

MARINA FUSCHI

IL RAPPORTO FRA CITTÀ E CAMPAGNA LUNGO  
LA VIA DEGLI ABRUZZI: I CASI DI L'AQUILA E DI  
SULMONA E DEL LORO HINTERLAND

*Il rapporto città-campagna: una lettura geografica.* – Il rapporto città-campagna si configura come una relazione territoriale privilegiata che permette di delineare il carattere evolutivo dei rapporti fra uomo e ambiente, inteso, quest'ultimo, come spazio e risorsa e, al tempo stesso, di verificarne la variabilità interpretativa laddove alla necessità della rendita fondiaria *tout court* si è affiancato e, in molti casi sostituito, un diverso modello societario espressione di un accresciuto livello di benessere economico e individuale, teso alla ricerca di una migliore qualità della vita.

In una lettura diacronica, il rapporto città-campagna riflette, spazialmente, il luogo delle più profonde e incisive trasformazioni che hanno caratterizzato la società industriale e postindustriale finendo per stigmatizzare, alla scala locale, pesanti forme di squilibrio territoriale prima, e di diffusione urbano-insediativa poi, in quello che la letteratura definirà come processo di metropolizzazione e che teorizzerà con il ciclo di vita della città.

Il rapporto città-campagna trova nella rivoluzione industriale il suo momento di ridefinizione concettuale e territoriale. Prima della rivoluzione la campagna viveva in equilibrio con la città, un equilibrio costruito sulla base di una reciproca dipendenza e complementarità, espressione di un perfetto bilanciamento tra produzione e consumo: il legno delle foreste e le colture agrarie rappresentavano la base del sostentamento urbano, mentre la campagna beneficava dell'organizzazione economico-politica impressa dalla città non solo in termini di controllo del territorio ma anche di efficienza e funzionalità (si pensi al ruolo delle vie di comunicazione). Ma la campagna rappresentava, comunque, un mondo ben strutturato, sia politicamente che culturalmente, e netta era la distinzione tra genere di vita urbano e genere di vita rurale.

Con la rivoluzione industriale la campagna assume una accezione negativa, “la non città” per dirla con Charrier (1991), prefigurandosi come modello perdente, tributario di menti e di risorse a vantaggio della città considerata come sintesi territoriale del progresso, nella sua crescita agglomerativa monocentrica, espressione diretta dell’economia urbano-industriale. La campagna “svuotata” alimenterà a breve, medio e lungo raggio i processi di urbanizzazione, finendo per assumere un ruolo dicotomico e subordinato alla città, sia in termini funzionali che formali.

Con il periodo post-industriale e la crisi del modello fordista, mentre si “contabilizza”<sup>1</sup> la diffusione del processo di urbanizzazione negli hinterland dei poli urbani (divenendo così la campagna il luogo privilegiato del decentramento industriale e residenziale), la campagna, privata del suo naturale ruolo agricolo, rivendica una diversa attenzione come sede di risorse rurali, culturali e paesaggistiche ma, soprattutto, come spazio da salvaguardare in termini ambientali (impronta ecologica, *carrying capacity*) e da valutare in un’ottica integrata nell’ambito dei più ampi processi di pianificazione territoriale.

La sfida che oggi si pone è di non considerare città e campagna come due mondi distinti, di non valutarli in termini contrappositivi – per evitare di riproporre degli assetti centro-periferia che vedrebbero ancora dominante la città, ancorché ridimensionata demograficamente – ma di considerarli nell’ambito di un rapporto di reciproca necessità. Da una parte, la campagna è figlia della città in movimento e della sua dinamicità e si costruisce con essa (Donadieu, 2006, p. 69); della città è tributaria laddove la prossimità “fisica” urbana può fungere da volano come area a forte concentrazione della domanda o nell’ancor più determinante profilo funzionale, inteso come spessore socio-economico capace di garantire valorizzazione del capitale umano, assetti infrastrutturali e operatività alle imprese. Dall’altra, la città si “ri-forma” dentro la campagna attraverso una nuova e diversa domanda urbana (da quella insediativa, a quella alimentare e dei nuovi bisogni postmoderni); dalla campagna attinge per la sua riproducibilità in chiave eco-sostenibile; della campagna ha bisogno per la sua sopravvivenza materiale, per la ricostruzione di una qualità della vita, per il suo benessere.

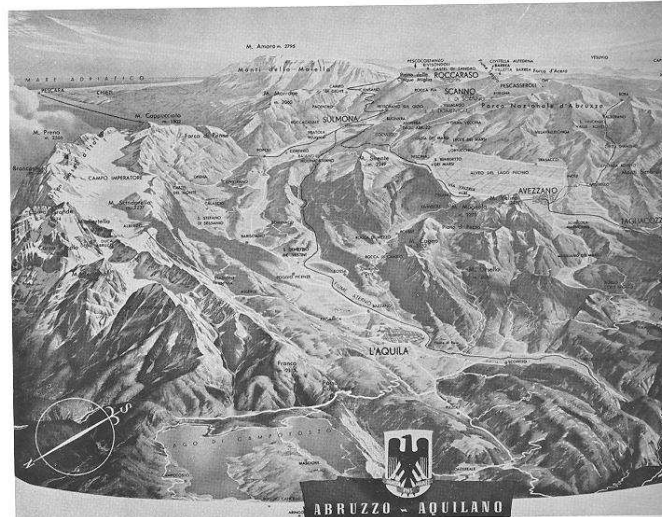
---

<sup>1</sup> Si pensi ai numerosi tentativi di regionalizzazione su base funzionale a scala metropolitana attraverso la definizione e delimitazione di SMSA, FUR, SMLA, MELA, province metropolitane e altro ancora (per un approfondimento si veda Fuschi, 2000).

