

ANTICHE E RECENTI INFRASTRUTTURE DELLA VALLE DEL SALTO

Dal Cunicolo di Monte Frontino
alle progettate ferrovie del Salto



Quaderno valledelsalto.it
n. 4

a cura di
Rodolfo Pagano e Cesare Silvi

ANTICHE E RECENTI INFRASTRUTTURE DELLA VALLE DEL SALTO

Dal Cunicolo di Monte Frontino
alle progettate ferrovie del Salto



Lago e diga del Salto (Petrella Salto, Rieti)
(foto valledelsalto.it, 2013)

Quaderno valledelsalto.it
n. 4

a cura di
Rodolfo Pagano e Cesare Silvi

Relazioni di: Cristiano Ranieri, Tersilio Leggio, Tiziano Giovannelli,
Roberto Marinelli, Anna e Pierluigi Canestrella, Antonio Marrucci,
Cesare Silvi e Giuseppe Virzi, Roberto Lorenzetti,
Antonio Marrucci e Cesare Silvi, Carla Ciccozzi, Rodolfo Pagano

Il Quaderno è edito in proprio dall'Organizzazione di volontariato 'valledelsalto.it'.

Fonti: Archivio eredi Vincenzo Cicerone; Archivi storici dei comuni di: Avezzano, Borgorose, Cittaducale, Fiamignano, Magliano dei Marsi, Marcellino, Pescorocchiano, Petrella Salto. Archivi di Stato di Avezzano, L'Aquila, Teramo, Rieti. Biblioteche: Senato, Camera dei Deputati, Nazionale Vittorio Emanuele. Museo Torlonia Casa delle Civette. Società Pietro Cidonio S.p.A.. Parco Naturale Regionale Sirente Velino.

Si ringraziano: Giuseppina Magnanimi e Marino Speranza per la lettura delle documentazioni utilizzate nell'elaborazione del Quaderno.

Un particolare ringraziamento a tutti gli autori del Quaderno.

© 2013valledelsalto.it - I diritti di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale o parziale con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche) sono riservati.

Stampa: Arti Grafiche S. Marcello - Viale R. Margherita, 176 - 00198 Roma

Pubblicato on line dicembre 2013

INDICE

Cesare Silvi	Presentazione del Quaderno	pag. 5
---------------------	----------------------------------	--------

PARTE I

Antiche e recenti infrastrutture della Valle del Salto

Cristiano Ranieri	L'antico cunicolo idraulico a S. Stefano di Corvaro sotto il Monte Frontino	11
Tersilio Leggio	Incastellamento e viabilità nel Cicolano tra X e XII secolo	19
Tiziano Giovannelli	Il Gualdo di S. Angelo in Flumine	23
Roberto Marinelli	La bonifica reatina e il sacrificio ambientale e socioeconomico della Valle del Salto	27
Anna e Pierluigi Canestrella	La strada Cicolana o del Salto alla fine dell'Ottocento ...	75
Antonio Marrucci	Condizioni ed evoluzione delle strade e del trasporto nella Valle del Salto nei primi vent'anni del Novecento	97
Cesare Silvi, Giuseppe Virzì	Il sentiero Europeo E1, un contributo per riscoprire, tutelare e valorizzare il territorio	111

PARTE II

Le progettate ed irrealizzate infrastrutture ferroviarie nella Valle del Salto

Roberto Lorenzetti	Il Cicolano e la sua ferrovia mai realizzata	125
	<i>Appendice Parte I</i>	149
	<i>Appendice Parte II</i>	152
Antonio Marrucci, Cesare Silvi	Agli inizi del Novecento la Valle del Salto si mobilita per la costruzione del tronco Rieti-Avezzano della ferrovia Terni-Roccasecca	157
	<i>Appendice 1 - Protagonisti</i>	211
	<i>Appendice 2 - Corrispondenze</i>	213
	<i>Appendice 3 - Progetti</i>	215

PARTE III

Immagini e documenti inediti per la storia del Cicolano

Carla Ciccozzi	Le mura in opera poligonale della Valle del Salto negli acquarelli colorati di Louis Hippolyte Lebas	219
-----------------------	--	-----

		pag.
Rodolfo Pagano	Un documento inedito: la Relazione della inchiesta sull'amministrazione comunale di Borgocollefegato del 1909	233

CESARE SILVI

Presentazione del Quaderno n. 4

di

valledelsalto.it

Il Quaderno n. 4 di *valledelsalto.it* è dedicato alle “grandi opere” realizzate o solo progettate nella nostra vallata, dai tempi più antichi ai nostri giorni. L’idea di raccontare le storie di tali infrastrutture e progetti ha cominciato a farsi strada durante le ricerche da noi effettuate per la preparazione della mostra sulle mura in opera poligonale che organizzammo a Palazzo Maoli nel 2010 e per la successiva pubblicazione nel 2011 del Quaderno n. 3, sempre sullo stesso argomento.

Le mura poligonali, come più volte sottolineato nelle nostre pubblicazioni, sono tra i resti più antichi, imponenti e visibili della Valle del Salto, tuttavia ancora oggi poco studiati e, soprattutto, dimenticati.

Secondo gli studi in corso da alcuni anni degli archeologi Paolo Camerieri e Tommaso Mattioli, tali mura potrebbero essere i resti di un insieme di grandi opere infrastrutturali realizzate dai romani nei territori reatino ed aquilano dopo aver sconfitto le popolazioni autoctone, Equi, Sabini, Marsi, distrutto le loro legendarie città e fondato intorno al 300 a.C. la colonia latina di Alba Fucens.

A quali obiettivi rispondeva la costruzione di tali opere da parte dei romani?

Ricorrendo ad una forte semplificazione, ad affermare il loro potere e a controllare la più importante attività economica che si svolgeva al tempo nei territori conquistati, vale a dire l’attività della pastorizia. Quindi, ad Alba Fucens, i romani vi insediarono ben 6.000 coloni e al centro del foro albense vi dedicarono un tempio ad Ercole, dio protettore dei pastori, il cui culto lo ritroviamo in altri importanti antichi santuari, come quello di Ercole Vincitore a Tivoli.

Camerieri e Mattioli hanno esposto le loro ipotesi di studio e alcuni primi risultati delle loro ricerche al X convegno di archeologia “Lazio e Sabina”, tenuto a Roma agli inizi del mese di giugno 2013. Noi conteremo che ne riferiscano anche in un prossimo nostro Quaderno.

Per il momento, come abbiamo accennato all’inizio, dalle ricerche sulla mura in opera poligonale, abbiamo tratto lo spunto per riscoprire e raccontare in questo Quaderno di altri grandi progetti e infrastrutture. Si tratta di grandi opere idrauliche, opere per la viabilità e la mobilità, di pianificazione territoriale e di insediamenti, le quali hanno significativamente inciso sulla storia e sullo sviluppo socio economico della Valle del Salto.

Un esempio per tutti è quello di due grandi vie, una risalente ad oltre due millenni fa, la grande via della transumanza orizzontale dal reatino alle Puglie, della quale restano oggi importanti tracce illustrate dall’immagine di seguito, l’altra è la moderna autostrada Roma-L’Aquila costruita nella seconda metà del Novecento.

I tratti di circa un chilometro di queste due importanti infrastrutture, una di oltre venti secoli già parte della storia della Valle del Salto, l’altra, invece, parte del presente e del futuro, corrono paralleli all’altezza della piana sotto Spedino nel comune di Borgorose, vicini spazialmente ma lontane nel tempo.

Apri il Quaderno la relazione del Gruppo Speleo Archeologico Vespertilio (GSAV) sul

cunicolo di Monte Frontino, una straordinaria opera idraulica sotterranea accessibile a valle da S. Stefano del Corvaro e a monte da Valle Malito, la cui costruzione risalirebbe ad oltre 2000 anni fa.

Scarsamente noto in letteratura, un pò di più dai racconti della gente del posto, il cunicolo di Monte Frontino è diventato oggetto di ricerche speleo archeologiche sistematiche solo dal 2010, grazie all'impegno volontario del GSAV, con la supervisione della Soprintendenza per i beni archeologici del Lazio e la collaborazione di valledelsalto.it.

Ci auguriamo che le ricerche in corso su di esso possano essere continuate e finalizzate ad una possibile valorizzazione e fruizione turistica.



In primo piano l'autostrada Roma – L'Aquila nella piana di Spedino. A destra dell'autostrada, in basso, un tratto di una delle più antiche infrastrutture della Valle del Salto, l'antica via della transumanza che dalla piana di Corvaro conduceva a Cartore, quindi all'antica città di Alba Fucens, per poi proseguire per la Puglia. Larga oltre cinquanta metri e realizzata in un alveo fluviale formatosi in tempi geologici, questa via è stata identificata attraverso ricerche aerofotogrammetriche dagli archeologi Paolo Camerieri e Tommaso Mattioli nel 2012, nel corso dei loro studi sulla centuriazione romana nelle zone circostanti Alba Fucens (Massa d'Albe, L'Aquila) e Corvaro (Borghose, Rieti) (Foto valledelsalto.it, 2013).

La maggior parte delle pagine del Quaderno è dedicata a due grandi progetti degli ultimi 150 anni: “La bonifica reatina” e “La ferrovia Rieti – Avezzano”, il primo realizzato alla fine degli anni trenta del Novecento con la costruzione delle dighe del Salto e del Turano, il secondo studiato per oltre settant'anni e definitivamente abbandonato intorno al 1930. Di questi due progetti uno escludeva l'altro. La priorità data alla bonifica reatina ha

fatto per sempre tramontare la possibilità di realizzare la ferrovia lungo la Valle del Salto. Eppure c'è stato un momento in cui il traguardo sembrava raggiunto quando nei primi due decenni del Novecento tutte le amministrazioni comunali della Valle del Salto si mobilitarono per questo progetto sotto l'abile guida di Vincenzo Cicerone, tutte sottoscrivendo impegni di spesa con la sola eccezione di una che pare sia stata decisiva nel bloccare la realizzazione alla vigilia della I guerra mondiale.

Se fosse stata realizzata, questa linea, che avrebbe attraversato longitudinalmente tutta la vallata, si sarebbe dovuta incrociare con l'altra linea ferroviaria trasversale del Salto, la Teramo - L'Aquila - Carsoli, anch'essa non portata a compimento, nella stazione della Valle del Salto, prevista nelle vicinanze di Villecollepegato (Villeroze) e di Poggiovalle.

Un altro importante capitolo del Quaderno è l'illustrazione del tratto di 85 chilometri del Sentiero Europeo E1, che, dalle Terme di Cotilia, attraverso la Valle del Salto, raggiunge l'antica città equa e poi romana di Alba Fucens. Si tratta di una nuova infrastruttura che sta nascendo combinando tratti di antiche vie e sentieri, strade della transumanza, siti archeologici, borghi abbandonati, beni culturali ed ambientali presenti lungo il percorso dell'E1, nell'auspicio che detta infrastruttura possa favorire un rinnovato interesse verso la Valle del Salto.

Altre non meno interessanti relazioni sono dedicate a: Incastellamento e viabilità nel Cicolano tra X e XII secolo; Il Gualdo di S. Angelo in Flumine; La strada Cicolana o del Salto alla fine dell'Ottocento; Condizioni ed evoluzione delle strade e del trasporto nella Valle del Salto nei primi vent'anni del Novecento.

Infine chiudono il Quaderno due notevoli contributi:

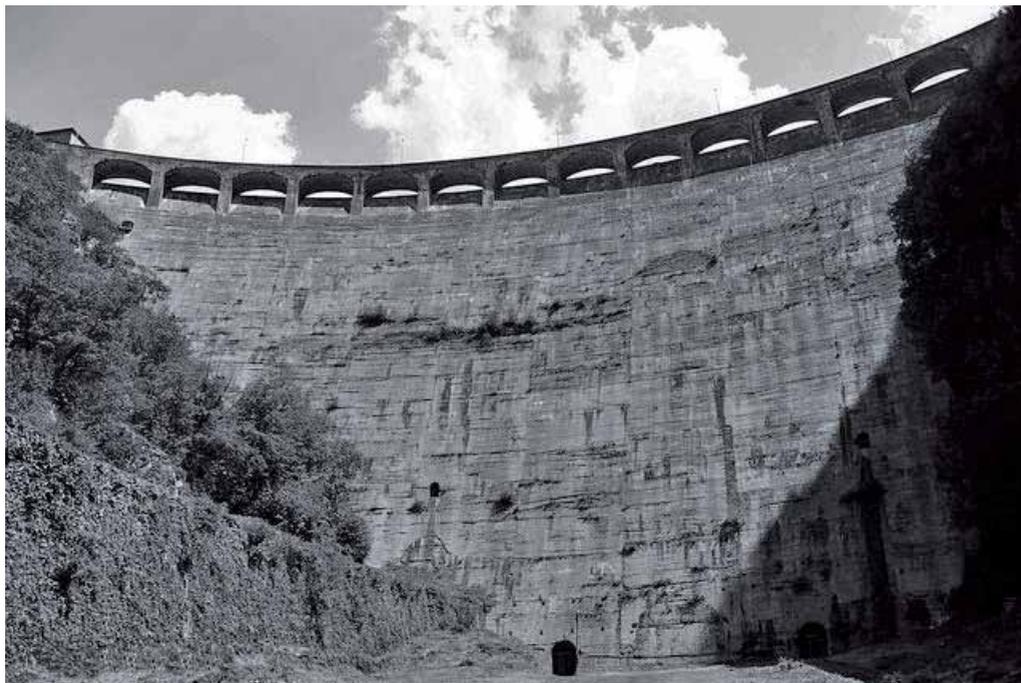
- il primo riguarda ulteriori risultati delle ricerche sui disegni e i racconti dei viaggiatori dell'Ottocento, cioè una singolare serie di acquarelli a colori della mura poligonali della Valle del Salto della prima metà dell'Ottocento ad oggi del tutto sconosciuti a studiosi e ricercatori;
- il secondo è la trascrizione di un documento manoscritto finora inedito recante la "Relazione dell'inchiesta sulla amministrazione comunale di Borgocollepegato" (disposta nel 1909 dalla prefettura dell'Aquila) che ci presenta un singolare "spaccato" dell'andamento della gestione del comune ed anche un quadro delle condizioni di vita dei suoi abitanti.

Questo Quaderno apre ovviamente solo una prima finestra sulle infrastrutture della Valle del Salto. Dai tempi più antichi ai nostri giorni ce ne sono tante altre da ricordare ed illustrare, tra le quali, ovviamente, quelle della nostra epoca: l'acquedotto di Verrecchie e l'autostrada Roma - L'Aquila, realizzate negli anni sessanta del Novecento, e la superstrada Rieti - Torano in corso di completamento. Le loro storie potranno essere utili a meglio conoscere e valorizzare il nostro territorio.

La copertina del Quaderno è dedicata alla diga del Salto, la più grande infrastruttura mai realizzata in tutta la storia della vallata.

PARTE I

Antiche e recenti infrastrutture della Valle del Salto



La diga del Salto: l'opera più imponente mai realizzata in tutta la storia della Valle del Salto
Fotografia "Sotto la Diga del Salto (2010)" di Itzel Cosentino

CRISTIANO RANIERI ¹

L'antico cunicolo idraulico a S. Stefano di Corvaro sotto il Monte Frontino



La prima ispezione al cunicolo di Monte Frontino il 2 giugno 2010.
Gli speleologi di fronte all'ingresso del cunicolo in prossimità della Mola Martorelli
(foto valledelsalto.it)

Le ricerche condotte nel reatino-aquilano dal Gruppo Speleo Archeologico Vespertilio circa lo sfruttamento “idraulico” del suolo in epoca antica hanno interessato dal 2010 anche la zona del Cicolano ². Alle pendici di Monte Frontino, alto 1.167 m ed ubicato all'estremità nord della piana di Corvaro (Borgorose, Rieti), si trovano gli ingressi superiore e inferiore di un cunicolo che attraversa la montagna per una lunghezza di 800 m. L'esistenza del cunicolo, documentata su vari siti internet ³, era nota da tempo.

Le prime notizie scritte del cunicolo a noi note si trovano nel libro *“Le antichità de Siculi”* di Felice Martelli: *“Il monte Frontino presso la città di Corbione tutto forato internamente a scalpello nella pietra viva per qualche miglio, ad oggetto di aprire un canale alle varie sorgenti di acqua di quella montagna per l'irrigazione dei suoi campi, per l'uso delle sue terme, per animare i suoi molini e per attivare altre macchine idrauliche, non è*

¹ Presidente del Gruppo Speleo Archeologico Vespertilio.

² Il progetto di ricerca e studio del cunicolo di Monte Frontino è nato dalla collaborazione tra l'Organizzazione di Volontariato valledelsalto.it. e il Gruppo Speleo Archeologico Vespertilio. I risultati di ispezioni e rilievi effettuati a partire dal mese di giugno 2010 sono stati presentati la prima volta al Convegno “Ottavo Incontro di Studi sul Lazio e la Sabina”, Roma 30-31 marzo, 1 aprile 2011. Si ringraziano per la collaborazione nel corso del progetto Cesare Silvi e Domenico Martorelli.

³

ella un'opera sorprendente"⁴. Notizie poi riprese dal sacerdote Angelo Signorini nel suo libro *"L'archeologo nell'Abruzzo ulteriore secondo"* pubblicato nel 1848: *"Ond'io vo' dire il Monte Frontino presso la città di Corbione per qualche miglio forato internamente a scalpello nella pietra viva, ad oggetto di aprire un canale alle varie sorgenti di acqua di quella montagna, per l'irrigazione dei campi adiacenti e per l'uso delle sue terme, per molini e per attivare altre macchine idrauliche"*⁵.

Dal 1700 fino al 1958 il cunicolo venne utilizzato come cisterna in cui venivano convogliate le acque del torrente Apa, opportunamente sbarrato, al fine di azionare dei mulini posti in cascata il primo della serie noto con il nome di "Mola Martorelli", restaurato nell'ambito del progetto EuroMills nell'anno 2000. Tra il 1900 ed il 1905 venne installato all'interno del condotto un primo tubo in cotto per portare l'acqua a S. Stefano, tubo poi lesionato a seguito della caduta di un masso e sostituito tra il 1930 ed il 1935 con un altro tubo in ghisa. Anche la CO.GE.FAR, la società impegnata nella costruzione della autostrada Roma - L'Aquila, nel 1968 canalizzò con dei tubi l'acqua del fiume APA all'interno del cunicolo, che venne chiuso all'uscita. Da un foro nello sbarramento l'acqua finiva in un tubo che la portava per caduta fino al cantiere della CO.GE.FAR ubicato vicino a Valle Amara⁶.



Fig. 1 - La mola Martorelli dopo il restauro



Fig. 2 - Ingresso e primo tratto del cunicolo a valle



Fig. 3 - In primo piano il tubo di ghisa all'interno del cunicolo

⁴ Martelli 1830.

⁵ Signorini 1848.

⁶ Lo sbarramento venne rimosso a fine lavori ed i tubi installati furono poi riutilizzati da persone di Corvaro.

Uno studio scientifico all'interno del cunicolo, ritenuto da molti essere di epoca romana, non era stato ancora effettuato, né erano stati realizzati rilievi o una documentazione fotografica. Nel mese di giugno del 2010 sono iniziate le prime indagini speleo-archeologiche all'interno del manufatto idraulico.

La formazione geologica dove è stato scavato il cunicolo è caratterizzata da marne calcaree, e calcari chiari e compatti ⁷. Lo scavo del condotto sotterraneo fu realizzato mediante la tecnica della “*cultellatio*” attraverso il traguardo e la livellazione di pali allineati all'esterno che superavano il crinale congiungendo ingresso e uscita della futura galleria ⁸. Le direzioni così determinate all'estero furono riportate nel sottosuolo con almeno due pozzi. Un primo pozzo “A” in direzione di S. Stefano venne scavato sino ad una profondità di 14,50 m. e si utilizzò la base come quota di partenza per la livellazione dell'opera. Un secondo pozzo “B” molto più basso venne realizzato anche sull'altro versante del colle ⁹.



Fig. 4 - Pozzo rettangolare “A”

Ricavati i pozzi si crearono dei cunicoli di collegamento con l'esterno finalizzati a segnare la direzione del prosieguo del canale verso l'interno di Monte Frontino. Due squadre di *fossores* ¹⁰ iniziarono lo scavo verso l'interno del condotto con un andamento rettilineo ed una pendenza calcolata sulla base della distanza effettiva e del dislivello. L'errore di direzione venne ridotto adottando la tecnica dello “scavo ondivago”. In tal modo la luce proveniente dall'ingresso risultava diaframmata con molta precisione. Era sufficiente continuare lo scavo senza mai perdere di vista il pennello di raggi luminosi. In questo caso l'errore poteva scendere al di sotto del metro. La tecnica costruttiva utilizzata rimanda ad

⁷ Carta Geologica d'Italia. F° 145 Avezzano.

⁸ Quello che si otteneva era la mappatura del futuro condotto sotterraneo.

⁹ È probabile che il secondo pozzo (oggi non più visibile) sia stato tagliato ed il diaframma di terra sino all'imbocco del condotto successivamente asportato.

¹⁰ I *fossores* erano maestranze specializzate nello scavo dei cunicoli sotterranei.

altri numerosi esempi presenti nel Lazio in particolare allo scavo degli emissari del lago di Nemi e del lago di Albano o quello dell'acquedotto della Cannucceta a Palestrina, la cui datazione si colloca tra il VI ed il V sec. a.C.¹¹.

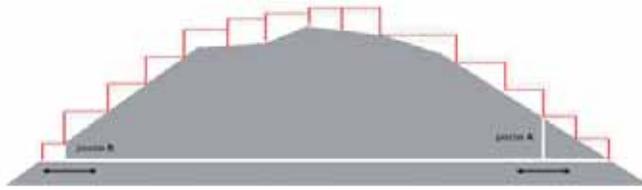


Fig. 5 - Monte Frontino. Tecnica della coltellatio e realizzazione del canale sotterraneo

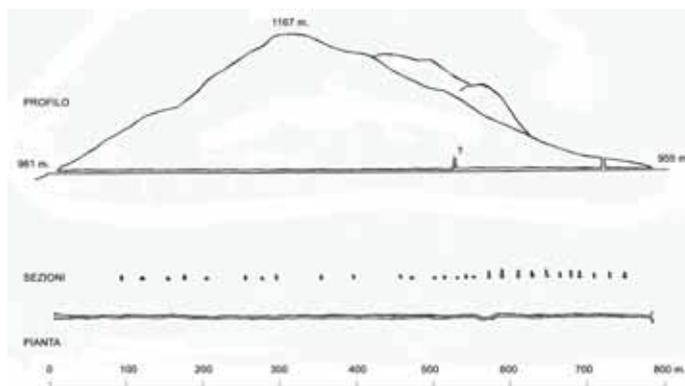


Fig. 6 - Profilo planimetrico del cunicolo di monte Frontino

Il cunicolo presenta sezione ogivale ed altezza variabile da 1,60 metri a 4,60 metri, mentre la larghezza è compresa tra 0,60 e 1,50 metri. Lungo il percorso ci sono alcune frane che hanno causato l'accumulo di materiale detritico e fango. Lo spesso deposito fangoso e la presenza dei tubi in ghisa rendono oltremodo difficoltosa la progressione all'interno dello stesso. La quota d'ingresso del cunicolo, la parte cioè rivolta verso il torrente Apa è di 961 metri s.l.m. mentre la quota relativa all'uscita del condotto è pari a 955 metri s.l.m. un dislivello quindi di quasi 7 metri.

Provenendo dal lato rivolto verso S. Stefano dopo una progressiva di circa la volta del condotto si abbassa e cambia direzione quasi ad aggirare un ostacolo (forse uno strato particolarmente duro da scavare o una frana) formando una sorta di bypass, per ricollegarsi al condotto proveniente dalla parte opposta. Inoltre sulla volta del cunicolo (alto in questo tratto poco più di un metro) si apre un altro condotto che corre parallelo al principale ed

¹¹ Per l'acquedotto delle Cannucceta a Palestrina v. Casciotti - Castellani 2002; per gli emissari del lago di Nemi e Albano v. Castellani - Dragoni 1991 e Castellani - Dragoni 2004. Sulla tecnica cunicolare in Sabina: Ranieri 2004; Festuccia - Ranieri 2010. Sui cunicoli laziali: Ravelli - Howarth 1984; Quilici Gigli 1983; Judson - Kahane 1963.

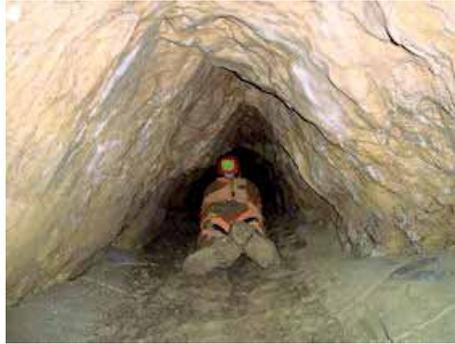


Fig. 7 - Tratto del condotto occluso da uno spesso deposito fangoso



Fig. 8 - Tratto del cunicolo con deposito fangoso lungo le pareti

alto oltre due metri. Questo cunicolo posto ad una quota superiore immette in una sorta di pozzo scavato in diagonale o meglio una discenderia laterale, la cui apertura superiore risulta ostruita, mentre proseguendo verso il basso si arriva nuovamente al condotto sottostante. È probabile che la squadra proveniente dal lato del torrente APA procedesse più spedita, mentre l'altra squadra (quella proveniente da S. Stefano) avesse problemi nello sterro del condotto a causa forse di uno strato particolarmente duro da scavare. Si decise così di scavare una discenderia laterale, una sorta cioè di canale orizzontale fino al punto in cui tra quest'ultimo e la superficie ci fosse stata una quota che avesse permesso lo scavo di un pozzo verticale non eccessivamente profondo. È probabile che non si scavò un pozzo sulla verticale del cunicolo principale poiché, a causa della morfologia del terreno, un pozzo in quel punto sarebbe stato troppo profondo per permettere di lavorare agevolmente ed in sicurezza. Per realizzare la discenderia laterale si calcolò il nuovo punto d'ingresso intermedio tra i due fronti e si realizzò una cultellatio derivata.

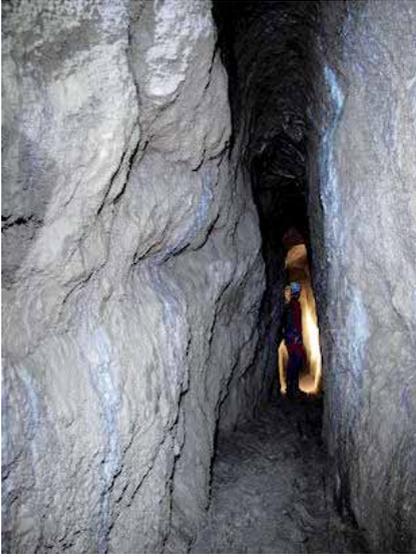


Fig. 9 - Sezione del cunicolo

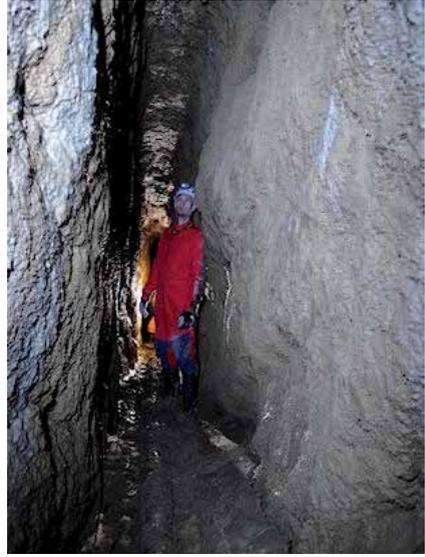


Fig. 10 - Tratto intermedio del cunicolo

Per quanto riguarda la tecnica di scavo si è già accennato alle numerose analogie che il cunicolo di Monte Frontino presenta con gli emissari di Nemi e Albano. Il condotto è completamente scavato nella roccia ed è privo di qualsiasi rivestimento murario né ci sono segni di intonaco come il cocciopesto. Quest'opera idraulica, secondo la tradizione, è stata attribuita ai romani, ma non presenta al suo interno alcun segno di rifacimento ad opera degli stessi. È oltremodo utile una sua comparazione con un altro sistema idraulico scoperto ed esplorato dal Gruppo Speleo Archeologico Vespertilio lungo la Valle del Salto nel territorio del comune di Collegiove, in località Riancoli. Si tratta di un acquedotto a sezione ogivale scavato in una formazione di arenarie grigiastre mioceniche¹². La galleria sotterranea, il cui sviluppo totale è di circa 80 metri, si interrompe in prossimità di un pozzo franato. Presenta altezza variabile tra 0,80 metri e 1,80 metri e larghezza pressoché costante di circa 0,60 metri. Anche per lo scavo di questo condotto sotterraneo si utilizzò la tecnica della *cultellatio* e dello "scavo ondivago". A circa 20 metri dall'attuale ingresso dell'acquedotto la direttrice del cunicolo cambia direzione quasi ad aggirare un ostacolo formando una sorta di "bypass" per ricollegarsi al condotto proveniente dalla parte opposta. Durante lo scavo della galleria è probabile che la squadra di *fossore*s proveniente da sud avesse problemi nello sterro del condotto e decise quindi di aggirare l'impedimento. La squadra proveniente da nord per ricollegarsi alla squadra opposta adottò poi la tecnica di Eupalino cosiddetta dal costruttore dell'acquedotto di Samo. Questa tecnica era finalizzata a garantire l'incontro delle due squadre che, provenendo in senso opposto durante lo scavo dei tunnel sotterranei, dovevano curvare verso la stessa direzione geografica (rispettivamente per una squadra a destra e per l'altra a sinistra). Con questo espediente mentre una squadra avrebbe deviato invano l'altra avrebbe sicuramente incontrato il punto di congiungimento¹³. Impossibile

¹² Carta Geologica d'Italia, F° 145 Avezzano.

¹³ Sulle tecniche di Eupalino si veda Casciotti – Castellani 2002 e Castellani – Dragoni 1991.

anche per questo acquedotto stabilire con precisione l'epoca di costruzione e la datazione. Si tratta comunque di un'opera importante la cui realizzazione deve essere stata impegnativa il che fa supporre, così come il cunicolo di Monte Frontino, la presenza di un potere centrale e di una struttura urbana saldamente organizzata. L'impresa doveva essere sicuramente onerosa, ma il riscontro economico altrettanto vantaggioso.

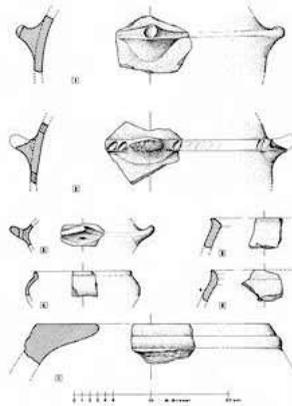


Fig. 11 - Reperti provenienti da monte Frontino

Ai fini della datazione del cunicolo di Monte Frontino può essere invece utile analizzare le presenze archeologiche che sono state rinvenute sul monte. L'*oppidum* di Monte Frontino è uno dei più imponenti del territorio equicolo e si eleva a quota 1167 m. slm. La cinta muraria è conservata solo parzialmente ed è costituita da uno o due filari di blocchi in elevato in opera poligonale di prima maniera. Oltre a questa cinta esterna il centro era dotato di una seconda cinta che divide in due parti la zona interna. Numerosi i reperti ceramici rinvenuti e sono riferibili principalmente a *dolia* e grosse olle la cui datazione oscilla tra il VII ed il VI sec. a.C. anche se alcune forme rimangono in uso sino alla fine del II sec. a.C. Numerosi anche i frammenti ceramici a vernice nera. La conferma della datazione arcaica è data però dal rinvenimento di una fibula i cui tipi sono ampiamente diffusi sul territorio anche nella vicina necropoli equa di Scurcola Marsicana ¹⁴.

Sull'utilizzo del cunicolo di Monte Frontino al momento è possibile avanzare solo alcune ipotesi, tra cui quella relativa ad un intervento di regolazione idrogeologica operato in epoca antica. La necessità di drenare e bonificare il bacino naturale compreso tra il torrente Apa, colle La Fossetta e Monte Frontino potrebbe aver determinato la messa in opera di un cunicolo sotterraneo che avrebbe avuto anche il compito di mettere a disposizione una fonte d'acqua per l'irrigazione dei terreni sottostanti il paese di S. Stefano. La funzione dell'emissario sarebbe stata quindi duplice: recuperare fertili superfici agricole a monte e disporre di acqua per scopi irrigui a valle. È evidente che tale intervento di regolamentazione delle acque dovrebbe inquadrarsi in un periodo caratterizzato da un forte incremento

¹⁴ Grossi 1984.

della piovosità che, nel volgere di pochi anni, avrebbe provocato anche un aumento dei livelli delle falde sotterranee. Solo analisi idrogeologiche più dettagliate della zona e lo studio relativo alle variazioni climatiche avvenute già in epoca preromana potranno confermare tali teorie.

BIBLIOGRAFIA

ALVINO G. 1996: "Alcune riflessioni sulla cultura equicola nella piana di Corvaro (RI)", in *Identità e civiltà dei Sabini* (Atti del XVIII Convegno di studi etruschi ed italici, Rieti – Magliano Sabina 1993), Firenze, 415-430.

CASCIOTTI L. - CASTELLANI V. 2002: *L'antico Acquedotto della Cannucceta. Indagine storico-strutturale*.

CASTELLANI V. - DRAGONI W. 1991: "Opere arcaiche per il controllo del territorio: gli emissari sotterranei artificiali dei laghi alban", in *Gli Etruschi maestri di idraulica*, Perugia, 43-60.

CASTELLANI V. - DRAGONI W. 2004: "Gli emissari dei laghi alban. Aggiornamenti e prospettive", *Lazio e Sabina*, 2, 215-220.

FESTUCCIA - RANIERI C. 2010: *Acquedotti e sistemi di drenaggio arcaici nell'ager curensis*, in *Lazio e Sabina* 6, 119-127.

GROSSI G. 1984: *Insedimenti italici nel Cicolano: il territorio della "res publica Aequiculorum"*, L'Aquila, 39-45.

JUDSON S. & KAHANE A. 1963: *Underground drainageways in southern Etruria and northern Latium*, PBSR, 75 ss.

MARTELLI F. 1830: *Le Antichità de Sicoli*.

QUILICI GIGLI S. 1983: *Sistemi di cunicoli nel territorio tra Velletri e Cisterna*, Quad AEI 7, 112-123.

RANIERI C. 2004: *La Sabina sotterranea*, in *Lazio e Sabina* 2, 93-96.

RANIERI C. 2012: "Nuove ricerche nell'Ager Aequiculanus: il cunicolo a S. Stefano di Corvaro (Rieti)", *Lazio e Sabina*, 8, 178-180.

RAVELLI, F., HOWARTH, P. 1984: *Etruscan cunicoli: tunnels for the collection of pure water*. International Commission on Irrigation and Drainage, New Delhi, Transactions of XII International Congress on Irrigation and Drainage, II, 425.

SIGNORINI A. 1848: *L'archeologo nell'Abruzzo ulteriore secondo*, L'Aquila.

TOLLE - KASTENBEIN R. 1993: *Archeologia dell'acqua. La cultura idraulica del mondo classico*, Milano.

TERSILIO LEGGIO

Incastellamento e viabilità nel Cicolano tra X e XII secolo

1. Le premesse storiografiche

Nella lunga storia del Cicolano uno dei periodi più oscuri è senza dubbio costituito dalle trasformazioni delle forme insediative avvenute intorno al X-XII secolo, fenomeno noto come «incastellamento». L'incastellamento costituisce un tema centrale nello studio dell'Italia medievale sia per gli storici, che per gli archeologi o per i geografi. Poco meno di quarant'anni fa Pierre Toubert scrisse l'ormai classico saggio sulle strutture del Lazio medievale, che ebbe un effetto, direi, dirompente sulla storiografia mondiale¹. La teoria del Toubert è stata molto criticata per questa sua insistenza sul ruolo dei castelli, senza prender atto della più complessa dinamica dell'insediamento rurale. Peraltro sono stati numerosi e penetranti i contributi che hanno messo in luce la complessità delle cause e delle loro interferenze alle origini del fenomeno, abbandonando l'idea di poterlo descrivere come accadimento omogeneo a livello europeo². Per chiudere, sia pur semplificando, sono state molte le strade che hanno condotto al castello, spesso tortuose, mentre in altri casi le forme di insediamento meno accentrate – i villaggi – hanno continuato nella loro vita senza perturbazioni particolarmente accentuate, così come le strutture religiose, che in molti casi hanno mostrato notevoli resistenze alle pressioni del potere signorile di porle sotto controllo.

2. Tra villaggi, torri e castelli

La dinamica delle forme insediative nell'area dell'Appennino centro-occidentale è stata influenzata sia dalle grandi abbazie benedettine, come Farfa e S. Salvatore Maggiore, sia dai signori laici, in particolare i conti di Rieti e le consorterie originate dalle élites longobardo-franche, mentre tanto i vescovi di Rieti, quanto quelli delle altre diocesi dell'area prive di *civitates*³, hanno giocato in questa fase un ruolo del tutto marginale. Tra X e XI secolo, stimolato dalla crisi che comportarono le incursioni dei saraceni si ebbe un radicale mutamento delle forme insediative con l'aggiungersi di rocche di fondazione signorile, fondate principalmente con scopi di controllo dello spazio e degli uomini, alle forme aperte – villaggi – già presenti sul territorio almeno a partire dal IX secolo⁴, anche se è molto

¹ P. TOUBERT, *Les structures du Latium médiéval. Le Latium méridional et la Sabine du IX^e à la fin du XII^e siècle*, Rome 1973.

² Si veda una riflessione in R. FRANCOVICH, M. GINATEMPO, *Introduzione*, in *Castelli. Storia e archeologia del potere nella Toscana medievale*, I, Firenze 2000, pp. 7-24.

³ T. LEGGIO, *Ad fines Regni. Amatrice, la Montagna e le alte valli del Velino, del Tronto e dell'Aterno dal X al XIII secolo*, L'Aquila 2011, pp. 122-123.

⁴ T. LEGGIO, *Forme di insediamento in Sabina e nel Reatino nel medioevo. Alcune considerazioni*, in «Buletino dell'Istituto storico italiano per il medio evo e Archivio muratoriano», 95 (1989), pp. 165-201, a p. 187, attestazione di tre *villae* tra 876 e 877.

difficile puntualizzarne i contorni al di là della nebulosa definizione lessicale, legate in larga misura al fitto reticolo di pievi articolate sul territorio, che nel Cicolano, e non solo, non hanno costituito in generale grandi poli di aggregazione della popolazione, ma hanno fatto riferimento a più nuclei dove erano attestate cappelle dipendenti.



Fig. 1 - Poggio Poponesco

In queste aree più interne e montuose la coesistenza delle varie forme insediative fu ancora più marcata che in Sabina, in particolare là dove la maglia degli insediamenti doveva essere necessariamente più rada e le dimensioni più ridotte per le meno favorevoli condizioni ambientali, e perciò stesso i villaggi ebbero un ruolo più determinante e duraturo nell'occupazione del suolo e nel dissodamento di nuove terre, pur visti nella loro evoluzione cronologica, come hanno dimostrato le indagini archeologiche effettuate al castello di Rascino, evidenziando due nuclei insediativi aperti al di sotto del castello e nei pressi della chiesa di S. Maria. Trasformazione indotta dal sommarsi di molti fattori, tra i quali uno dei principali fu il collasso del potere centrale, che si frammentò in piccoli segmenti locali, che esercitarono in modo progressivo il loro dominio opprimente sul territorio, sovrapponendosi a quello delle grandi abbazie benedettine, entrate in crisi in questa fase storica, che avevano in larga misura svolto fino ad allora anche la funzione di cura

d'anime ⁵, soltanto in parte sostituito da quello delle strutture di inquadramento religioso di matrice diocesana ⁶.

3. L'incastellamento

Le prime fasi dell'incastellamento nel Cicolano sono scarsamente attestate per un vuoto documentario, ma dagli inizi del XII secolo la maglia castrale dispiegata è già ben conosciuta, con la presenza dominante dei signori laici, come il lignaggio dei conti di Rieti ed alcune consorzierie locali, mentre un ruolo molto più marginale lo ebbero sia i monasteri benedettini presenti, sia i vescovi di Rieti. Il quadro politico lo fu quasi totalmente alterato poco prima della metà del XII secolo dallo stanziamento normanno, che fece perno sull'appoggio locale dei vari rami nei quali si era frammentato il lignaggio dei conti di Rieti, con il paesaggio che si cristallizzò in forme rimaste pressoché intatte, almeno nelle forme, fino in età contemporanea.

4. Considerazioni conclusive

Il X secolo ha costituito indubbiamente un tornante di notevole rilevanza. La nascita e la proliferazione degli insediamenti fortificati, nati soprattutto per il controllo dello spazio e degli uomini, alterò nel profondo il sistema di comunicazioni ⁷. Se è vero che fino a quel periodo era sopravvissuta la rete viaria di età romana, pur se non è molto chiaro come fosse assicurata la sua manutenzione, è anche vero che si assistette all'affermazione di percorsi fino ad allora ritenuti secondari, utilizzati in particolar modo dagli allevatori stanziali o transumanti che fossero e da quella moltitudine di persone che vivevano dell'economia della montagna.

