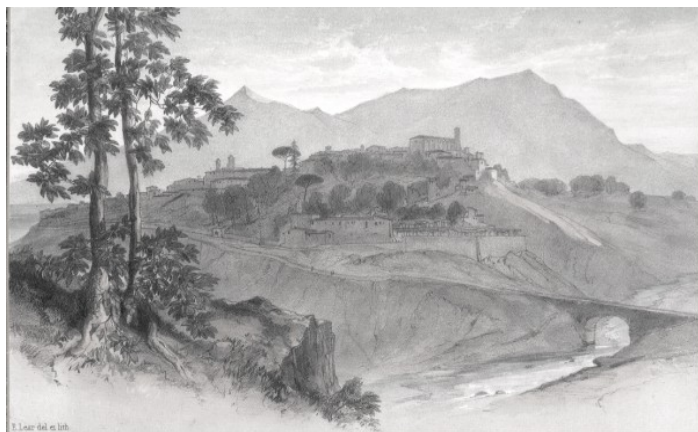
AMATRICE: IL COMMERCIO E LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE LUNGO IL CORSO

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 tale peculiarità 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 14^a provincia; rilevante, dunque, se non altro per la sua posizione. Essa 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 in ogni suo aspetto 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 è un lungo *reportage* che descrive l'Abruzzo preunitario, Amatrice compresa. L'artista visitò queste zone tra il 1843 e l'ottobre del 1844, in tre riprese, redigendo resoconti ricchi di spirito di osservazione. Ad Amatrice, egli soggiornò presso il palazzo del giudice Ameliorati -probabilmente a 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: "*Dopo aver superato Nemici (provenendo da Mopolino, vicino Montereale) e avere attraversato il Tronto alle sorgenti, le deserte mura*

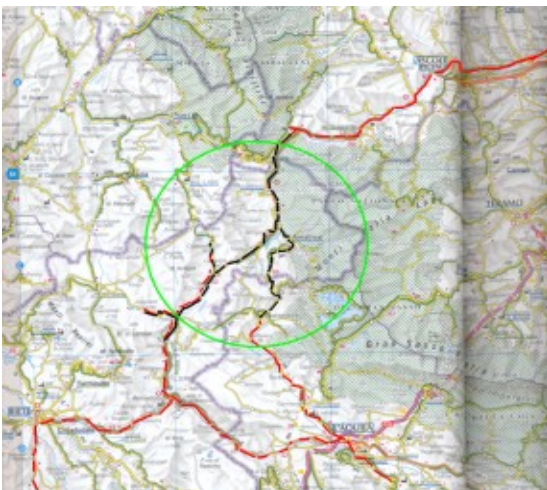
di Amatrice, una volta illustre città, hanno incominciato ad interessarmi mano a mano che mi avvicinavo: è un luogo negletto e in rovina, devastato da terremoti e da lotte intestine. Strade sconnesse mi hanno condotto al palazzo di don L. Ameliorati. Nel 1638 e nel 1703 Amatrice fu devastata dal terremoto; nel secondo terremoto la maggior parte della cittadina fu distrutta e gran parte della popolazione perì [...] questa calamità è a tutt'oggi testimoniata abbastanza da mura e chiese in rovina e dal misero aspetto del luogo [...] la maggior parte degli uomini vanno a Roma come

camerieri o come stallieri, mentre quelli delle frazioni migrano annualmente con le loro greggi nella Campagna Romana.

Quarantacinque casali dipendono da questa città decaduta, le cui cinque porte, e le cui mura un tempo potentemente fortificate, testimoniano ancora la sua passata grandezza. [...] L'abside di San Francesco è gotico, il resto è moderno; Sant'Agostino risale al 1428: ambedue hanno portali gotici, ricostruiti dopo il terremoto. Alcuni alti campanili sono pittoreschi e ricordano quelli della Lombardia, specialmente quello nella piazza del mercato [...].”

C'è un'imprecisione, dovuta ad una svista del traduttore: sotto Nommisci scorre il fiume Castellano -detto anche Trontino-, e non il Tronto. L'errore si spiega consultando il manoscritto originale, in cui Lear *“the infant Tronto”*: “piccolo Tronto”.

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 nacquerò le prime ferrovie: nell'autunno del 1873 i binari provenienti da Pescara raggiunsero anche Sulmona e, nel 1875, L'Aquila. Per il collegamento con Terni si dovette attendere il 1883. Comunque, prima che il comune di Amatrice potesse disporre di un sistema viario davvero



In rosso sono evidenziate le direttrici più importanti, mentre il tratto nero illustra l'assenza di viabilità carrabile tra Ascoli ed Aquila, nonché verso Rieti e Roma (“buio carrabile”). I collegamenti avvenivano tramite mulattiere che utilizzavano alcuni tratti ancora percorribili della vecchia consolare

capillare, dovettero passare ancora diversi anni: gli ultimi interventi, riguardanti nella maggior parte dei casi 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 viabilità, assieme ai mezzi di trasporto tra l'800 ed il '900, fino alla definizione di un nuovo assetto viario, alla fine degli anni '50. I fiumi Velino, Tronto e Aterno, 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 principali vie di comunicazione 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,

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 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, fondata nel 1870) ed il *Torrone Nurzia* (Casa dolciaria Nurzia dell'Aquila, fondata nel 1835). Questi due eccellenti prodotti erano presenti in tutti i negozi, e ancora oggi godono di grande popolarità.

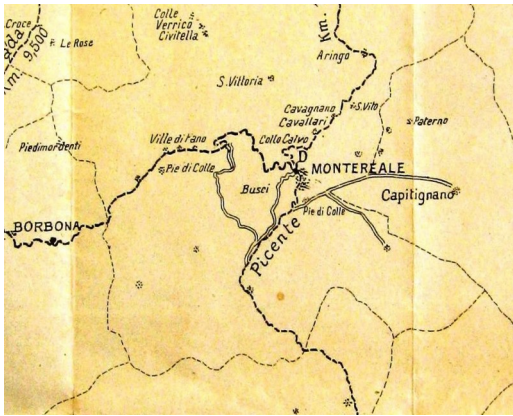
Ovviamente, un'arteria stradale all'interno di centri storici portò delle trasformazioni sotto ogni punto di vista. Per quanto riguarda l'aspetto urbanistico, furono sventrate vecchie mura, rialzate le quote stradali e vennero anche abbattuti degli edifici.



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, costituita da 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, dunque, dopo qualche decennio.



Collezione privata Renzo Fedri, Rieti. La stazione di Antrodoco di Tra

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

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- nonché 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.



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

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.

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