*I casi di L'Aquila e Sulmona: le ragioni del territorio e della storia.* – Se da una parte il rapporto città-campagna ha trovato nel processo di urbanizzazione la chiave di volta della nuova organizzazione sociale ed economica del territorio, dall'altra proprio il territorio rivendica precise ragioni geografiche, riconsegnando peculiari sostrati storici.

In Abruzzo, per esempio, più che in ogni altra regione il binomio “monte-piano” ha funzionato come coerente sistema di integrazione economica e sociale. L'Aquila e Sulmona sono due città di conca intermontana, condizionate nel loro sviluppo dalla configurazione orografico-altitudinale e quindi climatica del territorio<sup>2</sup> (fig. 1). Ciò ha favorito la pastorizia quale prima forma di utilizzazione del suolo oltre che di organizzazione insediativa, giacché proprio all'allevamento transumante si legano i primi insediamenti pastorali temporanei ubicati lungo i tratturi, divenuti poi, nei successivi processi di aggregazione, nuclei originari di molti centri abitati. Tra di essi, ebbero maggiore sviluppo quelli legati ad una maggiore disponibilità idrica (indispensabile per trattare la lana), posti ai lati del tratturo, il che consentiva anche uno sfruttamento agricolo dei suoli.

Fig. 1 – *L'Aquila e Sulmona: due città di conca intermontana*



Fonte: Barbato e Del Bufalo, 1978, p. 100

<sup>2</sup> Con una buona esposizione al sole e riparo dai venti.

L'Aquila e Sulmona hanno seguito questa logica: ubicate in posizione marginale rispetto alle relative conche, trovarono nella coltivazione agricolo-pastorale del suolo e nello sfruttamento dei boschi montani<sup>3</sup> un valido supporto al loro sviluppo, sebbene, soprattutto nel caso di L'Aquila, l'assetto geomorfologico del territorio, se da una parte condizionò – limitandolo – lo sviluppo topografico del sito, dall'altra ne esaltò il ruolo difensivo, in ragione di una posizione considerata vantaggiosa che giustificherà la fondazione della città come presidio di potere militare nel 1254<sup>4</sup>.

Attraversata da una ricca rete di percorsi montani, difficili da rendere carrozzabili e sottoposti a un forte controllo territoriale nei passi e nei punti critici da parte dei poteri locali, saldamente inserita nei circuiti internazionali con le sue produzioni, questa provincia appare [...] ancora grande e molto popolata [...], antica nella sua orografia e nei vantaggi legati all'asprezza dei suoi rilievi. La sua prima città, L'Aquila “fra altissimi monti posta, e dalle rovine de' luoghi con vicini tanto cresciuta, che di uomini, di armi e di ricchezze era la prima riputata dopo Napoli” (Giannetti, 1985, p. 257).

La stessa Sulmona, le cui origini incerte sono comunque antecedenti rispetto a quelle di L'Aquila, troverà nell'ottima posizione strategica di accesso e controllo dell'ampia e fertile Conca Peligna il motivo di affermazione del suo ruolo mercantile, che la proietterà al centro di interessi comunitari espressione non solo del territorio circostante, ma dell'intero Abruzzo.

È comunque indubbio che, in epoca preromana, sul piccolo terrazzo della vasta conca Peligna a 400 m di altitudine, delimitato dalle profonde erosioni di due corsi d'acqua – il Gizio e il Vella che si uniscono un km più a nord –, e in stretto rapporto col tratturo lungo il quale in ogni tempo con le greggi transumanti fluirono correnti culturali e commerciali, esistesse un insediamento italico che Livio menziona per la prima volta narrando gli avvenimenti della seconda annibalica (Mattiocco, 1982, p. 268).

<sup>3</sup> Per le molteplici necessità cui il legno doveva assolvere.

<sup>4</sup> Il Diploma di fondazione della città di L'Aquila venne emanato sotto il regno di Corrado IV di Svevia, precedentemente attribuito a Federico II.

In particolare, l'ascesa economica e demografica di Sulmona e L'Aquila si lega al periodo normanno-svevo, con la ripresa della transumanza e l'infittirsi dei collegamenti viari a lunga distanza, principalmente lungo quella che può annoverarsi, senz'altro, tra i grandi itinerari commerciali, diplomatici, culturali e militari dell'Italia trecentesca, la Via degli Abruzzi (Gasparinetti, 1967, p. 5). Via che più di ogni altra ha esaltato il ruolo di corridoio e di transito della catena appenninica, mettendo in comunicazione Firenze con Napoli attraverso Perugia, L'Aquila, Sulmona, Isernia e Capua e contribuendo, incisivamente, a disgiungere l'immagine della montagna dallo stereotipo dell'immobilismo e della staticità<sup>5</sup>.

Non meno importante il ruolo della posizione di confine delle due città, poste in un territorio prossimo ai domini della Chiesa, che giustificherà l'attribuzione del Giustizierato d'Abruzzo a Sulmona e lo stesso sinecismo aquilano.