Questi mutamenti sostanziali sono evidenziati in particolar maniera dallo stabilirsi di una rete di ospedali che sfruttava percorsi fino ad allora secondari, ma che teneva conto delle nuove realtà gradualmente emerse ai confini del Regno. Tra questi la valle Maletto costituiva una importante via di tramite tra l'alta valle del Salto, la valle dell'Aterno, inserita nell'ampia "ragnatela" di vie delle montagna, tant'è vero che i Giovanniti prima del 1252-1253 vi avevano fondato l'ospedale di S. Leonardo, più altre strutture da loro controllate, come l'ospedale di Rascino, noto dalla seconda metà del XIV secolo ⁸.

⁵ P. TOUBERT, *Les structures du Latium médiéval* cit., p. 908, segnala ancora la sussistenza di questa funzione in un accordo intercorso nel 1174 tra S. Pietro in Valle ed il vescovo dei Marsi.

⁶ Un bilancio in T. LEGGIO, *Alle origini di un paesaggio medievale. L'incastellamento nel Cicolano tra X e XII secolo*, in *Lazio e Sabina*, 8, Roma 2012, cs.

⁷ Uno sguardo generale in T. LEGGIO, *Continuità e trasformazioni della viabilità in Sabina e nel Reatino nel medioevo*, in *Il Lazio tra Antichità e Medioevo*, «Studi in memoria di Jean Coste», Roma 1999, pp. 391-406.

⁸ D. MOULLOT, *Le Liber Prioratus Urbis de l'Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, édition critique du Vat Lat. 10372*, Taranto 2004, pp. 269-284.

TIZIANO GIOVANNELLI

Gualdus S. Angeli in flumine¹

(RF II, d. 48 = Chron. I, 153)

La prima attestazione che confermi la presenza di un gualdo² nel territorio cicolano è riferibile al 761, anno in cui il duca di Spoleto Gisulfo decide di *cedere* [...] *medietatem de gualdo nostro qui est positus in finibus cicolanis, et dicitur ipse gualdus ad sanctum angelum in flumine* all'abbazia di Farfa. Nello stesso documento farfense si aggiunge che nel territorio di pertinenza del gualdo è presente una chiesa (*quae ibi est*), dedicata ancora a sant'Angelo: Gisulfo decide di donare dunque, la metà del possedimento ducale *cum ipsa ecclesia* e si aggiunge, in riferimento allo stesso fondo e alla chiesa, *cum omnibus adiacentiis et pertinentiis suis in integrum*. La zona interessata è stata rintracciata nei pressi della frazione di Fiumata, nel territorio dell'attuale comune di Petrella Salto.

La presenza di un gualdo presuppone una determinata morfologia del territorio, in quanto esso sta ad indicare un fondo destinato prevalentemente a sfruttamento silvo-pastorale³. A giustificare tale tesi ci soccorre lo stesso documento (ma più in generale l'organizzazione globale dell'intero Cicolano per quel che concerne lo sfruttamento del territorio⁴): vi è citato un *archiporcarius*, Lupo, un responsabile locale, evidentemente legato all'allevamento dei maiali, lasciati spesso al pascolo semiselvaggio nei boschi⁵. A rafforzare

¹ Su S. Angelo in flumine: E. MIGLIARIO Uomini, terre e strade. Aspetti dell'Italia centroappenninica fra antichità e alto medioevo, Bari 1995 pp. 34-38, d'ora in poi MIGLIARIO 1995; A.R. STAFFA L'assetto territoriale della Valle del Salto fra la tarda antichità ed il medioevo, in "Xenia", 13 (1987), pp. 58-59, d'ora in poi STAFFA 1987. Si veda anche S.P. BRUNTERC'H, Les circonscriptions du Duché de Spolète du VIII^e au XII^e siècle, in Atti del 9° congresso internazionale di studi sull'Alto Medioevo, Spoleto 27 settembre-2 ottobre 1982, Spoleto 1983, pp. 207-230; in particolare la pag. 221. Per le carte di Farfa si seguano le convenzionali abbreviazioni: *Liber gemniographus sive cleronomialis Ecclesiae Pharphensis*, più noto come Regesto, disponibile nell'edizione a cura di I. GIORGI e U. BALZANI, Il Regesto di Farfa compilato da Gregorio di Catino, Roma 1872-92 (voll. II, III, IV, V) e 1914 (vol. I), d'ora in poi RF; Il *Chronicon Farfense* nell'edizione a cura di U. BALZANI, Roma 1903, d'ora in poi Chron.; *Liber Largitorius vel Notarius Monasterii Pharphensis*, edito da G. ZUCCHETTI nella serie *Regesta Chartarum Italicarum*, Roma 1913, d'ora in poi LL; il *Liber Floriger*, edito da M.T. Maggi Bei, Roma 1984, d'ora in poi LF.

² Si noti bene che il gualdo di S. Angelo *in flumine* non è l'unico nel Cicolano menzionato dalle carte di Farfa. Non si è infatti finora notato che in RF II, d. 251 (= Chron. I, 185), documento dell'821 è riportata la menzione (ma solo la menzione) di un *gualdus Patianus in massa eiculana* altrimenti sconosciuto.

³ Sulla diffusione dei gualdi nel territorio reatino, in particolare nell'area sabino-tiberina, si veda E. MIGLIARIO, *Strutture della proprietà agraria in Sabina dall'età imperiale all'alto medioevo*, Firenze 1988, d'ora in poi MIGLIARIO particolare le pp. 42-43, sul gualdo di san Giacinto nei pressi di Farfa.

⁴ Si veda D. ROSE, *Quadro produttivo e forme di insediamento nell'Alta Valle del Salto (Cicolano)*, in Rivista di Topografia Antica (JAT= Journal of Ancient Topography), XII (2002), pp. 169-196.

⁵ Non è questa l'unica attestazione di una carica riferibile alle attività di pascolo nel Cicolano: nel 786 il *clericus Hildericus*, tra le tante donazioni fatte all'abbazia di Farfa, offre anche *in aeciculi casam Gra-*

questa tesi, nel documento si afferma che la restante metà del gualdo è occupata da un grande bosco di castagni *qui dicitur Sessiale* ⁶ ugualmente concesso all'abate di Farfa. Dunque il gualdo di Sant'Angelo si presenta come un grande fondo ducale dominato dalla presenza di boschi di castagno (e forse di querce) all'interno dei quali è verosimile che vi fossero lasciati al pascolo semi-selvatico quegli stessi maiali che presuppongono la presenza di una precisa gerarchia di *porcarii* e *archiporcarii*, altrimenti non giustificabile.

La formazione artificiale dell'invaso del Salto nel 1940, rende oggi impossibile la ricognizione e l'indagine archeologica circa il sito del gualdo di Sant'Angelo e della stessa chiesa. Le acque dell'attuale lago hanno sommerso, infatti, il centro medievale che non è più ispezionabile: il paese moderno di Fiumata altro non è che la ricostruzione del vecchio centro più a monte ⁷ e la stessa chiesa è stata ricostruita in un sito diverso, ma ha mantenuto la stessa dedicazione.

La chiesa di sant'Angelo dunque, dovrebbe essere stata costruita a fondo valle, centro amministrativo e religioso insieme della piccola comunità locale. È assai probabile che la sua fondazione sia di molto anteriore alla prima menzione del 761. La dedicazione a San Michele Arcangelo porta immediatamente a ipotizzare una sua edificazione avvenuta nella prima fase di penetrazione longobarda: il legame strettissimo tra le alte gerarchie longobarde e il culto dell'Arcangelo è stato ampiamente accertato ⁸. L'esistenza di epigrafi romane ⁹ nei pressi della vecchia chiesa sommersa ha fatto pensare che il sito possa essere stato occupato fin da età romana ¹⁰ e che la chiesa possa essere molto antica. In questo caso la dedicazione all'Arcangelo avvenuta in età longobarda, potrebbe averne sostituita una precedente. Secondo lo Staffa la chiesa sarebbe poi stata incendiata e distrutta *a gente Sarracenorum* e poi restaurata nel 923 ¹¹.

tiosuli pecorarij cum pecoribus capita cc (RF II d. 143); nell'813, tra le donazioni fatte da Elina, *ancilla Dei*, si riportano anche tre *opiliones*, *Teudemundus*, *Traso* e *Alemundus*, tutti residenti a Cliviano con le loro famiglie (RF II d. 201). Per l'organizzazione territoriale e per quella amministrativa del ducato di Spoleto, e sul ruolo dell'*archiporcarius* e del *porcarius* si veda S. GASPARRI, *Il ducato longobardo di Spoleto. Istituzioni, poteri, gruppi dominanti*, in *Atti del 9° congresso internazionale di studi sull'Alto Medioevo, Spoleto 27 settembre-2 ottobre 1982*, Spoleto 1983, pp. 72-122.

⁶ Lo stesso castagneto è riportato anche in LF, p. 308, n. 610, ma non si aggiunge nulla in più rispetto a RF II, d. 48.

⁷ Nei mesi estivi, in cui il livello delle acque del lago scende sensibilmente, è ancora possibile osservare il campanile e gli edifici più alti del vecchio paese.

⁸ Tra la sconfinata bibliografia: A. PETRUCCI, *Origine e diffusione del culto di san Michele nell'Italia medievale*, in *Millénaire monastique du Mont Saint-Michel*, III, Parigi 1971; S. GASPARRI, *La cultura tradizionale dei Longobardi. Struttura tribale e resistenze pagane*, Spoleto 1983, pp. 155-161; utilissimo al nostro discorso è un recente contributo di Tersilio Leggio che analizza il culto dell'Arcangelo nel reatino nell'età medioevale: T. LEGGIO, *Il culto per san Michele nella Sabina longobarda durante il medioevo*, in *delle Acque. La chiesa di San Michele Arcangelo al borgo di Rieti*, Terni 2003, pp. 11-46 (d'ora in poi LEGGIO 2003). Per le prime testimonianze di culto in Sabina e per il gualdo di Sant'Angelo in *flumine* in particolare si vedano le pp. 15-18. Per la diffusione del culto dell'Arcangelo in Abruzzo è ora disponibile: G. MARUCCI, *L'Arcangelo* (Antropologia e Storia 4), Roma 2003.

⁹ CIL IX 4142, perduta.

¹⁰ STAFFA 1987, pp. 58-59.

¹¹ LL I, doc. 314; STAFFA 1987, pp. 58-59. La notizia sembra però, poco attendibile. Nel documento non si fa mai esplicita menzione né del luogo di edificazione e né della dedicazione della chiesa in questio-

Il sito, comunque, risulta geograficamente posto in un punto di passaggio importante per tutta l'area: assolutamente centrale rimane infatti il ruolo del fiume Salto non solo per l'età romana, ma per tutto il medioevo¹². Numerosi studi compiuti nel tentativo di delimitare esaustivamente la rete di strade già d'età romana per il Cicolano hanno accertato con una buona precisione la presenza di un asse viario di notevole importanza per la zona: è molto probabile che sulla sponda destra del fiume Salto sia rintracciabile una antica strada che, anch'essa sommersa dal lago, un tempo ne seguiva il corso, passando ovviamente per il centro del gualdo¹³, giungendo più a sud fino a *Nersae*, centro principale di età romana della *Res Publica Equiculanorum*.

La stessa strada correva parallelamente ad un secondo asse viario che dal sito di *Cliternia* giungeva presso la Cella di San Benedetto e da lì deviava per raggiungere la via Salaria più a nord: le due vie erano sicuramente tra loro collegate da diverticoli minori.

Queste brevi osservazioni (effettuate sulla base dei pochi documenti in nostro possesso e, purtroppo, non supportate da eventuali indagini archeologiche rese impossibili dalla presenza delle acque del lago) consentono comunque di capire quanto il gualdo di Sant'Angelo sia centrale nell'assetto almeno altomedievale della Valle del fiume Salto, e dal punto di vista religioso e da quello economico. A supporto di questa tesi vi sono le attenzioni che il sito ha avuto dai longobardi prima e dai farfensi poi, senza dimenticare la quasi certa frequentazione della zona già in età romana. La presenza dell'acqua, quella poi di un centro religioso di riferimento per le locali comunità donato a Farfa *cum omnibus adiacentiis et pertinentiis suis*, l'attestazione di boschi di castagni e non da ultimo la presenza di una precisa gerarchia di pastori-allevatori fanno del gualdo di Sant'Angelo *in flumine* un nucleo insediativo di riferimento sia per la *cura animarum* che per l'organizzazione economico-rurale di tutta la zona.

Il culto per l'Arcangelo nel Cicolano porta poi ad una importante osservazione: oltre al sito di Fiumata, ancora due sono le attestazioni di centri religiosi al santo dedicati, tutti di straordinaria importanza per la zona, non solo dal punto di vista religioso ma economico e sociale insieme: parliamo di Sant'Angelo *in vatica*¹⁴ presso Civitella di Pescorocchiano presso cui sono state intraprese importanti campagne di scavo che hanno attestato l'esistenza di un santuario pagano preesistente alla chiesa medievale e Sant'Angelo *in cacumi-*

ne. Staffa lo associa alla chiesa di sant'Angelo *in flumine*, in base alla sola indicazione di una *ecclesia sancti Angeli in gualdo* presente nell'indice del *Liber Largitorius*. Mi sembra difficile l'identificazione, anche perché la chiesa di sant'Angelo nel Cicolano è sempre detta *in flumine* nei documenti farfensi e mai *in gualdo*.

¹² Vedi D. ROSE, *Quadro produttivo e forme di insediamento nell'Alta Valle del Salto*, cit., p. 179, per le attività connesse con il fiume.

¹³ MIGLIARIO 1995, pp. 77-78 e tavola 10.

¹⁴ Per Sant'Angelo *in vatica* si veda: GROSSI G., *Insediamenti italici nel Cicolano: territorio della "res publica Aequiculanorum"*, L'Aquila 1984, pp. 55-63; FILIPPI G., *Recenti acquisizioni su abitati e luoghi di culto nell'Ager Aequiculanus*, in "Archeologia laziale" VI, 1984, pp. 171-172; A.R. STAFFA, *Strutture di età romana in opera poligonale a S. Angelo di Civitella (Pescorocchiano)*, in "il Territorio", III (1986), pp. 265-273; G. ALVINO, *Santuari, culti e paesaggio in un'area italica: il Cicolano*, in *Archeologia Laziale XIV, Quattordicesimo incontro di studio del Comitato per L'Archeologia Laziale* (Quaderni di Archeologia Etrusco - Italica, 24, Roma 1996, pp. 477-483 (con in appendice J. DE GROSSI MAZZORIN, *Indizi di pratiche culturali nel santuario di Pescorocchiano attraverso l'analisi dei resti faunistici*, pp. 484-486).

*ne montis*¹⁵ sul monte Aquilente sopra Fiamignano anch'esso sorto su un santuario pagano preesistente. Il primo sorge nei pressi di *Nersae*, come già detto, centro amministrativo principale della zona già in età romana; il secondo presso un passo montuoso naturale frequentato dalle mandrie in movimento durante la transumanza.

Senza entrare nello specifico dei due siti, si è voluto citarli per notare come la dedizione all'Arcangelo nel Cicolano denoti sempre luoghi che abbiano avuto per la comunità un'importanza centrale nell'organizzazione culturale-religiosa ed economico-aggregativa insieme.

¹⁵ Per Sant'Angelo in *cacumine montis* si veda: FILIPPI G., *Recenti acquisizioni su abitati e luoghi di culto nell'Ager Aequicolanus*, cit., pp. 174-175; A. MORANDI, *Epigrafia latino-italica del Cicolano. Per una definizione etnica degli Aequicoli*, in "Archeologia Classica", 36, 1984, pp. 318-328.

ROBERTO MARINELLI

La bonifica reatina ed il sacrificio ambientale e socio-economico della Valle del Salto ¹



La piana reatina alluvionata negli anni Trenta
(Archivio Consorzio della bonifica reatina)

I - La progettazione della bonifica reatina

Il binomio bonifica e produzione di energia elettrica

Il problema della bonifica dell'Agro Reatino, da sempre soggetto a disastrose alluvioni, è avviato a concreta soluzione soltanto a partire dai primi anni del Novecento.

¹ Roberto Marinelli è l'autore del volume: *La bonifica reatina, Dal canale settecentesco di Pio VI alle Marmore agli impianti idroelettrici del Bacino Nera-Velino*, Edizioni Libreria Colacchi, L'Aquila 2010, pagine 1- 571.

Il volume è il risultato di una ricerca attenta e minuziosa condotta dall'Autore su documenti conservati in vari Archivi pubblici e privati, testi a stampa di vario genere e preziose testimonianze orali. Il testo ricostruisce tutta la complessa vicenda della ideazione, progettazione e costruzione delle dighe del Salto e del Turano, ma parte da molto lontano – circa due secoli – ed esamina tutti i problemi inerenti ai continui e disastrosi allagamenti della piana reatina, i provvedimenti di vario genere che furono messi in

Nel 1916 Guido Rimini, ingegnere capo dell'Amministrazione provinciale di Perugia, dimostrava in quale modo doveva essere affrontato il problema. Egli aveva elaborato un progetto del tutto originale, capovolgendo il criterio corrente di bonifica per quanto concerneva l'Agro Reatino. Non prosciugamento dei terreni alluvionati, mediante uno svuotamento che avrebbe inondato le zone più a valle e compromesso irrimediabilmente l'Agro Ternano e la stessa Bassa Valle del Tevere, ma contenimento a monte delle acque di piena dei principali affluenti del Fiume Velino. Dimostrò come sarebbe stato possibile risolvere ogni problema mediante la costruzione di laghi artificiali lungo il corso dei fiumi Salto e Turano, bonificando di fatto il territorio reatino, mettendo così definitivamente al sicuro dalle inondazioni la stessa città di Rieti, e ottenendo un'enorme potenziale idroelettrico, in linea con le nuove disposizioni di legge sulle concessioni di acque pubbliche a fini industriali.

L'abbinamento bonifica e produzione di energia elettrica risultò un'idea convincente. Il progetto fu accolto favorevolmente dal Ministero dei lavori pubblici (i cui uffici tecnici studiavano da molti anni la bonifica reatina), dall'Amministrazione provinciale di Perugia, che gli rilasciò pubblici elogi, e da diversi comuni interessati. I giornali si occuparono ripetutamente del progetto Rimini, poiché la questione delle acque interessava una larga parte dell'opinione pubblica dell'Umbria. Il Ministero dei lavori pubblici, guidato dall'onorevole Augusto Ciuffelli, nominava una commissione per lo studio dell'attuazione di quel progetto, della quale fece parte lo stesso Guido Rimini. Questi, mentre la commissione studiava nei dettagli il suo progetto di bonifica reatina e di realizzazione degli impianti idroelettrici, si applicò allo studio dell'assetto definitivo delle centrali idroelettriche del bacino Nera-Velino. I risultati di quello studio, condotto sulla base della memoria per la bonifica reatina, apparvero subito «così diversi e così superiori» a quanto era stato fino ad allora attuato e proposto, riguardo all'utilizzo delle risorse idroelettriche, che nel mese di dicembre di quello stesso anno 1916, l'ing. Rimini dette alle stampe una nuova versione del suo progetto, puntando decisamente all'interesse della grande industria, prospettando la possibilità di creare grandi forze idroelettriche, utilizzando il corso del Velino e quello inferiore del Nera.

L'ingegner Rimini aveva prospettato, fin da allora, la realizzazione di poche grandi centrali, che avrebbero potuto usufruire di enormi bacini e cospicui dislivelli, capaci di

opera per incanalare le acque dei fiumi Nera, Velino, Salto e Turano con risultati generalmente insufficienti, fino a che si giunse alla soluzione di creare dei bacini artificiali di contenimento con la costruzione di dighe di sbarramento dei fiumi Salto e Turano.

Il volume è stato realizzato dall'autore per iniziativa e con la collaborazione dell'Istituto delle Suore Francescane di Santa Filippa Mareri con il contributo finanziario della Regione Lazio, Provincia di Rieti, Bacino imbrifero montano Nera-Velino, Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Rieti, Consorzio di bonifica reatina, Comunità montana del Cicolano, Comunità montana del Turano, Comune di Petrella Salto, Comune di Varco Sabino.

L'autore del volume ne ha elaborato, per il nostro Quaderno, una sintesi nella quale viene particolarmente tratteggiata la parte riguardante la Valle del Salto, evidenziando quanto la costruzione del lago abbia influito sulla trasformazione ambientale e sociale del nostro territorio e sul suo patrimonio culturale.

Si rimanda il lettore alla consultazione diretta del volume e della ricca bibliografia, quest'ultima consultabile anche in una versione on line ospitata sulla rivista *Altronovecento, Ambiente Tecnica Società*. Rivista online promossa dalla Fondazione Luigi Micheletti (*nota dei curatori*).

produrre quantità di energia fino ad allora inimmaginabili. Era stato lui a proporre, come naturale bacino di presa per la grande derivazione ideata, il Lago di Piediluco, immettendovi direttamente il Velino.

Rimini pensava addirittura di collegare tra loro, direttamente, il Lago di Ripa Sottile con quello di Ventina e Piediluco, per farne un unico enorme bacino, stravolgendo completamente l'idrografia della bassa Pianura di Rieti. Quel progetto prevedeva anche la realizzazione del canale derivatore dal Lago di Piediluco a Monte Sant'Angelo - realizzato negli anni Venti - indicando anche la natura geologica dei terreni da attraversare e scavare, con grande precisione. Dall'estremità del canale e della galleria di attraversamento della montagna, era prevista la camera di carico per le condutture in acciaio della condotta forzata. Era previsto anche lo sfioratore e scaricatore delle piene, il bacino di Cuor delle Fosse e il canale di alimentazione della Cascata delle Marmore, che avrebbe dovuto restare attiva nei giorni e nelle ore, in conformità al decreto del Ministero della pubblica istruzione. Era prevista, inoltre una centrale idroelettrica a valle dello sbarramento previsto sul Fiume Turano, la cui produzione di energia elettrica avrebbe dovuto soddisfare le esigenze dell'agricoltura e dell'industria dell'Altopiano Reatino. A valle dello sbarramento previsto sul Fiume Salto non era, invece, prevista la centrale, ritenendo utile subordinare le derivazioni dai laghi ai bisogni della grande centrale di Terni. Rimini aveva individuato anche le località dove, secondo lui, era possibile realizzare le poderose dighe di sbarramento dei fiumi ².

Le dighe del Salto e del Turano

Per il Salto l'ing. Rimini indicò la stretta gola formata dai Balzi di Santa Lucia, a venticinque chilometri da Rieti, a quell'epoca ancora nel territorio della Provincia dell'Aquila, nel Circondario di Città Ducale. La descrizione del luogo è suggestiva: le rocce della gola sono di «calcare compatto e durissimo» - egli scrive - ideale, evidentemente, per sostenere una diga in cemento armato. «Il fiume vi scorre sulla nuda roccia, tra sponde altissime, pressoché a picco, dimodoché lo sbarramento potrebbe ivi costruirsi con spesa *minima*, avendosi un'apertura in basso di circa metri venti, che al massimo, ed a sessanta metri di altezza, si amplierebbe a centocinquanta metri». La descrizione prosegue con l'immagine della conca valliva a monte delle gole, sovrastata dall'abitato di Borgo San Pietro, fatta di terreni assolutamente impermeabili, scisti argillosi ed arenarie, che si sarebbero prestati perfettamente ad accogliere il grande vaso artificiale. Il fiume vi scorreva con ampie svolte, formando numerosi invasi naturali, di varie dimensioni, piccole paludi ed isolotti, residuo di grosse periodiche inondazioni.

Sul Fiume Turano l'ingegner Rimini proponeva la realizzazione di due distinti bacini artificiali, anch'essi utilizzabili a scopo industriale. Il primo sbarramento era previsto alla stretta gola, con roccia viva compatta, che il Turano forma proprio in corrispondenza di Rocca Sinibalda; il secondo era previsto circa cinque chilometri a monte, quasi in corrispondenza del ponte della strada provinciale del Turano, nella Gola di Posticciola, dal

² R. MARINELLI, *La bonifica reatina. Dal canale settecentesco di Pio VI alle Marmore agli impianti idroelettrici del Bacino Nera – Velino*, L'Aquila, Edizioni Libreria Colacchi 2010.

nome del paese vicino. A monte delle Gole di Posticciola, dove era ideato il bacino principale del Turano, l'ingegnere descrive il fondo della valle, sovrastato da Castel di Tora e Colle di Tora, immaginato come profondo imbuto, capace di imprigionare una enorme quantità d'acqua, con terreni assolutamente impermeabili.

A chiusura delle descrizioni dei luoghi avanzava una considerazione sui terreni da sommergere, ritenuti di poco pregio, «rovinati dalle continue alluvioni, cosparsi di pochi casali colonici di prezzo assai modico». Non si fa menzione della necessità di sommergere interi paesi della Valle del Salto, come poi avverrà, perché quel progetto non lo prevedeva, proponendo dighe minori di quelle realizzate e lasciando, di conseguenza, il livello degli invasi molto al di sotto di tutti gli abitati. Il progetto proponeva altre derivazioni di acque dal Velino e il convogliamento, in galleria, di una porzione delle acque del Turano nel Fiume Farfa, attraverso il Fosso delle Mole, tra Torricella e Monteleone Sabino. L'ingegnere esprime, infine, una valutazione sui rischi sismici, che egli esclude con sicurezza, basandosi sulla qualità dei terreni e sulla sua personale conoscenza ed esperienza di lavori effettuati nelle zone indicate ³.



La Valle del Salto prima della realizzazione dell'invaso
(Collezione V. Scaccia, Rieti)

L'idea dell'ingegner Rimini venne successivamente sviluppata nei progetti specifici elaborati dallo Studio dell'ingegner Angelo Omodeo, e all'inizio degli anni Venti del Novecento si arrivò, come si è già detto, all'avvio delle progettazioni per la realizzazione degli impianti idroelettrici tra il Lago di Piediluco e delle Marmore.

Si è sempre sostenuto che il Consorzio idroelettrico del Velino – ossia la Società Terni – non fosse interessato, inizialmente, alla realizzazione del progetto complessivo, che prevedeva in particolare la realizzazione del bacino artificiale del Salto e del Turano, fondamentali per l'attuazione effettiva della bonifica reatina. Per anni montarono le polemiche sulla parziale attuazione di quel progetto, sulla mancanza di volontà imprenditoriale e politica, di dare soluzione al progetto, che, tra l'altro, avrebbe potuto fruttare anche sul piano

³ Ivi; AS Tr., ASo Tr., Centrali e impianti idroelettrici, Fasc. 2, *Progetto "Rimini" per la creazione di grandi forze idrauliche*, 1916, b. 204.

economico. Tutto ciò era sicuramente vero. Tuttavia va dato atto che sia la Terni, sempre attentissima alle problematiche economiche, che gli organismi ministeriali, pur con lentezza e senza darne conto alla pubblica opinione, stavano proseguendo gli studi necessari per arrivare alla progettazione delle dighe e degli impianti idroelettrici ⁴.

Da quando la Direzione generale dell'agricoltura del Ministero dell'industria e commercio, aveva avviato lo studio del regime idraulico dei fiumi Nera e Velino, nel 1892, in funzione dei progetti di bonifica e irrigazione della Piana Reatina, di tempo ne era trascorso veramente tanto. I sopralluoghi in barca sul Velino, da parte dei tecnici, erano proseguiti anche all'inizio del Novecento ⁵. Sembrava che non si dovesse mai arrivare ad una conclusione; invece, già il Regio decreto del 12 luglio del 1923 (n. 8829) aveva concesso al costituendo Consorzio idroelettrico del Velino di creare i due serbatoi regolatori sui fiumi Salto e Turano, nonché la nuova centrale di Collestatte, con la diga mobile alle Marmore, che fu subito realizzata ⁶.

Da quel momento fu chiaro che le due vallate, confluenti in quella del Velino, sarebbero state di fatto sacrificate alla salvaguardia e allo sviluppo della Piana Reatina e all'incremento della materia prima per l'industria idroelettrica. Ogni altro progetto, che prevedesse un diverso uso dei territori della Valle del Turano e di quella del Salto, avrebbe dovuto essere abbandonato ⁷.

Tra il 1924 ed il 1927 l'Ufficio idrografico di Roma stilò, finalmente, la tanto attesa relazione idrologica, sulla base dei rilevamenti compiuti nelle stazioni di Perugia, Rieti e Roma. Tra il mese di luglio 1924 e quello di dicembre del 1925, furono predisposte anche le relazioni geologiche del professor Giorgio Dal Piaz, in ottemperanza alle richieste del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Anche in questo caso c'era stata una lunga gestazione, con sopralluoghi, per l'individuazione della zona più idonea alla realizzazione delle dighe, e diversi saggi di scavo ⁸.

Riguardo la sezione della diga da realizzare sul Salto, presso le Balze di Santa Lucia, la relazione geologica fece presente che l'area «consta di calcari che poggiano su materiali marnoso-argillosi pendenti verso valle». Il piano di contatto – messo bene in evidenza dagli scavi eseguiti - risultò inclinato, in media, di una cinquantina di gradi. Gli scavi avevano dimostrato, inoltre, che, superata una zona superficiale di esiguo spessore, in cui la roccia era più o meno deteriorata dall'azione degli agenti atmosferici, all'interno i calcari si presentavano assai tenaci e compatti. Tuttavia la relazione fece presente l'opportunità di provvedere all'impermeabilizzazione della superficie calcarea fiancheggiante la sezione

⁴ AS Tr., ASo Tr., Centrali e impianti idroelettrici, Fasc. 5, *Note al Progetto "Rimini"*, b. 204.

⁵ AS Ri, ASC Ri, Cat. VII, Cl. II, Fasc. 3, Consorzi idraulici, *Comunicazione del Ministero agricoltura, industria e commercio: studio del regime idraulico del Nera e Velino*, 7 agosto 1891, b. 534; AS Tr., ASo Tr., Centrali e impianti idroelettrici, fasc. 10-13, *Riassunto delle portate integrali dei fiumi Salto e Turano*, 1916-1924, b. 211; ivi, fasc. 8 e 9, *Corrispondenza tra e generale di Genova, relativa alle letture idrometriche del Velino*, 1925-1929, b. 211.

⁶ AS Ri, ASP Ri, Cat. VI, Acque, Deviazioni, Cl. II, Posiz. 1, *Consorzio "Velino" fra la Provincia di Perugia e la Società "Terni"*, b. 1677.

⁷ È implicito il definitivo abbandono del progettato tronco ferroviario Rieti – Avezzano, sul quale riferiscono in questo Quaderno R. Lorenzetti (pp.), A. Marrucci e C. Silvi (pp.). (*nota della redazione*)

⁸ AS Ro., Archivio del Genio civile di Roma (AGC Ro.), Servizi generali vari, *Progetto delle opere occorrenti per difendere la città di Rieti dalle inondazioni del Turano e del Velino: sistemazione idroelettrica dei fiumi Velino e Nera, invaso dei bacini del Salto e del Turano. Disegni allegati*, b. 1212.

della diga, in modo da eliminare qualsiasi pericolo di filtrazione. Siccome i sondaggi evidenziarono che ai calcari subentravano, a breve distanza, le marne argillose a perfetta tenuta, la superficie da impermeabilizzare si riduceva a due appezzamenti triangolari fiancheggianti la sezione, ciascuno dei quali si aggirava intorno a ottomila metri quadrati.

«Riteniamo, poi, - sostiene la relazione geologica definitiva del professor Dal Piaz - che, in luogo dell'impermeabilizzazione di superficie, tornerebbe in questo caso più conveniente ed efficace, l'applicazione del metodo delle iniezioni profonde di cemento liquido, a forti pressioni, distribuite in modo da creare una specie di diaframma, in continuazione laterale degli impostamenti della diga»⁹.

La relazione fa poi riferimento all'esperienza acquisita, dal 1920, su diverse dighe, realizzate sia sulle Alpi che sugli Appennini, che il professore ebbe modo di seguire in ogni fase costruttiva, per dimostrare l'eccellenza dei provvedimenti suggeriti. La carta geologica, realizzata per l'occasione, dava ragione, anche in questo caso, al progetto dell'ingegner Guido Rimini, dimostrando che l'area prescelta per la realizzazione del serbatoio risultava costituita da rocce di natura marnosa o arenaceo argillosa, e come tale in condizioni tali da dare piena garanzia di tenuta.

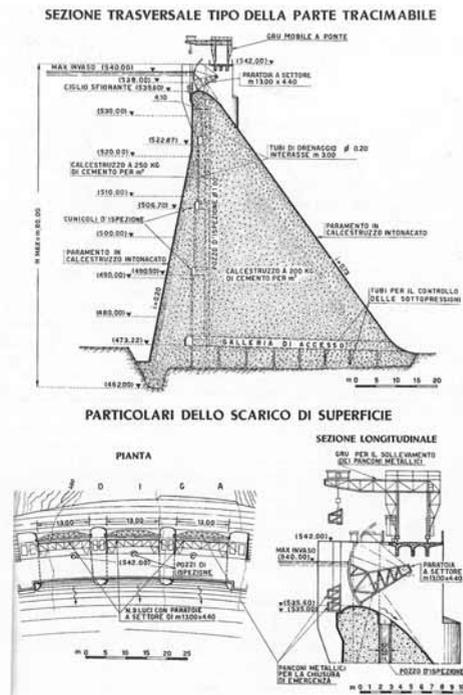
Il Consorzio del Velino aveva presentato un progetto di massima per lo sbarramento dei fiumi Salto e Turano, già nel 1925, nel quale si illustrava schematicamente come si sarebbe giunti alla realizzazione di due laghi artificiali. Gli sbarramenti erano previsti, rispettivamente, alle Balze di Santa Lucia, nel territorio di Petrella Salto, e alle Gole di Posticciola, nel territorio di Rocca Sinibalda. Furono previste anche due centrali, per lo sfruttamento idroelettrico, da realizzare ai piedi delle dighe, a modifica dell'idea iniziale che ne prevedeva una sola a Posticciola. L'Ufficio di Roma del Corpo Reale del Genio civile, esaminato il progetto, aveva chiesto ulteriore documentazione ed alcune varianti alla parte costruttiva, nonché al preventivo generale di spesa. Venne elaborato un nuovo progetto, stilato, in forma esecutiva, il 30 aprile del 1928, che conservava lo schema di quello precedente, avvalendosi però dei risultati degli studi dell'Ufficio idrografico di Roma, del novembre 1927, e basandosi sulla relazione geologica del professor Dal Piaz. Per la parte costruttiva e per i preventivi di spesa erano state seguite fedelmente le prescrizioni dell'Ufficio del Genio civile¹⁰.

Il profilo delle due dighe risultò modificato, rispetto al progetto di massima; le opere di scarico delle piene furono previste completamente fuori del corpo degli sbarramenti; così pure le opere di derivazione per alimentare le rispettive centrali idroelettriche, anch'esse staccate dalle dighe. Si prevedeva, invece, di mantenere lo scarico di fondo alla base delle dighe, per provvedere più facilmente alla chiusura della galleria di deviazione a opera ultimata.

Fu scelto il tipo di diga denominata a gravità, ossia strutturata per resistere alla spinta dell'acqua esclusivamente con il proprio peso. Considerate, poi, le notevoli dimensioni delle opere, le caratteristiche delle rocce che ne avrebbero costituito le spalle ed il fondo, e che ne avrebbero fornito in prevalenza il materiale murario, si rese necessario prevedere l'adozione di un completo sistema di drenaggi, sia interni allo sbarramento, che di fondo. Tutto ciò avrebbe evitato problemi di «sottopressioni nelle fondazioni e pressioni interne

⁹ Ivi, *Relazione geologica*.

¹⁰ Ivi, *Relazione tecnica generale*.



Particolari delle dighe a ritenuta sul Salto (a sinistra) e sul Turano (ANIDEL, 6, 1952)

nella massa muraria», mantenendo nella stessa massa muraria un grado di non eccessiva umidità, offrendo la possibilità di rendersi conto, in qualsiasi momento, delle condizioni interne di temperatura e di permeabilità. Sul piano planimetrico si pensò di dare ad entrambe le dighe un andamento «ad arco di circolo, sufficiente – si riferisce nella relazione tecnica generale del 1928 – a consentire gli inevitabili movimenti di dilatazione e contrazione e pure concorrente, in misura sensibile, alla stabilità, specialmente nella impostazione contro la roccia delle sponde».

Si prevede di adottare la sezione triangolare, con il vertice al piano di massimo invaso, e con inclinazione adeguata, anzi «esuberante agli effetti della stabilità», e per dare spazio al complesso sistema di drenaggio studiato per le fondazioni. Come era dimostrato dai grafici e dai calcoli di stabilità, si era abbondato nel tenere conto degli sforzi massimi cui la muratura avrebbe potuto essere sottoposta, anche nelle condizioni più sfavorevoli, tra cui persino la possibilità di eventuali onde anomale. La struttura per entrambe le dighe fu prevista, fin da allora, in calcestruzzo, di cemento colato con pietrisco di cava, ottenuto da frantoi da realizzare sul posto.

L'utilizzazione industriale dell'acqua invasata, e la sua restituzione ai fiumi, doveva essere conseguita immediatamente a valle degli sbarramenti, con opere di derivazione da realizzare con tubazioni metalliche collocate in galleria. La centrale idroelettrica del Turano era progettata parallelamente al corso del fiume; quella del Salto avrebbe dovuto essere collocata attraverso il fiume. In entrambe gli impianti l'accesso doveva essere ricavato

dalle strade provinciali esistenti, il cui ultimo tronco, chiuso dalla diga, sarebbe stato sottratto al transito pubblico, deviato sulla nuova provinciale da realizzare a monte, e lasciato ad uso esclusivo degli impianti. Erano previsti collegamenti pedonali tra le centrali idroelettriche e gli sbarramenti. Nelle vicinanze delle dighe sarebbero state realizzate le abitazioni dei guardiani, collegate telefonicamente con i centri abitati a valle, gli alloggi per i meccanici addetti alle centrali, nonché officine per le piccole riparazioni, e magazzini. Inoltre, riferisce la relazione tecnica generale, la vigilanza sarebbe stata esercitata anche dal personale addetto alle centrali: «Oltre al telefono saranno stabilite delle segnalazioni convenzionali mediante razzi».

Dalla progettazione alla realizzazione delle dighe

Sbarrata la valle del Fiume Salto alle Balze di Santa Lucia, l'acqua a monte avrebbe creato un serbatoio capace di quasi novantamila metri cubi, sommergendo la valle fino all'abitato di Sant'Ippolito, per una quota compresa tra i 508 ed i 510 sul livello del mare. Nella relazione tecnica si fa riferimento agli espropri di terreni e fabbricati, alla costruzione della variante della strada Avezzano – Rieti, ma non si menziona la sommersione di interi paesi, come poi è avvenuto, perché assolutamente non previsto. Con il futuro lago artificiale al massimo livello dei cinquecentodieci metri di quota, l'acqua sarebbe arrivata soltanto a lambire le case più basse di Borgo San Pietro e Fiumata, avrebbe forse tagliato in due Teglieto, ma non sarebbe arrivata alle abitazioni di Sant'Ippolito. La diga sul Fiume Salto avrebbe dovuto raggiungere un'altezza massima di sessantadue metri, ben lontana dagli oltre cento metri di quella che sarà realizzata.

Con lo sbarramento della Gola di Posticciola, nella Valle del Turano, si sarebbe creato a monte un serbatoio della capacità complessiva di oltre centoquaranta milioni di metri cubi d'acqua, compresi fra le quote di 533 e 535, sul livello del mare. Anche la diga sul Turano avrebbe dovuto raggiungere l'altezza di sessantadue metri, anziché gli ottanta di quella poi realizzata.

Il 12 luglio 1930 l'Ufficio del Genio civile di Roma comunicò al Consorzio del Velino le conclusioni alle quali era giunto il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo aver esaminato il progetto esecutivo dei serbatoi sui fiumi Salto e Turano, presentati il 30 aprile 1928. Venivano imposte delle precise prescrizioni e alcune variazioni al progetto, soprattutto per garantire maggiore stabilità alle opere e una migliore impermeabilizzazione. L'Amministrazione statale imponeva anche un supplemento di indagini geologiche attraverso sopralluoghi specifici, non appena completato lo scavo per la formazione del taglio a monte, prima delle gettate. Il supplemento di indagine si rendeva necessario perché, per entrambe gli sbarramenti, i rilevamenti erano consistiti esclusivamente in saggi di scavo mediante alcune trivellazioni ritenute insufficienti.

Il Consorzio del Velino, ossia la Società Terni, ottemperò alle richieste, presentando, nel luglio del 1930, un supplemento di progetto al Consiglio dei lavori pubblici; il quale si riservò di prendere decisioni circa le conclusioni dello studio idrologico, per quanto riguardava le piene, ritenendo troppo limitato il periodo preso in esame.

Tuttavia dovettero trascorrere altri sette anni perché si arrivasse alla definizione dei nuovi progetti, presentati ufficialmente nel gennaio del 1937.

I nuovi progetti dei due serbatoi conservavano l'impostazione di quelli precedenti, prevedendo l'adozione di dighe trascinanti, sempre di tipo a gravità, ed apportava lievi varianti al sistema degli scarichi. In tutto questo tempo, però, era andata maturando l'idea di una diversa utilizzazione dei serbatoi, secondo la quale la funzione idraulica degli impianti avrebbe assunto una rilevanza assai maggiore, ben oltre quella troppo semplice di contenimento delle piene: raddoppiare la capacità dei bacini per consentire un enorme sfruttamento idroelettrico.

La società Terni e la politica autarchica nazionale

In quel periodo la politica nazionale di riarmo dava grande spazio alle industrie dell'acciaio, tra cui naturalmente la Terni, la quale, però, colse l'occasione che attendeva dall'inizio del decennio precedente, per qualificarsi definitivamente come grande industria elettrica, attraverso i suoi impianti idroelettrici, che sarebbero diventati in breve il volano del suo nuovo sviluppo. La possibilità che ebbe di perseguire il suo programma elettrico era strettamente legato alla politica autarchica nazionale, che esaltò le potenzialità del territorio, insieme alle istanze e alle ambizioni delle imprese definite "elettro - consumatrici", come, oppure "elettro - commerciali", come erano quelle del Gruppo Edison.



Le acciaierie di Terni all'inizio del Novecento
(*In Terni, Società per l'industria e l'elettricità, 1884-1934, Genova, 1934*)

Dopo il traguardo, raggiunto negli anni Venti, la mossa compiuta dalla Terni tra il 1935 ed il 1937, risultò decisiva, consentendole di attestarsi in posizione strategica nel campo dell'industria elettrica nazionale. Ogni esitazione – annota acutamente Franco Bonelli, nel suo studio sulla storia della Terni – avrebbe sicuramente pregiudicato la possibilità, per la Società, di cogliere tutte le opportunità implicite nel programma elettrico già realizzato. Il nuovo programma di grandi costruzioni idroelettriche in Italia centrale, andò infatti a collegarsi logicamente con quello avviato negli anni Venti, a seguito del primo programma di sfruttamento intensivo del comprensorio Nera – Velino. Per la Terni tornò d'attualità il Regio decreto del 12 luglio del 1923 (n. 8829), con il quale si concedeva, al Consorzio del Velino, di creare i due serbatoi del Salto e del Turano. Questi entrarono a far parte essen-

ziale del piano di investimenti previsti per il 1935 e per il 1937, per lo sfruttamento delle risorse idriche della zona a monte della Cascata delle Marmore: era questo il momento che attendeva per realizzare le grandi opere idroelettriche. Era prevista la realizzazione di grandi centrali idroelettriche, di altri grandi impianti, per sfruttare le acque del bacino del Vomano, con un enorme serbatoio da costruire nella Piana di Campotosto, un altro minore a Provvidenza; e poi la canalizzazione e il pompaggio delle acque del Massiccio del Gran Sasso e della Laga. «Il complesso degli impianti che si idearono, per l'utilizzo delle acque di questo bacino, rispondeva alle esigenze di disporre di una capacità di elevatissime punte di potenza, combinata con la possibilità di regolare stagionalmente la produzione, in funzione di scambi con il sistema idroelettrico alpino»¹¹.

Il 26 settembre 1933 era stata istituita – con Regio decreto n. 1231 – la Direzione generale acque e impianti idroelettrici del Ministero dei lavori pubblici, subentrata alla Direzione generale opere idrauliche dello stesso ministero. L'11 dicembre 1933 era stato emanato dal governo il Testo unico n. 1775 delle leggi sulle concessioni di acque pubbliche, il quale, oltre a raccogliere le norme in materia esistenti fino a quel momento, introdusse importanti novità a favore dell'industria elettrica, tanto da essere definito «pietra angolare del monopolio elettrico italiano». Fu sancita la possibilità di costruire “in precario”, ossia sulla base di decreti provvisori, anche prima del riconoscimento delle concessioni. Si stabilì che lo Stato avrebbe contribuito, a fondo perduto, alla costruzione di serbatoi per l'invaso delle acque, con una cifra pari al sessanta per cento delle spese. Venivano, poi, cospicue sovvenzioni per le linee di trasporto da costruire entro il 1940. In realtà non è facile accertare l'esatta portata finanziaria di questi aiuti: «È certo comunque che il totale delle sovvenzioni, tra il 1920 e il 1943, raggiunse 1 miliardo e 30 milioni di lire, di fronte a un immobilizzo complessivo di circa 11 miliardi». I vantaggi che gli industriali ottennero, con il Testo unico del 1933, non furono solamente economici: diveniva, infatti, facoltativa la possibilità di riscatto degli impianti da parte dello Stato, prima considerata obbligatoria nei disciplinari di concessione; e tutte le concessioni in scadenza furono automaticamente prorogate all'anno 1977.

Le vicende della bonifica integrale, impostata fin dall'inizio sul criterio fondamentale del riordino e della sistemazione idraulica, andarono in molti casi ad intrecciarsi con quelle della produzione dell'energia idroelettrica si da assumere quest'ultima, in taluni casi, prevalenza sulle stesse esigenze di sicurezza della bonifica¹².

¹¹ F. BONELLI, *Lo sviluppo di una grande impresa in Italia. La Terni dal 1884 al 1962*, pp. 226-231. Sulla realizzazione degli impianti idroelettrici di Campotosto e della Valle del Vomano si veda: T. MONTANARI, *La torbiera e la bonifica di Campotosto in relazione agli interessi d'Aquila, di Teramo e della Valle dell'Aterno*, L'Aquila, Montanari, 1906; Aa.Vv., *Le dighe di ritenuta degli impianti idroelettrici italiani*, a. c. della Commissione Anidel per lo studio dei problemi inerenti alle dighe, Milano, Associazione nazionale imprese distributrici di energia elettrica, 1952, vol. VI, pp. 111-130; V. BATTISTA e L. NANNI, *La cultura degli oggetti*, L'Aquila, Consiglio regionale dell'Abruzzo, 1984, pp. 11-122; A. DE SANTIS, *Le stelle del nord Abruzzo tra storia e cronaca*, Teramo, Officine grafiche Edigrafital, 1989, pp. 49-58; ID., *Campotosto e il suo lago*, L'Aquila, Gruppo tipografico editoriale, 2000; AS Tr., ASO Tr., Centrali e impianti idroelettrici, fasc. 14, *Note descrittive dei vari impianti idroelettrici esistenti*, b. 216.

¹² Basti qui ricordare il contenzioso tra il Consorzio speciale per la bonifica della Piana Reatina, presieduto dal principe Potenziani, ed il Consorzio idroelettrico del Velino (la Società “Terni”) su cui rimando al citato mio volume.

Come scrive Eugenio Scalfari in un suo saggio sulla storia segreta dell'industria elettrica in Italia, del 1963, in quel periodo "si verificarono incredibili episodi che, giudicati oggi a tanti anni di distanza, danno un'idea del potere raggiunto in quell'epoca dagli industriali e dei criteri coi quali lo Stato fascista amministrava gli interessi pubblici. Basti ricordare che qualunque tentativo da parte di utenti e di comuni, di riunirsi in associazioni per discutere con le società elettriche i contratti di fornitura e l'ammontare delle tariffe, fu soppresso senza eccezioni. Tra il 1927 e il 1929, i prefetti sciolsero con appositi decreti i consorzi costituiti tra utenti di Lecco, Como, Intra e Novara. Nello stesso modo fu sciolta la Federazione utenti di Torino, con richiamo agli articoli 16 e 215 del Testo unico della legge di pubblica sicurezza. Nel decreto di scioglimento dell'Associazione utenti di Novara il prefetto arrivò addirittura ad argomentare che voler discutere di tariffe elettriche significava "attentare all'ordine nazionale dello Stato"»¹³.

La vera motivazione dell'urgenza dello sbarramento e dell'aumento dell'invaso: le forniture di elettricità alle Ferrovie dello Stato

Il primo atto del nuovo piano di sviluppo idroelettrico della Terni fu rappresentato proprio dall'avvio dei lavori di costruzione della diga sul Turano, alle Gole di Posticciola, nel 1935, sulla base dei progetti del 1928, modificati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel 1930; e autorizzati, in via provvisoria, soltanto il 16 dicembre 1936, con decreto n. 7971 del Ministero dei lavori pubblici. Il decreto provvisorio posticipato veniva giustificato dall'istanza avanzata dal Consorzio del Velino, a settembre di quell'anno, nella quale si chiedeva che le opere di sbarramento sui due fiumi fossero dichiarate urgenti e indifferibili, ai sensi di legge, non tanto per la necessità di attenuare le piene, che mettevano a rischio la Piana Reatina, ma per poter adempiere in tempo alla fornitura di energia elettrica alle Ferrovie dello Stato, con cui aveva stipulato uno specifico contratto il 25 febbraio del 1935. Altra motivazione all'emissione di quel provvedimento particolare fu che la Terni aveva già iniziato, a Posticciola, i lavori per l'organizzazione del cantiere. Il progetto definitivo fu presentato il 12 maggio 1937, con sostanziali varianti ratificate il 20 giugno dell'anno successivo; ma intanto i lavori stavano comunque procedendo, con la giustificazione dell'indifferibilità e dell'urgenza¹⁴.

Nel progetto esecutivo del 1938 la capacità del serbatoio del Turano venne portata da 163.481.500, aumentando l'altezza di ritenuta dalla quota da metri 540, con una diga che da un'altezza di sessantadue metri passava a settantacinque. L'invaso avrebbe avuto una lunghezza di circa sette chilometri. La capacità di quello del Salto fu portata da 87.721.000

¹³ E. SCALFARI, *Storia segreta dell'industria elettrica*, Bari, Laterza, 1963, p.90.

¹⁴ AS Ro., AGC Ro., Servizi generali vari, *Progetto delle opere occorrenti per difendere la città di Rieti dalle inondazioni del Turano e del Velino: sistemazione idroelettrica dei fiumi Velino e Nera, invaso dei bacini del Salto e del Turano. Disegni allegati, Relazione tecnica generale*, b. 1212; AS Tr., ASO Tr., Centrali e impianti idroelettrici, fasc. 1, *Consorzio Velino, Progetto sbarramento Salto e Turano*, 1928, b. 295; ivi, fasc. 4, *Consorzio Velino, Progetto sbarramento Salto e Turano. Progetto esecutivo*, b. 256.

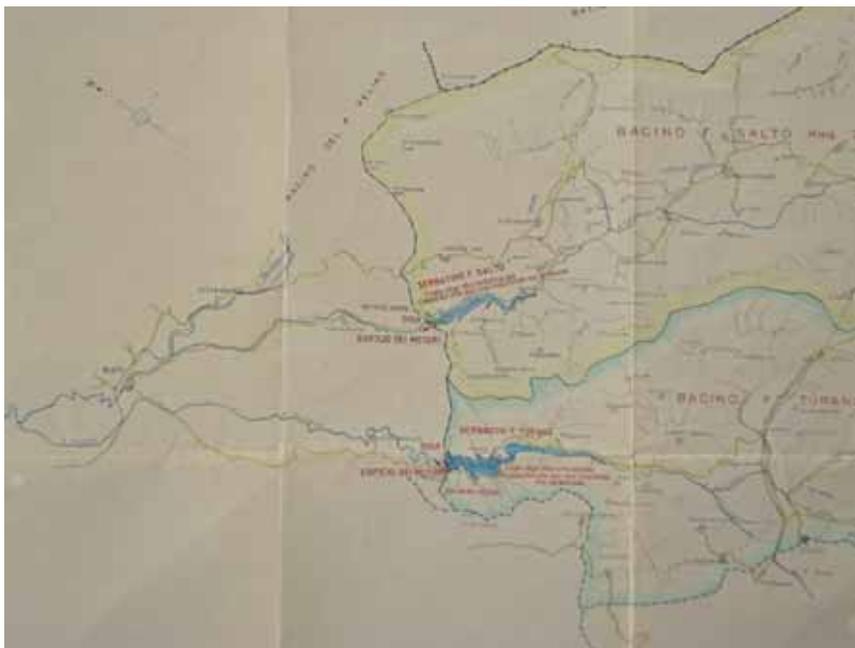
	SALTO	TURANO	CENT. COTILIA	TOTALI
m ³ scavati	X	X	X	2.000.000
m ³ materiali scavati e lavorati in loco				1.000.000
m ³ cacestruzzo per le dighe	X	X		1.000.000
Quintali di cemento	X	X	X	2.000.000
Quintali di ferro e acciaio	X	X	X	100.000
Quintali di esplosivo	X	X	X	8.000
Operai impiegati	4.000	3.000	1.000	8.000
Totale giornate lavorative in tre anni	X	X	X	6.200.000
Altezza in m delle dighe	104	75		
Larghezza in m alla base delle dighe	97	50		
Lunghezza in km dei bacini	14	7		
m ³ d'acqua contenuti dai bacini	266.512.576	163.481.000		429.993.576
Gallerie collegamento bacini in km				10

Le dighe del Salto e del Turano in numeri

metri cubi a 266.512.576, aumentando l'altezza di ritenuta dalla quota da metri 510,40 a 539,25; e la diga relativa passava da un'altezza iniziale di sessantadue metri, come quella del Turano, a centoquattro. Il lago del Salto avrebbe avuto una lunghezza di circa quattordici chilometri: dai Balzi di Santa Lucia all'imbocco delle Gole di Macchiatimone, oltre l'abitato di Sant'Ippolito. Con i due laghi a questo livello sarebbe risultata sommersa una parte del paese di Colle di Tora, nella valle del Turano, e ben quattro paesi interi della valle del Salto sarebbero stati ricoperti completamente dalle acque; ma il fatto non viene rilevato dalla relazione generale, non rientrando nel novero delle questioni tecniche. Portando i bacini allo stesso livello non era più necessario, inoltre, prevedere due distinte centrali idroelettriche ai piedi delle dighe. Era infatti previsto di collegare i due serbatoi mediante una galleria, e di convogliare le acque dei due bacini, trasformati in vasi comunicanti, in una galleria forzata, fino al Velino, dove sarebbe stata posizionata un'unica centrale, situata nei pressi di Città Ducale, per la quale non si era ancora definito il sito esatto. Un canale di scarico aperto avrebbe ricondotto l'acqua dalla centrale alla confluenza del Salto nel Velino ¹⁵.

Tutte le altre soluzioni tecniche, adottate nei precedenti progetti, rimasero invariate, compresi i siti dove sarebbero state realizzate le due dighe a gravità. In conseguenza, però, della considerevole maggiore altezza, la diga sul Salto dovette essere impostata qualche decina di metri più a valle, dove, del resto, le condizioni della roccia si presentarono migliori, «anzi addirittura ottime».

¹⁵ AS Ro., AGC Ro., Servizi generali vari, *Progetto delle opere occorrenti per difendere la città di Rieti dalle inondazioni del Turano e del Velino: sistemazione idroelettrica dei fiumi Velino e Nera, invaso dei bacini del Salto e del Turano. Disegni allegati, Relazione tecnica generale*, b. 1212.



Pianta complessiva del Bacino del Velino, interessato alla realizzazione degli invasi artificiali del Salto e del Turano
(Ufficio del Genio Civile di Rieti)

II - Un accenno sull'organizzazione dei cantieri per la realizzazione degli impianti

I lavori per la realizzazione dei bacini del Salto e del Turano iniziarono nella seconda metà del 1936, entrando in pieno sviluppo l'anno successivo. Fu iniziata per prima la diga sul Fiume Turano, alle Gole di Posticcio, nel territorio del Comune di Rocca Sinibalda. La diga del Turano risulterà ultimata nel 1938, mentre quella del Salto nel 1939.

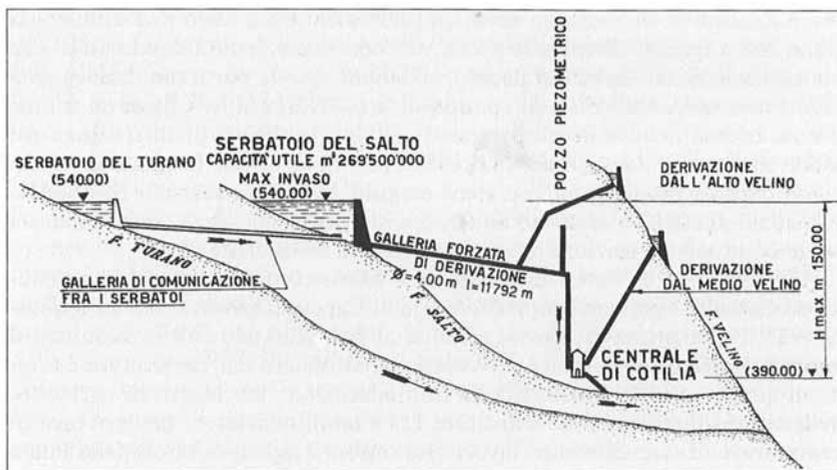
Data la mole delle opere da costruire e la conseguente vastità dei cantieri, nonché l'asprezza dei luoghi dove andavano realizzati gli sbarramenti, si rese necessario predisporre preventivamente le installazioni necessarie per l'attuazione dei programmi nei tempi stabiliti. Fu assicurato il vitto e l'alloggio a grandi masse di operai, agli impiegati e ai dirigenti. Furono apprestati grandi impianti per gli scavi per la frantumazione e vagliatura del materiale di cava e di fiume; approntati impianti per la preparazione e distribuzione del calcestruzzo, con l'impiego di tanti motori elettrici, di decine di argani, frantoi per la sabbia, betoniere, locomotive per il traino di centinaia di vagonetti necessari per il trasporto del materiale, collocati su diversi chilometri di binarietti.

Si costruirono baraccamenti in legno e muratura, per le officine e i laboratori, dove si effettuavano anche le manutenzioni e le riparazioni delle macchine. C'erano i locali per le cucine, i refettori, i servizi igienici, gli spacci per i generi alimentari, i macelli, i magazzini, l'Ufficio postale, le sale ricreative per il dopolavoro, le infermerie. A Caporìo, nel territorio di Città Ducale, nei pressi delle Sorgenti del Peschiera e delle Terme di Cotilia, sulle sponde del Rio che serviva una serie di antichi mulini, fu attivato il cantiere per la costru-

zione della Centrale idroelettrica, da realizzare in grotta artificiale. Lì fu stabilita la sede della direzione dei lavori, e realizzato il villaggio operaio, con nove baracche per gli operai, costruite in legno e muratura, di forma quadrangolare e rettangolare, tetto a doppio spiovente di eternit, pavimenti in cemento liscio ed ampie finestre. Al villaggio di Caporio, furono realizzati anche diversi edifici stabili in muratura: la palazzina a due piani per ospitare gli uffici della direzione; gli edifici in muratura a due piani con porticato, di forma rettangolare molto allungata, per i servizi, che formavano una sorta di esedra intorno al piazzale, chiuso a meridione dalla Cappellina di S. Barbara, anch'essa in muratura. L'intitolazione della Cappella alla patrona dei minatori, fu voluta in ossequio a coloro che sarebbero stati i principali artefici dei cinquanta chilometri di gallerie per gli impianti idroelettrici e per quelle dell'Acquedotto imperiale del Peschiera, che avrebbe rifornito Roma, e il cui avvio dei lavori fu previsto per il mese di gennaio del 1938.

La creazione dei due laghi avrebbe portato alla realizzazione di oltre cinquanta chilometri di nuove strade, i cui lavori erano già avviati, per il raccordo di quelle preesistenti a valle e a monte delle dighe, e per il collegamento delle sponde opposte. La costruzione delle nuove strade della Valle del Salto era stata affidata alla Ditta Fratelli Scanzani di Rieti; quelle della Valle del Turano alla Ditta Attilio Floridi, anch'essa di Rieti. Quasi in contemporanea sarebbero stati ricostruiti i quattro interi paesi del Cicolano, che il Lago del Salto avrebbe sommerso completamente.

La diga del Salto, con i suoi 104 metri di altezza, sarebbe risultata la più alta d'Europa. Per indicarne la mole basti ricordare che avrebbe avuto, alla base, uno spessore di 97 metri.



Prospetto complessivo attuale degli impianti idroelettrici del Bacino del Velino
(Le dighe a ritenuta, ANIDEL, 6, 1952)

Dall'invaso del Salto, comunicante con quello del Turano, mediante galleria sotterranea, sarebbe stata allacciata la condotta forzata, lunga circa dodici chilometri, per la Centrale idroelettrica di Cotilia, per la quale si scelse come sito il piede della Montagna di Ponzano, sulla sponda sinistra del Velino, di fronte all'abitato di Caporio, sulla strada per Capradosso e Petrella Salto. La Centrale di Cotilia sarebbe stata quasi completamente sotterranea, coperta da una struttura a volta in cemento armato, e da un terrapieno di circa quindici metri di spessore; in modo da resistere a qualsiasi tipo di attacco.



Cantiere della diga del Salto
(Collezione V. Scaccia, Rieti)

Il gran numero di operai impiegati si spiega con il fatto che molti lavori erano ancora eseguiti con pala e piccone, però la realizzazione di opere dell'imponenza di questi impianti idroelettrici, in tempi tanto ristretti, non sarebbe mai stata possibile se già a quell'epoca lo sviluppo tecnico dell'attrezzatura dei cantieri non avesse fatto enormi passi in avanti, rispetto ai due decenni precedenti.

Nei cantieri delle dighe del Salto e del Turano, tornarono in azione le scavatrici meccaniche a cucchiaio, allora considerate grandi macchine, in funzione da un paio di decenni, e utilizzate nello scavo del Canale di Santa Susanna, allacciante le acque a nord della Piana Reatina, prossimo all'inaugurazione. Il trasporto del materiale scavato venne effettuato con vagonetti ribaltabili, detti *Decauville*, che trasportavano circa due metri cubi ciascuno e correvano su binarietti leggeri a scartamento di sessanta, settanta centimetri. I trenini, formati da venti, trenta vagonetti, venivano trainati da locomotive, con motore Diesel, funzionanti a nafta e della potenza di venti, trenta cavalli vapore. Successivamente subentrarono le locomotive con motore elettrico, utilizzate soprattutto nelle gallerie, dove prima si usavano i muli, oppure si trainavano a mano. Sul posto si svolgeva il ciclo di produzione completo del calcestruzzo, necessario per la creazione degli sbarramenti e per la costruzione della centrale idroelettrica.

Nelle cave si otteneva con le mine il materiale che avrebbe formato il corpo delle dighe: pietrisco e sabbia, ricavati frantumando rocce di qualità adatta.

Avvedute e sapienti direttive presiedevano all'organizzazione di un cantiere così complesso, sia sul piano tecnico che della disciplina delle maestranze, costituite da tanti operai di diverse qualifiche e provenienti solo in parte dalle vallate del Reatino. Il numero degli operai forestieri, impiegati in ciascuno dei cantieri delle dighe, variò da un numero di 1.400, ossia poco meno della metà del totale delle maestranze impiegate. Essi componeva-

no la schiera dei minatori e degli operai specializzati: meccanici, gruisti, carpentieri, capi mastri. Il grosso delle maestranze locali era costituito da manovali, e in piccola parte dai livelli più bassi del corpo impiegatizio.

Qualcuno dei vecchi operai dei cantieri degli impianti idroelettrici e dell'acquedotto del Peschiera, nelle interviste raccolte tra il 1982 e il 2003, ha voluto sottolineare quanto erano mutate le condizioni generali del lavoro, negli anni Trenta, sia in agricoltura, che nell'industria e nell'edilizia, con le Assicurazioni, la Cassa mutua e la Previdenza sociale, e in effetti in sede storica è riconosciuto il sostanziale progresso compiuto, sul piano sociale, dall'organizzazione del lavoro in Italia negli anni Trenta.

Vincenzo Scaccia¹⁶ che ha seguito direttamente, fin dall'inizio, come si sono sviluppati i lavori di costruzione delle due dighe, quella del Turano prima, e del Salto successivamente, ricorda che all'Ufficio Manodopera del cantiere della diga sul Turano, alle Gole di Posticciola, ogni giorno, tra quelli che venivano licenziati e quelli che erano assunti, c'era un flusso continuo di trenta, quaranta persone, e la contabilità si teneva a mano, senza l'ausilio di macchine. Il ricambio degli operai era continuo, perché non tutti reggevano gli alti ritmi di lavoro: «chi non rendeva lo mandavano via».

L'operaio semplice era chiamato "Terraziere"¹⁷. Poi c'erano i muratori e gli aiutanti muratori, c'erano anche molti manovali, ma la maggior parte delle maestranze erano carpentieri e minatori.

Le paghe erano adeguate: un operaio prendeva una lira e venticinque centesimi l'ora. Si trattava di una buona remunerazione, riferisce Vincenzo Scaccia: «perché in quelle zone quando uno andava a lavorare in campagna, "a opera" si diceva, gli davano quattro o cinque Lire, invece qui ne prendeva dieci... Otto ore... Otto ore dure. Chi non rendeva la Terni lo cacciava...».

Il cinque di ogni mese si faceva la paga agli operai. Il cinque a mattina l'ufficio doveva essere pronto a pagare. Il turno che staccava prendeva i soldi; per lo più erano minatori, o comunque operai addetti alle gallerie. Si facevano tre turni, lavorando anche la notte, alla luce artificiale di potenti impianti fotoelettrici. Otto ore di lavoro e sedici di riposo: dalle sei alle quattordici; dalle quattordici alle dieci; dalle dieci alle sei. A quell'ora l'ufficio doveva cominciare a pagare. Si pagava in contanti. Si preparava la busta, dove fuori c'era scritto l'orario, il numero delle ore, le ritenute che si facevano. I soldi venivano messi in quella busta e consegnati agli operai, che firmavano per ricevuta. In media si facevano circa tremila buste paga.

L'operaio "terraziere", nel 1936 aveva una paga di una lira e venticinque centesimi l'ora; il carpentiere e il minatore prendevano oltre due lire. Poi c'erano gli apprendisti, uti-

¹⁶ Vincenzo Scaccia, classe 1922, originario di Castel di Tora, per oltre trent'anni ingegnere capo dell'Amministrazione provinciale di Rieti, aveva ricordi molto precisi dei lavori per gli impianti idroelettrici, essendo entrato al cantiere della diga alle Gole di Posticciola all'età di quattordici anni, il 7 settembre 1936. Egli conservava il ricordo, riferitogli dai suoi genitori, dei tecnici che effettuarono i saggi di scavo nelle Gole di Posticciola, in previsione della realizzazione della grande opera di sbarramento.

¹⁷ Il termine è prettamente legato ai lavori agricoli di terrazzamenti per la coltivazione in montagna, molto comune, a quell'epoca, in tutto l'Appennino centrale. Questi operai lavoravano con pala, badile e carriola, ed erano molto abili, in genere, proprio nel livellare il terreno a mezza costa, comunque in posizioni scomode e difficili, realizzando, all'occorrenza, canali di scolo delle acque e sistemi artigianali di drenaggio delle acque.

lizzati spesso come acquaioli, addetti al rifocillamento degli operai: percepivano cinque lire al giorno. Gli impiegati, addetti agli uffici avevano uno stipendio che variava da trecento a quattrocento lire mensili; i capi ufficio arrivavano a cinquecento. Lo stipendio dei geometri era di mille, mille e trecento lire mensili. Quello dei dirigenti partiva da duemila, duemila e cinquecento. Nel 1937 e nel 1938 ci furono aumenti di retribuzione del 10, e nel 1940 del 20 per cento. I minatori arrivarono a percepire tre lire e cinquanta centesimi l'ora.

Molti lavori, specie quelli per la realizzazione dei manti di rivestimento esterno delle dighe, saranno affidati a gruppi di operai specializzati, pagati con contratti di cottimo, per accelerare al massimo il completamento delle opere. Questo modo di lavorare, in situazioni precarie e di alto rischio, con tempi di consegna molto stretti, orari prolungati, assembramenti di manodopera, nonostante l'organizzazione del cantiere, ridurrà al minimo, in molti casi, le misure di prevenzione, e risulterà una delle cause principali di gravi incidenti.

Quando il cantiere di Posticcio era in piena attività c'era una media di duemila operai al giorno, e poi altrettanti ai Balzi di Santa Lucia, per la diga del Salto. Molti erano della zona, e quelli addetti alle mansioni più faticose venivano sostituiti continuamente. Altri venivano dall'Abruzzo aquilano. Quelli specializzati erano quasi tutti del Bergamasco. La maggior parte dei forestieri prendeva alloggio nei paesi circonvicini. Paesi di cento, duecento abitanti arrivarono a ospitare seicento, settecento persone. Gli affitti dei locali da abitazione divenne una voce economica importante, prima sconosciuta.

L'incremento finanziario dovuto ai salari aveva prodotto delle attività commerciali effimere nelle due vallate del Salto e del Turano. Spacci, negozi, locande, trattorie, osterie. A Posticcio c'era un locale dove si ballava tutto il giorno e la notte. Perché gli operai che smontavano dai turni, dopo qualche ora di riposo, avevano voglia di divertirsi. Arrivava



Cantiere della galleria di collegamento tra i due bacini artificiali in costruzione
(Collezione P. D'Alessandro, Rieti)

continuamente gente forestiera. Per le strade transitavano autocarri, motociclette e un numero di automobili considerevole per quell'epoca, ricorda sempre Vincenzo Scaccia.

La perforazione della galleria, per le condotte forzate tra il Bacino del Salto e la Centrale idroelettrica di Caporìo, fu molto laboriosa. Non solo per la maggiore lunghezza, e per la necessità di "finestre", ossia aperture intermedie di ispezione, ma soprattutto per il tipo di terreno. Furono trovate, infatti, ampie zone argillose, e grosse polle sorgive andate disperse, che crearono enormi difficoltà per avanzare anche di un solo metro.

Nello scavo della galleria di collegamento del Lago del Salto con la centrale di Caporìo i minatori facevano turni di sole due ore, e venivano pagati come ne avessero fatte otto perché le condizioni di lavoro erano quasi impossibili.

Quando in cantiere capitava un incidente grave suonava la sirena e si sospendevano i lavori.

Al termine della costruzione degli impianti si contarono dieci morti sul lavoro, al cantiere della diga di Posticciola, e quindici a quello della diga ai Balzi di Santa Lucia. Vincenzo Scaccia ricorda che un operaio morì investito da un masso, franato in galleria. Un altro investito da un carrello. Qualcun altro per cariche esplose in ritardo. Anche nelle cave capitarono incidenti, sia per crolli, che per carrelli rovesciati, ma anche per le manovre che si compivano per andare a mettere le cariche esplosive, scendendo lungo le pareti legati alle funi, in stile alpinistico. Gli incidenti più frequenti non avvenivano, però, in galleria, ma sulle impalcature in legno: qualche balaustra cedeva; qualche carpentiere azzardava manovre pericolose.. Gaspare Liberali, classe 1902, nei suoi ricordi sui lavori per la diga del Salto fu testimone di un incidente in galleria, dove morirono alcune persone, per lo scoppio ritardato di una mina. Lui rimase illeso per essere rimasto indietro con la squadra degli spalatori.

Nell'organizzazione dei cantieri edili, specialmente nei grandi cantieri, come quelli delle dighe, un ruolo importante era assegnato ai sindacati, che avevano anche il compito,



La diga del Salto il giorno dell'inaugurazione ufficiale
(Istituto Luce, Roma)

formalmente, di curare l'assistenza, l'istruzione e l'educazione dei propri rappresentati. Il sindacato era uno degli strumenti della propaganda fascista tra i lavoratori, svolgendo la funzione – si diceva – di avvicinare il popolo allo Stato e lo Stato al popolo. Oltre a fornire assistenza nell'applicazione dei contratti di categoria, secondo i criteri definiti a livello nazionale, il sindacato verificava l'applicazione delle norme riguardo la previdenza sociale, e organizzava capillarmente, come una grande mobilitazione ricreativa nazionale, l'Opera nazionale dopolavoro. Il "Dopolavoro" doveva riconciliare l'operaio con lo stabilimento, ricreare un equilibrio possibile tra il lavoro spersonalizzante e le capacità creative di ognuno. Si organizzavano attività sportive, gruppi sportivi, gite organizzate, feste, conferenze, concorsi canori, rassegne di tradizioni e canti popolari; ma soprattutto spettacoli, sia cinematografici che teatrali.

La cerimonia inaugurale delle dighe del Salto e del Turano ebbe luogo il 13 dicembre del 1939 con la presenza del Ministro dei lavori pubblici, Adelchi Serena. La manifestazione fu ripresa dai cineoperatori dell'Istituto Luce, e trasmessa nei cinegiornali nazionali che illustrarono la grandiosità delle opere.

III - L'impatto della realizzazione del bacino del Salto sul territorio e la popolazione della Valle

La valle come era

Un paesaggio alluvionato per sempre, quello compreso tra le Balze di Santa Lucia, sotto Rocca Vittiana di Varco Sabino – dove fu eretta la diga – e le Gole della Rocchetta di Macchia Timone, sotto l'abitato di Pace di Pescorocchiano, che racconta come un fiume capriccioso, che scorreva in fondovalle tra orti e grandi appezzamenti coltivati, tra casali, mulini e villaggi, si sia sollevato per maleficio umano, fino a sommergere tutto: "simile a un collerico Dio distruttore" come scrive George Eliot – ossia Marian Evans – ne *Il mulino sulla Floss*, a proposito delle dimore distrutte dalle piene del Rodano, nel libro quarto, intitolato *La Valle dell'umiliazione*¹⁸. Uno strano contrasto si crea tra quei poveri resti di case lungo le sponde del lago artificiale, indizio di vita grama di contadini, e l'effetto prodotto dalle rovine imponenti dei castelli e delle torri, che punteggiano le alture. Valle dell'umiliazione può intitolarsi anche questa parte della Valle del Salto, dal momento in cui fu deciso di costruire la diga alle Balze di Santa Lucia, per realizzare un invaso, che ha sommerso tanti edifici rurali e ben quattro interi paesi, ricostruiti più a monte: un piccolo esodo. Un paesaggio sepolto, che ritrova la sua descrizione pittorica nel racconto di viaggio dell'inglese Edward Lear, della prima metà del XIX secolo, il quale lo osservò lungo la strada da Staffoli a Petrella:

«Da qui in avanti, per il cammino di un giorno, è impossibile immaginare un panorama più suggestivo; densi boschi di querce e di castagni ornavano le magnifiche colline sul cui clivo si snodava la mia strada, mentre al di sotto di me c'era una vasta valle con un fiume luccicante che scorreva ai piedi di molte alture, ciascuna coronata da un suo paese;

¹⁸ G. ELIOT, *Il mulino sulla Floss*, Milano, Mondadori, 1993.

*nell'altro lato della valle c'erano le montagne dello stato pontificio, ricche di fitti boschi, vestiti di tutti i colori dell'autunno, che si estendevano fino alle lontane colline color violaceo»*¹⁹.

La descrizione della valle da parte di Domenico Lugini, nelle sue memorie storiche della regione equicola, è forse meno pittorica, ma geograficamente più puntuale. Egli illustra la Valle del Salto, il Cicolano, immaginando di osservarla “da uno dei tanti culmini che signoreggiano questa contrada”, da cui è possibile veder molti degli ottantaquattro villaggi sparsi nei territori dei due mandamenti di Fiamignano e di Borgocollefegato (l'attuale Borgorose):

«Alcuni si trovano posti a cavaliere di ridenti poggi (...); altri nelle insenature di non meno ridenti valli ed altipiani, quasi nascosti (...). Ogni villaggio poi si vede circondato da più o meno estesi terreni coltivati, ricchi di viti e di altre specie di piante fruttifere (...). Un piccolo fiume, dal nome di “Salto”, derivatogli forse dai boschi secolari che lo costeggiano



Fiumata antica e la vallata prima della sommersione delle acque
(Foto Celestino Amodio, da www.fiumata.it)

nella maggior parte del suo percorso, solca e bagna questa contrada per tutta la sua lunghezza. Trae la sua umile origine nel territorio della finitima Marsica (...). Tra folte spalliere di salici e di pioppi passa per i territori di Torano, Grotte, Poggiovalle e Civitella di Nesce. Per cinque chilometri circa corre sinuosamente per quella stretta gola che incomincia sotto l'ultimo indicato villaggio e va a terminare ne' balzi di Macchiatimone; irriga la fertile valle di S. Ippolito, Fiumata, Taglieto e Borgo S. Pietro; fugge tra le Balze di S.

¹⁹ E. LEAR, *Viaggio attraverso l'Abruzzo pittoresco*, traduzione italiana condotta sull'edizione inglese del 1846, da I. Di Iorio, Sulmona, Libreria editrice A. Di Cioccio, 1988, pp. 122-123. Sul viaggio di Lear in Abruzzo v. *La Valle del Salto nei disegni e nei racconti dei viaggiatori europei dell'Ottocento* in Quaderno n. 3 di valledelsalto.it, 2011, pp. 157-162.

Lucia nell'angusta gola che termina sotto S. Martino e, lasciato a destra il villaggio delle Grotte e a manca quello delle Casette, non lungi da Rieti si ricongiunge col Velino (...)»²⁰.

Con la costruzione della diga alle Balze di Santa Lucia, e la realizzazione di un così vasto bacino artificiale, i migliori terreni, cioè tutti quelli di fondovalle, per una estensione di 845 ettari, sono finiti sommersi.

Nella Valle del Salto, come in quella del Turano, ricordando la realizzazione degli invasi, tra la gente riemerge il rammarico e a volte la rabbia, per quello che alcuni considerano un tradimento compiuto nei confronti delle loro aspettative. Molti anziani ancora rammentano le ampie vallate e le pianure coltivate, parzialmente lasciate a pascolo, divise in appezzamenti di tutte le dimensioni, dagli orti ai latifondi, con casolari isolati, stalle e mulini. Chi non aveva terra aveva l'opportunità di prestare la propria opera, come bracciante, sul posto. Anche qui si ricordano gravi inondazioni periodiche, con perdite di bestiame, travolto dalle acque; oppure le difficoltà per guadare il fiume e i torrenti in piena durante il disgelo, quando i ponti di legno, continuamente ricostruiti, erano spazzati via o resi insicuri. I paesi che si affacciavano sul vasto piano, Sant'Ippolito, Fiumata, Teglieto, e soprattutto Borgo San Pietro, erano piccoli centri, ma piuttosto fiorenti per il piccolo commercio, l'artigianato e l'allevamento di pecore e cavalli. Sono in molti a ricordare e a fornire precise descrizioni delle greggi e delle mandrie che, periodicamente, traversavano la vallata, ancora negli anni Trenta del Novecento, secondo i criteri dell'antica transumanza, dall'altopiano di Rascino, per Petrella Salto e Fiamignano, fino a Rocca Vittiana, Poggio Vittiano, Rigatti, Varco Sabino e Marcellini, raggiungendo la Valle del Turano, e proseguendo verso la Campagna Romana²¹.



Il Monastero di S. Filippa Mareri visto dalla vecchia provinciale che attraversava il fondo valle (Collezione V. Scaccia, Rieti)

I quattro paesi di Sant'Ippolito, Fiumata, Teglieto, e Borgo San Pietro, furono sommersi dalle acque del bacino artificiale, e ricostruiti più a monte. Gli antichi abitati, risalenti al medioevo, ma con attestazioni storiche più remote, furono sacrificati allo sviluppo delle

²⁰ D. LUGINI, *Memorie storiche della regione equicola ora Cicolano*, Rieti, Tipografia Petrongari, 1907, pp. 12-14.

²¹ Cfr. A. PALMIERI, *Topografia statistica dello Stato Pontificio, ossia breve descrizione delle città e paesi (...)*, Roma, Tipografia forense, 1858, vol. III; *del Regno di Napoli nel c. di D. Demarco*, Roma, cit.; N. CALABRESE, *L'economia sabina dalla ricostruzione della provincia al 1930*, Rieti, cit.; APM Ri, Tit. III, Cl. V, Etnografia, 1978-2009.

forze produttive, secondo un criterio che teneva conto solo dei benefici economici immediati. Lo stesso criterio sarà applicato anche in altre aree dell'Italia centrale, quale, ad esempio, il Lago artificiale di Vagli, realizzato, tra il 1941 ed il 1946, sul Fiume Edron, affluente di destra del Serchio, in Garfagnana. Anche in quel caso saranno sommersi e ricostruiti diversi insediamenti ²².

Il Monastero di S. Filippa Mareri si trovava proprio al centro del territorio destinato ad essere sommerso, su un'altura all'ingresso di Borgo San Pietro, a vista del patrimonio terriero di cui era titolare, e dal quale la comunità religiosa traeva la sua possibilità di esistenza, impiegando, molta manodopera locale. Osservato dalla strada provinciale sottostante – riferisce Padre Aniceto Chiappini, nella sua storia di santa Filippa Mareri e del suo monastero, nel 1922 – si presentava «come una mole rigida e grandiosa del secolo XIV almeno», custode scrupoloso della memoria storica del Cicolano ²³.

Se si incontrarono non poche difficoltà per vincere le resistenze delle popolazioni della vallata, che non volevano abbandonare i vecchi paesi, ancora più ardua risultò l'opera di convincimento nei confronti delle suore del Monastero di Borgo San Pietro. Suor Maria Gemma Tomassetti, già badessa del Monastero nell'immediato dopoguerra, ha ricordato con vivacità quei momenti, ed ha descritto accuratamente l'angoscia della gente nel veder sparire, sotto le acque del lago in formazione, terre e paesi ²⁴.

Paradossalmente i lavori di restauro della chiesa, della torre campanaria e della cappella del monastero, furono eseguiti nel 1936 ²⁵, quando si avviavano i lavori di costruzione delle dighe per la realizzazione degli impianti idroelettrici.

Nello studio di Nicola Calabrese, sull'economia della Sabina, dal 1927 (anno della istituzione della provincia di Rieti) al 1930, pubblicato a Rieti nel 1933, si pone bene in evidenza l'importanza economica dei territori più fertili della Valle del Salto, il Cicolano. Con circa 10.400 ettari la Valle del Salto si trovava al quinto posto, nella provincia, per le aree destinate a seminativi, dopo l'intera bassa Sabina, con 25.000 ettari, l'adiacente Valle del Turano (con oltre 15.000 ettari), e il comprensorio alta Valle del Velino – Altopiano di Amatrice – con poco meno di 15.000 ettari. Per le aree destinate al pascolo, invece, la Valle del Salto si trovava al primo posto, con oltre 15.000 ettari, superando lo stesso com-

²² L. PEDRESCHI, *I centri lacuali della penisola italiana, III. I centri dei laghi vulcanici di Castel Gandolfo e di Nemi e quelli dei bacini artificiali*, Lucca, Accademia lucchese di scienze, lettere ed arti, 1905, pp. 58-102.