La posizione strategica di Sulmona lungo la Via degli Abruzzi, nel punto in cui questa incontrava trasversalmente le antiche direttrici di epoca romana (Valeria e Valeria-Claudia), aprendo i traffici verso l'Adriatico orientale, ne esalterà il ruolo commerciale sancito dal primato regionale nel traffico della lana, dello zafferano e della seta e dalla attribuzione, nel 1234, dello *status* di fiera che la vide inserita tra i sette maggiori mercati periodici del Regno. Non meno florida la sua attività protoindustriale, dalla lavorazione della lana alla produzione dei tessuti, dall'industria della carta alle officine orafe, mentre nuovi mulini, fornaci, gualchiere arricchivano il paesaggio urbano, proiettando la città al vertice dell'area regionale come capitale economica, amministrativa e culturale.

Anche L'Aquila nasce in posizione strategica dal punto di vista delle comunicazioni viarie (oltre che da quello politico, come detto):

---

<sup>5</sup> A tal proposito, i più recenti orientamenti storiografici portano a rivalutare l'immagine della montagna come depositaria di antichi equilibri poggianti su un rapporto ecologicamente intenso e integrato tra l'uomo e il suo *habitat*, che giustificherà, fino alla prima metà dell'Ottocento, un accrescimento della popolazione più rapido di quello registrato in ambito collinare e costiero, sebbene a questa dinamica si sottragga, nella quasi totalità, il Mezzogiorno montano, prefigurando una tendenza demografica di tipo montano-meridionale (Sori, 2004, p. 28).

all'incrocio tra la via degli Abruzzi, che proseguiva verso nord in direzione dell'Umbria, della Toscana e delle Marche, e la via Cecilia, un ramo meridionale della Salaria, che collegava Roma con l'Adriatico attraverso i valichi del Gran Sasso (Costantini, 2000, p. 51).

Città nuova, incorporata nel Regno di Napoli, giocherà la sua fortuna sulla eccezionale crescita delle locali produzioni legate all'ambiente naturale (lana e zafferano, di cui conquisterà, a scapito di Sulmona, il primato regionale), che le garantiranno un ruolo economico a livello peninsulare e una prosperità mercantile di portata anche europea; non di meno, secondo Clementi e Piroddi (1986), la sua posizione rischiosa ma sempre redditizia di città di confine, cerniera strategica e commerciale tra il Sud e il Nord, le guadagnerà l'indipendenza dal potere centrale per oltre due secoli prefigurandola come una quasi città-stato.

Per tutto questo, L'Aquila arricchirà e specializzerà la sua economia in una crescente integrazione di mestieri: dalla diversificazione del commercio (alla lana e allo zafferano si aggiungeranno, pelli, seta e metalli) all'attività manifatturiera (che vedrà nella produzione dei panni di lana e nella tessitura i suoi maggiori punti di forza), mentre una discreta attività finanziaria consoliderà il suo ruolo urbano.

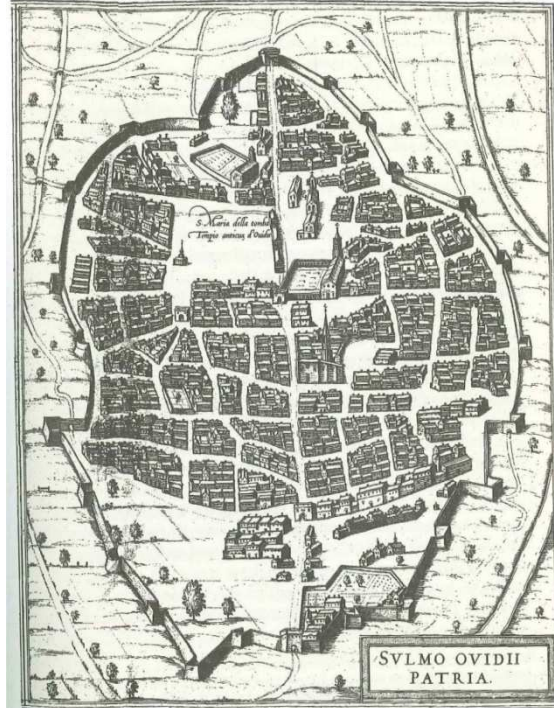
*L'Aquila e Sulmona e i rispettivi hinterland.* – Come tutte le città medioevali, L'Aquila e Sulmona stabilirono un stretto rapporto di integrazione con la propria campagna, giacché da questa traevano sostentamento

finché la popolazione non oltrepassò un certo limite demografico, la città [L'Aquila] trasse dal contado grano a sufficienza e numerosi altri generi di prima necessità. La fertile conca aquilana bastava al fabbisogno di legumi, ortaggi, frutta, vino e prodotti dell'allevamento ovino, bovino, e suino così come non mancava la legna per il riscaldamento data la rigidità del clima (Gasparinetti, 1967, pp. 28-29).

Non di meno, Sulmona troverà nella Conca Peligna, favorita dalla ampia configurazione e dalla ricchezza idrica, una fonte di sicuro approvvigionamento sostenuto dalla pratica di una agricoltura estensiva, particolarmente produttiva (fig. 2).

Le fertili terre circostanti si estendevano [...] per tutto il fondo della vasta conca sulmonese ed anche sulle terrazze e sulle pendici più basse aperte al sole e ben irrigate per le ricche risorse idriche dei monti e del sottosuolo. Abbondano i cereali, i legumi, gli ortaggi, la frutta di ogni genere. Vi è largamente coltivata la vite ed anche il mandorlo, la cui coltura trae vantaggio dai forti calori estivi (Gasparinetti, 1967, p. 31-32).