²³ A. CHIAPPINI, *Santa Filippa Mareri e il suo monastero di Borgo S. Pietro de Molito nel Cicolano. Biografia, liturgia, documenti*, Perugia, Unione tipografica cooperativa, 1922, pp. 30-31.

²⁴ M. L. P., *Borgo S. Pietro. L'addio a Suor Gemma. È stata Madre superiora a S. Filippa Mareri*, in «Il Messaggero», 16 magg. 2002.

²⁵ Quello fu l'anno delle solenni celebrazioni per il settimo centenario della morte di santa Filippa Mareri, avvenuta il 16 febbraio 1236, che vide la partecipazione in massa delle popolazioni della Valle del Salto e della Marsica, delle delegazioni di tutte le comunità religiose nelle quali era viva la devozione alla Santa, fondatrice del Monastero di Borgo San Pietro, e delle autorità civili e religiose. In quella occasione fu avviato un programma di riqualificazione dei luoghi nei quali si era sviluppata la vicenda umana di Filippa Mareri, la baronessa santa del Cicolano: il santuario, con il palazzo baronale, la chiesa, la Cappella; il castello dei Mareri, con i resti della rocca e della dimora fortificata di famiglia; la grotta alle pendici meridionali dell'Altopiano dell'Aquilente, eretta ad eremo dalla Santa, dove venne realizzato un altare ligneo. Per le Suore si trattò della prima occasione di uscita pubblica della loro comunità, dopo la cessazione della vita di clausura, avvenuta nel 1929, insieme a diverse iniziative editoriali.

prensorio della Valle del Velino e dell'Amatriciano. Come nel resto del territorio provinciale, anche nella Valle del Salto e in quella del Turano, prevaleva la media e piccola proprietà, data per lo più a mezzadria o a colonia parziale. Questo avveniva particolarmente nelle aree sommerse dai bacini artificiali: le terre basse dei comuni di Petrella Salto, Fiamignano, Marcatelli, Varco Sabino, ricadenti nella Valle del Salto; e in quelli di Paganico Sabino, Ascrea, Castel di Tora - con Colle di Tora -, e Rocca Sinibalda, nella Valle del Turano. Il Calabrese pone poi il comune di Petrella Salto, il più penalizzato dalla realizzazione dell'invaso artificiale, tra quelli che avevano avanzato istanza per la bonifica del proprio territorio, soggetto a inondazioni e smottamenti, causati dai corsi d'acqua incontrollati. In quello stesso studio, a proposito della necessità delle bonifiche, si espone il progetto degli impianti idroelettrici, come unica soluzione di tutti i problemi, senza menzionare il Fiume Salto e la sua valle: si riporta soltanto la notizia generica della prossima realizzazione di un impianto idrovoro, «di collettori e di bacini montani per il regolamento dei fiumi Velino e Turano (...)»²⁶.

Probabilmente l'omissione del Calabrese non è una pura dimenticanza; sembra, infatti, che in quel periodo ci sia stato una sorta di veto censorio nei confronti dell'informazione sui reali effetti che lo sbarramento avrebbe prodotto soprattutto sulla Valle del Salto. Forse la sommersione di quattro interi paesi dovette essere considerata una faccenda un po' scottante, da tenere riservata il più a lungo possibile.

Nel lavori della diga del Salto già iniziati, la rivista "Latina gens", in un articolo di Gino D'Angelo – uomo di apparato del regime fascista a livello nazionale, redattore di importanti testate giornalistiche, originario di Pescorocchiano, nell'alta Valle del Salto – illustrò il Cicolano, sotto l'aspetto storico e sociale, senza accennare alle tensioni causate dalla forzosa scissione dalla Provincia dell'Aquila. Si limita ad accennare al fatto che questa era «Terra d'Abruzzo, una volta», ed ora era aggregata alla Sabina, «anzi al Lazio», sottolinea con enfasi, sottintendendo l'importanza della vicinanza amministrativa con la capitale del Regno. Non un accenno, invece, alla imminente realizzazione dell'invaso artificiale, che ne avrebbe stravolto l'assetto sociale. Anzi, si nota una specie di sufficienza nei confronti dell'area che sarebbe stata inondata per sempre, come a volerne ridimensionare la rilevanza:

«Poco meno, o poco più, di cinquanta sono le borgate e i paeselli disseminati lungo le dorsali dell'altopiano, che in basso è percorso da un fiumiciattolo che durante l'inverno si atteggia – e troppo spesso ci riesce – a fiume rumoroso, maestoso, travolgente, forse per ripagarsi della grande brutta figura che esso fa durante l'estate, con quel suo bianco ventre arido e sassoso, dove, neppure per isbaglio, alligna una pur magra pozzanghera»²⁷.

Lo stravolgimento della Valle del Salto all'insaputa delle popolazioni e l'indignazione per le sorti del Monastero di S. Filippa Mareri e dei paesi destinati ad essere sommersi

²⁶ N. CALABRESE, *L'economia sabina dalla ricostruzione della provincia al 1930*, cit., pp. 197-199.

²⁷ G. D'ANGELO, *Un romanzo d'ambiente sabino*, in «Latina gens» (1941), XIX, 3-4, pp.89-91; S. L. BONVENTRE, *Cicolano e fascismo nelle opere di Gino D'Angelo*, in Aa.Vv., *Dalla nascita del fascismo alla Repubblica nel Cicolano. Atti del convegno di studi storici Borgorose e Borgo San Pietro, 15-16 dic. c. di G. Maceroni e A. M. Tassi, Borgorose, Amministrazione comunale, 2008*, pp. 293-306.



La Valle del Salto al momento dell'avvio dei cantieri per la costruzione della diga

Inizialmente la gente del Cicolano non si rese conto, probabilmente, della reale portata dello stravolgimento in atto, in parte per la propaganda di regime, in parte per l'attuazione d'autorità del progetto, ma soprattutto perché, come i contadini di Fontamara, nel romanzo di Ignazio Silone, la gente non poteva concepire uno snaturamento della portata che si prefigurava.

Per nessuno di loro era, infatti, concepibile che il capriccio degli uomini potesse influire persino sugli elementi del creato, come deviare il corso del sole, quello dei venti e quello dell'acqua, fino a sommergere le zone abitate da millenni.

Quando i lavori ebbero inizio e ci si cominciò a rendere conto di quello che poteva accadere, era tardi; e poi tutti furono attratti dai buoni salari percepiti dai tanti operai, che lavorarono alla realizzazione della diga e delle gallerie. Quando iniziarono gli espropri delle terre da sommergere, per pubblica utilità, compresi i quattro paesi, che sarebbero stati ricostruiti altrove, fu chiaro il sostanziale imbroglio, costruito sulle motivazioni delle superiori esigenze del bene collettivo. È giusto infine ricordare che sicuramente furono in molti a ritenere che ci potesse essere il margine per qualche buon affare.

Attraverso lo spoglio dei carteggi prodotti dalla vertenza tra le suore del Monastero di S. Filippa Mareri, rappresentate da Padre Anacleto Milani, Visitatore apostolico della Missione dei Servi di Maria, e la Società Terni, relativa all'esproprio del Monastero, con tutte le sue terre, e la sua riedificazione, si può ricostruire uno dei momenti più drammatici della storia della Valle del Salto, quasi un'epopea dolorosa: un intero territorio evacuato e cancellato, spezzandone per sempre l'unità orografica, economica e sociale. Quando circolarono voci attendibili che il paese di Borgo San Pietro sarebbe stato sommerso e ricostruito più a monte, si era già alla fine del 1937. Le suore, come tutti in paese, si allarmarono e interpellarono il visitatore apostolico, loro consigliere, che, nella sua lettera del 18 dicembre di quell'anno, alla Madre superiora, tranquillizzò le consorelle:

«(...) Madre mia, dormite i vostri sonni in pace, non compromettetevi con chi sissia, non abbiate fretta. La società interessata [la Terni] quando vorrà sul serio scriverà, farà le sue proposte e allora si vedrà. Parole ne dica poche, firme nessuna. Si mostri però sempre deferente. Se si tratta anche di qualche facilitazione temporanea con vantaggio del Monastero e con le debite autorizzazioni, anche per questo si presti, ma per il resto stia [...] anche [...] bocca chiusa e mani sotto la pazienza (...)»²⁸.

²⁸ ASMSF., Tit. II, S. 3, Fasc. 2, *Bacino idroelettrico del Salto*, b. 14.

All'inizio dell'anno successivo la badessa, Suor Maria Assunta Ballotta, ottenne nuovamente l'interessamento di Padre Milani, durante la redazione della perizia di stima dell'intero complesso monastico da parte dell'Ufficio del Genio civile di Rieti, da far valere nella complessa trattativa con la Società Terni, che si prefigurava tutt'altro che facile. «(...) Vedete che la stima sia a voi favorevole. – scrive Padre Milani – Pregate molto e state buone, molto buone, per meritare dal Signore, mediatrice la vostra Santa fondatrice, che tutto si conchiuda bene e per la maggiore gloria di Dio (...)». Il 18 gennaio del 1939 la badessa scrisse al Pare Milani, con una certa concitazione, perché alcuni ingegneri, rappresentanti della Terni, avevano avanzato la proposta di dare alle suore terreni coltivabili nella Piana Reatina ed eventualmente anche un palazzo gentilizio, in cambio delle terre di loro proprietà (da sommergere nella Valle del Salto) e del vecchio monastero:

«(...) Ci dicono che se fosse questo sarebbe un grande affare. Del resto anche i nostri sono buoni i terreni alberati, vitati, parte irrigabili, e poi la vicinanza, che stanno proprio alla porta di casa (...). Fra giorni andrò a Rieti (...) per sentire se il direttore [degli uffici della Terni] mantiene la parola del cambio dei terreni (...). Allora si cerca di far presto e soprattutto perché appunto ieri mi dissero che la raccolta di quest'anno ci garantiscono solo il grano, il resto, se vengono le piene in settembre e ottobre va sotto perché chiudono la diga, come è successo al Turano, che andavano tagliando gli alberi con tutta l'uva con le barchette. Trovandoci senza soldi e senza raccolto è un brutto affare. Speriamo che Santa Filippa ci penserà (...)»²⁹.

Le suore di Borgo San Pietro optarono per la tradizione, rimanendo fedeli ai luoghi dove era nata e s'era sviluppata la devozione alla loro santa fondatrice, e pretesero la ricostruzione del monastero, seguendo le vicende del paese, che si stava ricostruendo più a monte. Il 20 novembre la badessa scrisse nuovamente a Padre Milani, avvisandolo che la Terni aveva iniziato i lavori di costruzione del nuovo monastero, nonostante ci si dovesse ancora accordare su alcuni particolari fondamentali del progetto:

«Non sappiamo quale area occuperà il nuovo monastero e il materiale che adopereranno (...) Alle nostre lamentele fu risposto che se non lo vogliamo lo affittano. Tanto io che le monache viviamo in un'ansia continua, veda di mettersi d'accordo e di venire qua prima che incomincino a lavorare. Il lago sta chiuso da più giorni e cresce continuamente l'acqua, ora non lo riaprono più»³⁰.

A questa notizia il Padre Milani tentò inutilmente di fermare i lavori e di ridiscutere il progetto, che però aveva già la sua approvazione. Il 12 febbraio del 1940 scrisse, indignato, al Vescovo di Rieti, monsignor Massimo Rinaldi, protestando per il modo di agire della Società Terni, nei confronti del Monastero di S. Filippa Mareri: «Si continua a lavorare nonostante la mia doppia diffida e protesta. Ma io sono costretto, anche per la dignità di chi rappresento, di ripetervi che, fosse anche necessario, ricorrerò alle massime autorità (...)».

Il mese dopo la badessa avvisò Padre Milani che il giorno di san Giuseppe la popolazione di Borgo San Pietro era scesa in piazza, esasperata per la situazione generale di precarietà in cui viveva, protestando, tra l'altro, per le esigue dimensioni della nuova chiesa parrocchiale, che la Terni stava costruendo, insieme al nuovo monastero. Ella ricordò, al visitatore apostolico, come il Podestà di Petrella Salto, prevedendo quelle dimostrazioni,

²⁹ Ivi.

³⁰ Ivi.

che furono causa di incresciosi incidenti, si fosse recato il giorno prima dal Vescovo, per riferire sulla grave inquietudine che c'era tra la gente, per pregarlo di intervenire presso la Direzione della Società Terni e tentare di quietare gli animi. Dopo gli incidenti il podestà era venuto a sapere, dal prefetto, che il vescovo non poteva intervenire nella faccenda, avendo preventivamente approvato il progetto presentato dalla Terni.

«La popolazione è indignata – scrisse la badessa a Padre Milani – e per evitare eventuali gravi disordini, ci raccomandiamo caldamente a Lei (...) perché vengano sospesi i lavori (...) così si tranquilleranno questi poveri abitanti, eviteremo eccessi funesti, senza contare che si beneficerà anche noi facendo rifare il santuario se non più grande almeno delle stesse dimensioni (...)»³¹.



Il campanile della chiesa del Monastero di S. Filippa Mareri emerge dalle acque dopo la sommersione di Borgo S. Pietro
(Archivio del Monastero di S. Filippa Mareri, Borgo S. Pietro)

E nel *post scriptum* aggiungeva: «Mi permetto di rammentarle che la nostra chiesa doveva diventare monumento nazionale...». La vicenda della ricostruzione del Monastero e della chiesa parrocchiale, divenne emblematica per tutta la popolazione di Borgo San Pietro. E la stessa situazione si creerà per le chiese delle altre comunità evacuate. La rabbia e la protesta, cominciarono ad emergere, come uno scatto d'ira improvviso e collettivo, di chi non tollera più l'ultimo affronto... Improvviso e pauroso, come l'acqua del lago artificiale, che aveva cominciato a lambire le prime vecchie case dei paesi, dopo aver coperto per sempre i terreni buoni. Ancora non ci si era rassegnati ad entrare nelle casette di cemento, fredde, a volte senza camini, fatte in fretta, per questi alluvionati per necessità di progresso, predestinati dai poteri del grande capitale. E non ci sarà nemmeno un Ignazio Silone in grado di rievocare lo strazio di questa gente, accantonata sulle coste delle montagne. E poi, per di più, passerà anche la guerra, e soprattutto il dopoguerra, con l'avvento del consumismo, a far dimenticare a molti definitivamente il mestiere del contadino e anche quello tutto nuovo di pescatore, che qualcuno tenterà di inventarsi, facendo buon viso a cattivo gioco.

Il 20 settembre 1940 la badessa scriveva al Padre Milani per avvisarlo che già da diversi giorni tra il popolo ferveva il malcontento, che prendeva ancora una volta a pretesto le dimensioni eccessivamente ridotte della nuova chiesa. Circolavano anche voci incontrolla-

³¹ Ivi.

te su presunti accordi taciti tra la curia vescovile e la Terni sulla dimensione dei nuovi luoghi sacri da edificare. La badessa, Madre Ballotta, riferì anche di una vera e propria sommosa spontanea. La folla urlante si era recata sul cantiere del nuovo monastero, gridando che in quell'edificio, se fosse stato completato, le suore sarebbero diventate tutte tubercolose, per mancanza di luce e di aria. Se avessimo dato loro il permesso, riferisce la badessa, avrebbero immediatamente disfatto i lavori eseguiti fino a quel momento. Le monache presenti avevano cercato di quietare gli animi, spiegando che non c'era nessun accordo segreto. Ma la gente se ne andò perché non aveva trovato sul posto gli ingegneri della Terni, veri interlocutori: «ma se fossero stati presenti – scrive la badessa – avrebbero passato qualche brutto quarto d'ora».

Intanto la gente era tornata a radunarsi al cantiere del nuovo monastero, gridando al parroco di far venire le monache, accusate di tramare con la Terni alle loro spalle. Tre suore vennero a parlare nuovamente con la gente, ma gli animi non si placavano, e non trovando i responsabili del cantiere «la popolazione si mise a demolire un pezzo di muro, levando con le mani alcuni blocchi di cemento, frantumarono con le mani i calcinacci che li univano, gridando che era solamente la rena senza calce». In spregio all'opera, appena iniziata, la folla riempì di sassi la buca preparata per la cerimonia di posa della prima pietra, e verificate le misure della costruzione, impose agli assistenti del cantiere di fare la chiesa delle stesse dimensioni di quella vecchia, minacciando di tornare l'indomani a demolire, eventualmente, il lavoro eseguito: «perché col popolo non si scherza!», scrive la badessa.

«Si sono lasciati danneggiare (dicono essi) sui terreni e sulle abitazioni, ma la Chiesa la rivogliono della stessa grandezza di quella esistente. In verità anche noi siamo addoloratissime perché mentre si cercano di ingrandire tutti i Santuari, il nostro lo vogliono fare tanto stretto che sembra un corridoio. Mons. Vescovo ci disse che il disegno della Chiesa è ancora alla Congregazione, ma intanto qui si lavora (...) come al Monastero nella costruzione del quale si adoperano ancora blocchi di cemento che si sgretola e non possono benedire il Camposanto [nuovo], perché devono riparare dove si è rovinato, in molti punti della muratura a cemento. In questi paesi freddi non si possono fare i muri in cemento; e ci stanno facendo anche il piano sopra terra. Speriamo che dopo Pasqua V.P. possa venire, o almeno ci scriva, perché siamo proprio addoloratissime per i lavori che fanno arbitrariamente, e in ultimo, quando arriverà l'acqua, ci ficcheranno dentro (...)»³².

Il Padre Milani dovette, infine, accettare la costruzione del monastero e della chiesa, secondo il progetto approvato ed eseguito dalla Terni, nonostante le dure proteste della gente e delle suore. Tutti si affidarono alla parola del Vescovo, Monsignor Rinaldi, il quale promise che le costruzioni sarebbero state perfezionate successivamente, eliminando i maggiori inconvenienti riscontrati da lui stesso, sia nel progetto che nelle opere iniziate. In poco più di un anno i lavori della chiesa e del nuovo monastero, furono ultimati, insieme al nuovo abitato di Borgo San Pietro, edificato più a monte. E così anche gli altri villaggi che dovevano essere sommersi dal lago artificiale: Fiumata, Teglieto e Sant'Ippolito. La mattina di lunedì 4 novembre del 1940 ci fu la manifestazione solenne di traslazione delle reliquie e delle spoglie, di santa Filippa Mareri, dal vecchio al nuovo monastero. Fu l'atto ufficiale di evacuazione dei paesi del Cicolano da sommergere, con un anno di anticipo rispetto ai tempi previsti. Si trattò per molti, suore comprese, di una fuga precipitosa.

³² Ivi.

Le piogge torrenziali di quell'inizio d'autunno avevano fatto crescere le acque del lago con sorprendente rapidità. Padre Luigi Ziliani racconta quella giornata angosciata di inaugurazione, nello spazio dedicato alle notizie dalla provincia da l'«Unità sabina» del 10 novembre:



La processione per la solenne traslazione delle reliquie e delle spoglie di S. Filippa Mareri dal vecchio monastero, in corso di sommersione, al nuovo.
(Archivio del Monastero di S. Filippa Mareri, Borgo S. Pietro)

La protesta isolata di queste popolazioni, che ebbe solo alcuni significativi scatti d'ira, fu placata e controllata con relativa facilità in quegli anni. Probabilmente sarebbe stato più impegnativo, per i rappresentanti della Terni e delle autorità politiche, se la gente avesse saputo in anticipo cosa sarebbe realmente accaduto. Poi ci saranno gli esiti della guerra, con la dispersione delle forze migliori, e il conseguente tracollo economico che avrebbe polverizzato i gruzzoli raggranellati con il lavoro agli impianti idroelettrici e con i compensi degli espropri delle terre, non impiegati immediatamente. La Curia vescovile, durante la costruzione degli invasi, faticò a rassicurare la gente, trovandosi a fronteggiare l'iniziativa della Terni su un fronte molto vasto, che investiva non soltanto la Valle del Salto e del Turano, ma anche l'intera area tra Campotosto, Mascioni e Poggio Cancelli, appartenuta alla Diocesi di Rieti fino al 1976, dove si stava procedendo ad altri espropri, in previsione della realizzazione del bacino artificiale di Campotosto, tra i bacini del Tronto e del Vomano.

I tragici momenti della sommersione della valle e sparizione di un millenario patrimonio culturale

Il 31 ottobre del 1940 la Direzione degli impianti dei bacini artificiali, del Ministero dei lavori pubblici, aveva comunicato alla badessa del Monastero di Borgo San Pietro che, con Decreto prefettizio n. 294, del 17 ottobre, la Società Terni era stata autorizzata all'immediata occupazione degli immobili di proprietà del Monastero, descritti nello stato di consistenza redatto dall'Ufficio del Genio civile di Rieti, nel 1937. Quel documento fornisce una descrizione minuziosa dell'antico edificio del monastero – costituito da cinquantanove

vani, di cui quindici rurali, distribuiti su tre piani - rilevandone scrupolosamente lo stato di conservazione, l'ampiezza ed il valore catastale, stigmatizzandone esclusivamente la vetustà delle strutture, tentando di metterne in evidenza gli aspetti di rusticità, senza prenderne in considerazione, ovviamente, l'aspetto di patrimonio culturale ³³.



Il Monastero di Santa Filippa Mareri di Borgo S. Pietro prima di essere sommerso dalle acque del bacino artificiale
(Archivio Monastero di Santa Filippa Mareri, Borgo S. Pietro)

«Trattasi di vecchia struttura in muratura di pietrame intonacata parzialmente all'esterno, in intonaco di calce in parte deteriorato». Il portale ligneo cinquecentesco, all'ingresso – oggi esposto al Museo del nuovo Monastero – è descritto come «porta (...) a due battenti, in noce, lavorati artisticamente, ma vecchia e alquanto deteriorata, munita di comune serratura a chiave anch'essa vecchia». Il vano d'ingresso, sottostante la torre, aveva il pavimento in selciato, intonaci ordinari lisciati, soffitto con volta a botte, e a fianco al portone lo sportello con la ruota degli esposti, in legno di castagno. Il vano successivo all'ingresso, di sette metri e mezzo per cinque e tre di altezza, con volta a botte, aveva nel fondo un altare con due colonnine sormontate da capitelli, con al centro una nicchia che conteneva un'immagine sacra. Da qui, attraverso un arco a tutto sesto, senza infissi, si accedeva al chiostro porticato sui quattro lati, per due livelli e uno sviluppo complessivo di sessantotto metri. Il portico era costituito da quattro navate, con una successione di volte a crociera. I sotterranei erano costituiti da vani molto ampi, ben intonacati, con volte a botte. Una scala in terra battuta conduceva nella grotta, che si svolgeva sotto l'orto attiguo; pertanto nel muro di fondazione c'era un arco, lì dove la grotta lo attraversava. La pavimentazione della grotta era a fondo naturale, le pareti senza intonaci, il soffitto era a volta a botte in muratura, su piedritti in muratura. Nella grotta c'era la caldaia di rame per la bollitura del

³³ ASMSF., Tit. II, S. 3, Fasc. 2, *Bacino idroelettrico del Turano*, b. 14.

mosto, murata in terra, di due metri per due, per un metro di profondità, della capacità di circa nove ettolitri, con una cappa in muratura, retta da un telaio in legno. Nel piano terra c'era il refettorio, con i pavimenti in mattoni e le volte a crociera; il parlatorio esterno, con pavimento a mattoni «alquanto deteriorati» e volta a botte in muratura, comunicanti con i cosiddetti parlatori interni, retaggio della clausura. Poi c'era l'oratorio, al quale si accedeva dalla loggia, che aveva le volte a botte decorate ad acquerello, un altare in muratura, e la statua di santa Filippa Mareri.

Il vano della Cappella di S. Filippa – il cuore del santuario monastico – era rialzato, rispetto al piano terra, a mezzanino. Si accedeva dal chiostro, attraverso una rampa di oltre cento gradini in pietra. Il pianerottolo di accesso era illuminato da un finestrino. La porta di accesso alla chiesa adiacente era stata ricavata, in epoche passate, eliminando una porzione del ciclo pittorico ad affresco, che decorava pareti e soffitto a volta, completamente restaurato dalla Soprintendenza alle belle arti dell'Abruzzo tra il 1935 ed il 1936. Al piano superiore c'era una grande loggia, con pavimenti di mattoni, parte rotti e sconnessi, ed il tetto a padiglione, con puntoni e quattro capriate in travi di castagno, su pilastri in muratura, che elevandosi dal parapetto formavano ampi finestroni. Molti degli ambienti descritti dallo stato di consistenza presentavano tracce consistenti del terremoto del 1915, che colpì la Marsica e il Cicolano ³⁴.

Il 27 di luglio del 1940 l'Ufficio del Genio civile di Rieti aveva completato anche lo stato di consistenza dell'antica chiesa del Monastero di Borgo San Pietro, ricostruita quasi completamente all'inizio del XVIII secolo, ad eccezione della torre campanaria, risalente al medioevo e rimaneggiata più volte. Nella descrizione del Genio civile si dice che la costruzione era in muratura di pietrame, rivestita all'esterno con intonaco ordinario, nelle facciate secondarie, e con intonaco tinteggiato sulla facciata principale. La struttura era a pianta rettangolare (per un'ampiezza complessiva di circa sessanta metri di larghezza, per quasi cento di lunghezza), divisa a tre navate. Quella centrale era coperta da un'ampia volta a botte, decorata finemente a cassettoni. Le navate laterali, più strette, con volte a botte, intervallate da archi, erano scandite da pilastri a fascio; ed ogni campata costituiva una cappella con altare a parete di fondo, segno di rifacimenti secondo canoni cinquecenteschi. Sopra la trabeazione orizzontale della navata centrale, a sinistra si aprivano tre ampie finestre con vetri colorati, e a destra c'erano tre finestre con grate in legno, corrispondenti all'oratorio del monastero. Le due navate laterali formavano, in corrispondenza dell'ingresso principale, due vani: quello di sinistra, chiuso da un cancello di legno, di buona fattura, era adibito a battistero, l'altro a ripostiglio. Nell'arco successivo alla seconda cappella della navata destra c'era la finestra a ruota di legno che comunicava con il monastero. In quella successiva, dedicata a santa Filippa Mareri, c'era la statua della santa e la porta a due battenti che immetteva al monastero. Nella cappella di fronte c'era la sacrestia. L'altare maggiore, in muratura, si spingeva nel coro. La facciata presentava quattro lesene con capitello e base in muratura, sulla quale era posta la cornice in stile toscano ed intonaco tinteggiato. Era sormontata da un timpano, con un finestrone centrale e una finestra più piccola, che non faceva parte del progetto originario. La torre campanaria, annessa alla chiesa, aveva la muratura in pietra da taglio fino all'altezza del vano delle campane, realizzato a mattoni ³⁵.

³⁴ Ivi.

³⁵ Ivi.

Secondo la ricostruzione effettuata dall'architetto Massimo De Angelis, il monastero, al momento della sua sommersione, si presentava come una costruzione imponente, dotata di un ampio recinto murario trapezoidale, che occupava tutta la parte della collina digradante verso valle, e racchiudeva gli edifici e gli orti. Il complesso edilizio, realizzato attorno al chiostro di forma quadrangolare, in epoca medievale, si era sviluppato nel tempo con l'aggiunta di alcune costruzioni, ma soprattutto era cresciuto in altezza, conferendo al monastero l'aspetto di un castello: «La possente torre campanaria e la massa compatta delle alte mura perimetrali, appaiono predominanti rispetto al volume della chiesa, addossata sul fianco nord del complesso edilizio»³⁶.

Tutto il complesso edilizio è stato sommerso dalle acque del lago artificiale; solamente la Cappella di S. Filippa, appena restaurata, è stata interamente recuperata, grazie all'intervento del Soprintendente alle belle arti dell'Aquila, che obbligò la Terni a finanziare il lavoro di asportazione degli affreschi, smontaggio dell'intero vano della Cappella, pietra per pietra, frammento per frammento, per trasferirlo interamente all'interno del nuovo monastero, rimontandone le strutture che lo compongono, pezzo per pezzo, ricollocando gli affreschi secondo il ciclo originario. Un lavoro che fa onore alla Società Terni, alle sue maestranze, e ai tecnici che l'hanno effettuato, per la precisione con cui venne eseguito, in un tempo relativamente breve, ma che fa riflettere sulle enormi perdite di patrimoni culturali, che si ebbe con la distruzione di paesi interi, nonostante fosse già in vigore la Legge sul patrimonio storico, artistico, archeologico nazionale, del primo luglio 1939, la quale aggiornava le disposizioni contenute nella precedente legislazione in materia, del 1902, del 1909 e del 1913. Tutti i paesi sommersi avevano attestazioni storiche remote, risalenti all'anno Mille, all'VIII secolo, al V e VI, con rinvenimenti d'epoca romana³⁷.

Suor Maria Gemma Tomassetti, originaria di Tonnacoda di Pescorocchiano, nella Valle del Salto, classe 1915, è stata testimone diretta di tutti gli avvenimenti legati alla realizzazione del Bacino artificiale del Salto, fin dai tempi dei primi rilevamenti geologici per l'individuazione dei siti dove collocare la diga, intorno al 1924, di cui lei bambina sentiva ragionare in casa. Suor Maria Gemma era entrata nel Monastero di S. Filippa Mareri nel 1933, assumendo il ruolo di badessa dal 1952 al 1961, e dal 1964 al 1971. Da quella data ha ricoperto la funzione di madre superiora vicaria, fino alla sua morte, nel 2002. Suor Gemma ricorda i momenti in cui cominciò a serpeggiare la paura, tra la gente, per la perdita delle terre, delle case, dei propri beni. E poi soprattutto il momento cruciale delle scelte, delle decisioni cruciali, quando la Società Terni prospettò ai diversi interessati la proposta di avere nuove abitazioni sul posto oppure indennizzi maggiorati e beni altrove. Anche le suore si erano trovate di fronte a questa opzione:

«I Signori di Varano – ha ricordato Suor Maria Gemma Tomassetti – ci offrivano il loro castello di Terria [nella Piana Reatina]. Ce lo avrebbero donato, se avessimo trasferito tutto

³⁶ M. DE ANGELIS, *Il Monastero di Borgo San Pietro di Filippa Mareri. Ricostruzione storico-architettonica*, in Aa.Vv., *Santa Filippa Mareri. Atti del II convegno storico di Greccio, Greccio, 5-6 dic. c. di A. Cacciotti e M. Melli, Padova, Editrici francescane, 2007*, pp. 93-142.

³⁷ Cfr. L. PEDRESCHI, *I centri lacuali della penisola italiana, III. I centri dei laghi vulcanici di Castel Gandolfo e di Nemi e quelli dei bacini artificiali*, Lucca, Accademia lucchese di scienze, lettere ed arti, 1905, pp. 58-102; H. ROMANIN, *Petrella Salto e la sua storia*, Petrella Salto, Amministrazione comunale, 1991; F. BATTISTI, T. LEGGIO, L. OSBAT, L. SAREGO, *Itinerari sabini*, Rieti, D.E.U.I., 1995, pp. 259-287.



L'interno, a tre navate, della chiesa del Monastero di Santa Filippa Mareri in una foto degli anni Venti, sommersa per sempre dalle acque del bacino artificiale
(Archivio Monastero di Santa Filippa Mareri, Borgo S. Pietro)



Il vecchio abitato di Borgo S. Pietro nei primi anni del Novecento
(Collezione M. Bellizzi, Rieti)

li. Però noi pensammo che santa Filippa era conosciuta qui... Se fossimo andate lì avremmo perso molto della nostra identità. Qualcuno suggeriva di andare a Castel Mareri... Ma lì è un piccolo centro. E poi la gente ci voleva qui. Il sindaco di allora [il podestà], il Signor

Corradino Mozzetti (...) ci convinse a restare. Voi potete anche andare... Non possiamo comandare su di voi, ma santa Filippa resta qui... Non la facciamo uscire dal paese»³⁸.

Suor Gemma, nell'intervista del 1983, ha ricordato le frequenti alluvioni che funestavano la Piana di Borgo San Pietro, con i raccolti distrutti, il bestiame travolto dalle onde di piena, e il Monastero che doveva effettuare, quasi ogni estate, le manutenzioni o le riparazioni agli argini del fiume, che difendevano i loro terreni, per poi richiedere il sussidio ed aspettare i rimborsi. Le suore avevano anche un mulino da grano, azionato dall'acqua: «C'era il canale che portava l'acqua dal fiume ed entrava nel terreno nostro. Però lì dove c'era la diga del mulino, per la captazione, si rompeva sempre quando c'era l'inondazione. E le suore spendevano sempre molto per il lavoro di ricostruzione». Quando cominciarono le pratiche per gli espropri delle terre e delle case, la gente era molto rammaricata, riferisce Suor Gemma; ci fu chi tentò di opporsi, ma non ci fu nulla da fare: «Fu un vero peccato... Terre buone... E poi ci passava la Strada provinciale per Avezzano e Varco, c'erano le corriere, la transumanza, la fiera». Suor Gemma ha ricordato anche l'assalto della popolazione esasperata al cantiere della nuova chiesa parrocchiale di Borgo San Pietro. Secondo i suoi ricordi furono le donne del paese a scendere in campo, armate di picconi e zappe, a guastare i lavori iniziati per realizzare un edificio che sarebbe stato molto più modesto della chiesa vecchia, d'origine conventuale, a tre navate. Una di loro fu arrestata – ha riferito Suor Gemma – portata a Petrella Salto dai Carabinieri, in caserma, e rilasciata dopo qualche ora». Suor Gemma ha ricordato l'angoscia di quei giorni tra la fine dell'estate e l'inizio dell'autunno del 1940, con l'acqua del lago che cresceva, invadeva inesorabilmente il paese, inizialmente fino al muro di cinta del Monastero, che stava nel punto più basso, dove rimase per diversi giorni.



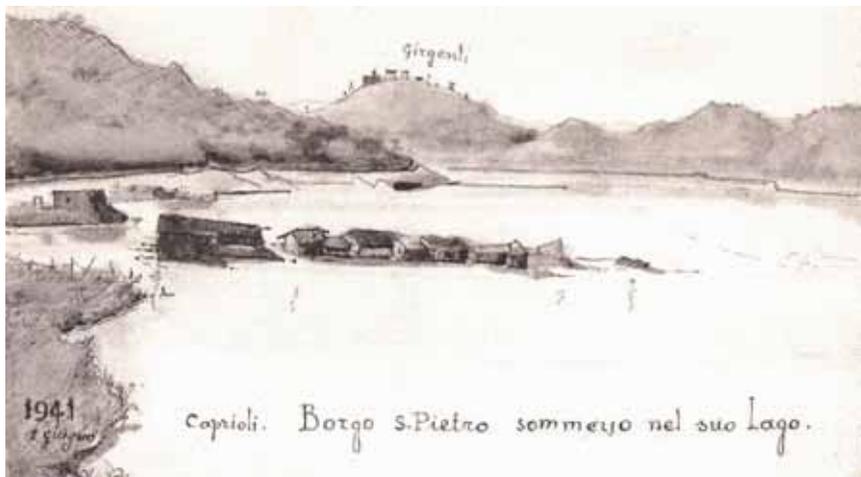
L'ultima fiera del bestiame nel campo boario ai piedi di Borgo S. Pietro, mentre le acque del lago artificiale cominciano a sommergere le prime case del paese nel 1940.
(Archivio del Monastero di S. Filippa Mareri, Borgo S. Pietro)

³⁸ APM Ri, Tit. III, Cl. V, Etnografia – archivio sonoro, *biografie*, 1978-2009, intervista a Suor M. Gemma Tomassetti, 15 febr. 1983.

«Noi stavamo al refettorio e vedevamo dalle finestre la gente che si avvicinava in barca, sul lago. L'acqua ci arrivava proprio sotto. Però lo sgombero era previsto per la primavera del 1941, già avevamo fatto il programma. Invece, nel mese di ottobre del Quaranta ci fu un periodo di piogge proprio torrenziali, sicché l'acqua non veniva recepita tutta dalle gallerie di scarico [della diga], e l'acqua cominciò a crescere a vista d'occhio. Noi andammo il 25 o 26 di ottobre nelle cantine enormi, fatte a volta, a tutto sesto, a mattoni messi a taglio... C'erano dei gradini (...), gradini bassi (...). Ce n'era uno di quei locali che era lungo ventitre metri, l'altezza era di quasi quattro metri. Noi andammo [nei sotterranei] verso le quattro del pomeriggio, non c'era una goccia d'acqua. Ci ripassammo alle nove di sera, l'acqua era arrivata alla metà... Per dire come cresceva l'acqua. E allora la mattina si dette subito l'allarme e la Società Terni (...) mise a disposizione i mezzi per lo sgombero del paese: uomini, autocarri, e qualcuno dovette andare via con le barche dalle finestre... Le botti del vino che galleggiavano ... Fu una tragedia.

Il quattro novembre facemmo lo sgombero... Il nuovo monastero era pronto, ma i muri erano ancora freschi, era tutto umido. Si appendevano gli abiti nelle stanze... Si muffivano (...). Poi allora il riscaldamento non c'era... Quindi faceva molto freddo... Ognuno ha dovuto tribolare per conto suo...»³⁹.

Lo sgombero del paese avvenne senza incidenti, tutti erano preparati, anche se ognuno volle aspettare l'ultimo minuto prima di abbandonare la propria casa. Gli oggetti trasportabili erano stati portati altrove per tempo, rimanevano solo poche masserizie minute da portare via in fretta. Anche le suore trasportarono i propri arredi in emergenza, ma avevano già provveduto accortamente al recupero di ogni segno della storia dell'antica istituzione, anche quelli apparentemente insignificanti. Grazie a quell'intelligente operazione, è stato salvato un patrimonio culturale altamente significativo, oggi conservato nel Museo del Monastero, che insieme alla Cappella di S. Filippa, trasferita nel nuovo monastero, costituisce la memoria di gran parte del Cicolano.



Borgo S. Pietro sommerso nel disegno di Giacomo Caprioli del 1941
(Archivio di Stato, Rieti, Archivio G. Caprioli)

³⁹ Ivi.

In campagna, da tempo, erano stati tagliati gli alberi, spogliate stalle e cascinali. Tutto fu sommerso in breve tempo: le vie, le piazze, i palazzi gentilizi, le abitazioni comuni, le chiese di Borgo San Pietro, di Fiumata, di Teglieto e Sant'Ippolito, furono inondate e finirono sotto le acque nel giro di pochi giorni. Le popolazioni assistettero allo spettacolo spettrale dei paesi intatti sprofondatai dentro il lago artificiale. Nessuno aveva avuto il tempo di recuperare parti utili delle strutture edilizie, o forse c'era stata una comprensibile ripulsa ad un'azione preventiva di demolizione. Ma poi, successivamente, ogni volta che il livello del lago decresceva, facendo riemergere i paesi fantasma, in molti andarono a riprendersi a pezzi la propria casa. Tegole, mattoni, pianelle, pietre, travi, camini, stipiti di porte e di finestre, architravi scolpiti, travi di legno, ogni cosa fu recuperata con pazienza. Suor Gemma Tomassetti ha ricordato anche quei momenti, quando l'azione di recupero assunse i toni del saccheggio, con incidenti gravi: almeno una persona di Borgo San Pietro morì, sepolta da un crollo, durante uno dei tanti tentativi, a volte maldestri, di recuperare qualcosa. Dopo quel fatto tutte le strutture fatiscenti vennero demolite completamente con l'uso della dinamite e delle ruspe, per evitare pericoli. «Nonostante questo – ha riferito Suor Gemma – hanno recuperato tanta roba. E del Monastero hanno portato via tutto. Neanche si riconosce dove stava piantato. Hanno riutilizzato ogni cosa. Un signore qui di Borgo ha tolto più di seimila mattoni... Gervasio... Aveva il permesso della Terni». Infine sarà demolito anche il campanile romanico, che rimase intatto, emergendo dal lago in piena, per almeno un decennio, cancellando anche l'ultimo segno dell'antico borgo. Del vecchio borgo rimase emersa solo la chiesa cinquecentesca di S. Maria delle Grazie, appena fuori dell'abitato, in alto, a dominare il paese, sulla strada per Petrella Salto. Oggi si trova ai piedi del borgo nuovo, a volte quasi lambita dalle acque del lago in piena, che copre i pochi segni rimasti delle antiche case ⁴⁰.

Il destino della gente e di case, terreni, ponti, strade, chiese e interi borghi

Soltanto alla fine del 1939 si era definita la situazione e si era capito effettivamente quale sarebbe stato il destino degli abitanti del fondovalle. Il giorno 17 di novembre di quell'anno, infatti, il Prefetto di Rieti aveva comunicato al Podestà di Petrella Salto, Corrado Mozzetti, che il Consorzio del Velino – ossia la Società Terni – in base al decreto del Ministro dei lavori pubblici n. 4777 del 25 luglio 1939, sull'urgenza e l'indifferibilità della realizzazione dei bacini artificiali, aveva chiesto alla Prefettura reatina di poter procedere all'occupazione immediata degli immobili ricadenti nell'area dell'invaso del Salto. Successivamente quelle terre sarebbero state espropriate, con ulteriore decreto specifico di occupazione permanente delle terre sommerse, emanato, però, soltanto nel 1952 ⁴¹. Tra i beni immobili da espropriare erano compresi anche le case dei paesi da sommergere. Il prefetto, che non aveva alcuna possibilità di negare l'autorizzazione, faceva sapere al podestà che i proprietari sarebbero stati compensati in denaro, e che la Società Terni aveva intenzione di costruire «delle casette di abitazione, nei pressi dei maggiori abitati sommer-

⁴⁰ Ivi; Archivio storico comunale di Petrella Salto (ASC PS.), Post., S. XIV, f. 21.19, *demolizioni*, 1953, b. 378.

⁴¹ ASC PS., Post., S. XIV, fasc.21-9, b. 378.

si, per facilitare quelli espropriati che intendano restare nella zona». I proprietari espropriati delle abitazioni da sommergere, invece di ricostruire per proprio conto, avrebbero potuto acquistare una delle casette edificate dal Consorzio del Velino, o porzioni di esse. E non era possibile – aggiungeva il prefetto – pretendere che il Consorzio avesse costruito le nuove abitazioni, proposte di sua iniziativa, secondo le esigenze individuali di ciascun espropriato. Per altro, ad ogni casetta sarebbe stato unito un piccolo appezzamento di terreno, che avrebbe permesso la costruzione di qualche locale sussidiario. A luglio di quello stesso anno l'Ufficio del Genio civile di Rieti aveva già autorizzato il Consorzio del Velino, a costruire quattro case, in località Vocabolo Piano, sopra il vecchio abitato di Borgo San Pietro, in base al regio decreto legge n. 2105, del 22 novembre 1937⁴².

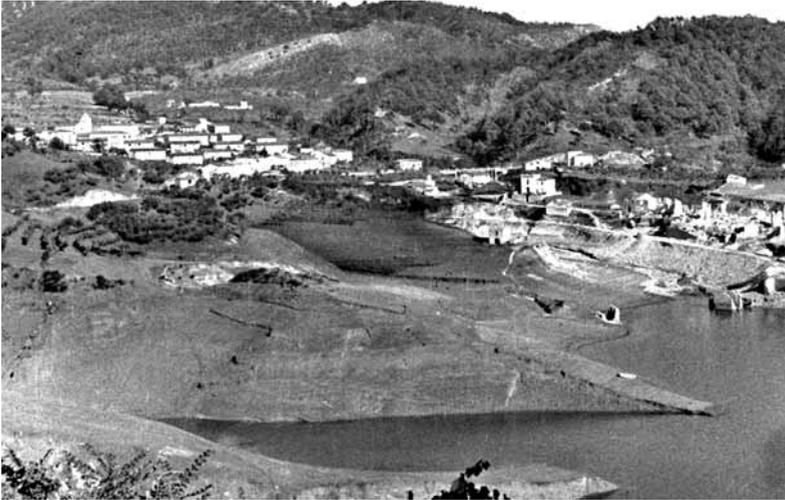
Da una nota del Prefetto di Rieti al Podestà di Petrella Salto, del 6 dicembre 1939, sappiamo che alcuni cittadini di Teglieto avevano avanzato ricorso al decreto di espropriazione delle loro abitazioni. Secondo l'Ufficio del Genio civile quel ricorso era da considerare nullo. Alcuni dei ricorrenti, secondo il Genio civile, non erano proprietari di case, ma addirittura alloggiati ancora nei baraccamenti allestiti in occasione del terremoto del 1915, che devastò la Marsica. Tra i firmatari del ricorso risultavano – sempre secondo quanto riferito dal Genio civile – proprietari di fabbricati già in trattativa con il Consorzio del Velino, per venderli e trasferirsi altrove: alcuni a Rieti, altri a Borgo San Pietro, e a Fiumata. La nota sottolinea che i proprietari degli stabili migliori di Teglieto erano già in trattativa con il Consorzio, per la vendita, e nessuno di loro risultava firmatario dell'esposto. Una parte dei firmatari dell'esposto confermava il desiderio di avere le proprie case ricostruite nei pressi del vecchio sito. Questi, specialmente i più poveri, caldeggiavano vivamente l'ipotesi che anche gli altri abitanti ricostruissero le loro abitazioni sul posto, per timore di rimanere in pochi, anzi da soli. «È assurdo – commenta la nota del prefetto – che si possa pretendere da terzi, estranei, di non trasferirsi in località desiderate, e non può ammettersi che si facciano pressioni dirette o indirette, contro la volontà dei singoli interessati»⁴³.

Il prefetto, in quella nota, era tornato sull'argomento delle terre da occupare, gravate da usi civici. Anche in questo caso – sosteneva il prefetto - la situazione «a suo tempo proposta ed accettata da voi», non avrebbe trovato difficoltà qualora gli abitanti di Teglieto si fossero trasferiti a Fiumata e Borgo San Pietro, la cui ricostruzione, così come era stata progettata, rispondeva in pieno alle esigenze delle popolazioni, secondo il prefetto. In effetti il Consorzio del Velino, ossia la Società Terni, mentre provvedeva ad espropriare gli stabili che si trovavano nell'area dell'invaso, stava costruendo, sopra Borgo San Pietro e Fiumata, delle case di abitazione, con l'intenzione di cederle in vendita o in permuta, agli espropriati che le avessero volute. Erano previsti dei nuovi centri abitati veri e propri, sosteneva il prefetto, con nuove chiese parrocchiali ed edifici scolastici, inesistenti nei vecchi abitati, realizzati a spese dello Stato, a cura dell'Ufficio del Genio civile. Per quanto riguardava la ricostruzione in loco di alcune case di Teglieto, gli interessati avrebbero potuto prendere contatti direttamente con la Società Terni e con il Genio civile. «È bene però – chiude il discorso il prefetto – che svolgiate attiva opera di persuasione presso codeste popolazioni, perché tutte le questioni che le riguardano vengano esaminate e trattate, con un maggiore senso di comprensione e di fondatezza»⁴⁴.

⁴² Ivi.

⁴³ Ivi.

⁴⁴ Ivi.



L'abitato ricostruito di Borgo S. Pietro (a sinistra). A destra il vecchio abitato che riemerge, completamente diroccato, a seguito dell'abbassamento del livello del bacino artificiale, per esigenze belliche, nel 1942
(Collezione M. Mari, Roma)

Le nuove case di Borgo San Pietro, Fiumata e Teglieto, realizzate con grande sollecitudine, dovettero essere occupate così rapidamente, per la crescita improvvisa del lago artificiale, che la Terni aveva dimenticato di chiederne la preventiva autorizzazione al podestà, che manifestò per lettera tutto il suo disappunto. Anche le scuole, come promesso, erano state realizzate; ma tutto era stato fatto così di furia che il Provveditorato agli studi di Rieti, si trovò in difficoltà a prenderle in consegna. Il Medico sanitario aveva, infatti, attestato l'inagibilità dei locali, a causa degli intonaci ancora freschi, che avrebbero potuto arrecare gravi danni alla salute degli scolari. Nei nuovi edifici scolastici di Teglieto e Fiumata, mancava anche l'acqua alle latrine. L'accesso a quello di Fiumata era stato definito, tra l'altro, pericoloso per gli alunni ⁴⁵.

Le tensioni erano fortissime, in tutti i villaggi evacuati del Comune di Petrella Salto, ed anche sulla sponda opposta della valle, tra le popolazioni dei comuni di Marcellini e Varco Sabino. Il Podestà di Petrella, Corrado Mozzetti, a dicembre del 1940, avanzò formale opposizione al piano parcellare, perché le indennità proposte, riguardo alla superficie da espropriare, erano ritenute non corrispondenti al valore dei beni ⁴⁶. E l'anno successivo lo stesso Podestà di Petrella richiese l'indennizzo per i 300.000 metri cubi di materiale breccioso, estratto dalla cava ai Balzi di Santa Lucia, sulla sponda destra della valle, utilizzato per la realizzazione della diga ⁴⁷. Il podestà Mozzetti aveva cercato l'appoggio del Rettore della Provincia di Rieti, Francesco Palmegiani, sulla vicenda degli indennizzi della Terni,

⁴⁵ Ivi, lettera del podestà del 15 nov. 1940.

⁴⁶ Ivi, Post. S. XIV, f. 21.4, b. 378.

⁴⁷ Ivi.

ma il rettore aveva deciso di non associarsi all'azione di rivalsa del Comune di Petrella Salto, poiché riteneva che la Società Terni stesse operando nel pieno rispetto delle autorizzazioni ottenute per legge ⁴⁸.

La stessa azione di opposizione era stata tentata dal Podestà di Varco Sabino, Romeo Ponzani, nel 1938, quando la Terni aveva valutato come terreni sterili le aree occupate temporaneamente per il cantiere della diga ai Balzi di Santa Lucia, in località "Grugnaleto", sulla sponda sinistra della valle. In quest'area era compresa la grossa cava, utilizzata da sempre, in vario modo, dal Comune di Varco, e che la Terni, in risposta all'invettiva scritta del podestà, che ne sottolineava il valore economico, dichiarò di doverne escludere l'utilizzo, per la realizzazione della diga. La riconsegna di quei terreni, avverrà a febbraio del 1941. Il verbale di consegna descrive il sito completamente trasformato: la cava di breccia era cresciuta a dismisura, lasciando sventrata la sponda opposta alle Balze di Santa Lucia, utilizzata ampiamente per la costruzione della diga, per centinaia di migliaia di metri cubi di materiale. Sul posto restava un gigantesco cratere centrale, con le tramogge di roccia viva e le caverne di captazione del materiale breccioso, a livello stradale. Il verbale illustra, poi, le strutture murarie, in cemento, del frantoio abbandonato, servito per la produzione del calcestruzzo, ben visibili ancora oggi, e «una striscia di terreno smosso, ma non danneggiato, larga m.l. 3,00 e lunga m.l. 140,00, dovuta alla posa in opera di un piano inclinato, con un binario decauville», binario per i carrelli ribaltabili. La Terni, che al momento dell'occupazione dei suoli aveva ritenuto di non dover utilizzare quei terreni come cava, nonostante le proteste del podestà, ebbe il vantaggio di riconsegnarli in quello stato, non al battagliero amministratore Romeo Ponzani, ma al commissario prefettizio, che nel frattempo si era insediato al Comune di Varco Sabino. Quest'ultimo scelse la via amichevole per la soluzione della vertenza con il Consorzio del Velino, sull'indennità di occupazione temporanea, nonché per i danni subiti dai terreni e dalle cose ⁴⁹.

Del resto c'era ben poco da fare, visto che la riconsegna di quei terreni era avvenuta contestualmente al Decreto prefettizio di occupazione, a favore della Terni, dei beni stabili occorrenti per la realizzazione del bacino idroelettrico sul Fiume Salto, in territorio del Comune di Varco Sabino, che sanciva, a distanza di due anni, l'occupazione di fatto, avvenuta per motivi di urgenza e indifferibilità, per mezzo di decreto provvisorio ⁵⁰.

Intanto, sull'altra sponda della Valle del Salto, il Podestà di Petrella Salto, Mozzetti, apriva altri fronti rivendicativi nei confronti della Terni, trincerata dietro la formale presenza del Consorzio del Velino tra le industrie umbre. Prima aveva avanzato la pretesa di risarcimento delle mulattiere sommerse e la creazione di una viabilità rurale alternativa; poi, ad aprile del 1941, chiese un'area per ricostruire l'aia pubblica di Borgo San Pietro e protestò per la promiscuità che s'era creata per l'assegnazione allo stesso locale sia dell'Ufficio postale che dello spaccio dei Sali e tabacchi. Inoltre protestò per la mancanza di stalle in muratura, che aveva obbligato i proprietari di animali a realizzarle come baracche fatiscenti in legno, prive di qualsiasi misura igienica. A questo proposito, nel 1942, su sollecitazione dell'Ufficiale sanitario, il podestà stigmatizzava il fatto gravissimo che il

⁴⁸ Ivi, Post. S. XIV, f. 21.9, b. 278.

⁴⁹ Archivio storico comunale di Varco Sabino (ASC VS.), RGN. 7b/2, *Vertenza con*, 1925-1957.

⁵⁰ Ivi; AS Tr., ASo Tr., fasc. 4, *Registro contratti ed indennizzi per terreni ceduti o occupati temporaneamente dalla Terni*, b. 208.

nuovo Borgo non era ancora dotato di impianto fognario per uso domestico: le acque putride correvano a cielo aperto tra le case ⁵¹.

È probabile che le ostilità nei confronti del progetto di realizzazione dell'invaso artificiale del Salto siano state aperte dal Podestà di Varco Sabino, Romeo Ponzani, e dal Commissario prefettizio di Marcetelli, comuni posti sulla sponda sinistra della valle. In data 20 ottobre 1936 il Commissario prefettizio di Marcetelli era tornato a presentare, al Prefetto di Rieti, la proposta di realizzazione della strada di collegamento con il Ponte di Teglieto di Petrella Salto, in fondovalle, e la Strada provinciale Salto Cicolana, vecchio di quasi vent'anni, e già riproposto dalla locale Associazione degli ex combattenti, in una petizione del 1931. In quella stessa data, del 30 ottobre del 1936, il commissario prefettizio aveva inviato una petizione, sullo stesso argomento, a Benito Mussolini, sottoscritta da tutti i capifamiglia di Marcetelli. Con quella petizione si era fatta presente la necessità del collegamento stradale di Marcetelli con Teglieto, richiesto da vari decenni – si dice nella nota – e mai attuato dai passati ed inetti governi del tramontato regime liberale. Solo «il provvido governo fascista diede esecuzione ai lavori», nel 1923, grazie all'appoggio di Arnaldo Mussolini, fratello di Benito, direttore de “Il Popolo d'Italia”; ma dopo pochi anni la costruzione dell'opera era stata interrotta, senza alcuna spiegazione. Nella petizione si fa esplicito riferimento alla prossima realizzazione dei bacini artificiali del Salto e del Turano, proponendo Marcetelli come punto di raccordo di una strada di collegamento tra i due laghi, lungo l'asse intervallivo Teglieto – Ascrea. Probabilmente non si supponeva nemmeno che il lago avrebbe sommerso l'abitato di Teglieto ed il suo ponte sul Fiume Salto, isolando le due sponde della valle; oppure la petizione doveva servire come provocazione, nei confronti della nuova viabilità che si prospettava da parte della Società Terni. Tanto è vero che la stessa petizione venne inviata, lo stesso anno, ad Achille Starace, Ministro dei lavori pubblici, ed alla redazione milanese del “Popolo d'Italia” ⁵².

L'ipotesi della provocazione è meno assurda di quanto si possa supporre. Nel carteggio del Podestà di Varco Sabino, relativo alla viabilità, c'è una minuta di lettera del 1936, indirizzata al Prefetto di Rieti, presumibilmente del mese di ottobre – come la petizione di Marcetelli – nella quale si chiede, a norma di legge, il mantenimento o il ripristino, della viabilità esistente al momento della realizzazione dell'invaso artificiale. Il podestà Ponzani protestava contro l'inevitabile isolamento a cui sarebbe andato incontro il comune, che per mezzo del Ponte di Poggio Vittiano, da non molti anni adeguatamente ristrutturato, era collegato direttamente con Borgo San Pietro e alla strada per Avezzano e Rieti. Il podestà arriva a pretendere la ricostruzione di quel collegamento, anche dopo la realizzazione del lago, attraverso un viadotto che lui chiama «translagunare», per indicarne la mole, che avrebbe dovuto collegare le due sponde nel punto più largo e profondo della valle: una proposta provocatoria, che doveva evidenziare l'assurdità del progetto di allagamento, forse rimasta in forma di minuta ⁵³.

Naturalmente non ci fu risposta. Ormai la macchina idroelettrica s'era messa in moto da tempo, e risultava inarrestabile: il Consorzio del Velino, e per lui la Società Terni, procedeva nei lavori, riuscendo a stornare la protesta della minoranza locale, travolta dal tur-

⁵¹ ASC PS., Post. S. XIV, f. 21. 19.

⁵² ASC VS., RGN., 7B/1, Lavori pubblici, *Progetto Strada Varco – F. Salto*, 1914-1923.

⁵³ Ivi.

bine migratorio dei nuovi operai ai cantieri delle dighe, e dal miraggio economico prodotto dai cantieri. Il Podestà di Varco Sabino, nel 1938, aveva provato nuovamente ad alzare la voce contro la Terni, prospettando le difficoltà di collocare a Rocca Vittiana una parte degli alloggi per gli operai addetti alla costruzione della diga e della gallerie. Il podestà si appellò alle norme per la tutela della sanità pubblica, considerato che l'abitato di Rocca Vittiana era sprovvisto di acqua potabile, di illuminazione pubblica, «a meno che – egli scrive provocatoriamente – la Terni non voglia provvedere a proprie spese a tali servizi». Egli consiglia la costruzione di ricoveri provvisori fuori del paese:

«Mi risulta invece che è stato preso a pigione un fabbricato di proprietà di tal De Bonis di Rieti, ove, in poche stanze, sono stati alloggiati un numero considerevole di uomini che vi soggiornano durante le ore di riposo, alla rinfusa, senza l'osservanza di alcuna norma igienica. Tale fabbricato è infatti provvisto di una sola latrina, senza acqua, assolutamente insufficiente, anche perché serve l'adiacente scuola elementare»⁵⁴.

Il responsabile dell'Ufficio reatino della Società Terni aveva risposto in tono sprezzante che la mancanza di energia elettrica non costituiva un rischio per la salute pubblica, in nessun luogo; che la latrina di casa De Bonis, a cui si riferiva il Podestà, probabilmente era l'unica in tutta Rocca Vittiana; e l'inesistenza di acqua potabile era uno scandalo, la cui responsabilità ricadeva interamente sul capo del comune, che non era stato in grado di provvedervi. In sostanza il rappresentante della Terni sostiene che il Podestà avrebbe dovuto interessarsi dei problemi dei suoi cittadini, invece di adombrarsi per le locazioni altrui. E chiudeva il discorso sostenendo che i locali occupati dagli operai erano in perfetto stato, imbiancati e ripuliti preventivamente dal proprietario, che si era impegnato a realizzare almeno un'altra latrina. Invita infine il Podestà ad accertarsi di persona della situazione igienica, senza affidarsi a presunte male lingue⁵⁵.

Le ultime inascoltate proteste a diga ormai ultimata

Tuttavia, nonostante ogni voce di opposizione fosse stata sopita o tacitata, con la persuasione o con l'imposizione, il Podestà di Varco Sabino, esasperato dall'arroganza della Società Terni, il giorno di Ferragosto del 1940 – a diga ormai ultimata – scriveva al Prefetto di Rieti sollevando il grave problema dell'essiccamento delle sorgenti, che garantivano l'approvvigionamento idrico di Rocca Vittiana, anche in assenza di specifico acquedotto. La Società Terni, riferisce il Podestà, investita della questione, aveva sempre negato che l'essiccamento delle sorgenti potesse dipendere dalla realizzazione della galleria di collegamento tra i due bacini artificiali, come sosteneva il Podestà. La Terni ne attribuiva la causa alla siccità, ma il perdurare del fenomeno, mai avvenuto in precedenza, dimostrava il contrario. Quella sorgente era così copiosa che, oltre a servire agli usi domestici del paese, alimentava perennemente il Mulino di San Giacomo, in fondo al Fosso Guaita, nei pressi della chiesa omonima e del Ponte di Rocca Vittiana sul Fiume Salto. A quell'epoca il mulino, destinato ad essere sommerso dal lago artificiale, era ancora funzionante, per mezzo di un bacino di raccolta dell'acqua, finito in secca, per il prosciugamento della sor-

⁵⁴ Ivi.

⁵⁵ Ivi, RGN., 7B/2, *Vertenza Comune di Varco – Società Terni*, 1938.

gente. Il Podestà calca i toni, riferendo al prefetto che nulla vale a far mutare parere alla Terni:

«nemmeno la considerazione – egli scrive – che se la costruzione della diga è stata intrapresa nel superiore interesse della nazione, l'opera sarà, al suo compimento, fonte di lauti dividendi per gli azionisti della Società. Vivo è il malcontento di questa popolazione che, comprendendo come il Comune non possa, per deficienza di mezzi, sostenere un giudizio con una potente organizzazione quale è quella della Terni, finanziata e sostenuta dallo Stato, vede disconosciuti i sacrifici cui si è sempre assoggettata e sente vacillare la fede che ha sempre avuta nella comprensione ed interessamento dell'Autorità Tutoria»⁵⁶.

La Prefettura di Rieti, sulla base della relazione dell'Ufficio del Genio civile, dette ragione all'interpretazione della Società Terni. Così, a Rocca Vittiana, riferì il Podestà, la popolazione avrebbe dovuto continuare a bere l'acqua del Fosso Guaita, insieme alle bestie. Successivamente il prefetto Strappolatini propose alla Terni di anticipare, al Comune di Varco, una parte dei rimborsi, per le terre demaniali occupate, che comunque avrebbe dovuto versare, finalizzandoli alla realizzazione del piccolo acquedotto di Rocca Vittiana. La Terni rifiutò la proposta, considerandola una tacita ammissione di colpa, ed un precedente pericoloso. La Società non si piegherà nemmeno di fronte alle perizie geologiche di tecnici venuti da Roma, per conto del Comune di Varco, dilazionando qualsiasi controperizia da parte sua. Successivamente, nel 1943, il Podestà richiederà i fondi per la realizzazione degli acquedotti comunali al Ministero dei lavori pubblici, ma la situazione non consentiva risposte⁵⁷.

Alla fine a levarsi furono le voci stesse dei paesani, esasperati per il destino di isolamento che li attendeva. Il due settembre del 1940, quando il lago artificiale cominciava a crescere, gli iscritti alla Sezione del Partito fascista e i capifamiglia di Poggio Vittiano, Frazione del Comune di Varco Sabino, firmarono una petizione, trasmessa al Segretario federale di Rieti, nella quale si lamentava la triste situazione nella quale si sarebbe venuto a trovare il paese a seguito della realizzazione del bacino artificiale. In quattro pagine manoscritte di foglio protocollo quei cittadini mettono a nudo tutta la rabbia sopita, per l'inganno e l'umiliazione patita, con chiarezza e disperazione. Dignitosamente rassegnati, essi riescono a rappresentare in quello scritto la condizione di tutto il popolo del Cicolano, ed in particolare di coloro che si trovarono sulla strada del grandioso affare idroelettrico nazionale. La petizione non poteva avere alcun seguito, tutti lo sapevano, poiché sarebbe entrata in contraddizione assoluta con la linea politica del partito, se fosse stata presa in considerazione. Come aveva apertamente fatto intendere Lino D'Angelo, nei suoi scritti su «Latina gens», le popolazioni del Cicolano, temprate alla sofferenza, dovevano tacere e obbedire agli ordini delle autorità superiori; le quali avevano sancito che queste terre dovevano essere sacrificate ai superiori destini della nazione e, in particolare, alla difesa della Piana Reatina dalle inondazioni, e allo sviluppo della grande industria.

Eppure, quelli di Poggio Vittiano non vogliono rinunciare a farsi sentire per l'ultima volta. Il documento esordisce ribadendo che, con la costruzione della diga e la formazione del bacino sul fiume Salto, la popolazione di Poggio Vittiano era costretta alla più penosa ed umiliante miseria, dopo la sommersione di tutto il territorio in pianura, «l'unico vera-

⁵⁶ Ivi.

⁵⁷ Ivi.

mente fertile che possedeva il paese e dal quale ritraeva di che vivere». Non rimanevano che le coste aride e improduttive, dove soffre anche il pascolo, che invece poteva praticarsi liberamente nelle terre sommerse dopo i raccolti. Il beneficio delle terre basse utilizzate anche per il pascolo, invece d'essere considerato nei rimborsi degli espropri fu utilizzato capziosamente per dimostrarne il minor valore. «Ma il colmo – sostengono gli iscritti al Partito fascista e gli abitanti di Poggio Vittiano – è stato raggiunto nell'averci tolta la via di comunicazione con Borgo San Pietro, nostro naturale e vitale sbocco». A Borgo San Pietro c'era il mulino, l'Ufficio postale, l'«Armadio farmaceutico», i negozi, il mercato. Subito dopo la realizzazione del lago la Terni aveva istituito un servizio gratuito di barche per il traghettaggio delle persone, ed uno zatterone a corda fissa per il trasporto degli animali e dei carichi maggiori. Successivamente la Terni lasciò questo servizio ai privati, che imposero una tariffa ⁵⁸.

«Una vera disperazione ha invaso il nostro paese, specialmente per la macinazione del grano, perché non si può più passare con le some per andare a Borgo. Le nostre donne imprecano e maledicono quando non hanno pane per i nostri bimbi poiché il grano rimane per intere settimane nei lontanissimi mulini dove non può essere subito macinato. Insomma la vita a Poggio Vittiano è diventata impossibile. Quando la Società Terni iniziò questi grandi lavori, grandi promesse ci furono fatte e molto si sperava da una Società che noi non avevamo in nessun modo ostacolata, ed alla quale anzi avevamo dato l'aiuto delle nostre braccia ed i nostri migliori terreni. Si credeva che questi lavori ci avrebbero apportato un certo benessere e che finalmente in Poggio Vittiano si potesse ottenere un piccolo braccio di strada, che in buona parte sarebbe stato costruito con le opere obbligatorie; che finalmente ci sarebbe stata la luce elettrica, giacché tanta elettricità si produce con la nostra acqua; che finalmente si sarebbe costruito il breve acquedotto (...), con le indennità che la Terni avrebbe dovuto dare al nostro comune, per il compenso del pascolo. Nulla invece abbiamo ricevuto in compenso di tanti danni» ⁵⁹.

Gli estensori di quel documento, pur rendendosi conto che il loro paese non era tra quelli che lamentavano i danni più gravi causati dalla realizzazione del lago, tuttavia ora si trovavano a subire la beffa, insieme a Rocca Vittiana, di non avere il collegamento rotabile con la nuova strada Varco Sabino – Borgo San Pietro, sulla sponda sinistra del lago, ottenuta dopo l'atto formale di opposizione al progetto idroelettrico del Comune di Varco, nel 1939. A dimostrazione di disprezzo delle popolazioni – si sostiene nella petizione al Federale di Rieti – fu negata anche l'energia elettrica, sia a Poggio che a Rocca Vittiana, dove i pali dell'elettrodotto passano addirittura dentro il paese. «Niente acqua – prosegue il testo – malgrado che quasi tutte le nostre sorgenti siano state sommerse oppure sieno rimaste prosciugate a causa della galleria che collega i due bacini». Ci si domanda, poi, perché si sia voluto infliggere questo castigo ad una popolazione buona e laboriosa come quella di Poggio Vittiano, alla quale – scrivono i quarantacinque firmatari della petizione – si era perfino fatto credere che era prevista la pena del confino, per chi avesse osato richiedere la costruzione del ponte per Borgo San Pietro.

«In fondo alle acque giace il nostro bellissimo ponte tutto in ferro, senza neppure curarsi di smontarlo (e siamo il tempo di autarchia, e ce ne sono di migliaia di quintali di

⁵⁸ Ivi, RGN., 7B/1, Lavori pubblici, *Progetto Strada Varco – F. Salto*.

⁵⁹ Ivi.

ferro!). il ferro di quel ponte non poteva servire per compensare quello occorrente per costruirne uno in cemento armato? Sopprimendo quel ponte si è tolto il passaggio ai seguenti paesi: Poggio Vittiano, Rocca Vittiana, Varco Sabino, Rigatti, Valle Cupola, Marcatelli (...). Noi non chiediamo altro che venga, o che veniate voi stesso, per controllare la verità di quanto asseriamo; vedrete che la realtà supera quello che noi abbiamo scritto (...). Non rimarrete insensibile allo spettacolo di miseria specialmente di oltre ottanta bambini magri, affamati e sudici, perché le loro madri, costrette ad un maggiore lavoro, li lasciano in abbandono per molte ore del giorno. Non permettete che nel centro della nostra provincia, in una delle più suggestive e più amene località; nel centro d'Italia viva tutt'oggi una popolazione sudicia, priva di ogni segno di civiltà. Troverete ingiusto che sulla sponda di questo amenissimo lago, ove tante (...) famiglie potrebbero prosperare, la gente che ci è nata deve ora fuggirsene disperata e raminga. Riparate prima che i focolari delli nostri paesi inesorabilmente si spengano»⁶⁰.

Nel 1942 il Podestà di Varco Sabino riprenderà la protesta, verso il Prefetto di Rieti, per il mancato gettito fiscale delle terre sommerse, soggette ad usi civici, riproponendo la polemica sull'ulteriore impoverimento dei piccoli comuni montani. Ma proprio a marzo di quell'anno – cruciale per le sorti della guerra - la Società Terni comunicava agli interessati, che non intendeva trattare sugli indennizzi previsti per gli espropri effettuati, a norma di legge, relativamente alle opere di pubblica utilità. La comunicazione era stilata sulla nuova carta intestata che, in calce a sinistra, riportava la riproduzione dell'imperativo "*Vincere!*", scritto di pugno dal Duce⁶¹.

Nei rari diari personali il racconto di tante piccole storie di una grande tragedia

Il diario personale di Domenico Riccioni, classe 1909, di Borgo San Pietro, è interessante per capire come molti giovani vissero gli eventi della realizzazione del lago artificiale, con sostanziale spirito di adattamento. Quinto figlio di un artigiano, rimasto vedovo nel 1913 e risposato due anni dopo, con una donna molto giovane, da cui ebbe due figlie, Domenico a vent'anni partì per il servizio militare di leva. Tornato a casa seguì il padre nel suo lavoro, si sposò ed ebbe una figlia, nel 1936, lo stesso giorno in cui fu richiamato al servizio militare, per la guerra d'Africa, insieme ad altri compaesani. In Africa orientale si ammalò e passò alcuni mesi in diversi ospedali da campo, prima d'essere nuovamente inviato al reparto, poco prima del rimpatrio, debole e senza forze.

«In quei tempi – egli scrive – al mio paese c'era tanto lavoro: la grande Società Terni stava costruendo una grossa diga per formare un lago d'acqua: l'avrebbero adoperata per sviluppare energie elettriche. Il 16 agosto del '37 ci andai anche io, i primi giorni mi furono molto duri poi feci presente al capo cantiere il male che avevo avuto, egli credette e mi mise in un lavoro più leggero. In quei tempi mia moglie era in stato interessante, il 3 del 3 1939 partorì un secondo figlio; era maschio lei ne fu molto contenta e anche io lo fui (...). Dopo due anni di lavoro la diga fu terminata, io fui messo a fare il servizio di barcaiolo, il compito era di trasportare le persone di qua e di là dal lago a me sembrava un divertimen-

⁶⁰ Ivi.

⁶¹ Ivi; ASC PS., Post., S. XIV. fasc.21-9, b. 378.

to. Dopo circa quattro mesi la società Terni levò quel servizio e licenziò tutti gli operai: io andai a parlare con il capo Ingegnere lo pregai e mi concesse l'autorizzazione che quel servizio da barcaiolo potevo gestirlo per mio conto e per tre mesi mi lasciarono le loro barche poi dovevo provvedermi.

Per me era un buon lavoro, guadagnavo tanto, mia moglie mi diceva che se andava sempre in quel modo presto saremmo diventati ricchi. La fortuna però non ci assistì, era tempo di guerra e il 10 ottobre venne un ordine del governo Italiano che mi dovevo tenere preparato, perché presto sarei dovuto partire anche io e dopo 4 giorni mi venne l'avviso: dovevo andare in Albania a combattere contro il nemico greco. Ero addoloratissimo mia moglie era prossima a partorire il terzo figlio e il 20 ottobre nacque, era femmina, Rosina mi diede la facoltà di darle il nome (...). Il 20 ottobre ero a Bari con gli altri soldati, ci imbarcammo di sera sulla nave Italia (...)»⁶².

Riccioni riuscì a tornare in Italia nel 1944, dopo un periodo di prigionia. Ritrovò la sua famiglia e si mise nuovamente al lavoro, dopo aver riassetato la campagna, «rimettendo a posto tutte le cose rimaste incustodite». Poi riuscì a farsi assegnare dalla Terni una casa più grande; si procurò una barca, e riprese il suo lavoro di barcaiolo, adattandosi a fare anche il pescatore: «Però non era più come una volta, guadagnavo poco». Evidentemente c'era meno gente in paese e ci si muoveva di meno, e di soldi ne giravano pochi. Dopo alcuni mesi riprese il suo vecchio lavoro di materassaio, che aveva svolto in passato insieme al padre. «Le signore avevano saputo del mio ritorno mi chiamavano per farsi rifare i materassi dovevo andare a tanti paesi, ero solo nella zona perciò avevo un lavoro immenso guadagnavo tanto mia moglie era assai contenta poteva ricomprare tutte quelle cose che erano esaurite durante la mia prigionia». Domenico Riccioni, aveva anche dei terreni, e riusciva a trovare il tempo per dedicarsi con successo anche all'arte del contadino. Egli fu uno dei fortunati che, con tanti sacrifici, riuscì a dare alla sua famiglia un buon tenore di vita, grazie però alla sua abilità di artigiano⁶³. Per tanti altri, che non avevano un'arte in mano, si prospettò subito la via dell'emigrazione o del pendolarismo, per sfuggire anche alla tentazione e alle insidie di una protesta sociale che non sembrò avere sbocchi. Mentre nella Valle del Turano l'esodo non fu immediato, nei comuni della Valle del Salto, che ebbero le terre sommerse dal bacino artificiale, si manifestò quasi immediatamente, nel dopoguerra. Nel Comune di Fiamignano, che nel 1931 contava 4.690 abitanti, numero sempre crescente dal 1901, nel 1951 si scese a 4.272 residenti ufficiali. A Petrella Salto da 5.262 del 1931, anche in questo caso con un andamento sempre crescente, si arrivò a 4.462 nel 1951. Sull'altra sponda della stessa valle il Comune di Varco Sabino passò da 751 abitanti del 1931, con un andamento per la verità in forte calo già rispetto al 606 residenti ufficiali nel 1951. Il pendolarismo stagionale verso Roma e Rieti, per tutta l'area, rimarrà sempre accentuato, fino all'inurbamento della fine degli anni Cinquanta e di tutto il decennio successivo⁶⁴.

Domenico Riccioni, oltre a redigere il suo diario nel 1993, a ottantaquattro anni, ha compiuto una singolare opera mnemonica di ricostruzione complessiva del suo paese. In

⁶² ASMSF., D. RICCIONI, *Ricordi di nonno Domenico*, ms. Borgo San Pietro (Petrella Salto), 10. apr. 1993.

⁶³ Ivi.

⁶⁴ Cfr. B. BARBERI, *Problemi economici della provincia di Rieti*, cit..

un unico foglio, di grande formato, ha riportato a matita, ripassando poi il tratto a penna, la topografia di Borgo San Pietro vecchio, sulla base dei suoi ricordi, confortati da quelli di altri anziani. Riccioni ha disegnato i fossi che racchiudevano il paese scomparso, dalle colline al piano, dove scorreva il fiume. Ha disegnato il mulino, ha indicato i terreni delle Monache, gli orti, i vigneti. Ha riportato le strade, i viottoli di campagna, le stalle, i cascinali prossimi all'abitato, le vie, i vicoli, le piazze, gli slarghi, le chiese, il cimitero, le fontane, il Monastero di S. Filippa, i palazzi principali, con gli uffici e i locali pubblici, i bar, le osterie, i forni, i negozi, e le botteghe. La cosa più straordinaria, però, è l'indicazione dell'ubicazione delle singole case di ogni famiglia, riportate con i cognomi, i nomi e i soprannomi, dei capifamiglia⁶⁵. E la Signora Lenina Cesira Saolini, classe 1914, originaria anche lei di Borgo San Pietro, ha fornito, nei suoi ricordi, una bella descrizione dell'abitato sommerso, che completa l'opera minuziosa di Domenico Riccioni:

«(...) La piazza era nel cuore del paese (...) Una bella piazza... Grandi palazzi signorili, con sale affrescate, le grotte refrigeranti, come quella delle suore al monastero, a palazzo Martelli, palazzo Silvi, Mozzetti ed altre famiglie importanti. Si accedeva dalla Strada provinciale, per il corso (...) e si aveva una bella impressione... Il paese aveva un bell'aspetto con questi palazzi antichi, a tre e quattro piani alti. Poi il resto non era gran che... C'erano anche case modeste, anche catapecchie... Io rimpiango casa paterna e casa della nonna... Tre piani, grandi portoni, che ci si entrava con la carrozza...»⁶⁶.

La Signora Lenina ha riferito anche il ricordo delle inondazioni che funestavano la valle, prima che fosse alluvionata per sempre. Lo zio Odoardo si affacciava alla loggia della sua casa di Borgo, e quando vedeva straripare il fiume si metteva le mani nei capelli, perché l'acqua inondava anche le sue terre, e spesso metteva in pericolo il bestiame, che bisognava mettere in salvo, togliendo le bestie dalle stalle. Quando era in corso di realizzazione il bacino artificiale lo zio Odoardo, ad ogni nuova onda di piena, esclamava, con profondo sarcasmo, che forse era meglio che fosse venuto il lago: «così ci togliamo il pensiero delle alluvioni...». Le alluvioni portavano via, spesso, anche il vecchio ponte in legno, dove transitava la strada per Poggio Vittiano e Varco Sabino, che negli anni Venti del Novecento fu ricostruito in ferro.

«Quando venivano le alluvioni – ricorda la Signora Lenina – se portava via la passerella di legno; e passavamo a piedi, col somaro, col mulo, a cavallo, c'era il guado. Allora tutti si andava a cavallo. Anche le cerimonie nuziali si facevano a cavallo. C'erano li muli infiocchettati, che portavano le casse con il corredo. La sposa veniva a cavallo, era bellissimo. Qui si viveva a cavallo... Si viaggiava a cavallo. Poi (...) fecero la strada rotabile, il ponte in ferro... Stava sotto Poggio Vittiano. Era un bel ponte... Era il luogo delle passeggiate di noi ragazze: si andava a vedere il fiume, che correva in inverno, gonfio... E così si potette andare a Varco in auto. Anche il ponte di ferro rimaneva sott'acqua, con l'alluvione, però non si rompeva»⁶⁷.

⁶⁵ ASMSF., D. RICCIONI, *Ricordi di nonno Domenico*, ms. Borgo San Pietro (Petrella Salto), 10. apr. 1993; ivi, *Ricostruzione grafica della mappa animata del paese sommerso di Borgo San Pietro di Petrella Salto*.

⁶⁶ APM Ri, Tit. III, Cl. V, *Etnografia – archivio sonoro, biografie*, 1978-2009, intervista a Lenina Cesira Saolini di Borgo San Pietro (Petrella Salto), 14. 1, 2002.

⁶⁷ Ivi.

Quel ponte, finito sotto le acque del lago artificiale, ha una lunga storia, ed aveva avuto una rilevanza particolare, perché serviva «lo stradale finanziere», ossia la strada che, fino alla metà dell'Ottocento, traversava il confine tra lo Stato pontificio ed il Regno di Napoli. Qualche anno prima dell'unità d'Italia era stato riedificato completamente, sempre in legno, da parte del Decurionato di Mercato ⁶⁸. Ma le notizie sulla ricostruzione di quel ponte si trovano anche nelle epoche precedenti, riportate nel *Liber Monacarum*, conservato nell'archivio storico del Monastero di S. Filippa a Borgo San Pietro di Petrella Salto. Sotto le acque del lago, oltre i quattro paesi ricostruiti e le rispettive chiese, non rimase soltanto il vecchio ponte di Poggio Vittiano (denominato, per l'appunto, Ponte delle Monache), ma anche quello antico di Fiumata, e tutti quelli sui quali correva la vecchia interprovinciale per Avezzano e Rieti, completata a fine Ottocento, da parte dello Stato e delle province dell'Aquila e di Perugia ⁶⁹. Di quei ponti furono recuperate le coperture in pietra delle spallette, reimpiegate in vari edifici, tra i quali la nuova chiesa parrocchiale di Borgo San Pietro, annessa al Monastero di S. Filippa. Innumerevoli furono i casolari sommersi, i mulini e i resti di alcune antiche chiese rurali. Fu sommersa anche l'antica chiesa di S. Giacomo, insieme al mulino omonimo, sotto Rocca Vittiana, ed al ponte che collegava quel paese con Borgo San Pietro.



I resti della Rocca Salto, sotto la diga del Salto
(Foto R. Marinelli, 2003)

⁶⁸ A. DI NICOLA, *Strade, monumenti e opere pubbliche ai tempi di Edward Lear nel distretto di Cittaducale*, in «Il Territorio» (1989), V, 3, pp.321-340.

⁶⁹ AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DELL'UMBRIA, *Conto preventivo per l'esercizio 1891*, cit., pp. 208; A. BUCCI, *Strade e comunicazioni dell'alta Sabina*, in *Primo congresso regionale sabino inaugurato in Campidoglio (...) nei giorni 7-8-9 giugno 1924*, cit., pp. 111-118.

La stessa diga fu edificata nei pressi dei ruderi di un antico insediamento medievale, la Rocca Salto, i cui resti sono ancora ben visibili, quando il livello del lago lo consente, sugli scogli affioranti dei Balzi di Santa Lucia, dove esisteva l'antica chiesa omonima. Questa è indicata nella copia trecentesca del Registro delle chiese della diocesi di Rieti del 1252, dove si riferisce – nel commento settecentesco del vescovo Marini – che era usurpata dall'abate di S. Salvatore Maggiore ⁷⁰. I resti di quella antica chiesa sono stati sommersi, e la Terni ha voluto costruire una cappella, dedicata a santa Lucia, all'interno della cava abbandonata, servita per la costruzione della diga, sul fianco meridionale dei balzi, lungo la nuova Strada provinciale, a pochi metri dalla diga stessa. Se fosse stato attuato il progetto della diga elaborato a gennaio del 1937, anziché quello del 20 giugno del 1938, probabilmente i resti di Rocca Salto sarebbero stati completamente cancellati dall'enorme struttura dello sbarramento, prevista qualche decina di metri più a monte.