Fig. 2 – *Sulmona e il suo contado*



Fonte: Mattiocco, 1994, p. 41

Le città rappresenteranno il mercato, l'emporio commerciale, il luogo dell'attività artigianale ed anche il rifugio dei proprietari terrieri e delle genti del vicino contado in un rapporto che seguirà le vicende di crisi e di espansione del mondo antico.

Nel caso di Sulmona, alla recessione demografica del primo Medioevo seguì un processo di inurbamento favorito dalla crescita economica, espressione – inizialmente – di un modello di riorganizzazione agro-

pastorale poggianti su tecniche di conduzione agricola più razionali e su un più coerente sistema di occupazione degli spazi che vedrà le attività pastorali investire quote montane più elevate<sup>6</sup>, favorendo la nascita di nuovi insediamenti e il rilancio di quelli antichi. In un rinnovato rapporto città-campagna, i prodotti agricoli e pastorali soddisferanno le esigenze di un mercato cittadino sempre più ampio demograficamente, giacché

A partire dalla prima metà del XIII sec., seguirono migrazioni più massicce anche da città e regioni vicine, in particolare dall'Umbria e dalle Marche [...], tanto che nel catasto del 1376 non meno del 43% della popolazione attiva denunciava palesemente l'origine forestiera (Mattiocco, 1982, p. 270).

Al principio dell'autosostentamento città-contado si affiancava, fino a sostituirlo quasi del tutto, quello economico-mercantile e manifatturiero, che, come detto, assegnerà a Sulmona un primato commerciale a scala regionale, mentre l'hinterland parteciperà con uno sfruttamento integrale delle risorse agricole e pastorali del territorio accompagnato dalla ripresa del popolamento degli insediamenti montani sotto la spinta dell'industria armentizia. Sulmona, dunque, mantenne sempre con il suo intorno un rapporto equilibrato testimoniato dal buon andamento demografico dei comuni limitrofi (nel 1625, mentre Sulmona registrava 4.700 anime, Pacentro ne contava 2.400, Pettorano 2.428, Introdacqua 1.561 e Scanno 2.900) (Mattiocco, 1982) che pure trovarono nelle vicende telluriche del 1456 e del 1706 un'ulteriore spinta alla dispersione insediativa giustificata, altresì, da una spiccata tendenza alla ruralizzazione.

Per quanto riguarda L'Aquila, il rapporto città-campagna assume una valenza costitutiva giacché la città nasce dal suo hinterland (fig. 3): i numerosi castelli, le ville e i casali liberati dalla oppressione feudale fondano la città mantenendo con essa una corrispondenza biunivoca che assumerà uno spessore urbanistico e socio-economico. Ogni castello riproporrà all'interno delle mura il proprio "locale" con la piazza, la chiesa, la fontana, prefigurando una città-territorio strettamente su una divisione del lavoro che reitererà la progressiva specializzazione dell'economia urbana:

---

<sup>6</sup> Proprio per l'agricoltura che recupererà spazi pedemontani anche grazie ai vasti disboscamenti.



Fig. 3 – *L’Aquila: città-territorio*<sup>7</sup>



Fonte: Barbato e Del Bufalo, 1978, p. 84

i castelli partecipavano alle attività delle corporazioni producendo semilavorati (in genere panni) che venivano poi raffinati nella città generando così capitali che venivano successivamente reinvestiti nel contado, specie nell'allevamento (Pascetta, 2007, pp. 315-316).

Tuttavia, la maturità urbana di L'Aquila si alimenterà oltre che di una florida attività mercantile e industriale – che le assegnerà un ruolo primaziale a livello regionale – anche di una discreta attività finanziaria, ben inserita nei circuiti commerciali dell'intera Italia e di alcune piazze europee. Inoltre,

Anche come struttura municipale e rapporto con il proprio contado, L'Aquila si avvicinava più ai centri urbani del Centro e Nord Italia che non alle tipiche città-paese (*agrotowns*) del Mezzogiorno (Felice, 2008, p. 31).

<sup>7</sup> Nella rappresentazione di Pico Fonticulano (1572) si notano i centri abitati e quelli distrutti che contribuirono alla fondazione della città.

Espansione economica e consolidamento territoriale andranno di pari passo suggellando la stagione della massima prosperità aquilana (secoli XIV e XV). Lo stesso riscontro demografico, pur affetto da imprecisioni e da costanti fluttuazioni legate alle vicende telluriche e alle pestilenze, assegnerà, nel 1508, 6.262 abitanti alla città e 18.857 al contado per complessivi 25.119 (Piroddi, 1986, p. 76). Una sorta di osmosi tra *polis* e territorio che mai raggiungerà il carattere della segregazione, ma che proporrà, invece, quello dell'antagonismo fra città (esercitato proprio nei confronti di Sulmona) tipico dell'immaginario urbano dell'Italia medioevale (Le Goff, 1982, p. 13).

*Dalla decadenza alle città-isola (o della debolezza dell'hinterland).* – Il Seicento si impose come il secolo della discontinuità su base economica e territoriale. In particolare, L'Aquila aveva, già sul finire del Cinquecento, butta-to le basi del suo inarrestabile declino ad opera di un progressivo processo di infeudamento di gran parte del contado, mentre la scomparsa dell'Arte della lana per mancanza di immatricolati (Clementi, 1986, p. 67) ben testimonierà la crisi di una economia incapace di stare al passo con le grandi trasformazioni internazionali intervenute nel sistema degli scambi. Al commercio su lunga distanza, che aveva visto come protagoniste L'Aquila e Sulmona, si sostituì quello a breve raggio referenziato con il Mezzogiorno, sebbene il rapporto città-campagna vivrà, in questa fase, un ridimensionamento e una semplificazione su base prevalentemente economico-produttiva, ma non ancora territoriale giacché conserverà una fitta rete di relazioni giustificata dagli spostamenti ancora essenzialmente pedonali e da una buona tenuta dell'industria armentizia, almeno fino alla prima metà del Settecento.