Giambattista Fornari di Borgo San Pietro, classe 1927, già custode della diga per diversi anni, nel 2000 ha ricostruito a memoria la mappa di tutti gli insediamenti sommersi dalle acque del lago artificiale: dallo sbarramento ai Balzi di Santa Lucia, fino a Teglieto. Egli ha disegnato schematicamente l'andamento del fiume e quello della vecchia Strada provinciale, che percorreva il piano sulla sponda destra del fiume. Nella mappa è indicando ogni cascinale, ogni gruppo di case, i mulini, con i nomi dei proprietari e dei coloni che vi risiedevano, i terreni coltivati, con il proprio toponimo. La mappa riporta tutti i viadotti della vecchia strada ed i ponti che attraversavano il Fiume Salto, sommersi dalle acque: Il ponte in legno di Rocca Vittiana; quello di Poggio Vittiano, e quello di Teglieto, a due arcate. Nei pressi del Ponte di Rocca Vittiana, dove c'era la chiesa di S. Giacomo ed il mulino (sulla sponda sinistra del fiume), esisteva un minuscolo insediamento, costituito da cinque case per abitazione ed un casale colonico, lungo la Strada provinciale. Andando verso Borgo San Pietro la strada traversava la zona alluvionale, indicata da toponimi quali "la Renara delle Monache", "Chiusa Lu Painu", "Fiumitti", "Reotanu". Intorno al ponte sul Fosso della Moletta, costruito in muratura a tre arcate, c'era un altro insediamento di dodici abitazioni rurali. Sulla sponda destra del fosso correva un lungo muro rettilineo di recinzione, che delimitava la casa e la terra della famiglia Morelli. Prima di Borgo San Pietro si incontravano altri tre casali, ed i mulini di Pasquale Altobelli, sopra strada, e di Domenico Mari, sotto strada. Oltre Borgo San Pietro, fino all'abitato di Fiumata, c'erano altri dodici casali, occupati dai rispettivi coloni, che coltivavano i terreni fertilissimi delle Rosce di Rigatti, sulla sponda sinistra del fiume. La descrizione fornita da Giambattista Fornari, trova riscontri puntuali nel confronto con le piante del Nuovo Catasto italiano dei primi anni Trenta ⁷¹.

Il mondo abruzzese narrato da Ignazio Silone, in tante sue opere, ma in particolare in *Fontamara*, potrebbe adattarsi ai fatti qui ricordati, per averne una chiave di lettura storica e sociale, oltre gli schemi classici dei conflitti di classe, e della rivendicazione collettiva, arrivando al profondo della coscienza. Le ingiustizie più crudeli, in questi luoghi – dice

⁷⁰ V. DI FLAVIO, *Il registro delle chiese della diocesi di Rieti del 1398 nelle "memorie" del Vescovo Saverio Marini (1779-1813)*, L'Aquila, Deputazione abruzzese di storia patria, Japadre editore, 1989, p. 257.

⁷¹ ASMSF. – Fototeca, G. FORNARI, *Grafico della valle sommersa*, ms., Borgo San Pietro, 16 febr. 2000; AS Ri, Catasti, Nuovo Catasto italiano, *Petrella Salto*, Foglio 104.

Silone – erano così antiche da aver acquistato la stessa naturalezza della pioggia, del vento, della neve. «La vita degli uomini, delle bestie e della terra sembrava così racchiusa in un cerchio immobile saldato dalla chiusa morsa delle montagne e dalle vicende del tempo»⁷². La crudeltà, nel nostro caso, è stata ancora maggiore, poiché l'ingiustizia è stata perpetrata proprio da chi aveva proposto di spezzare l'immobilità perenne del mondo contadino, in nome della modernità e dello sviluppo economico.

Se per bonificare una terra è però necessario alluvionarne perennemente delle altre, si perde di vista il paradigma di riferimento: ciò che si guadagna in un versante si perde nell'altro. Chi faceva il pescatore, il barcaiolo e il fornaciaio, nella Piana Reatina, diventerà contadino, mezzadro, impiegato o operaio sulla terra asciutta. Chi era bracciante, colono o carrettiere nelle terre allagate di proposito, proverà, senza successo, a diventare pescatore e barcaiolo, si inventerà un altro mestiere, oppure farà fagotto e se ne andrà altrove.

⁷² I. SILONE, *Fontamara*, Milano, Mondadori, 1975, p. 20.

ANNA CANESTRELLA - PIERLUIGI CANESTRELLA

La strada Cicolana o del Salto alla fine dell'Ottocento

Introduzione

La strada Cicolana o del Salto, alla fine dell'Ottocento, è un'importante via di comunicazione interprovinciale che parte da Avezzano e termina a Rieti, attraversando le province di L'Aquila e di Perugia. Segue, in gran parte, l'andamento del fiume Salto, inoltrandosi nel Cicolano con tracciato unico fino a Santa Lucia, per poi procedere alla volta di Rieti attraverso un duplice percorso:

1. uno, a mezza costa, si snoda tra i centri abitati di Fiamignano, Petrella Salto, Capradosso e Cittaducale per giungere alla strada che, partendo da Rieti, percorre "la valle del Velino risale per le gole di Antrodoco, attraversa Sella di Corno, discende verso L'Aquila nella valle dell'Aterno"¹;
2. l'altro, più a valle, passa per Fiumata, Borgo San Pietro, San Martino, Concerviano, Casette e raggiunge Rieti.



Santa Lucia di Fiamignano: inizio strada per Fiamignano - Petrella Salto - Capradosso - Cittaducale.



Santa Lucia di Fiamignano: inizio strada Fiumata - Borgo San Pietro - San Martino - Concerviano - Casette.

Da Santa Lucia parte anche la strada che, passando per Castiglione, Tornimparte e Sassa, ha termine sempre sulla Rieti - L'Aquila.

Realizzata, anche in sostituzione di antichi tracciati borbonici e in un arco temporale piuttosto ampio - a partire dal 1860 fino ai primi anni del Novecento - con il contributo finanziario del Governo, della provincia di L'Aquila e dei comuni che attraversa (tra i quali troviamo anche quelli di Borgocollepegato - oggi Borgorose - Fiamignano, Pescoroc-

¹ ABBATE ENRICO, *Guida dell'Abruzzo*, Bologna, Forni (rist. anast., Roma 1903, Club Alpino Italiano), 1984, p. 388.



Santa Lucia di Fiamignano: strada per L'Aquila e per l'altopiano di Rascino.



Ponte ad una luce nei pressi di Santa Lucia di Fiamignano.

chiano e Petrella Salto), la strada Cicolana costituisce la “spina dorsale” dell’intera rete viaria del Cicolano.

Dopo la sua costruzione resta di competenza della Provincia di L’Aquila fino al 1926, con il concorso, per il tratto a partire da Concerviano fino a Rieti, di quella di Perugia che dal 1889 fino al 1896 assume anche la manutenzione di quello verso Borgo San Pietro ². Nel 1926, a seguito dell’istituzione della nuova provincia di Rieti, da Avezzano all’Osteria di San Nicola (nei pressi di Magliano dei Marsi) la via resta di competenza della provincia abruzzese; dall’Osteria fino a Rieti ricade invece sotto l’autorità della neonata provincia.

Il sistema stradale che ruota attorno a questa importante infrastruttura viene successivamente trasformato a seguito della creazione, nel 1940, del bacino artificiale del Salto, attraverso lo sbarramento del fiume ³. Il lago sommerge – insieme ad interi centri abitati, edifici rurali, chiese e mulini - parte dell’antica strada ottocentesca – in particolare il 2° e il 3° tronco della linea principale da Santa Lucia a Rieti – alla quale subentra “una strada di grande comunicazione” ⁴, bitumata nel corso degli anni Cinquanta: la *Rieti-Avezzano*, nota come “Cicolana bassa” ⁵. Si tratta di un’arteria che percorre in parte tratti del vecchio tracciato e che risulta “molto tortuosa, ma comoda e di grande interesse turistico, specialmente nel tratto in cui costeggia il lago, del quale supera alcuni bracci mediante robusti ponti in

² A.S.L’A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1823, fasc. *Strada Provinciale Cicolana n. 48 (del Salto). Canone di mantenimento*, doc. 1269 *Tratto dal ponte di San Martino verso Borgo San Pietro. Riconsegna alla Provincia di Aquila, Aquila 16 luglio 1896.*

³ Per la ricostruzione completa e dettagliata delle vicende e delle operazioni effettuate per la realizzazione dell’invaso artificiale del Salto si rimanda a ROBERTO MARINELLI, *La bonifica reatina del canale settecentesco di Pio VII alle Marmore agli impianti idroelettrici del bacino Nera-Velino*, L’Aquila, Colacchi, 2010, in particolare pp. 419-486.

⁴ MARIO RICCARDI, “Il Cicolano. Studio di geografia umana”, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie VIII, vol. VIII (1955), pp. 153-222, p. 220.

⁵ *Ibidem.*

cemento armato”⁶. Ad essa fanno capo diverse strade: “la strada che, distaccandosi dalla Salaria presso Cotilia e salendo a Capradosso, Petrella Salto e Fiamignano, termina a S. Lucia di Fiamignano (...); la strada che da S. Lucia di Fiamignano, dopo aver superato lo spartiacque a 1530 m, scende a Tornimparte e va a sboccare (...) a 9 km da L’Aquila; la strada che se ne distacca presso Castelmerno e conduce a Pescocorchiano, raggiungendo poi la Tiburtina Valeria (...) presso Carsoli; e altre strade minori”⁷.

Dalla seconda metà degli anni Settanta del Novecento, la rete viaria del territorio viene ulteriormente potenziata realizzando un collegamento veloce tra la Marsica e la Piana Reatina con la costruzione dell’ex strada statale 578, denominata anch’essa *Salto Cicolana* (SS 578), allo stato attuale strada provinciale *Salto Cicolana* (SP 67) nel Lazio e strada regionale 578 *Salto Cicolana* (SR 578) in Abruzzo. Anche se comunemente nota come superstrada *Rieti-Torano*, essa termina in realtà a Cappelle dei Marsi, frazione di Scurcola Marsicana, al bivio con l’ex strada statale *Tiburtina Valeria* (SS 5). La strada - a scorrimento veloce - non risulta ancora oggi completata⁸ e i tratti da Magliano al casello dell’autostrada A24, presso Corvaro, e da Concevano a Rieti coincidono con quelli dell’antica carrozzabile ottocentesca. Ma dell’antico e tortuoso tracciato del XIX secolo, ricco di tornanti e di ponti, molto altro si è conservato e lunghi tratti di strada - anch’essi al momento identificati come strada provinciale *Salto Cicolana* (SP 67) - sono ancora perfettamente transitabili.

Le strade del Cicolano alla fine dell’Ottocento

Oggetto del presente studio è il primo tracciato della strada Cicolana, realizzato dopo il 1860 “quando costituitosi il governo nazionale si cercò di far scomparire le disuguaglianze nelle condizioni intellettuali e materiali delle varie province e si promosse con grande cura la viabilità trascurata dai precedenti governi”⁹.

All’indomani della proclamazione del Regno d’Italia, infatti, la viabilità rappresenta uno dei problemi più urgenti che si pone agli uomini della Destra Storica che per i quindici anni successivi restano al potere. Vengono ben presto assunti numerosi provvedimenti per dare impulso allo sviluppo della viabilità stradale, ricorrendo a leggi sia ordinarie, sia speciali, integrate, a loro volta, da altre norme, tese a favorire, soprattutto nel Mezzogiorno, lo sviluppo capillare della rete stradale periferica, provinciale e comunale. Anzitutto si provvede - prima con l’estensione a tutto il Regno della Legge del 20 novembre 1859, poi con la promulgazione della Legge 20 marzo 1865 - ad unificare le diverse disposizioni legislative che regolavano, all’interno dei vari Stati, la realizzazione e la manutenzione delle strade che, proprio a partire dal 1865, vengono divise in Nazionali, Provinciali, Comunali e Vicinali, a seconda del soggetto cui appartengono.

⁶ *Ibidem*.

⁷ *Ibidem*.

⁸ Sono in fase di ultimazione i lavori del tratto dallo svincolo di Concerviano a Rieti.

⁹ ABBATE ENRICO, *Guida dell’Abruzzo*, cit., p. 386.



Frontespizio della *Monografia degli Abruzzi* a cura del Corpo di Stato Maggiore edita nel 1890, ma compilata nel 1888. Vi si descrive – fra l’altro – lo stato delle comunicazioni dell’intera regione abruzzese, al cui interno è compreso il Cicolano ¹⁰.



Frontespizio della *Relazione* a cura del Ministero dei Lavori Pubblici edita nel 1898 in cui si espone tutto quanto si è fatto in Italia dal 1860 al 1897 in materia di viabilità pubblica.

Alla cura dello Stato vengono assegnate “le sole strade d’interesse generale e in relazione con l’estero” ¹¹; a carico di ogni Provincia sono poste “quelle di un interesse generale del suo territorio, in relazione alle provincie vicine, alle strade nazionali e alle ferrovie” ¹²; ai Comuni restano invece affidate “le strade di puro interesse locale” ¹³ e quelle vicinali. La classificazione spetta alla singola amministrazione che ha l’obbligo di stilare e rendere pubblici gli elenchi relativamente alle varie categorie.

La seguente Legge del 1868 sancisce l’obbligo, per ogni comune, “di costruire e sistemare le strade comunali necessarie per porre in comunicazione il loro maggior centro di popolazione con il capoluogo del rispettivo circondario, ovvero col maggior centro di popolazione dei comuni vicini (...) e (...) per mettere in comunicazione reciproca le frazioni più importanti di un comune” ¹⁴. Così, nel rispetto delle disposizioni normative, i

¹⁰ Questa inedita e preziosa fonte è stata segnalata – come altre alle quali si fa riferimento nello studio – dal Dott. Luciano Salvatore Bonventre al quale esprimiamo profonda gratitudine.

¹¹ MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI. DIREZIONE GENERALE PONTI E STRADE, *Relazione sulle strade nazionali, provinciali sovvenute dallo Stato e comunali obbligatorie dal 1860 al 1897*, Roma, Tipografia dell’Unione Cooperativa Editrice, 1898, p. 10, d’ora in poi *Relazione dal 1860 al 1897*.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ ANAS – AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA DELLE STRADE, *La strada in Italia dall’Unità ad oggi (1861-1987)*, Casale Monferrato, P.P.M., 1987, p. 37. Conseguente a questa norma è “l’enorme aggravio alle finanze locali e al bilancio dello Stato (...) fu perciò deciso di sospendere l’applicazione della Legge del 1868, conferendo di nuovo libertà di azione ai comuni (...)” *Ivi*, p. 47. Purtroppo “Una volta

quattro comuni del Cicolano (Borgocollepegato, Fiamignano, Pescorocchiano e Petrella Salto) si attivano per la loro realizzazione, compilando e rendendo pubblici i previsti elenchi di strade comunali obbligatorie ¹⁵.

La successiva Legge del 27 giugno 1869 divide le strade in tre serie, in base al metodo di costruzione e alla spesa:

- *1° Serie*: “strade da costruire a cura dello Stato, assegnandone il costo per tre quarti allo Stato e per un quarto alle Provincie;
- *2° Serie*: strade da costruire a cura dello Stato, assegnandone il costo per metà allo Stato e per l'altra metà alle Provincie;
- *3° Serie*: strade da costruire a cura e spesa delle Provincie, col contributo dei Comuni interessati nella misura non superiore a un terzo della spesa e col concorso dello Stato per un altro terzo” ¹⁶.

Con la Legge del 30 maggio 1875 si tenta di colmare le carenze ancora esistenti nella rete stradale, disponendo la costruzione di altre 62 strade nelle provincie più deficienti di viabilità, venti di 1° serie, 39 di 2° serie e 3 di 3° serie.

Tra le strade di *2° Serie* troviamo la *Strada Provinciale n. 48 da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia per i prati di Castiglione, La Sella di Acqua Fredda, Tornimparte, Civita Tommaso e Petruo alla Nazionale Aquila-Teramo* ¹⁷.

Il 20 maggio 1880 viene presentato un disegno di legge per la costruzione nel decennio 1881-1890 di 1266 chilometri di strade provinciali e dal 1891 in poi di altri 3124 chilometri, dividendone la spesa per metà a carico dello Stato e per metà a carico delle Provincie ¹⁸.

A beneficiare degli investimenti appena descritti è anche il Cicolano, la Conca Aquilana al cui interno è compreso e tutta la regione abruzzese che assume grande rilievo strategico dal punto di vista delle comunicazioni, molto difficili soprattutto tra i due versanti del Tirreno e dell'Adriatico.

Nella classificazione del Corpo di Stato Maggiore del 1888 – riportata nello specchio stradale che segue –, le strade abruzzesi vengono distinte in:

- “strade che dalla Conca Aquilana tendono verso il basso Tevere sia per l'altipiano Reatino, sia per bacino del Fucino;
- strade che dalla Conca Aquilana vanno direttamente all'Adriatico;
- strade che dalla Conca Aquilana e dal bacino del Fucino tendono a sud al Volturno ed al Liri;
- ferrovie” ¹⁹.

sospeso il sistema coercitivo, si arrestò quasi completamente la costruzione di strade comunali e molte opere in corso vennero abbandonate.” *Ibidem*. Dagli inizi del Novecento lo Stato tornerà ad elargire contributi ai comuni, determinando un nuovo sviluppo nella viabilità comunale.

¹⁵ Ogni comune completa l'elenco delle proprie strade comunali riportando per ciascuna di esse – con uno schema più o meno simile – la denominazione; il punto di partenza; le principali località che attraversa; le altre strade con le quali si collega fuori dal comune; le condizioni attuali; la lunghezza; le osservazioni e/o le deliberazioni. Archivio di Stato di L'Aquila (da ora in poi A.S.L'A.), *Amministrazione Provinciale*, b. 2148, fasc. 4 *Strade Comunali. Classificazione dei Comuni del Circondario di Cittaducale (1872)*, docc. dei singoli comuni.

¹⁶ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 10.

¹⁷ *Ivi*, p. 339.

¹⁸ *Ivi*, pp. 10-11.

¹⁹ CORPO DI STATO MAGGIORE, *Monografia degli Abruzzi. Conca Aquilana e Bacino del Fucino. Ricognizione dell'anno 1888. Parte Prima: Descrizione topografico-militare*, Roma, Voghera Carlo, 1890, p. 10, d'ora in poi *Ricognizione dell'anno 1888*.

Le vie che percorrono il Cicolano, con la sua lunga Valle del Salto – attraversata dal fiume omonimo – sono ricomprese nel primo gruppo. Un sistema viario, quello del nostro piccolo territorio, influenzato, in maniera determinante, dalla geomorfologia, dall'idrografia e dalle condizioni climatiche. Si tratta, infatti, di una regione “accidentata, selvaggia, priva di comunicazione e perciò di ostacolo grande a qualsiasi movimento da E ad O”²⁰. Gli abitanti vi “dimorano spicciolati, come nei tempi antichi, in molti villaggetti, che in gran parte stanno nella più fertile campagna, in parte sopra orride balze o in mezzo a boschi di querce”²¹.

I paesi in altura presentano strade generalmente strette e selciate, mentre nei centri a valle sono più larghe, ma alcune senza lastricato²²: “forte pendenza, poca larghezza, curve numerose e strette sui fianchi dei monti; mediocre larghezza, tanto da lasciare il passo ai carri, e fondo abbastanza sodo nel fondo delle valli e sugli altipiani che di frequente s'incontrano nei monti”²³ sono i caratteri distintivi delle principali vie del territorio, dove non sempre risulta possibile costruire tra località, anche molto vicine, comunicazioni dirette, pertanto i collegamenti avvengono attraverso lunghe rotabili e non sono rari i casi in cui mancano del tutto collegamenti idonee per i carri.

Se le cavalcabili e le rotabili non sono semplici, non è certo sui sentieri (o mulattiere o tratturi) che si possa contare: quelli “che attraversano zone piane sono per lo più buoni, ma dove essi debbono più servire per le comunicazioni fra i numerosi abitati che sono fra i monti, là sono difficili. La natura (...) dei monti a fianchi ripidi e scoperti, obbliga i sentieri a svilupparsi, con molti zig zag e forti pendenze, a mezza costa, o seguire il fondo dei valloni stretti (...)”²⁴.

Infine è da tener presente che la rapidità degli spostamenti è determinata anche dall'uso dei mezzi di trasporto presenti e che, in verità, appaiono piuttosto esigui, come si può notare dai dati raccolti nella tabella sottostante.

Capoluogo del Comune e sue frazioni	POPOLAZIONE AL 1 GENNAIO 1887	MEZZI DI TRASPORTO									
				Carri							
				da cavalli		da buoi					
CIRCONDARIO DI CITTADUCALE		Cavalli	Muli	Asini	a 2 ruote	a 4 ruote	a 2 ruote	a 4 ruote	Omnibus	Carrozze	Barche
Borgocollegato	5 149	217	317	349	22	0	2	0	0	6	0
Pescorocchiano	4 946	15	278	307	0	0	0	0	0	0	0
Fiamignano	3 475	290	288	254	10	0	5	0	0	5	0
Petrella Salto	4 674	54	117	131	7	0	5	0	0	3	0

Dati statistici forniti dai Comuni, estratto “Mezzi di trasporto”²⁵

²⁰ *Ivi*, p. 48.

²¹ ABBATE ENRICO, *Guida dell'Abruzzo*, cit., p. 275.

²² *Ricognizione dell'anno 1888*, cit., p. 14.

²³ *Ivi*, p. 9.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ *Ivi*, p. 142.

Un'ulteriore difficoltà è rappresentata dalla neve che, in inverno, “cade sui monti e nelle vallate in quantità straordinaria e vi resta lungo tempo, rompendo anche le principali comunicazioni”²⁶.

La *Ricognizione dell'anno 1888* riporta, per il Cicolano, due principali linee di marcia:

1. la prima, *Ponte Peschio – Sassa – Tornimparte – Crocetta San Nicola – Santa Lucia – Marmosedio – Sant'Ippolito – San Pietro – San Martino – Rieti*²⁷ (km 80 circa), “detta provinciale del Cicolano”²⁸, è rotabile sussidiata da un'altra nel versante del Salto e collega la Conca Aquilana con Rieti “passando l'Appennino al C.le della Crocetta di S. Nicola, poco a N O di Tornimparte (...)”²⁹;
2. la seconda, *Avezzano – Cappelle – Magliano dei Marsi – Borgocollepegato – Alzano – Santa Lucia – Rieti* (km 73,7 circa)³⁰, con diramazione *Santa Lucia – Fiamignano – Petrella Salto – Capradosso – Cittaducale* (km 30). Tale strada – detta “del Salto e del Cicolano”³¹ – mette in diretta comunicazione il Bacino del Fucino con l'Altopiano di Rieti e con l'Umbria. Si può “considerare sia come proseguimento di alcune delle precedenti che dalla Conca di Sulmona, evitando Aquila e le gole di Antrodoco, tendono al Tevere per Rieti, sia come collegamento delle due principali linee di marcia che dagli Abruzzi, una per Rieti, l'altra per Tagliacozzo, tendono a Roma”³².

La strada da Avezzano a S. Lucia

Il primo tratto ad essere costruito è quello che porta da Avezzano a Ponte dell'Ospedale, diviso in due tronchi: da Avezzano a Magliano e da Magliano al Fosso dell'Ospedale.

I lavori, iniziati “per urgenza”³³, “furono concessi al Sig. Domenico Lazzaro Cardarelli con atto privato del dì 22 marzo 1860, col quale (...) si obbligava di eseguire i lavori di detta strada senza il preventivo progetto di arte (...)”³⁴. Il 31 maggio 1860, all'Intendente della Provincia di L'Aquila, si fa sapere che “l'apertura della strada rotabile del Cicolano (...) è meramente diretta all'utilità pubblica del commercio, del soccorso ai poveri abitanti di quelle contrade (...)”³⁵. La necessità di questo collegamento è continuamente evidenziata dai rappresentanti dei comuni di Borgocollepegato, Fiamignano, Pescorocchiano e Petrella Salto che inviano ricorrenti istanze per vederne ampliati e ultimati i lavori al più presto e che sin da subito incontrano enormi difficoltà nel reperire i fondi necessari per sostenere i lavori ai quali debbono obbligatoriamente contribuire. Solo nel mese di novembre 1862 (l'11 e il 21) i progetti, rispettivamente del 1° e del 2° tronco, vengono inviati

²⁶ *Ivi*, p. 11.

²⁷ *Ivi*, p. 74.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ *Ivi*, p. 97.

³¹ *Ibidem*.

³² *Ibidem*.

³³ A.S.L'A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1827, fasc. 128 *Cicolana. Lavori. 1860-1869*, doc. *Fatti relativi alla costruzione della Strada del Cicolano nell'interesse dell'impresario Sig. Cardarelli*.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Ivi*, s. fasc. *Corrispondenza Comuni*, doc. *Sottintendenza di Cittaducale. Sull'apertura della Strada del Cicolano. Cittaducale 31 maggio 1860*.

“alla superiore approvazione”³⁶. Il 16 gennaio 1864 viene convocato il Consiglio Provinciale del Secondo Abruzzo Ulteriore chiamato a deliberare, tra l’altro, a proposito della “Strada pel Cicolano – Opera speciale”³⁷. Una carrozzabile che, “benché speciale, andrebbe ora riguardata anche come opera di interesse generale”³⁸. Si deve riconfermare l’appalto al Sig. Lazzaro Cardarelli, anche se “la spesa se ne ignora, non essendovi stato progetto preventivo”³⁹. La realizzazione dei due tronchi comunque procede, sebbene a rilento, ma per vedere completato il successivo tratto, da Ponte dell’Ospedale a S. Lucia - ad opera dell’appaltatore Francesco Cappelli⁴⁰ - si dovranno attendere gli anni Settanta dell’Ottocento.

La strada inizia dalla piazza principale di Avezzano e dopo 5,5 km giunge a Cappelle da dove, prendendo a destra la strada comunale e dopo circa un chilometro un sentiero a sinistra, si sale sul colle in cima al quale si trova Albe, sito sul quale anticamente sorgeva la città romana di Alba Fucense, appartenuta agli Equi, di cui restano – in questo periodo - rovine di grande interesse⁴¹.

Da Cappelle la via principale prosegue, con una larghezza che va dai 6 agli 8 metri, “fra terreni scoperti nei quali sono facili gli accessi anche ai carri”⁴² e dopo 3,7 km raggiunge Magliano dei Marsi; avanza accostandosi al corso del fiume fin presso S. Nicola, per poi distaccarsi dal Salto. Segue la sponda destra del corso d’acqua una rotabile comunale “che va per Monte Val de Varri fino a Monte S. Angelo”⁴³; da questo passaggio ne parte un altro che conduce a Torano, a Le Grotte, a Ville e a Borgocollepegato⁴⁴. Dalla via principale hanno origine due carrozzabili secondarie, una a destra verso S. Anatolia (una vecchia carrareccia sistemata a rotabile), l’altra a sinistra diretta a Torano, dove si crede “sorgesse un’importante città sabina, Tiora, (...)”⁴⁵. Pare che qui vi fosse un antico oracolo dedicato a Marte di cui – alla fine dell’Ottocento - è visibile “la cella, detta Ara della Turchetta, costruita in larghi e rozzi poligoni, appoggiati da rupi tagliate (...) A 200 passi (...) si vede ancora uno Ieron o tempio dedicato allo stesso nume, le cui antiche mura poligonali servirono (...) di costruzione alla chiesa dedicata a S. Anatolia”⁴⁶ Sulla “cima di un monte sui piani di Torano”⁴⁷ è presente anche un castello, al di sotto del quale restano tracce “di un’antica strada sotto le ville di Borgocollepegato, lungo il Salto”⁴⁸ che da Torano si dirige verso Nesce e Civitella.

³⁶ *Ivi*, s. fasc. *Corpo Reale del Genio Civile. Direzione dei lavori pubblici nella provincia di Abruzzo Ultra 2°*, doc. n. 279 *Strada del Cicolano. Aquila 8 marzo 1863*.

³⁷ *Ivi*, b. 1741, fasc. 1, doc. *Decreto Prefettizio convocazione straordinaria Consiglio Provinciale di Abruzzo Ultra Secondo per il 27 gennaio 1864. Aquila 16 gennaio 1864*.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ *Ivi*, b. 1827, fasc. *Strada Cicolana*, s. fasc. *Tratto dal Fosso dell’Ospedale a S. Lucia. Impresario Francesco Cappelli, docc. Contratto d’appalto (1872) - Costruzione. Pagamenti (1871-72) - Svincolo di cauzione (1877)*.

⁴¹ ABBATE ENRICO, *Guida dell’Abruzzo*, cit., p. 103.

⁴² *Ricognizione dell’anno 1888*, cit., p. 97.

⁴³ ABBATE ENRICO, *Guida dell’Abruzzo*, cit., p. 116.

⁴⁴ *Ivi*, p. 117.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ *Ivi*, p. 118.

⁴⁸ *Ibidem*.

La strada provinciale prosegue oltrepassando, a sinistra, Spedino; a destra inizia una breve rotabile, in buono stato, che conduce a Corvaro – sovrastato dagli “avanzi di un castello medievale”⁴⁹ – raggiunto anche dalla stessa linea principale.

Superato il borgo si prosegue alla volta di Borgocollepegato entrando dapprima “in una stretta gola, fra monti a picco”⁵⁰, per poi discendere dolcemente al paese, distante da Avezzano 28 km. A Borgocollepegato è possibile visitare i resti dell’Abbazia benedettina di S. Leopardò, poi di S. Giovanni in Leopardò risalente al XIII secolo, edificata su mure ciclopiche. Rimane, agli inizi del Novecento, “la cripta dichiarata monumento nazionale (...) sostenuta da otto colonne con capitelli adorni di animali simbolici e figure di santi che dividono gli archi a tutto sesto”⁵¹. Conserva anche una “croce processionale d’argento dorato e lavorata a sbalzo”⁵² del 1396.



Pianta di Borgocollepegato⁵³

“Attraversato Borgocollepegato la via, stretta fra monti, scende lievemente, e a meno di 30 km da Avezzano, facendo una lunga curva, attraversa, sul ponte dell’Ospedale, il torrente Apa. Un sentiero a destra conduce a Castelmenardo (superato il ponte in pietra, ad

⁴⁹ *Ivi*, p. 117.

⁵⁰ *Ricognizione dell’anno 1888*, cit., p. 97.

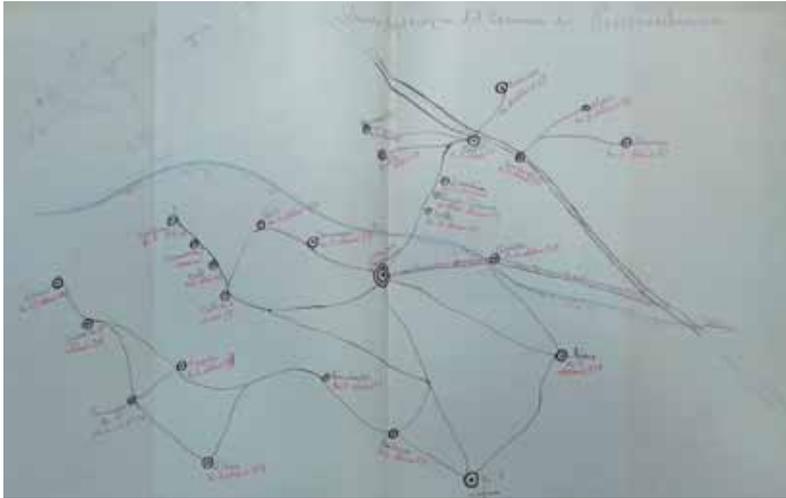
⁵¹ ABBATE ENRICO, *Guida dell’Abruzzo*, cit., p. 118. Nel 1984, ignoti hanno spezzato cinque colonne e rubato i capitelli che esse sostenevano, causando il crollo di parte della struttura.

⁵² *Ibidem*.

⁵³ A.S.L’A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1823, fasc. 124 *Strada del Cicolano. Corrispondenza*, doc. *Pianta di parte della borgata di Borgocollepegato*.

una luce di 10 m, alto 6 m) ⁵⁴ che si vede sorgere poco distante; risale poscia dal lato opposto sulla costa del monte la Foresta e a km 30,8 lascia, a sinistra, una via (721 m) che scende alla confluenza dell'Apa col Salto; lo attraversa su di un ponte per salire (km 6,7 dalla via provinciale a Pescorocchiano" ⁵⁵. Dal ponte, con breve salita, si arriva a Civitella Salto e dopo 2 km a Nesce. Quest'ultima di notevole importanza, in quanto sembra che qui sorgesse l'antica Nerse, ricordata da Virgilio. Nei pressi di Civitella ⁵⁶ si distinguono resti di mura ciclopiche.

Continuando, dopo Pescorocchiano, alla volta di Leofreni, Tufo e Carsoli si arriva alla strada che conduce a Roma.



Schizzo topografico del Comune di Pescorocchiano ⁵⁷

La via provinciale – oltrepassando l'incrocio che porta verso Pescorocchiano – prosegue “fra colli sparsi di tanti piccoli villaggi, Villetta, Colleviati, Petrignano a destra e Colle S. Martino e Poggio S. Giovanni a sinistra, notevole quest'ultimo per le due croci antiche possedute dalla sua chiesa parrocchiale, una d'argento e l'altra di rame” ⁵⁸.

Ancora Torre di Taglio e, lasciati a destra Alzano e Castagneto, oltrepassa S. Elpidio.

“La via scende per poco fino alla valle del Rio Torto che attraversa (grazie ad un ponte in pietra, ad una luce di 18 m, alto 14 m, largo 4,5 m, lungo 20 m) ⁵⁹ là ove sbocca da una

⁵⁴ *Ricognizione dell'anno 1888*, cit., p. 98.

⁵⁵ ABBATE ENRICO, *Guida dell'Abruzzo*, cit., p. 118.

⁵⁶ “I sepolcri eretti sulle vicine rocce e lungo le vie che conducono a Pescorocchiano, a Valle-Varia, a Poggio di Valle e al ponte del Monumento, sepolcro antichissimo, le cui basi ciclopiche ancor durano, le medaglie, le iscrizioni pubbliche e sepolcrali, gli acquedotti, i frammenti di statue, tutto induce a credere che quivi fosse realmente Nerse (...).” *Ibidem*.

⁵⁷ A.S.L'A., *Prefettura dell'Aquila*, b. 93, doc. *Sulla convenienza di unirsi in consorzio col Comune di Borgorose per il servizio medico*, doc. *Archivio topografico Comune di Pescorocchiano. Pescorocchiano 9 agosto 1899*.

⁵⁸ ABBATE ENRICO, *Guida dell'Abruzzo*, cit., p. 119.

⁵⁹ *Ricognizione dell'anno 1888*, cit., p. 98.



Edicola sacra nei pressi di Riotorto, dedicata a Sant'Antonio da Elia Micangeli di Borgocollelegato sopravvissuto al pericoloso incidente avuto in questo luogo il 30 dicembre 1919. L'uomo per molti anni risulta essere "appaltatore del mantenimento della strada" Cicolana per il 4° tronco, firmandosi spesso "cottimista". Nella foto a destra il percorso dell'antica Cicolana tuttora esistente di fronte all'edicola.

valletta selvaggia e dirupata il fosso Casalecchi, e piegando verso O, risale sui colli ove sono S. Stefano e S. Maria”⁶⁰ per giungere poi a S. Lucia, che dista da Avezzano 43,7 km.



Ponte ad una luce nei pressi di Riotorto.

Le strade da Santa Lucia a Rieti

Come detto, da Santa Lucia è possibile raggiungere Rieti attraverso un duplice percorso: passando per Fiamignano, Petrella Salto, Capradosso e Cittaducale oppure attraversando i centri abitati di Fiumata, Teglieto, Borgo San Pietro, San Martino e Concerviano.

L'elaborazione definitiva dei relativi progetti inizia - come accade per la maggior parte della viabilità moderna italiana - dopo il 1860; tuttavia la realizzazione dei vari tratti avviene nel corso dei decenni successivi.

⁶⁰ ABBATE ENRICO, *Guida dell'Abruzzo*, cit., p. 119.

1) La strada Santa Lucia – Fiamignano – Petrella Salto –Capradosso – Cittaducale

Il primo tratto, *Santa Lucia – Fiamignano – Petrella Salto –Capradosso – Cittaducale* ⁶¹, lungo 30 km circa e largo quasi 5 m (anche se qua e là si restringe), ricalca, in parte, una cavalcabile risalente alla fine della prima metà dell'Ottocento. È la strada del Cicolano, “da Caporio a Capradosso e Petrella” ⁶², che compare, ancora come cavalcabile, nell'elenco delle vie obbligatorie comunali di Cittaducale del 1873.

Nel 1888, l'intero percorso *Santa Lucia - Cittaducale* risulta carrozzabile anche se, fino a Fiamignano, è spesso interrotto in diversi punti dalle alluvioni che scendono dalle ripide coste sulle quali la strada si svolge ⁶³.

A Fiamignano fanno capo anche due sentieri che portano alla strada principale *Aquila – Civitatomassa - Antrodoco – Cittaducale – Rieti*, lunga 61 km. Vere e proprie mulattiere che alternano tratti difficili a tratti di facile percorrenza, alcuni non praticabili nei mesi invernali:

1. *Fiamignano – Rascino – Sella di Corno* che si percorre in 3 ore e mezzo, interrotta nella stagione fredda all'altezza dell'Altopiano di Rascino, dove è previsto che passi una rotabile della lunghezza di 26 km che partendo da Rocca di Corno dovrà condurre a Fiamignano; un progetto, però, ritenuto di difficile attuazione ⁶⁴;
2. *Fiamignano - Stazione Vigliano* ⁶⁵, transitabile in 4 ore.

Un altro sentiero, definito come “pessimo” e percorribile in 5 ore, è *Fiamignano – Girgenti – Ascrea* ⁶⁶.

A meno di un chilometro da Fiamignano - nella frazione di Poggio Poponesco – si possono osservare resti di un'antica fortezza e ruderi di un castello si ritrovano anche sull'altopiano di Rascino ⁶⁷.

Attraversato Fiamignano la via provinciale (passando presso Mercato e Ville, arrivando per mezzo di una via mulattiera a Piagge, situato alla base del monte Grotte di Santa Filippa) scende a Colle della Sponda che oltrepassa e prosegue, sempre fra colli, fino a Petrella Salto che “ha il diruto castello dei Colonna, nel quale fu concumato il 9 settembre 1598 l'assassinio di Francesco Cenci” ⁶⁸.

Da Petrella la via provinciale prosegue “in mezzo a colli, passa sotto ai colli cui è il villaggio di Staffoli e, dopo attraversati vari fossi” ⁶⁹ giunge a Capradosso, da dove percorre, fino al Colle di Pendenza, terreni non molto coperti. Dal colle discende fino al piano del Velino e, scavalcato questo fiume, sbocca presso Cittaducale, sulla strada *Aquila – Rieti*, costeggiata anche dalla ferrovia.

⁶¹ Ricognizione dell'anno 1888, cit., p. 78.

⁶² A.S.L'A., *Amministrazione Provinciale*, b. 2148, fasc. 4 *Strade Comunali. Classificazione dei Comuni del Circondario di Cittaducale (1872)*, doc. *Comune di Cittaducale*, doc. *Elenco delle Strade Comunali compilato a termine dell'art. 17 della Legge 20 marzo 1865. Allegato F. Cittaducale 10 luglio 1873*.

⁶³ Ricognizione dell'anno 1888, cit., p. 78.

⁶⁴ *Ivi*, p. 71.

⁶⁵ *Ibidem*.

⁶⁶ *Ivi*, p. 81.

⁶⁷ ABBATE ENRICO, *Guida dell'Abruzzo*, cit., p. 119.

⁶⁸ *Ivi*, p. 120.

⁶⁹ *Ibidem*.



Tratto dell'antica Cicolana chiuso al transito nei pressi di Petrella Salto.



Ponte dell'antica Cicolana chiuso al transito nei pressi di Petrella Salto.

Frequenti sono i danni alle opere d'arte edificate, soprattutto prima di Petrella e nel tratto da Colle di Pendenza al Velino. Sui molti burroni dopo Petrella Salto vi sono, infatti, piccoli ponti di luce non superiori a 10 m, ma con parecchi metri di accompagnamento. Particolarmente importanti sono il ponte di Petrella (in ferro, ad una travata di 20 m, alto 13-14 m, largo 4 m); il ponte sul fosso Ruore (in ferro, ad una travata di 30 m, alto 10-11 m, con spalle in travertino, largo 4 m); il piccolo ponte, in pietra, sul burrone di Macchia Cupa, dopo Capradosso e il ponte sul Velino (in ferro, una travata di 22 m con impalcatura in legname e spalle di travertino formate da due archi. Il ponte è in totale lungo 4 m, alto circa 10 m, sul pelo d'acqua) ⁷⁰.

2) La Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia per i prati di Castiglione, La Sella di Acqua Fredda, Tornimparte, Civita Tommaso e Petruro alla Nazionale Aquila-Teramo (Strada Provinciale n. 48, 2° serie) ⁷¹

Il secondo tratto che da Santa Lucia porta a Rieti, attraversando il fondovalle, viene costruito - con i fondi della Legge 30 maggio 1875, n. 2521 - tra gli ultimi due decenni dell'Ottocento e i primissimi del Novecento.

Le tabelle sottostanti riportano le date di consegna dei vari tronchi alla provincia per l'ordinario mantenimento.

	<i>1° tronco</i>	<i>2° tronco</i>	<i>3° tronco</i>	<i>4° tronco</i>	<i>5° tronco</i>	<i>6° tronco</i>	<i>7° tronco</i>
LINEA PRINCIPALE	Da Santa Lucia al Molino Mozzetti	Dal Molino Mozzetti a Borgo San Pietro	Da Borgo San Pietro a Fosso Offeio	Fosso Offeio alla 1° traversata del Salto fino a S. Martino	Porzione di Aquila dalla 2° alla 3° traversata del Salto	Dalla 2° alla 1° traversata del Salto	Dalla 1° traversata per Casette e Rieti
Consegna	16 ottobre 87	?	20 settembre 88	4 marzo 89	13 novembre 86	20 aprile 88	10 agosto 88

⁷⁰ Ivi, p. 79.

⁷¹ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 339.

	<i>1° tronco</i>	<i>2° tronco</i>	<i>3° tronco</i>	<i>4° tronco</i>
<i>DIRAMAZIONE</i>	Dalla Nazionale dell'Umbria al Viottolo campestre per S. Vito	Dal Viottolo campestre S. Vito alla Sella di Castiglione	Dalla Sella di Castiglione a Colle del Faggio	Da Colle del Faggio a Santa Lucia
Consegna	24 aprile 83	26 novembre 83	26 settembre 88	?

Consegna dei tronchi stradali alla Provincia per l'ordinario mantenimento. L'Aquila 9 gennaio 1896 ⁷²

Da S. Lucia ha origine una linea principale e una diramazione, ambedue divise in tronchi.

1. La linea principale ⁷³

La via principale fiancheggia, in quasi tutto il suo percorso, il fiume, attraversando boschi e pendici rocciose. “Tranne qualche piccolissimo tratto in cui si sono manifestate e consolidate frane di piccolissima importanza, (...) la strada è solidissima. In essa abbondano i muri di sostegno quando è molto vicina al fiume Salto” ⁷⁴ attraversato, come i suoi affluenti, da numerosi ponti sia in legno, sia in muratura. Le periodiche inondazioni del fiume mettono a dura prova tutte queste opere che spesso devono essere ricostruite addirittura ex novo. Molte le delibere della Deputazione Provinciale di L'Aquila a tal proposito. Così ad esempio, il 7 giugno 1900, si autorizza, “vista la nota 1 maggio 1900, n. 684 dell'Ufficio Tecnico e l'annessa perizia di lire 4 000” ⁷⁵ la ricostruzione “in linea di urgenza diversi muri caduti o cadenti lungo il 4° tronco, adottando nella ricostruzione la struttura mista, ossia la muratura a secco in sommità per l'altezza di m 1,50 e la struttura in malta inferiormente” ⁷⁶. Molte anche le comunicazioni dei diversi capi cantonieri assegnati, in maniera permanente, alla manutenzione delle strade, come l'avviso del 14 febbraio 1896 dato all'ingegnere capo, informato che sono state necessarie “due giornate di carro per togliere il fango dal centro abitato di Magliano. (...)” ⁷⁷ e che, lungo il secondo tronco, è “franato un muro (...) per la lunghezza di 6 m, altezza 4 m con 1 m di banchina (...), provvisoriamente riparato con argini di pietra e ripiani con traversine di legno, ma al tempo opportuno devono rifarsi i muri perché sono di (...) pericolo per i viaggiatori” ⁷⁸.

⁷² A.S.L'A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1745, fasc. 8 *Verbali di consegna di strade alla Provincia. 1888-1926*, doc. *Scheda dei tratti della Strada Provinciale n. 48 consegnati alla provincia per l'ordinaria manutenzione*.

⁷³ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., pp. 340-341.

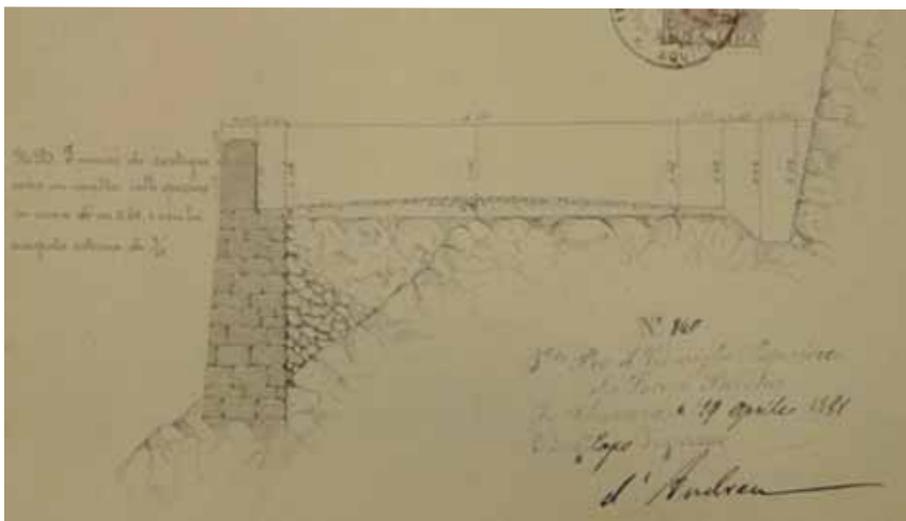
⁷⁴ *Ivi*, p. 340.

⁷⁵ A.S.L'A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1823, doc. *Deputazione Provinciale di Aquila. Adunanza del 7 giugno 1900. Strada del Cicolano 4° tronco. Lavori complementari*.

⁷⁶ *Ibidem*.

⁷⁷ *Ivi*, fasc. *Corrispondenza*, doc. *Riparazione nel tratto Mola Mozzetti-Fiumata. Borgocollefeato, 14 febbraio 1896*.

⁷⁸ *Ibidem*.



Muro di sostegno ⁷⁹

La linea principale si divide in 7 tronchi, di cui 5 in provincia di L'Aquila e 2 in quella di Perugia.

Parte scorrente in provincia di Aquila

Tronco 1° (Lunghezza: 8.800 m. Costo: 313.517,81 £. Consegna alla Provincia: 18 ottobre 1887) ⁸⁰.

“Ha origine da Santa Lucia nel Cicolano, tocca gli abitati delle frazioni Corso e Gama-gna e termina al Molino Mozzetti, ove ha origine il secondo tronco. L'andamento altimetrico e planimetrico è nelle condizioni ordinarie e le pendenze sono nei limiti del 5 per cento. I terreni che attraversa sono zone di natura argillosa e tufacea. Si sviluppa a mezza costa e nell'apertura della traccia si manifestano frane di piccolissima importanza, che furono consolidate. In questo tronco non vi furono opere d'arte importanti” ⁸¹.

Tronco 2° (Lunghezza: 6.821 m. Costo: 206.741,85 £. Non sono disponibili dati certi consegna alla provincia. Il progetto definitivo risale comunque al 1880, revisionato nel 1886 ⁸². Nel 1888 “vi sono tronchi in cui la strada non è ancora ultimata, perciò non è

⁷⁹ Ivi, b. 1827, fasc. *Progetto del 2° tronco della Strada Provinciale n° 48*, s. fasc. *Sezioni trasversali. Aquila 30 settembre 1880. Uff. Rev. Anno 1886.*

⁸⁰ A.S.L'A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1745, fasc. 8 *Verbali di consegna di strade alla Provincia. 1888-1926*, doc. *Scheda dei tratti*, cit.

⁸¹ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 339.

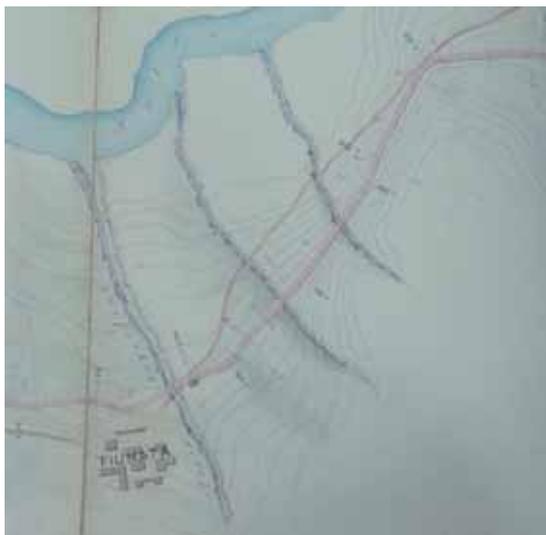
⁸² A.S.L'A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1827, fasc. *Progetto del 2° tronco della Strada Provinciale n° 48*, s. fasc. *Sezioni trasversali. Aquila 30 settembre 1880. Uff. Rev. Anno 1886.*

ancora possibile farvi passare carri”⁸³. Da “Fiumata a Borgo S. Pietro sarà probabilmente ultimata nel 1891”)⁸⁴.



Ponte ad una luce nei pressi di Fiumata

“Ha origine dal Molino Mozzetti e termina all’abitato di Borgo San Pietro dopo aver toccato gli abitati di Fiumata e Teglieto. L’andamento planimetrico di questo tronco non ha nulla di eccezionale, come nulla di speciale ha quello altimetrico, le cui pendenze sono nel limite del 5 per cento. Attraversa terreni in parte tufacei ed in parte argillosi e l’apertura della traccia non ha dato luogo a franamenti. Per la mancanza di pietrame calcareo le murature delle opere d’arte sono tutte rivestite di mattoni”⁸⁵.



Planimetria Strada Provinciale n. 48, sezione nei pressi di Fiumata⁸⁶

⁸³ *Ricognizione dell’anno 1888*, cit., p. 75.

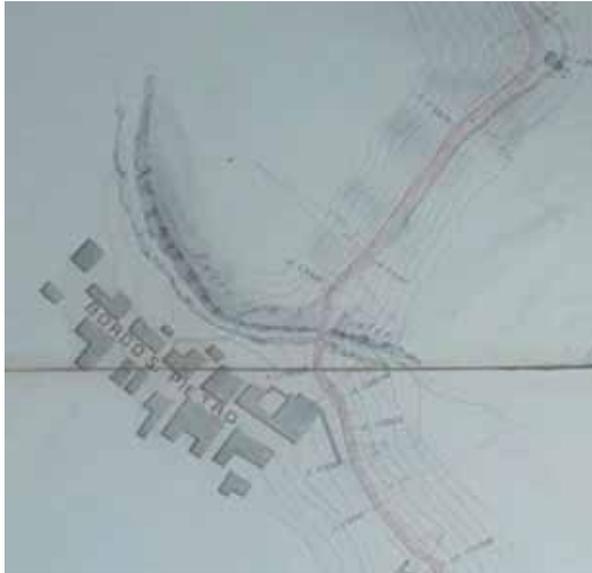
⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 339.

⁸⁶ A.S.L’A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1827, fasc. *Progetto del 2° tronco della Strada Provinciale n° 48*, s. fasc. *Planimetria*. Aquila 30 settembre 1880. *Uff. Rev. Anno 1886*.

Tronco 3° (Lunghezza: 6.635 m. Costo: 387.051,08 £. Consegna alla Provincia: 20 settembre 1888) ⁸⁷.

“Ha origine dall’abitato di Borgo San Pietro e termina al Fosso Ofeio, attraversando in massima parte terreni rocciosi, per cui il tronco è solidissimo. L’andamento altimetrico e planimetrico di questo tronco non presenta alcunché di eccezionale. Segue l’andamento del fiume Salto con pendenze entro i limiti del 5 per cento ed attraversa il torrente Petrella con un ponte (unico importante del tronco) a 4 luci di m 16 ognuna, a sesto depresso, con volte a mattoni” ⁸⁸. La strada oltrepassa più volte il Salto, grazie ai diversi ponti edificati: all’altezza di Borgo S. Pietro, di Rocca Vittiana e di Poggio Vittiano i più notevoli.



Planimetria Strada Provinciale n. 48, sezione nei pressi di Borgo San Pietro ⁸⁹

Un’importante rotabile che parte dal centro abitato di Borgo S. Pietro è la *Borgo San Pietro – Varco Sabino – Vallecupola – Longone – Rocca Sinibalda* che passa oltre il fiume Salto proseguendo in ascesa fino a Vallecupola. Da qui discende a Longone e a Rocca Sinibalda, nella valle del Turano, mettendo così in collegamento la rotabile del Salto con la strada *Rieti - Roma* che passa a poca distanza da Rocca Sinibalda ⁹⁰.

⁸⁷ A.S.L’A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1745, fasc. 8 *Verbali di consegna di strade alla Provincia. 1888-1926*, doc. *Scheda dei tratti*, cit.

⁸⁸ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 339.

⁸⁹ A.S.L’A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1827, fasc. *Progetto del 2° tronco della Strada Provinciale n° 48*, s. fasc. *Planimetria. Aquila 30 settembre 1880. Uff. Rev. Anno 1886*.

⁹⁰ *Ricognizione dell’anno 1888*, cit., p. 76.

Tronco 4- (Lunghezza: 5.016 m. Costo: 161.036,27 £. Consegna alla Provincia: 4 marzo 1889) ⁹¹.

“Ha origine da Fosso Ofeio e termina sotto l’abitato di San Martino. L’andamento planimetrico di questo tronco non presenta nulla di eccezionale, come anche il suo andamento altimetrico, le cui livellette sono comprese nel limite del 5 per cento. I terreni che attraversa sono in massima parte consistenti e rocciosi, per cui l’apertura della traccia non diede luogo a franamenti. L’opera d’arte più importante di questo tronco è un ponte di m 6 sul fosso Incappato, a sesto depresso, con volta a mattoni” ⁹².

Parte scorrente nella provincia di Perugia

Tronco 5^o- (Lunghezza: 5.149,85 m. Costo: 265.835,67 £. Consegna alla Provincia: 13 novembre 1886) ⁹³.

“Ha termine presso il secondo ponte sul fiume Salto, facente parte del 2° tronco cadente nel territorio della Provincia di Aquila, segue il detto fiume lungo la sponda sinistra, lo attraversa nuovamente a San Martino sotto Concerviano entrando nel territorio aquilano e si arresta a m 377,55 dopo il ponte. Il suo andamento altimetrico è costituito da dolci livellette le cui pendenze non superano il 2 per cento. Le opere d’arte che vi ricadono sono: il ponte sul fiume Salto a due luci, ognuna di corda m 9,60 e saetta m 1,60; il ponte sul fosso Concerviano a due luci ognuna di corda m 8 e saetta m 1,35; il ponte di luce m 5 a tutto sesto sul fosso Ranieri, ed il ponte di luce m 5 a sesto ribassato sul fosso Pommarolo. Il tronco medesimo è ora tenuto in consegna dalle Amministrazioni provinciali di Perugia e di Aquila, ciascuna per la parte ricadente nel proprio territorio” ⁹⁴.

Parte scorrente nella provincia di Aquila

Tronco 6^o- (Lunghezza: 4.359 m. Costo:166.655,48 £. Consegna alla Provincia: 20 aprile 1888) ⁹⁵.

“Ha origine dalla seconda traversata del Salto, incluso il relativo ponte, e termina alla prima traversata di detto fiume, escluso il relativo ponte. L’andamento planimetrico di questo tronco si sviluppa in modo ordinario tutto nella costa a destra del Salto, e l’altimetrico con leggero pendio, giacché solamente in un piccolo tratto raggiunge il 5 per cento. Attraversa terreni consistenti e rocciosi, per cui il tronco è solidissimo. L’unica opera d’arte importante esistente in questo tronco è il ponte sul fiume Salto a tre luci di m 10 ognuna, a depresso con volta in pietrame” ⁹⁶.

⁹¹ A.S.L’A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1745, fasc. 8 *Verbalì di consegna di strade alla Provincia. 1888-1926*, doc. *Scheda dei tratti*, cit.

⁹² *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 339.

⁹³ A.S.L’A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1745, fasc. 8 *Verbalì di consegna di strade alla Provincia. 1888-1926*, doc. *Scheda dei tratti*, cit.

⁹⁴ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 339.

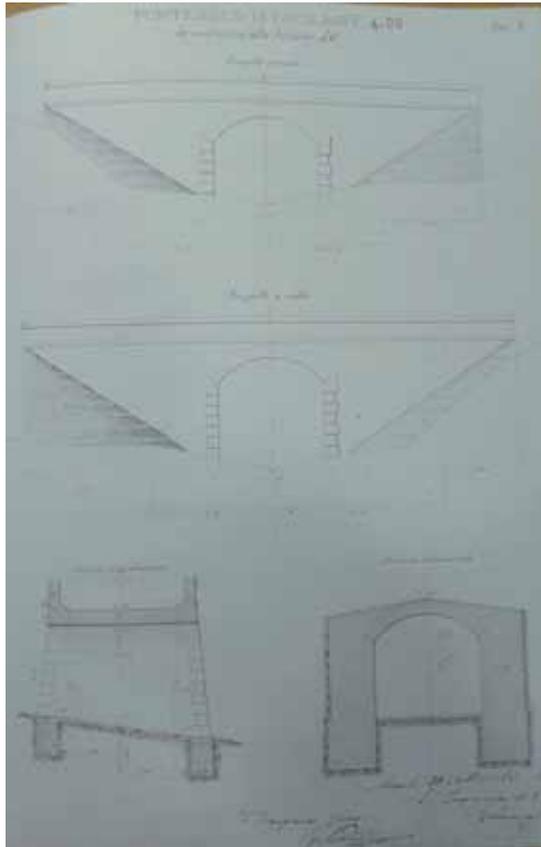
⁹⁵ A.S.L’A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1745, fasc. 8 *Verbalì di consegna di strade alla Provincia. 1888-1926*, doc. *Scheda dei tratti*, cit.

⁹⁶ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 339.

Parte scorrente nella provincia di Perugia

Tronco 7°- (Lunghezza: 6.565 m. Costo: 178.399,57 £. Consegna alla Provincia: 1° agosto 1888) ⁹⁷.

“Parte da m 40,88 dopo la sponda destra del fiume Salto ove distaccasi il 6° tronco scorrente in Provincia di Aquila, attraversa il fiume, passa per le Casette e raggiunge la città di Rieti. Detto 7° tronco si svolge lungo la sponda sinistra del fiume Salto e il suo andamento planimetrico è presso che pianeggiante, non avente livellette superiori al 2 per cento. L’unica opera d’arte importante che vi ricade è il Ponte sul Salto a tre arcate di luce ciascuna di m 10. Il tronco medesimo l’ha ora in consegna l’Amministrazione provinciale di Perugia” ⁹⁸.



Disegno delle opere d’arte: ponticello di luce di 4 m ⁹⁹

⁹⁷ A.S.L’A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1745, fasc. 8 *Verbali di consegna di strade alla Provincia. 1888-1926*, doc. *Scheda dei tratti*, cit.

⁹⁸ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 339.

⁹⁹ A.S.L’A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1827, fasc. *Progetto del 2° tronco della Strada Provinciale n° 48*, s. fasc. *Disegni delle opere d’arte. Aquila 30 settembre 1880. Uff. Rev. Anno 1886.*

2. La Diramazione per Castiglione

A Santa Lucia confluisce anche la *Diramazione per Castiglione*, lunga 35,13 km, ripartita in 4 tronchi, tutti in provincia di L'Aquila. Lo scopo è quello "di mettere in comunicazione i Comuni della Valle dell'Aterno presso Aquila con quelli della Valle del Salto, i quali poi hanno lo sbocco nel Bacino del Lago Fucino per mezzo della Provinciale Marsicana, ed a Rieti a mezzo della Provinciale n. 48"¹⁰⁰. Dal tratto principale si snodano numerose mulattiere e scorciatoie¹⁰¹.

Tronco 1° - (Lunghezza: 11.048 m. Costo: 138.351,74 £. Consegna alla Provincia: 24 aprile 1883)¹⁰²

"Ha origine dalla Nazionale dell'Umbria e termina al viottolo per San Vito, attraversando nel suo percorso l'abitato di Tornimparte. L'andamento planimetrico di questo tronco è regolare, come pure quello altimetrico, che ha le pendenze nel limite del 5 per cento. Attraversa terreni solidi. Le opere d'arte più importanti sono un ponte di luce 14 m, all'origine di esso, con volta in mattoni, ed un altro ponte di luce 6 m con volta in muratura, entrambi a sesto depresso"¹⁰³.

Tronco 2° - (Lunghezza: 9.207 m. Costo: 180.216,81 £. Consegna alla Provincia: 26 novembre 1883)¹⁰⁴

"Ha origine dal viottolo per San Vito e termina alla sella di Castiglione, dove s'innesta col 3° tronco. L'andamento planimetrico non presenta eccezionalità, come pure quello altimetrico, che ha le pendenze entro i limiti del 5 per cento. Si sviluppa tutto in costa rocciosa, per cui è solidissimo. Presso la sella di Castiglione ed all'altezza sul mare di 1300 m havvi una casa cantoniera di ricovero. Non tocca né attraversa abitati, né ha opere d'arte di rilievo"¹⁰⁵.

Tronco 3° - (Lunghezza: 8.802 m. Costo: 206.115,49 £. Consegna alla Provincia: 26 settembre 1888)¹⁰⁶

"Ha origine dalla sella di Castiglione e termina al fosso Colle del Faggio. L'andamento pianimetrico di questo tronco si sviluppa in modo ordinario, come pure quello planimetrico, le cui pendenze sono nei limiti del 5 per cento. Attraversa terreni solidi. Le opere d'arte più importanti sono un ponticello di 5 m di luce, a tutto sesto, con volta a pietrame"¹⁰⁷.

¹⁰⁰ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 341.

¹⁰¹ ABBATE ENRICO, *Guida dell'Abruzzo*, cit., p. 101.

¹⁰² A.S.L'A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1745, fasc. 8 *Verbali di consegna di strade alla Provincia. 1888-1926*, doc. *Scheda dei tratti*, cit.

¹⁰³ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 341.

¹⁰⁴ A.S.L'A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1745, fasc. 8 *Verbali di consegna di strade alla Provincia. 1888-1926*, doc. *Scheda dei tratti*, cit.

¹⁰⁵ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 341.

¹⁰⁶ A.S.L'A., *Amministrazione Provinciale*, b. 1745, fasc. 8 *Verbali di consegna di strade alla Provincia. 1888-1926*, doc. *Scheda dei tratti*, cit.

¹⁰⁷ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 341.

Tronco 4° - (Lunghezza: 6.073 m. Costo: 450.000 £. Non sono disponibili dati certi sulla consegna alla provincia. Nel 1888 questo tratto è ancora “una mulattiera poco buona”¹⁰⁸. Allo scopo di facilitarne l’appalto viene diviso in due tratti: a) dal fosso Colle del Faggio alla vasca Ciufoli, in progetto nel 1897; b) dalla vasca Ciufoli a S. Lucia, in corso d’appalto nel 1897)¹⁰⁹

“Ha origine dal fosso Colle del Faggio e termina a Santa Lucia (...) L’andamento planimetrico non ha nulla di eccezionale, come pure quello altimetrico, le cui pendenze sono entro i limiti del 5 per cento. Nel suo percorso tocca gli abitati di Sambuco, Cercucce, Aringo e Cerquito e si sviluppa in terreni generalmente solidi (...). Le opere d’arte più importanti (...) sono: (...) un viadotto a tre luci di 12 m ognuna, di altezza 29 m, con volte a tutto sesto, e due ponti di 10 m ed un altro di 6 m pure a tutto sesto; (...) un ponte di luce 6 m, a tutto sesto, importante specialmente per l’altezza”¹¹⁰.

Note conclusive

Alla fine dell’Ottocento il Cicolano risulta attraversato da una fitta rete di strade: oltre alla provinciale Cicolana o del Salto si hanno numerose vie comunali, vicinali e rurali. La costruzione, nel 1940, del bacino artificiale del Salto e i successivi interventi sulla viabilità locale, negli anni dal 1970 al 2000, hanno portato al superamento di un sistema stradale che ha visto inserito il territorio in un complesso viario ben più ampio, in grado di mettere in comunicazione, seppure con tempi di percorrenza notevoli e con modalità tutt’altro che semplici, la regione con i centri urbani più importanti dell’epoca.

¹⁰⁸ *Ricognizione dell’anno 1888*, cit., p. 75.

¹⁰⁹ *Relazione dal 1860 al 1897*, cit., p. 339.

¹¹⁰ *Ivi*, p. 341.

ANTONIO MARRUCCI

**Condizioni ed evoluzione delle strade e del trasporto nella Valle del Salto
nei primi vent'anni del Novecento**



S. Lucia di Fiamignano, anno 1912 - il primo servizio Automobilistico Avezzano-Rieti

Strade carrozzabili nella Valle del Salto

Nei primi anni del Novecento persiste un generalizzato isolamento della Valle del Salto. La maggior parte della popolazione è esclusa dalle opportunità di circolare, commerciare o comunicare, nel senso più ampio, con l'esterno. Il numero delle rotabili provinciali è limitato ¹. L'uso della Corriera, o meglio del carro, è destinato ad assolvere un prioritario trasporto postale, più che assicurare un pubblico servizio ai viaggiatori, ai quali ne resta un individuale e ristretto utilizzo. I collegamenti tra i "villaggi" e questi con i propri Comuni sono tenuti da sentieri o scorciatoie, in buona parte tracciati in mezzo ai boschi, con indicibili difficoltà di percorso, specialmente nei lunghi periodi delle maggiori avversità climatiche.

Nel territorio di Fiamignano, ugualmente montano e strutturato in collegamenti attraverso strade mulattiere, una frazione, S. Lucia esibisce invece una particolare e favorevole posi-

¹ Strada provinciale per Avezzano, attraverso Borgocollepegato e la frazione di Corvaro. La provinciale per Cittaducale attraverso i territori di Fiamignano e Petrella Salto.

zione topografica, che la colloca in un trivio viario conformato in una provinciale lungo il fiume Salto, una seconda strada in direzione della Marsica, e un costruendo tronco Tornimparte-Aquila, che sarebbe stato ultimato ed inaugurato alla fine del 1890. Questa condizione, come vedremo, consentirà al suo Comune di essere protagonista delle iniziative tese a creare e migliorare i servizi di trasporto.

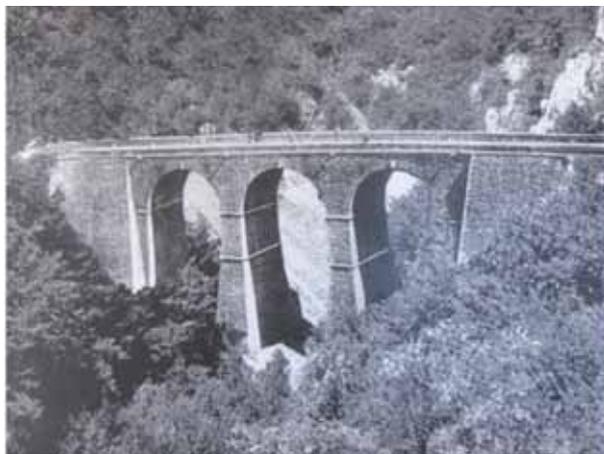


Fig. 1 - Il ponte a tre archi sulla via Tornimparte – L’Aquila costruito alla fine dell’Ottocento e distrutto nella ritirata dei tedeschi durante la II guerra mondiale

Gli interventi legislativi, adottati nel corso di questa prima metà del secolo, diretti a migliorare o incentivare la realizzazione di nuove strade, si sono rivelati quasi sempre avulsi ed inapplicabili alla realtà del territorio, senza alcuna discriminante tra le giurisdizioni abruzzese ed umbra, accumulate come sono nelle medesime condizioni di dura esistenza e povertà.

La legislazione del Regno legge 8 luglio 1903 n. 302

In data 8 luglio 1903, viene promulgata la legge n. 312, in sostituzione della precedente del 18 luglio 1894 n. 338. La nuova legge aggiorna i criteri per “*la costruzione delle strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie e dei porti e di ultimazione delle strade comunali rimaste incompiute*”². Nel momento di adottare i benefici previsti, i Comuni della Valle del Salto si rendono conto di esserne esclusi, a motivo delle limitazioni imposte sulla lunghezza delle strade di accesso alla più vicina stazione ferroviaria.

² Art. 1 “i Comuni che entro otto anni dalla pubblicazione della legge costruiranno la strada o parte della strada di accesso alla stazione ferroviaria... avranno diritto ad un sussidio dello stato in ragione della metà della spesa effettiva ed a un sussidio della provincia in ragione del quarto. Ai Comuni che nell’indicato termine costruiranno la strada di accesso alla più vicina stazione ferroviaria, saranno accordati uguali sussidi, ma soltanto nel caso in cui la strada misuri una lunghezza non maggiore di venticinque km, compresa quella delle strade esistenti, qualora ad essa si debba collegare. Ugual trattamento verrà fatto ai comuni che procedano all’ultimazione di strade rimaste in sospenso per la legge 19 luglio 1894 n. 338 e destinate a raccordare frazioni o borgate, con la stazione centrale ferroviaria dello stesso comune”- Archivio storico del comune di Marcetelli.

Il Comune di Marcellini, della circoscrizione Sabina, nella illusione di poter acquisire i benefici previsti dalla nuova legge, senza attendere la conoscenza e l'interpretazione esatta della legge stessa, in modo alquanto intempestivo, incarica un perito per la stesura di una perizia. Ma la perizia, costata ben 2.971 lire si rileverà in concreto inutilizzabile. Tutte le ipotesi di collegamento stradale sia alla stazione ferroviaria di Rieti, che a quella di Carsoli, non consentono a questo territorio di essere compreso nei tassativi limiti chilometrici stabiliti dal dispositivo. Il Comune decide allora di surrogare il proprio errore, avanzando la richiesta di un sussidio allo Stato ed alla propria Provincia, diretto a migliorare le pessime condizioni di due tracciati di strade mulattiere che conducevano alle località di Paganico e di Ricatti (quest'ultima, frazione di Ascrea provincia di Aquila)³. I "voti" rivolti al Sottoprefetto di Rieti, perché offrì sostegno alle istanze, restano però lettera morta. Dovranno trascorrere ben 14 anni, prima che fossero concessi i contributi necessari per eseguire i lavori di sistemazione di alcune strade esterne di pertinenza, come quella per Ricatti⁴.

Altro Comune, Pescorocchiano a giurisdizione Abruzzese, riscontrando che qualunque centro ferroviario esaminato, come ad esso più vicino, resta distante ed escludente dai benefici della legge, in seduta consiliare del 6 Marzo 1910 delibera di sopperirvi con la costituzione di un Consorzio col Municipio di Carsoli, nel mutuo interesse di costruire una rotabile, Pescorocchiano-Carsoli, che consenta l'accesso alla stessa stazione ferroviaria di Carsoli. Perciò il Consiglio affida l'incarico ad un certo ing. Bultrini Gaetano per la redazione del progetto⁵, liquidando, nello stesso anno, agli Indicatori la indennità di lire 134,80, con addebito della spesa a carico del bilancio successivo. Inoltre, istituisce anche un fondo di £ 40.000, per far fronte alle future necessità. Addirittura, il 30 marzo del 1912 la Giunta Municipale "...considerata l'assoluta necessità ed urgenza, affinché siano sollecitamente iniziati i lavori della strada Pescorocchiano-Carsoli, il cui progetto è stato definitivamente approvato..." delibera che una Commissione Speciale, composta dai due Comuni consorziati, si rechi a Roma per conferire con il competente Ministro⁶. La vicenda progettuale della strada riappare successivamente il 29 agosto 1916, l'anno in cui il Comune è retto da un Commissario prefettizio che, succeduto alla decaduta Amministrazione, esaminata la validità del progetto, provvede ad ascrivere in bilancio il costo occorrente in £ 600.000⁷.

Questo Comune, al contrario di Marcellini che non usufruisce di alcuno sbocco su rotabili, è collegato a Borgocolleferato tramite la comunale per Civitella. Ciò consente di accedere ed utilizzare la provinciale Salto-Cicolano. Ma la strada versa in cattivo stato, e

³ Lettera del 22 giugno 1904 n. 233 - Arch. municipale di Marcellini.

⁴ Rieti il 11/4/1921 "Relazione dello stato finale dei lavori strade mulattiere Fonte Spugna, Ricatti, Teglieto, anni 1917/18 per concessione di un R. Decreto di £ 2883"- dall'Ing Iacoboni F. - Arch. municipale Marcellini.

⁵ Pescorocchiano, Giunta municipale Del. n. 9 del 3 Aprile 1910. Archivio storico del comune di Pescorocchiano.

⁶ Pescorocchiano, Giunta municipale del 30 marzo 1912. Archivio storico del comune di Pescorocchiano. La scarsità documentale assunta, non consente di sapere il risultato dell'incontro, né la realizzazione di questa rotabile, ora esistente.

⁷ Pescorocchiano, brogliaccio delibere di Giunta, 29 agosto 1916. Archivio storico del comune di Pescorocchiano.

tende a divenire sempre più precaria e meno praticabile. Ottenuto il nulla osta dalla Sottoprefettura, il Consiglio il 2 marzo del 1917, appalta i lavori necessari alla sistemazione della comunale, nominando nel contempo anche un cantoniere, da adibire alla manutenzione ed alla protezione della strada stessa ⁸.

Nella sessione ordinaria primaverile del 9 Marzo 1919, il Consiglio inoltra una istanza al Ministro dei LL.PP., per la costruzione di una strada che, dalla fraz. di Tonnica, conduca alla rotabile provinciale di Fiumata di Petrella Salto. Il proposito è di incentivare il commercio dei propri prodotti agricoli e di natura boschiva su mercati più estesi ed aperti ⁹.

— — — —

Con la successiva legge del 15 luglio 1906 n. 383, analoga alla precedente, il R. Governo dispone l'erogazione di finanziamenti, sia di natura Statale che Provinciale, a destinazione di quelle popolazioni situate sempre in ambiti territoriali chiusi ed isolati, che intendano realizzare un progetto stradale per il collegamento ferroviario ¹⁰.

La nuova legge sembra essere perfettamente compatibile ed adattabile alla situazione emergenziale ed esistenziale della Comunità di Marcetelli. Il Sindaco invia subito una supplica al Ministro dei LL.PP., corredandola di un'ampia descrizione sulle condizioni geopolitiche e sociali del suo territorio ¹¹. Inoltra anche una domanda al Prefetto dell'Umbria, al fine di ottenere un intervento tecnico del Genio Civile, unitamente all'autorizzazione a contrarre un apposito mutuo con la cassa DD.PP., garantendo il pagamento della metà degli interessi, per un periodo non inferiore a 7 anni. Ma le Autorità interpellate, per quat-

⁸ Brogliaccio di Giunta, Archivio storico del comune di Pescorocchiano.

⁹ "... La frazione di Tonnica conta oltre 500 abitanti e risulta completamente isolata. Ha rilevante importanza per il grande commercio delle castagne, grazie ad estesi boschi, per il commercio della frutta, del carbone vegetale, della lignite e del legname, per cui è di vitale necessità lo sbocco stradale richiesto..." -Consiglio Comunale Pescorocchiano, brogliaccio delibere, del 9 marzo 1919- Arch comunale Pescorocchiano.

¹⁰ la legge del 15 luglio 1906 e reg. il 28 novembre 1907, prevede che i Comuni isolati per la costruzione delle strade che li metta in condizione di comunicare con gli altri paesi limitrofi o con la stazione ferroviaria più prossima sia dato incarico ad un ingegnere di fiducia; conseguita poi l'approvazione della Provincia e del Genio Civile, i lavori potranno essere eseguiti con i sussidi predisposti dei 4/6 da parte dello Stato e per 1/6 dalla Provincia. Rimanendo a carico dei Comuni la sola quota di 1/6 dell'intera spesa. I costi del progetto sono pagati dal Ministero dei LL.PP.; I comuni dovranno anticipare quelli riferiti ai carreggiatori, alle opere di aiuto, etc, che però saranno poi rimborsate. "Lettera dell'Ing. G. Filippi al Sindaco di Marcetelli"- Arch comunale di Marcetelli.

¹¹ "... posto nelle appendici dell'appennino centr. e sopra il livello del mare con una altezza di m. 930. Ha nel mezzogiorno la Turanense che si congiunge alla ferrata Carsoli, a settentrione la prov.le Salto. Lo stato di isolamento è tale da non potersi immaginare, privo quasi del tutto di mezzi di comunicazione... poi è l'unico Comune della Sabina sfornito di strada rotabile. La sua popolazione è molto laboriosa commercialmente, specie in legnami. Avuta partecipazione dall'Ill.mo con circ che la legge... a favore del mezzogiorno in riguardo alla viabilità abbracciava le altre province del Regno e fra queste le provincie dell'Umbria, questo Consiglio con delibera debitamente approvata all'unanimità, rivolgesi a S.E. pregandola vivamente di dare l'allacciamento di cui è (?) nella legge presentata, avuto riguardo delle pessime condizioni stradali in cui si trova questo Comune..."- Istanza al Ministro LL.PP Roma con delibera Consiliare allegata del 23 luglio 1910 Arch. Municip. Marcetelli.

tro anni, permangono in un ingiustificato silenzio. Per tale ragione, il Sindaco interessa il deputato della circoscrizione (l'on. Amici), che rivolge, nel Giugno del 1914, un'apposita interrogazione al Ministro competente affinché dia esecuzione al dispositivo di legge, con l'inclusione nei benefici anche dei Comuni di Collegiove, Nespolo, Varco Sabino e Longone Sabino, nelle medesime condizioni geofisiche di Marcatelli¹². Contrariamente al comportamento silente del Governo, a settembre dello stesso anno della interrogazione parlamentare, la R. Prefettura informa il Comune di aver disposto un sopralluogo tecnico da parte del Genio Civile, invitandolo a versare nel contempo la somma di £ 120 con vaglia postale, quale indennità di commissione¹³. Addirittura, subito dopo con nota urgentissima, l'ufficio tecnico dell'amministrazione provinciale Umbra, avvisa il Sindaco dell'arrivo di un ingegnere del Genio Civile in automobile da Avezzano, con fermata al Salto. Dovrà essere fornito *di cavalcatura ed accompagnato in paese, dove potrà esaminare il tracciato del percorso con l'ingegnere progettista*¹⁴.

Il Ministro dei LL.PP. alla interrogazione del deputato Amici fornirà invece una risposta, dal contenuto in netto contrasto e contraddittorio all'operato posto in essere dalla provincia Umbra: *"...I fondi stanziati per la costruzione delle strade di allacciamento dei Comuni isolati non sono sufficienti per esaurire tutti i lavori iscritti... Perciò pur desiderando di farti cosa gradita, non sono in grado di darti un preciso affidamento sull'epoca in cui potrà essere iniziata la strada di allacciamento del Comune di Marcatelli, che non fa parte del programma stesso..."*¹⁵.

Legge 30 giugno 1918 n. 1019

Verso la fine della 1° guerra mondiale, il R. Governo promulga una nuova legge, riproponendo le cosiddette provvidenze a favore dei Comuni isolati e disagiati. Vi si decreta che le strade di accesso alle staz. Ferroviarie saranno realizzate con oneri a carico per 3/4 del Governo e per 1/4 della Provincia, esentando completamente i Comuni da qualunque coinvolgimento economico. Ma le nuove provvidenze escludono i Comuni delle province Umbre. Cosicché, paradossalmente, le comunità di Marcatelli, Varco Sabino ed altre, nonostante fossero vicine e confinanti con le comunità Abruzzesi lungo Valle del Salto, e legate fra loro dai medesimi ed inscindibili problemi di natura locale e sociale, tornano a patire una ennesima e beffarda esclusione¹⁶.

¹² interrogazione a firma del Deputato G. Amici del 26/1914- Arch. Municip Marcatelli.

¹³ R. Prefettura dell'Umbria al Sindaco Marcatelli, Perugia 19/9/1914 - Archivio del comune di Marcatelli.

¹⁴ Al Sindaco di Marcatelli Sabino dall'Amministratore Provinciale umbra- ufficio tecnico 3° rep, il 26 sett 1914. - Archivio storico del comune di Marcatelli.

¹⁵ Ministro dei LL.PP all'On.le Giovanni Amici, Roma, 10 ottobre 1914 (Firma illeggibile). Giovanni Amici fratello dell'Ing. Venceslao Amici, progettista della ferrovia Rieti-Avezzano, deputato del Collegio di Poggio Mirteto al quale fa capo il comune di Marcatelli. Arch. Munic Marcatelli.

¹⁶ 24 Apr 1918 "Istanza al Min. LL.PP dai Sindaci di Collalto Sabino, Nespolo, Collegiove, esclusi dalle provvidenze, con situazione di isolamento simile al Comune di Marcatelli, nonostante siano limitrofi alla stazione ferroviaria Abruzzese di Carsoli" La legge favorisce, invece, speciali facilitazioni per la costruzione delle strade di accesso alle stazioni ferroviarie a favore delle provincie di Aquila, Avellino, Benevento, Campobasso, Chieti, Teramo...). - Arch. municipio Marcatelli.

Riguardo la Comunità di Marcetelli, dovranno trascorrere ancora diversi anni, prima che conosca i “segni prodromici” diretti alla realizzazione della sua strada di collegamento alla provinciale Fiumata per Rieti ¹⁷. Nonostante però la esclusione dai benefici delle specifiche leggi promulgate nel corso degli anni, il Comune delibera e realizza altre opportunità di comunicazioni e di collegamenti locali. Dopo il tragico e distruttivo evento del terremoto di Avezzano del 13 Gennaio 1915, che colpisce anche un’ampia area del territorio Cicolano, nell’autunno di quell’anno, Il Comune si attiva per la costruzione di un ponte di legno sui due versanti del fiume Salto, per ottenere i necessari sostegni finanziari, il Sindaco Sabino correda l’istanza al Ministero dei LL.PP. con i deliberati dei Comuni confinanti, accumulati dal medesimo intento ed interesse ¹⁸. Il progetto del ponte è redatto dall’Ing. Guido Filippi di Roma. L’anno successivo il Sindaco (Antonio Loreti) informa il Consiglio che lo Stato ha concesso la metà della somma necessaria alla costruzione, mentre per la parte mancante bisogna ricorrere ad un mutuo con la Cassa di Sovvenzione di Rieti, per la cifra di £ 3.358,34. Il prestito dovrà essere garantito con cambiale sottoscritta dalla Giunta comunale ¹⁹. La successiva comunicazione della Sottoprefettura di Rieti, improntata all’ottimismo, porta a supporre che il ponte di legno sia stato effettivamente realizzato ²⁰.