L'Ottocento, con l'arrivo della ferrovia, la crisi della pastorizia<sup>8</sup> e l'insufficiente sviluppo dell'agricoltura, ribalterà l'organizzazione territoriale ridisegnando l'armatura urbana e il sistema delle relazioni, assegnando alla montagna una marginalità territoriale (ben testimoniata dalla stessa decadenza della Via degli Abruzzi) che, ancora oggi, si pone come la maggiore sfida per il riequilibrio regionale e che, già nel 1794, porterà il Galanti a scrivere: «L'Abruzzo, ad eccezione della regione marittima,

---

<sup>8</sup> È del 1805 la legge sull'eversione della feudalità che sdoganò le pianure del Tavoliere pugliese dall'esigenze del mondo pastorale abruzzese.

sembra essere la parte del nostro regno meno favorita dalla natura» (Vittorini, 1993, p. 17). L'Aquila e Sulmona vedranno pesantemente ridimensionato il loro ruolo – anche a causa della perdita della funzione di città di confine, conseguente all'unificazione nazionale – che finirà con l'identificarsi con un'economia di sussistenza non sostenuta adeguatamente dall'industria locale, la cui natura artigianale subirà la concorrenza dei manufatti industriali. Inoltre, L'Aquila soffrirà di una pesante forma di emarginazione per il mancato inserimento nella rete ferroviaria nazionale, che privilegerà il collegamento trasversale Roma-Avezzano-Sulmona-Popoli-Pescara<sup>9</sup>.

Del resto, i nuovi assetti dell'economia-mondo guidati dalla prima industrializzazione ridisegnano una diversa geografia dei luoghi centralizzata sulle zone di pianura e costiere, spostando il baricentro delle correnti di traffico dalla dorsale appenninica alle fasce litoranee e, a più ampio raggio, dall'Italia peninsulare a quella continentale. Nell'ambito di tali riassetti, L'Aquila e Sulmona subiscono un progressivo processo di marginalità territoriale e di meridionalizzazione economica che produrrà, alla scala locale, nonostante una iniziale tenuta del sistema insediativo minore da ricondurre al ruolo della pastorizia (ancora di rilievo per un ventennio dopo l'Unità d'Italia) (Golini e Sabatini, 1993, p. 53), una profonda cesura fra città e campagna di natura anomala, non assimilabile – se non in minima parte – alla fase dell'urbanizzazione tipica della città industriale o, comunque, di quella media e grande, ma direttamente riconducibile alla massiccia emigrazione estera.

Ancora nel ventennio tra il 1931 e il 1951 [...] il movimento estero costituiva l'80,6% del saldo migratorio totale di questa area [provincia di L'Aquila], [mentre con riguardo alla sola Sulmona] nell'intervallo intercensuale 31 dicembre 1881-10 febbraio 1901, gli espatri costituiscono da soli poco meno del 90% del movimento migratorio in uscita, e del restante 10%, il 3,4% è diretto verso un'altra provincia d'Abruzzo e il 2,6% verso un'altra regione (Golini e Sabatini, 1993, p. 67).

---

<sup>9</sup> Sicuramente, il completamento dei lavori di prosciugamento del Fucino ad opera dei Torlonia rappresenterà una valida argomentazione nelle motivazioni delle scelte governative.

L'Aquila e Sulmona si troveranno così private del loro intorno, anche in ragione di un ridisegno amministrativo che, alla fine degli anni Venti del Novecento, priverà Sulmona di una parte del proprio circondario a vantaggio della nascente provincia di Pescara (atto diretto al riconoscimento ufficiale della centralità ormai costiera dell'Abruzzo, verticizzata sulla città adriatica<sup>10</sup>), e amplierà il confine urbano di L'Aquila con l'annessione di molti centri dell'hinterland, in un processo di apparente ricomposizione storico-territoriale, teso principalmente al riequilibrio urbano regionale considerando che, ancora nel 1921, la città contava appena 24.000 abitanti (Piroddi, 1986, p. 154)<sup>11</sup>.

Con il secondo dopoguerra la debolezza urbana di L'Aquila e Sulmona si accentua in termini assoluti e relativi, proprio nella fase in cui il binomio città-industria risulta decisivo per la ripresa economica e il riscatto territoriale, finendo col proporre un «modello di sviluppo isolato» (Cori, 1988), esogeno<sup>12</sup>, concepito al di fuori della politica industriale meridionalistica basata sulla programmazione per Aree e Nuclei<sup>13</sup>, e che tale resterà all'indomani degli anni Settanta, nonostante l'attribuzione, per entrambe le città, del "Nucleo" e l'inserimento di L'Aquila nel sistema autostradale con l'arrivo della A24.

È, dunque, in questi anni che lo squilibrio città-campagna si approfondisce in ragione di una crescita monocentrica delle città, alimentata dalla debolezza di un hinterland rimasto deprivato demograficamente (sia in termini assoluti, che con riguardo al peso della componente anziana) ed economicamente (con un assetto prevalentemente agro-pastorale consolidatosi anche in ragione dei limitati effetti di diffusione dell'economia urbana, a partire dalla mancata attivazione dell'indotto da parte del settore industriale<sup>14</sup>); ne deriverà una forma di polarizzazione relativa (di con-

<sup>10</sup> L'unica in grado di raggiungere una certa maturità urbana in termini funzionali e demografici, con il superamento della soglia dei centomila abitanti.

<sup>11</sup> Che saliranno a circa 56.000, proprio a seguito di tale ampliamento.

<sup>12</sup> Per L'Aquila, una sola grande realtà produttiva dell'elettronica (facente parte della catena Siemens) le assicura più dei  $\frac{3}{4}$  dell'occupazione propriamente industriale; per Sulmona la Fiat e "L'Adriatica Componenti Elettronici" sempre della catena Siemens-Elettra, mentre si ricorda a Scoppito, vicino L'Aquila, una importante industria chimico-farmaceutica.

<sup>13</sup> In Abruzzo, tale politica vedrà la nascita dell'Area di sviluppo industriale della Val Pescara e dei Nuclei di Teramo, Avezzano e del Vastese.

<sup>14</sup> Ancora oggi, tale settore, strutturato a L'Aquila su comparti high-tech e su aziende medio-grandi, soffre di un basso grado di interrelazione con il territorio e di deboli

trollo dell'hinterland) costruita su un profilo urbano debole fortemente dipendente dal terziario amministrativo – persino ipertrofico, nel caso aquilano – e decisamente sottodimensionato relativamente alle funzioni più mature, mentre la complessiva debolezza della maglia urbana interna regionale contribuirà in maniera determinante a cristallizzare lo storico divario tra fascia costiera e aree montane (fig. 4).

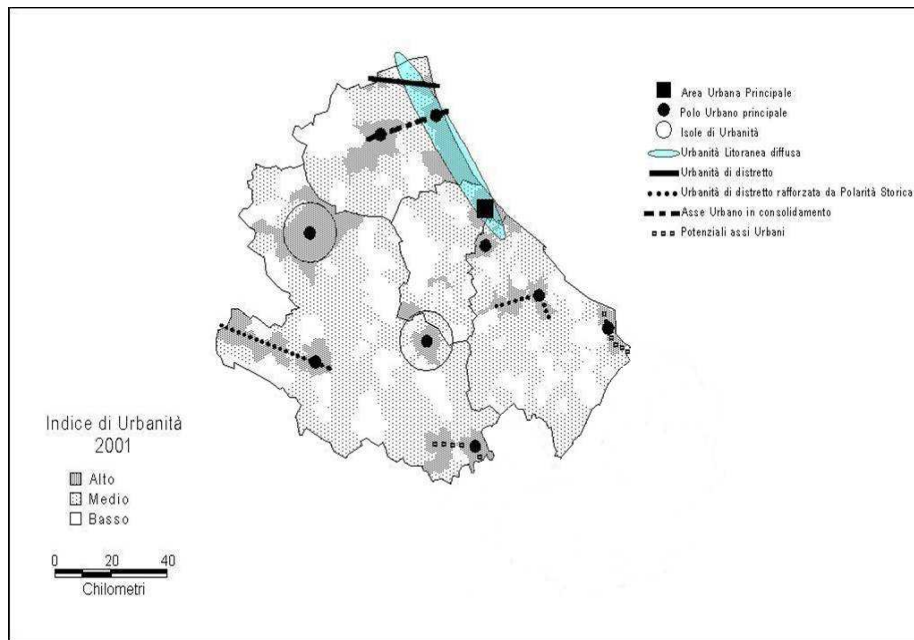
D'altro canto, la più recente dinamica insediativa riferita ai primi anni del 2000, sebbene lasci intravedere forme di decentramento – ancorché di carattere residenziale più che funzionale, che interessano sia la corona urbana di L'Aquila (nell'alto Aterno, tra Barete, Pizzoli e San Vittorino, nel comune aquilano) che quella di Sulmona (con microsaldature residenziali tra i comuni di Pettorano sul Gizio, Introdacqua e Sulmona) (Landini e Massimi, 2005) – non sembra, dall'altro, mettere in discussione l'assetto territoriale polarizzato capace di ricucire i legami di interazione tra città e campagna in termini di mero pendolarismo e di consumo spontaneo del suolo impegnato da edificazioni sparse, con pesanti costi di gestione a carico dell'intera collettività.

Ecco allora che il rapporto città-campagna si offre come occasione di ripensamento territoriale da costruire a scala locale, nell'ambito di una più ampia riorganizzazione del sistema urbano regionale da concepire in chiave policentrica. Ciò vuol dire muovere dalle città, attraverso un loro consolidamento/potenziamento da intendersi in chiave di maturità istituzionale ed economica che ragioni secondo le logiche della complementarità territoriale e settoriale, per poi operare una riconnessione con il territorio circostante tramite forme di redistribuzione residenziale e produttiva. E, paradossalmente, il drammatico evento sismico che ha colpito L'Aquila e il suo intorno nell'aprile del 2009, ponendosi come fase di discontinuità nella storia urbana della città, può diventare l'occasione per operare progettualmente tale ricomposizione a scala locale e, parallelamente, provinciale.

---

rapporti di complementarità produttiva e di ricerca; mentre a Sulmona, la tipologia della piccola e piccolissima impresa, sostenuta da due sole realtà significative (la Magnetè Marelli e il Call Center 3G), è limitata dalla forte disgregazione del tessuto produttivo.

Fig. 4 – L'assetto urbano abruzzese e le due città-isola di L'Aquila e Sulmona: una lettura attraverso l'indice di urbanità<sup>15</sup>



Fonte: Fuschi, 2006, p. 239

In tal senso, per L'Aquila e Sulmona, si tratta di rafforzare i legami di area vasta attraverso la messa a sistema dell'intero territorio provinciale tramite il consolidamento dell'assetto infrastrutturale perpendicolare (con un richiamo al ruolo svolto dalla storica Via degli Abruzzi) poggiante sul circuito A24-A25-SS153-SS17 che, secondo Landini (Landini e Massimi, 2010), in una prospettiva di regionalizzazione integrata, dovrebbe divenire l'intelaiatura portante del triangolo urbano L'Aquila-Avezzano-Sulmona (e, da quest'ultima, Castel di Sangro) sul quale impostare nuove politiche di filiera industriale e nuove forme di complementarità nella gestione delle funzioni pubbliche (sanità, istruzione, infrastrutture primarie). Solo così si potranno superare le strettorie del sottodimensionamento demografico e funzionale per attingere a soglie più competitive in grado, da una parte, di riequilibrare l'assetto urbano regionale fortemente sbilanciato sul fronte litoraneo e gerarchizzato sull'area metropolitana

<sup>15</sup> Tale indice, risultato della sintesi di più indicatori, ha trovato applicazione in un lavoro di ricerca dell'autrice, cui si rinvia per gli opportuni approfondimenti.

Pescara-Chieti (Fuschi, 2006) e, dall'altra, di favorire una ricomposizione città-campagna restituendo ai centri contermini (a partire da quelli più consistenti e con maggiore tradizione urbana, come San Demetrio ne' Vestini, Barisciano, Capestrano, Raiano, Pratola Peligna, Corfinio, Pacentro) maggiore autonomia ed autosufficienza con l'attribuzione di precisi ruoli e il recupero di sopite potenzialità per un riscatto più ampio del territorio. Potenzialità che certamente non mancano, da quelle agricole (con eccellenze di nicchia affiancate da una solida tradizione dell'artigianato dolciario) a quelle turistiche (dal segmento culturale che trova nell'architettura fortificata, particolarmente diffusa nell'hinterland aquilano, una risorsa ad alto potenziale<sup>1</sup>, a quello ambientale, espressione diretta della politica dei Parchi, la cui valenza assume ormai una portata di carattere e di riequilibrio turistico regionale<sup>1</sup>), ma per le quali occorre impostare una politica di forte integrazione settoriale e territoriale di chiara derivazione urbana, da intendersi in termini di formazione delle competenze, esperienza manageriale, disponibilità di capitali, efficienza e apertura (verso soluzioni cooperative) delle istituzioni.

In quest'ottica, dunque, il protagonismo territoriale della città si conferma ma acquista, potenzialmente, un valore aggiunto nel processo di ricomposizione territoriale a fronte di una campagna deprivata demograficamente e destrutturata economicamente: la città diffonde sé stessa nei suoi aspetti intrinsecamente positivi, dalla dotazione culturale a quella produttiva e terziaria, operando per una ricentralizzazione dell'intorno orientata in senso polifunzionale nell'ambito, tuttavia, di un più ampio riscatto paesaggistico teso verso il recupero identitario dei luoghi necessario per dare continuità al territorio proiettandolo su scenari di "ritrovata" competitività.

---

<sup>16</sup> Per una trattazione di dettaglio si veda: Del Signore, 2006, pp. 178-231.

<sup>17</sup> A tal proposito, è da sottolineare la potenziale rendita di posizione di cui godono le città di L'Aquila e Sulmona nei confronti delle aree protette prospettando la possibilità di costruire e organizzare sul territorio una offerta urbana basata sul connubio ambiente-cultura. In particolare Sulmona, che partecipa con ben 1509 ha al Parco Nazionale della Maiella, occupa una posizione baricentrica rispetto a tutti i Parchi nazionali centrati sull'Abruzzo, (dal Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise a quello del Gran Sasso - Monti della Laga) e al Parco Regionale Sirente-Velino, cui si aggiunge la prossimità ad alcune tra le più suggestive Riserve (Gole del Sagittario, Gole di San Venanzio, Monte Genzana-Alto Gizio, Sorgenti del Pescara).

Muoversi in tale prospettiva, vuol dire ripartire dal profondo nesso che lega città e campagna, in un rapporto di reciproca necessità, idealmente evocativo dell'antico equilibrio preindustriale che prima ancora che territoriale era strutturale basato su distinti ruoli economici e bisogni vitali.

## BIBLIOGRAFIA

- BARBATO G. e DEL BUFALO A., *L'Abruzzo e i centri storici della provincia dell'Aquila*, L'Aquila, Marcello Ferri Editore, 1978.
- CHARRIER J.B., *Geografia dei rapporti città-campagna*, Milano, Angeli, 1991.
- CLEMENTI A., "La decadenza dei secoli XVI e XVII", in CLEMENTI A. e PIRODDI E. (1986), pp. 63-74.
- CLEMENTI A. e PIRODDI E., *L'Aquila*, Roma-Bari, Laterza, 1986 («Le città nella storia d'Italia»).
- COMBA R., "Le origini medievali dell'assetto insediativo moderno nelle campagne italiane", in DE SETA C. (a cura), *Storia d'Italia. Insediamenti e territorio, Annali 8*, Torino, Einaudi, 1985, pp. 369-404.
- CORI B., "Osservazioni geografico-economiche sull'industrializzazione dell'Abruzzo", in SALVATORI F. (a cura), *Abruzzo. La geografia di uno sviluppo regionale*, Pescara, Libreria dell'Università Editrice, 1988, pp. 19-46.
- COSTANTINI M., "Economia, società e territorio nel lungo periodo", in COSTANTINI M. e FELICE C. (a cura), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. L'Abruzzo*, Torino, Einaudi, 2000, pp. 5-119.
- DEL SIGNORE A., "Un potenziale percorso di crescita economica. I castelli della provincia aquilana", in MAURO G. (a cura), *Studi sull'economia abruzzese. Profili settoriali e percorsi di crescita*, Milano, Angeli, 2006, pp. 178-231.
- DONADIEU P., *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Roma, Donzelli, 2006.
- FELICE C., *Il Mezzogiorno operoso. Storia dell'industria in Abruzzo*, Roma, Donzelli, 2008.
- FUSCHI M., *Ambiente urbano e area metropolitana*, Pescara, Libreria dell'Università Editrice, 2000.



- FUSCHI M., “Il sistema urbano nella regione del Medio Adriatico. Una lettura di sintesi attraverso l’Indice di Urbanità”, in FUSCHI M. (a cura), *Per una regione medio-adriatica. Città, territorio, economia*, Milano, Angeli, 2006, pp. 232-239.
- GASPARINETTI P., *La “via degli Abruzzi” e l’attività commerciale di Aquila e Sulmona nei secoli XIII-XV*, Roma, Palombi, 1967.
- GIANNETTI A., “La strada dalla città al territorio: la riorganizzazione spaziale del Regno di Napoli nel Cinquecento”, in DE SETA C. (a cura), *Storia d’Italia. Insediamenti e territorio, Annali 8*, Torino, Einaudi, 1985, pp. 243-285.
- GOLINI A. e SABATINI G. jr, “La popolazione nei censimenti dal 1861 al 1921”, in SABATINI F. (a cura), *L’Aquila e la provincia aquilana. Economia, società e cultura dal 1859 al 1920*, L’Aquila, Cassa di Risparmio della provincia dell’Aquila, 1993, pp. 43-87.
- LANDINI P. e MASSIMI G., *I sistemi geo-economici abruzzesi. Una lettura integrata areale-reticolare*, L’Aquila, Cresa, 2005.
- LANDINI P. e MASSIMI G., “Sismicità, insediamento, economia. Analisi geografica nelle aree del terremoto d’Abruzzo (2009)”, *Bollettino Società Geografica Italiana*, 2010, 2, pp. 287-339.
- LE GOFF J., “L’immaginario urbano nell’Italia medievale (secoli V-XV)”, in DE SETA C. (a cura), *Storia d’Italia. Il paesaggio*, Torino, Einaudi, 1982, 5, pp. 3-43.
- MERLO C., *L’Aquila: ricerche di geografia urbana*, Roma, Cremonese, 1942.
- MATTIOCCO E., “Sulmona: oppidum, civitas, città”, in COLAPIETRA R. (a cura), *Città e territorio nel Mezzogiorno d’Italia fra Ottocento e Novecento*, Milano, Angeli, 1982, pp. 267-289.
- MATTIOCCO E., *Sulmona. Città e contado nel catasto del 1376*, Pescara, Carsa Edizioni, 1994.
- PASCETTA C., “L’Aquila: dalla ‘mercanzia’ alla tecnologia”, *L’Universo*, 2007, 3, pp. 308-326.
- PIRODDI E., “Territorio e popolazione nei secoli XIV-XVII”, in CLEMENTI A. e PIRODDI E. (1986), pp. 75-90.
- PIRODDI E., “La città moderna”, in CLEMENTI A. e PIRODDI E. (1986), pp. 151-166.
- SABATINI F. (a cura), *L’Aquila e la provincia aquilana. Economia, società e cultura dal 1859 al 1920*, L’Aquila, Cassa di Risparmio della provincia dell’Aquila, 1993.

SORI E., “Storiografia e storia della montagna appenninica: l’evoluzione demografica”, in CALAFATI A.G. e SORI E. (a cura), *Economia nel tempo. Persistenze e cambiamenti negli Appennini in età moderna*, Milano, Angeli, 2004, pp. 21-38.

VITTORINI M., “Struttura dell’Appennino abruzzese. La provincia aquilana e le comunicazioni nell’Ottocento”, in SABATINI F. (a cura), *L’Aquila e la provincia aquilana. Economia, società e cultura dal 1859 al 1920*, L’Aquila, Cassa di Risparmio della provincia dell’Aquila, 1993, pp. 15-41.

*The urban-rural connection along the Via degli Abruzzi: the cases of L’Aquila and Sulmona and their hinterland.* – As part of reinterpretation of the urban-rural connection called today to disavow contrapositive positions to join an integrated vision and spatial planning, the present contribution aims to trace the relationship between town and country built by the Abruzzo cities of L’Aquila and Sulmona. In particular, we will emphasize the position role of the two intermountain basin cities placed along the historical "Via degli Abruzzi" which can be certainly considered among the most important commercial, diplomatic, cultural and military, itineraries of the fourteenth-century.

*Keywords.* – Via degli Abruzzi, L’Aquila, Sulmona

*Università “G. d’Annunzio”, Dipartimento di Economia  
fuschi@unich.it*