È invece documentato e concreto il risultato della sistemazione di alcune strade secondarie che, in seguito al sussidio di £ 2.883, ottenuto con relativo R. Decreto, il Comune ha potuto eseguire : “... i lavori che constano in abbattimento di rocce ingombranti, in massicciate e selciati, all’allargamento di strade e sistemazione di scoli...” sulle mulattiere denominate di Fonte Spugna, strada detta di Ricatti, strada del Teglieto, nel corso degli anni 1917\1918. I lavori verranno collaudati dall’Ing. Iacoboni Francesco di Rieti il 2 e 3 marzo 1921. Ma il costo finale dei lavori risultò lievitato a £ 6.075 ²¹.

Anche il Comune di Fiamignano, nell’anno 1919, reputa di potersi avvalere dei benefici previsti dalla legge vigente, programmando un progetto per la costruzione di una strada che lo colleghi ad una stazione ferroviaria: “...*accedere alla stazione Ferroviaria più vicina devono percorrere ben Km 35 per Cittaducale, 48 Km per quella di Rieti, e 48 Km per Cappelle-Magliano, mentre si potrebbe abbreviare di molto la distanza se vi fosse una strada rotabile che allacciasse il Cicolano, attraverso la montagna di Rascino, con la ferrovia Terni-Sulmona con la staz. Sella di Corno...*” ²². Il Comune possiede dal lontano 12 aprile 1889 il corso del tracciato, omologato dal visto Prefettizio ed incluso nell’elenco “delle strade comunali obbligatorie”. Delibera così l’incarico ad un certo Ing. Tiberi di Aquila il progetto di massima, con la previsione di spesa non superiore a £ 500, che iscrive nel Bilancio di previsione dell’anno successivo. Non risulta però che il progetto sia stato

¹⁷ data 8 maggio 1927 “...pubblicazione nell’albo pretorio dal Podestà di Marcetelli delle ditte e dei terreni da espropriare lungo la linea della strada di allacciamento alla provinciale del Salto presso la località Teglieto”. Arch. Munic. Marcetelli.

¹⁸ Lettera ai Sindaci di Petrella S.Pescorocchiano, Ascrea del 21/09/1915. Arch. Comune di Marcetelli.

¹⁹ Marcetelli, delibera del Cons. Comunale del 26 Nov. 1916. Arch. Comune di Marcetelli.

²⁰ R. sottoprefettura di Rieti al Sindaco di Marcetelli, del 16/3/1917. Arch. Comune di Marcetelli.

²¹ Rieti il 11\4\1921” Stato finale dei lavori di sistemazione di alcune strade esterne del Comune di Marcetelli” Arch. Comune di Marcetelli.

²² Fiamignano, Cons. Comunale del 17 ottobre 1909 – Brogliaccio Arch. Comune di Fiamignano.

poi realizzato. Soltanto negli anni 50 ci fu una limitata realizzazione del tracciato, improntato al medesimo scopo ²³.

A chiusura di questa breve storia sulle condizioni delle strade nel territorio del Salto (circoscritte ai soli Comuni sopra citati per la limitata disponibilità delle fonti), si accenna ad una particolare disposizione, allora vigente: le *prestazioni d'opera*.

I Comuni potevano ricorrervi solo nelle contingenze di bilanci in situazioni finanziarie precarie, congiunte alle inderogabili necessità di opere a riparazione delle strade del Capoluogo comunicanti con le frazioni o tra frazioni. In tali circostanze, il Sindaco obbligava ogni capo famiglia, (non dichiarato esente dal Consiglio Comunale), per sé e per i componenti maschi, compresi tra l'età da 18 a 60 anni, a fornire annualmente 2 giornate di lavoro. Oppure riscattare l'opera dovuta, versando £ 2,25 per ciascun di essi obbligato. Ed ogni Ditta o persona che possedeva una bestia da lavoro, era obbligata a prestare una giornata con "la vettura", aumentate in base al numero delle bestie possedute. Se eventualmente l'obbligato non prestava l'opera, era tenuto a pagare £ 3,50 per ciascuna bestia ²⁴.

Il trasporto e la sua evoluzione - La corriera Cittaducale – Borgocolleferato

Nei primi anni del Novecento risulta preesistente ed operante un solo e disastroso servizio di corriera, lungo la linea provinciale Cittaducale (sede di Sottoprefettura) - Borgocolleferato. Il trasporto postale e pubblico consiste in un "legno" scoperto e tirato da un solo cavallo, che determina immani disagi e varie peripezie a quell'esigua presenza di utilizzatori.

Quelle condizioni di precarietà ed arretratezza sono descritte dal Comune di Petrella Salto nel Consiglio del 14 febr 1908: " *l'attuale servizio di corriera è addirittura scomodo ed impossibile, poiché con un solo cavallo, nell'inverno sotto la neve e sotto le intemperie e li malanni tanto il vetturiale quanto i disgraziati passeggeri, con un legno tirato da un solo cavallo e scoperto... che per tutte le ragioni è un sorgere ed un moltiplicarsi di servizi automobilistici ed elettrici e non si trova ragione che queste terre d'Abruzzo debbano rimanere allo stato selvatico...*". Allo scopo di porvi rimedio, Il Consiglio approva all'unanimità la proposta avanzata di dare per anni tre a titolo sperimentale, salvo riconferma, un sussidio di £ 300 annue all'appaltatore del servizio. Purché la corriera postale Cittaducale, Petrella Salto e Fiamignano sia resa praticabile tramite un legno coperto e con il tiro di due cavalli, ed a condizione che anche i Comuni di Cittaducale, Fiamignano, Pescocrocciano e Borgocolleferato, partecipino anch'essi solidalmente con un adeguato sussidio. Questo Comune si rivolge anche alla rappresentanza politica ed invia una copia della propria delibera al deputato del collegio, l'On. Amici Vencislao, affinché vada a rappresentare ed a far valere verso il Ministro delle Poste le ragioni delle Comunità ²⁵.

²³ Il tracciato stradale carrabile è stato realizzato fino al punto, denominato Castel S. Angelo e con altri fondi e concessioni dello Stato.

²⁴ Legge del 30 Aprile 1868, con regolamento esecutivo del R. Decreto 16 Marzo 1874. Fiamignano "delibera comunale del 1911" Brogliaccio Consiglio Comunale. Arch Comune Fiamignano.

²⁵ Petrella Salto Consiglio Comunale del 14 Febbraio 1908 brogliaccio delibere arch. municipale Petrella Salto Consiglio Comunale Fiamignano, delibera n 391 Arch. municip. Fiamignano.

A questa delibera, sembra dare un seguito soltanto il comune di Fiamignano²⁶. Infatti, l'anno dopo il suo Sindaco deplora e denuncia, in modo analogo, in sede di Consiglio Comunale lo stato pietoso del servizio: *“il servizio postale dà luogo a continue lagnature da parte dei passeggeri perché esso viene esercitato in ogni stagione con veicoli scoperti e incomodi. Si sono fatte pratiche sia presso la Direzione delle Poste come anche direttamente l'Imprenditore, ma sempre inutilmente... portare la questione innanzi al Consiglio perché con apposita deliberazione si metta in chiaro lo stato deplorabile di questa mesaggeria, su strade pessime e baracchini scoperti, per ottenere almeno che il servizio venga fatto con carrozze chiuse, tirate da due cavalli”*²⁷.

Solamente all'inizio del 1911 i tre Comuni: Cittaducale, Petrella Salto e Fiamignano deliberano ed assumono un comune e concreto impegno finanziario. Il contributo di ciascuno è ridotto però di un terzo, rispetto alla originale proposta di Petrella Salto, stante l'aspettativa che il Ministero avrebbe sicuramente contribuito anch'esso a sollevare il trasporto da quello stato di precaria e disagiata condizione. In un Consiglio Comunale di Fiamignano, si legge: *“...seguito agli accordi presi con le ammin.ni comunali di Cittaducale e Petrella Salto per il miglioramento del serv tra S. Lucia e Cittaducale concorra ciascuno con un contributo di £ 200 e l'impresario si obbliga di fare il servizio con carrozze chiuse, tirate da due cavalli, nella stagione invernale e con giardiniere nell'estate. il servizio postale, come viene presentemente disimpegnato, è non solo indecoroso ma non risponde affatto alle esigenze del cresciuto traffico e del commercio di queste popolazioni. Il contributo incomincerà a decorrere nell'attuazione del servizio e verrà immediatamente sospeso, senza bisogno di diffida, qualora non proceda nel modo indicato”*²⁸. —Ma le speranze di coinvolgere quell'Autorità Statale sono presto deluse. Il 22 ottobre dello stesso anno, il Comune di Petrella Salto comunica a quello di Fiamignano che il Ministro delle Poste aveva espresso parere contrario. Al sacrificio economico dei tre Comuni (non certamente in floride situazioni finanziarie), espresso con l'impegno di un contributo straordinario di £ 600 complessive, il Ministero delle Poste invece, nonostante il dovere istituzionale si esclude, *“negando un piccolo sussidio inferiore alle 1.000 lire”*, che avrebbe sicuramente migliorato la situazione; in particolare delle corrispondenze e dei pacchi, trasportati allo scoperto in tutte le situazioni climatiche, col risultato che giungevano spesso a destinazione danneggiate ed avariati. Il Sindaco di Fiamignano, Saverio Mozzetti, energicamente denuncia: *“...l'utilizzo di una carrozza (o meglio con un carro che viene denominato “bironcino”) scoperto e trainato da un “magro ronzino”, che impiega non meno di sei ore, per percorrere la distanza di soli 33 Km tra Cittaducale e Fiamignano.”* E conclude ironicamente: *“...di far voti presso S.E. il Ministro delle Poste perché aderendo ai meschinissimi per quanto legittimi desideri di queste popolazioni, congeda il chiesto sussidio all'impreditore del serv postale...”*²⁹.

²⁶ Consiglio Comunale, Marzo 1909 “corriera postale Cittaducale Fiamignano” Arch. Municip. Fiamignano.

²⁷ Fiamignano delibera consiliare n. 117 pubblicata addì 26 febr 1911. Archivio storico del comune di Fiamignano.

²⁸ Fiamignano, delibera pubblicata il 22 ott 1911 n. 142. Archivio storico del comune di Fiamignano.

²⁹ Fiamignano, delibera pubblicata il 8 Luglio 1900. Archivio storico del Comune di Fiamignano.



Francesco Mozzetti

nato a S.Lucia di Fiamignano il 01 Gennaio 1868
deceduto in loco il 26 Gennaio 1951



Saverio Mozzetti

nato a S.Lucia di Fiamignano il 09.03.1897
deceduto il 23.05.1955

La corriera postale S. Lucia - Rieti

Considerata la esistenza e le condizioni di questo unico e solo servizio pubblico postale, a destinazione Cittaducale, nel consiglio municipale di Fiamignano, a metà dell'anno 1900, in coincidenza con il ritorno della Valle del Salto verso l'interesse sulla ferrovia Avezzano-Rieti, il Sindaco Francesco Mozzetti, facendosi interprete del sentito bisogno delle popolazioni "...della istituzione di un corriera postale lungo la Valle del Salto per congiungere e mettere in diretta comunicazione l'intero Cicolano con l'Umbria e la Capitale... Con la prossima apertura del tronco provinciale S.Lucia Tornimparte Aquila la linea del Salto verrà ad assumere maggiore importanza dal lato commerciale. Infatti la strada provinciale Cicolana che a S.Lucia si congiunge col bivio di Aquila- Marsica e Fiamignano-Cittaducale, sono una infinità di frazioni appartenenti ai Comuni di Rieti Cittaducale Concerviano, Roccasinibalda, Varco Sabino, Petrella Salto, Marcellini, Pescorocchiano e Fiamignano. Non meno utilità renderebbe alle industrie locali che hanno interessi nell'Agro Romano, perché i viandanti avrebbero un mezzo di trasporto più agevole, più sollecito e più economico...". Il Consiglio approva all'unanimità la proposta presentata, plaudendo al suo Sindaco, per l'iniziativa intrapresa, e delibera di "di far voti presso il governo del Re perché si compiacca accordare la costituzione. Autorizza il sig. Sindaco a fare le occorrenti pratiche presso il Superiore dicastero..."³⁰. Investito dell'incarico, il Sindaco Mozzetti in data 1 Settembre 1900, con lettera n. 1166, informa dell'iniziativa tutti i Comuni interessati, chiedendone formale adesione. L'anno successivo, esattamente il 27 luglio, invia al R. Ministero delle Poste ed alla provincia di Aquila una istanza, al fine di ottenere la istituzione del nuovo servizio di corriera postale, corredata anche di petizione per un adeguato supporto finanziario.

³⁰ Lettera del Sindaco di Marcellini all'On. Fortis del 28\02\1902 "...interessare la prov. Di Perugia per avere il suo concorso, trattandosi che un servizio di corriera S.Lucia-Rieti riuscirebbe di grande utilità e comodità per Marcellini..." I Comuni che fecero parte del Consorzio all'uopo costituito, sotto la presidenza e il coordinamento del Sindaco di Fiamignano: Varco Sabino, Marcellini, Concerviano, Longone, Pescorocchiano, Petrella Salto, Rieti.

Riguardo i Municipi, l'adesione risultò corale. Perfino le Comunità site nella Valle del Salto, ma di giurisdizione Umbra, come testimonia Il Sindaco di Marcatelli, tentano di coinvolgere nel progetto la loro rappresentanza politica ed amministrativa ³¹. Purtroppo con risultato negativo: *“Caro amico non mancai di fare uffici presso questa Deputazione Prov.le per ottenere la concessione di un qualche sussidio alla corriera postale S.Lucia-Rieti. Mi fu risposto, e non senza ragione, che la Provincia, superando l'aliquota legale della sovrimposta, non può assumere spese facoltative senza autorizzazione per Decreto Reale, previo il parere del Consiglio di Stato, il quale, anche ultimamente ha costretto il Consiglio Prov.le a sopprimere la maggior parte delle spese facoltative.- Duolmi di non poterti dare una più soddisfacente risposta; ma ... dura lex sed lex.- Abbiti nuovi cordiali saluti dal tuo aff.mo (firma illeggibile)”* ³².

Le fasi procedurali avranno tempi mediamente lunghi, nella considerazione che il contesto in cui la nuova proposta di trasporto nasce, trova tutti i Comuni della Valle impegnati, anche con forte peso finanziario, sul fronte della ricordata vicenda ferroviaria. Si apprendono novità soltanto nel Consiglio Comunale del 19 febbraio 1905. È ora Sindaco Saverio Mozzetti ed il fratello Francesco, ex Sindaco, funge da relatore ³³. Il Ministero ha rilasciato il relativo consenso, concedendo nel contempo un contributo di £ 2.000; la Provincia di Aquila £ 1.000. Ma l'esiguità del contributo complessivamente erogato, porta ad escludere la gestione diretta, della costituenda corriera postale, da parte del Ministero. Il relatore Francesco Mozzetti rappresenta al Consiglio (approvazione all'unanimità) le ragioni di opportunità e di “celerità”, che spingono il Comune ad assumere, esso stesso, le incombenze d'asta necessarie ³⁴.

Ma il nuovo servizio di corriera, subisce presto una inaspettata riduzione delle sovvenzioni promesse, senza che (a quanto risulta) quelle Autorità ne motivassero le ragioni. In data 31 dicembre 1905, il Sindaco Francesco Mozzetti, nel tentativo di sopperire alla parte finanziaria mancante e salvare il servizio concesso, riferisce al proprio Consiglio dell'appello rivolto agli altri Comuni della Valle, affinché facciano solidalmente fronte alla sopravvenuta carenza di £ 1.000, con la partecipazione aggiuntiva di almeno £ 100 annue ciascuno. *“... sperare di ottenere maggiori contributi dagli Enti interessati sarebbe inutile ... qualora speciali condizioni di bilancio non consentissero mantenere costante un impegno annuale del genere, sarebbe pure accettabile che il contributo venisse limitato per 5 anni soli ... il vantaggio che essa reca (la corriera) a queste popolazioni le quali da anni e anni hanno atteso un miglioramento nei mezzi di comunicazione”* ³⁵.

³¹ Lettera del Prefetto dell'Umbria all'avv. A. Fortis del 28 Maggio 1902. Archivio municipale di Marcatelli.

³² Dimissioni del Sindaco F. Martelli del 26\04\1901. Eletto Sindaco F. Di Pirro e dimissioni con lettera del 26\08\1902. Proposta di nomina a Sindaco dello stesso Francesco Mozzetti che, nonostante le ripetute sollecitazioni, non accetta. Dal brogliaccio delle delibere consiliari. Archivio municipale di Fiamignano.

³³ Delibera consiliare n. 279 del 19 febr 1905. Archivio Comunale di Fiamignano.

³⁴ Fiamignano, 27 dic 1905: lettera del Sindaco S. Mozzetti al Sindaco di Marcatelli. Arch. municipale di Marcatelli.

³⁵ Lettera del Sindaco di Fiamignano (Martelli) al Sindaco di Marcatelli del 19 Agosto 1906: “Partecipo a V.S. che il Superiore Ministero ha già impartite le necessarie disposizioni per l'attuazione dal 1 ottobre p.v. del servizio postale Rieti S. Lucia...” Archivio municipale Marcatelli.

L'anno dopo, precisamente il 1° ottobre 1906, la nuova corriera è concretamente istituita³⁶. Nel primo anno di funzionamento la gestione è assunta dalla Provincia di Aquila, che provvede anche a sottoscrivere il contratto di appalto con Micangeli Elia di Borgo-collegato, al canone di £ 3.200. La partecipazione contributiva è ripartita tra lo Stato e gli Enti aderenti nel modo seguente: il Ministero PT è tornato all'originario impegno, partecipando con £ 2.000; la prov di Aquila con £ 800. I Comuni in solido con £ 400. Si constata però, che le modalità del servizio, similmente a quello Cittaducale, perdurano in "... *baracchini di legno a due ruote, trainati da un solo cavallo e senza copertura alcuna*". Scaduta la gestione provinciale, la direzione è trasferita al Comune di Fiamignano, che deve purtroppo da subito, affrontare il sopravvenuto disimpegno monetario della stessa Provincia, che decurta lo stanziamento annuale di ben 700 Lire. Tutto ciò a seguito di un provvedimento del Ministero degli Interni, che dichiara il contributo Aquilano di incerta sostenibilità, in quanto non promanante da specifica concessione con legge dello Stato. Il Deputato della circoscrizione l'On. Fortis, constatata la gravità del provvedimento, rivolge una interrogazione al Ministro delle Poste. La risposta del Ministro si limita a riportare soltanto le motivazioni e la validità della decisione adottata dal Ministro degli Interni, esimendosi dall'esprimere qualunque considerazione politica. E nella sua missiva non fa trasparire alcuna volontà, vincolata al suo ruolo di competente esclusivo in materia del trasporto. Anche il Sindaco Dominici di Marcetelli Sabino interviene (sembra con il medesimo risultato), con una lettera-istanza all'indirizzo del Ministro, in cui vi rappresenta le dannose ricadute che una simile decisione avrebbe comportato sulla struttura sociale del territorio³⁷.

Nonostante queste impreviste e non calcolate difficoltà, il servizio di Corriera non si interrompe. L'anno dopo si costituisce formalmente il Consorzio fra i Comuni, che provvedono a caricarsi della parte mancante del contributo provinciale ed a confermare la Presidenza al Sindaco di Fiamignano. Nel rinnovargli l'appalto, all'impresario Micange-

³⁶ 31 Luglio 1907, Istanza del Sindaco L. Dominici al S.E. ministero delle poste. "...*essendo il Comune di Fiamignano, che aveva assunto l'iniziativa e gli altri Comuni interessati, nella impossibilità di supplire alla somma che inopinatamente viene a mancare ed approssimandosi il termine per la rimozione del contratto di appalto, si rischia di vedere soppresso il servizio. Ma sarebbe grave, il quale assai modesto, sopra un risveglio e un progresso per questa regione abbandonata, dovesse rinunciare per una ragione di poche centinaia di lire, dopo che venne istituito con pieno favore di codesto Esimio Ministero... indubbiamente però la decisione del Ministero degli Interni rappresenta una obiettiva contraddizione con gli interessi di codesto on.le Ministero, che dovrebbe essere rimossa nelle sue conseguenze, o aumentandosi di £ 700 il canone governativo o provvedendo acché sia mantenuto nel futuro bilancio della Provincia lo stanziamento di £ 700.*" Archivio storico del comune di Marcetelli.

³⁷ Municipio di Marcetelli, riunione di Giunta 06 ottobre 1906 "... *il servizio non risponde affatto alle aspirazioni di questi amministrati, e specialmente dai mesi da ottobre a tutto marzo. Essendo ad essa corriera stabilito un orario da trovarsi a Teglieto alle 6,15 del mattino... il procaccia (postale e i viandanti) dovrebbe partire da qui verso le ore 4 antimeridiani, tre ore prima di giorno, col continuo pericolo di essere divorato dai lupi o di i sinistri incontri che potrebbero spesso verificarsi... Percorrere di notte tempo strade impraticabili nella stagione invernale ricoperte di geli o di neve...in quella stagione i fossi per ben tre volte quasi sempre gonfi e il fiume Salto come guardarlo senza esservi pronto alcuno?...*" - Archivio storico del comune di Marcetelli.

li di Borgocollevegato si impone l'esecuzione del servizio di messaggeria postale, con nuove carrozze coperte a "sistema omnibus", fornite di otto posti passeggeri interni e tre esterni. Il Consorzio appena costituito deve inoltre affrontare e cercare una possibile soluzione agli orari di servizio in atto, che mal si conciliano con le condizioni di isolamento di quei Comuni associati che sono ancora privi di tracciati stradali. La situazione è ben rappresentata dal primo cittadino di Marcetelli che, in riunione di Giunta, descrive, come drammatico esempio, lo status del proprio territorio ove gli amministrati, per raggiungere ed usufruire della Corriera, devono sottostare ad immani sacrifici ed a pericolosi disagi ³⁸.

Soltanto in seguito, nella riunione del 22 Gennaio 1908, tenuta dal Sindaco (F. Giuliani) di Fiamignano, con i rappresentanti dei Comuni consorziati di Borgocollevegato, Concerviano, Pescorocchiano e Marcetelli, si riesce a concordare un nuovo modello di orario, che va: "...a conciliare meglio, che non lo siano stato per lo innanzi, i bisogni dei viaggiatori con le esigenze del servizio..." L'attuazione dovrà però sottostare al preventivo assenso della competente Direzione Postale di Aquila ³⁹. Ma nonostante quei provvedimenti adottati, le complicazioni non si sono esaurite. Nella delibera consiliare di Fiamignano del 3 Aprile 1910, è posta in evidenza una ulteriore mancanza di credibilità ed affidamento della provincia Abruzzese. Il Sindaco riferisce delle lamentele dei viaggiatori verso il servizio di trasporto Santa Lucia- Rieti, in cui si è tornati ad utilizzare il regredito "legno scoperto a due ruote", sul tratto Fiumata- Santa Lucia, congiunto alla totale inosservanza degli orari di servizio fissati. Tutto ciò in conseguenza del sopravvenuto disimpegno della Provincia di Aquila nel versamento del contributo annuale, in precedenza accordato di £ 500 all'impresario Elia Micangeli. Quest'ultimo, per ragioni di economia, lo ha poi tradotto in un servizio scadente. Quanto riferito dal Sindaco di Fiamignano al suo Consiglio, era stato già formalmente dibattuto in una precedente riunione tenuta nella frazione di Fiumata di Petrella Salto, con la partecipazione dei Sindaci della Valle. In quella circostanza si allargò anche la composizione al Consorzio ⁴⁰, con l'inclusione di altre rappresentanze municipali e la conferma della Presidenza al Sindaco di Fiamignano. Fra le competenze, si introdusse l'impegno per il Presidente di indire una nuova gara di appalto, entro il limite temporale del 1 ottobre 1910, la gestione diretta del contributo di £ 2.000, concesso annualmente dal Ministero, nonché

³⁸ 30 Genn 1908, Lettera del Sindaco (F. Giuliani) di Fiamignano al Sindaco di Marcetelli "... Dal 1 aprile al 30 settembre partenza da S. Lucia ore 4, arrivo a Rieti ore 9 e mezza- partenza da Rieti ore 14 arrivo a S. Lucia ore 19 e mezza.- Dal 1 ottobre al 31 marzo, partenza da S. Lucia ore 8,30, arrivo a Rieti ore 13,30. - Partenza da Rieti ore 8 del giorno appresso arrivo a S. Lucia ore 14,30..." Archivio storico del comune di Marcetelli.

³⁹ Riunione a Fiumata il 31 marzo 1910: nel Consorzio fanno parte: Comune di Fiamignano, Pescorocchiano, Petrella Salto, Concerviano, Varco Sabino, Marcetelli, Longone, Rieti. - Delibera n. 69 del 3 Aprile 1910. Archivio storico del comune di Fiamignano.

⁴⁰ Cons. Comunale, Fiamignano 3 Aprile 1910 "1° da ciascuno degli intervenuti si assunse impegno di fare aumentare la propria quota di concorso nelle seguenti misure: Varco Sabino da £ 50 a £ 75, Marcetelli da £ 50 a £ 75, Cocerviano da £ 100 a £ 150, Longone £ 150, Pescorocchiano da £ 100 a £ 150, Petrella Salto da £ 100 a £ 150, Fiamignano da £ 100 a £ 150, assegnando a Rieti un aumento di £ 100 e così da £ 200 a £ 300, raggiungendo in tal modo le £ 500 mancanti..."- Delibera n. 69 del 3 Aprile 1910. Archivio storico del comune di Fiamignano.

la riscossione dai Comuni in Consorzio delle quote suppletive, dovute a copertura del mancato sostegno finanziario della Provincia ⁴¹.

Inizio servizio automobilistico Avezzano-Rieti (anno 1912)

L'anno dopo, lo scenario del trasporto si presenta in un quadro radicalmente mutato. L'antico e mal strutturato trasporto a "trazione animale" soggetto, come si è visto, a ripetute forme di precarietà e di disagio ai pur limitati viaggiatori, viene sostituito, come per incanto, dall'Automobile. Di già in uso da diversi anni nei territori dello Stato, la "trazione a motore" rispetto alla Corriera, consente di raggiungere le destinazioni con minor tempo, un utilizzo più comodo e meno "avventuroso" e offre un vero servizio pubblico ad un maggior numero di richiedenti. – Ma tale rivoluzione in fatto di trasporti, può essersi concretizzata in un così breve lasso di tempo? Possibile che nella precedente riunione a Fiumata, i Municipi Consorziati, si preoccupassero di gestire le difficoltà del presente, senza minimamente prevedere la trasformazione che ci sarebbe stata di lì a pochi mesi?

La lettura delle delibere e della corrispondenza intercorsa fra i comuni del Consorzio, pur se circoscritta alle poche risultanze locali, non ha offerto né dato a sottintendere, ovvero ipotizzare una simile metamorfosi. Soltanto una lettera-supplica del Comune di Pescorocchiano al R. Ministro dei LL.PP. (ma è dell'anno 1910), auspica e richiama al superamento del sistema di trasporto in atto. C'è da supporre, perciò, che ci sia stato un programma di revisione ed ammodernamento delle comunicazioni, ad esclusiva volontà Centrale, che ha sollevato finalmente anche il Cicolano dal retrogrado mezzo di trasporto.

Cosicché, nel mese di ottobre 1911, il Sindaco Saverio Mozzetti di Fiamignano, informa il proprio Consiglio, che il giorno 14 dello stesso mese e per sua iniziativa, è indetta una riunione nella località di Fiumata, con la partecipazione anche del Sindaco di Avezzano. Lo scopo è quello di fissare l'orario per il nuovo servizio automobilistico Avezzano-Rieti, che verrà avviato ed inaugurato nella prossima primavera ⁴². Ed inoltre, di determinare le partenze in contemporanea dalle due città capolinea, in modo che i viaggiatori delle ore antimeridiane possano raggiungere ed usufruire dei treni sulle linee Terni, Aquila, Sulmona, Roma e Napoli. Dai benefici del nuovo mezzo di trasporto ne resta però escluso lo stesso Capoluogo, a causa delle fasi ultimative del tratto di variante stradale sulla provinciale da S. Lucia a Fiamignano.

⁴¹ "Considerato che questo Comune per la distanza grandissima che lo separa dalle diverse stazioni ferroviarie e tranviarie risenta grave danno ed immani disagi per raggiungere i centri commerciali ed accedere al capoluogo di provincia al quale fanno capo i molteplici interessi di queste popolazioni. Considerato che solo un buon servizio automobilistico potrebbe risolvere l'attuale problema di viabilità. Ritenuto che la strada provinciale congiunta alla Umbra ed a quella marsicana offra garanzia per la sicurezza delle Automobili. Ritenuto che di tale servizio risentirebbero di grandi vantaggi ben 12 Comuni, con una popolazione approssimativa complessiva di 56.500 abitanti, unanime fa voti a S.E. il Ministro dei LL.PP. perché voglia prendere in benevola considerazione la proposta di impianto del servizio automobilistico Avezzano Rieti: Il Presidente G. Gregori". Aprile 1910 Brogliaccio di Giunta: Archivio storico del comune di Pescorocchiano.

⁴² "I Sindaci intervenuti: Avezzano, Magliano dei Marsi, Pescorocchiano, Varco Sabino, Marcellini"- Consiglio Comunale Fiamignano, n. 134 pubblicato il 1 ottobre 1911. Brogliaccio Arch. Munic. Fiamignano.

Paradossalmente restò immutato e lasciato a sé stesso il disagiata servizio postale su corriera, Cittaducale-PetrellaSalto-Fiamignano, che richiedeva invece anch'esso di essere superato, stante la dipendenza politico-amministrativa di questi Comuni abruzzesi (Petrella Salto e Fiamignano) verso il Circondario di Cittaducale. A seguito di tale ed ingiusta privatizzazione il Sindaco di Petrella Salto, in sede consiliare, interpreta ed esprime tutto il rammarico e la delusione della sua e delle altre comunità escluse: *"...ho dovuto constatare con dolore che il Comune di Petrella S. ne viene tagliato fuori con gran danno dei suoi vitali interessi. Constatazione la sua tanto più dolorosa in quanto il Ministero delle Poste ha negato un qualsiasi miglioramento al servizio... Si facciano voti al Re a mezzo del Deputato del Collegio perché il servizio automobilistico possa essere anche possibile per la linea Cittaducale-Petrella S.-S.Lucia..."*⁴³.

Nella ricordata riunione a Fiumata, anche se tutti i Sindaci convenuti tengono ad esprimere il giusto plauso alla modernizzazione di quella parte del servizio di trasporto, non si esimono dal sottolineare *"...che esso non può, in nessun modo, sostituirsi all'imprescindibile necessità da tempo conclamata, della costruzione del tronco ferroviario Avezzano Rieti, lungo la Valle del Salto, che mettesse in diretta comunicazione la parte Settentrionale col Meridione dell'Italia, e con speciale vantaggio dell'Industria e del Commercio di tutta la Valle del Salto..."*⁴⁴.

Auspicio, purtroppo mal riposto, lungamente coltivato e fortemente deluso!

⁴³ Petrella Salto, Cons. Comunale "oggetto n. 84" brogliaccio dell'anno 1910\1911 Archivio storico del comune di Petrella Salto.

⁴⁴ Fiamignano, Cons. Comunale n. 134, pubblicato il 1 ottobre 1911. Brogliaccio Archivio storico del comune di Fiamignano.

CESARE SILVI, GIUSEPPE VIRZÌ

Il sentiero Europeo E1, un contributo per riscoprire, tutelare e valorizzare il territorio
Un'infrastruttura tra storia e futuro della Valle del Salto



Simbolo ufficiale del Sentiero Europeo E1

1. Sentieri ed escursionismo nel mondo e in Europa

Una delle più grandi base di dati e informazioni sull'escursionismo in tutto il mondo può essere consultata al sito www.traildino.com, il quale spazia in tutti i continenti e descrive 1.732 sentieri per un totale di 306.728 miglia. Si tratta di sentieri cosiddetti di “lunga percorrenza”, dalla lunghezza media di 177 miglia o comunque superiori, per definizione, a 50 chilometri. Traildino raccoglie anche i giudizi degli escursionisti su percorribilità ed attrattività dei singoli sentieri, i quali, in una scala da 1 a 10, possono essere giudicati “da incubo” a “un sentiero dei migliori”¹.

Nel sito è inoltre possibile consultare nelle lingue inglese, tedesca, spagnola, francese ed olandese mappe e guide e condividere le proprie esperienze con quelle di altri escursionisti di circa 50 paesi.

Un'importante rete di sentieri europei è promossa dalla Federazione Europea Escursionisti (FEE)². Si tratta di 12 itinerari di lunga percorrenza (European Long Distance Paths), ognuno di diverse migliaia di chilometri, che attraversano più paesi europei da Nord a Sud e da Est a Ovest e per questo detti europei. Ogni sentiero è indicato con la lettera E più il

¹ La classifica dei sentieri di Traildino va da 1 a 10: 1 nightmare (da incubo), 2 terrible (terribile), 3 bad (cattivo), 4 not recommended (non raccomandabile), 5 so so (così e così), 6 okay (okay), 7 good (buono), 8 very good (molto buono), 9 excellent (eccellente), 10 one of the best (uno dei migliori).

² European Ramblers' Association (ERA); Fédération Européenne de la Randonnée Pédestre (FERP); Europäische Wandervereinigung (EWV).

numero. Vanno dall'E1 all'E12 (Fig. 1). Nel sito della FEE (<http://www.era-ewv-ferp.com>), nelle lingue inglese, francese e tedesca, si trovano le informazioni sull'origine, circa 40 anni fa, di questa rete di sentieri, sui singoli sentieri e sul loro attuale stato di sviluppo.



Fig. 1 - Sentieri europei di lunga percorrenza (da www.traildino.com)

2. Il sentiero europeo E1

L'E1 è stato inaugurato a Costanza nel 1972. Dai siti web di Traildino e della FEE apprendiamo che si tratta di un sentiero della lunghezza di circa 7.000 km che attraversa l'Europa da Capo Nord in Norvegia a Capo Passero in Sicilia in provincia di Siracusa. Il tratto aperto agli escursionisti ha inizio a Grövel Lake in Svezia, attraversa poi Danimarca, Germania, Svizzera per arrivare a Castelluccio di Norcia in Italia (Fig. 2). Il tempo per percorrerlo è indicato in 350 giorni.



Fig. 2 - Tracciato dell'E1 da Capo Nord in Norvegia a Castelluccio di Norcia, in fotografia, nel centro Italia

Nei due siti sono anche indicati i chilometri dell'E1 percorribili in ogni paese: Norvegia 2.105³; Svezia 1.200; Danimarca 378; Germania 1.838; Svizzera 348. Per l'Italia si danno solo alcune generiche informazioni, anche perché sono ancora da completare il tracciamento e la segnaletica, secondo gli standard adottati dalla FEE e dalla sezione italiana della FEE, la Federazione Italiana Escursionismo FIE (<http://www.fieitalia.com>).

Al momento è noto che l'E1 entra in Italia a Lugano, raggiunge quindi l'Alta Via dei Monti Liguri (Fig. 3), un itinerario di crinale che percorre tutto l'arco montuoso della Liguria e costituisce la spina dorsale di una vasta rete di sentieri che collega i centri costieri con i paesi dell'entroterra e con le cime dei monti. Si tratta, come sottolineato al sito www.altaviadeimontiliguri.it *“di sentieri dalle origini antichissime, che un tempo erano percorsi da mercanti, pastori, contadini e taglialegna: abbandonati con l'avvento delle strade carrozzabili e dei mezzi a motore, in gran parte recuperati, ripuliti e segnalati ad opera dei volontari della Federazione Italiana Escursionismo (F.I.E.) e del Club Alpino Italiano (C.A.I.), e oggi frequentati per diletto da centinaia di escursionisti”*.



Fig. 3 - Un primo piano di un tratto dell'Alta Via dei Monti Liguri

Dai monti liguri l'E1 prosegue poi verso il centro Italia attraverso la Grande Escursione Appennina fino a Castelluccio di Norcia e quindi verso il sud d'Italia attraverso Lazio, Abruzzo e Molise, regioni nelle quali i tratti dell'E1 sono in fase di progettazione o in via di definizione come nel caso del tratto che attraversa la Valle del Salto⁴.

³ In Norvegia, il 4 giugno 2013 è stato inaugurato il tratto dell'E1 che raggiunge Capo Nord.

⁴ Secondo Traildino *“il secondo grande progetto di un sentiero di lunga percorrenza in Italia è l'E1, che coincide in parte con il Grande sentiero dell'Appennino e il sentiero ligure delle alte montagne. Se questo percorso sarà mai completato, si può partire da Como proseguire per Genova, scendere attraverso Umbria, Lazio, Abruzzo e Campania fino a Reggio Calabria, Palermo e Siracusa in Sicilia”*.

3. Il tratto del sentiero europeo E1 lungo la valle del Salto ⁵

Il tratto del sentiero europeo E1 di 85 km che dalle Terme di Cotilia va ad Alba Fucens attraversa otto comuni (Massa d'Albe, Magliano dei Marsi, Borgorose, Pescorocchiano, Fiamignano, Petrella Salto, Castel Sant'Angelo e Cittaducale) e si snoda per la maggior parte del suo percorso lungo la valle del Salto.

La ricognizione del suo tracciamento fu avviata intorno al 1980 dalla FIE ⁶. La sua sistemazione è in fase avanzata. A riguardo proficua risulta la collaborazione che si è instaurata tra valledelsalto.it e FederTrek Escursionismo e Ambiente (www.federtrek.org), subentrata alla Federazione Italiana Escursionismo (FIE) dal 2011, con l'intento di combinare la realizzazione del sentiero E1 del Salto con le attività di riscoperta, tutela e valorizzazione dei monumenti circostanti.

Nel 2012 l'E1 del Salto è stato ripulito dalla vegetazione che l'ostruiva per tutta la sua lunghezza ⁷ e FederTrek ne ha tracciato l'itinerario georeferenziandolo e pubblicandolo sulla rete ⁸. Nelle immagini che seguono, scaricate da Google Earth, è evidenziato in rosso il tracciato dell'E1 nella Valle del Salto e nelle aree circostanti Massa d'Albe e Alba Fucens (Fig. 4,5).

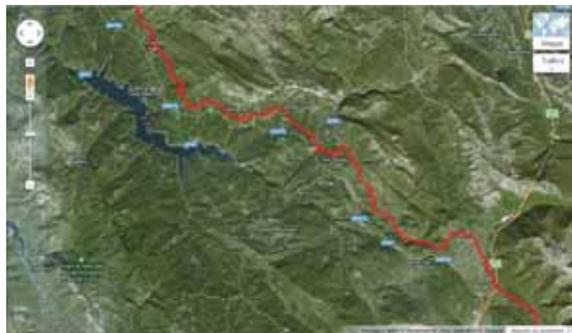


Fig. 4 - E1 nella Valle del Salto



Fig. 5 - E1 nell'area di Alba Fucens

FederTrek e valledelsalto.it hanno informato costantemente del progetto dell'E1, attraverso la rete Web o nel corso di manifestazioni pubbliche, istituzioni, associazioni e pubblico in generale. Inoltre hanno promosso e organizzato incontri presso le sedi municipali

⁵ In questo scritto lo indichiamo come l'E1 del Salto.

⁶ Pietro Peralice, "*Il sentiero europeo E1 nel Cicolano da Cotilia a Alba Fucens*" in Quaderno n. 3 di valledelsalto.it, 2011. Come riferito da Pietro Peralice, già Presidente della Federazione Italiana Escursionismo, "a partire dal 1980 sono state identificate dell'E1 nel Cicolano le caratteristiche naturalistiche, culturali, storiche, artistiche e archeologiche e sono state coinvolte nell'iniziativa istituzioni, associazioni e popolazioni locali nell'idea di aprire la strada a un turismo europeo e internazionale motivato da interessi per ambiente, natura e cultura".

⁷ Alla ripulitura hanno contribuito volontarie e volontari delle associazioni FederTrek, valledelsalto.it, Valle Amara, Capulaterra, Cai Rascino e singoli individui, attrezzati di motoseghe, decespugliatori, forbicioni, forbici, falcetti. Il via ufficiale alla ripulitura è stato dato il 25 aprile 2012 partendo da Pagliara di Petrella Salto in direzione, verso nord, delle Terme di Cotilia e, verso sud, di Alba Fucens. Il lavoro, svolto in successivi weekend, è stato completato a metà giugno.

⁸ Vedere www.valledelsalto.it e www.escursionigep.it.

degli otto comuni attraversati dall'E1 (Massa d'Albe, Magliano de' Marsi, Borgorose, Pescorocchiano, Fiamignano, Petrella Salto, Castel Sant'Angelo, Cittaducale) nel corso dei quali hanno consegnato ai sindaci o a loro rappresentanti il progetto dell'E1 del Salto preparato dalla Commissione sentieri della FederTrek nel marzo 2012.

Nel progetto, sulle carte topografiche al 25.000 dell'Istituto Geografico Militare (IGM) che lo accompagnano, sono illustrati i tracciati preliminari dell'E1 dalla Terme di Cotilia ad Alba Fucens e le relative tappe e fornita una stima dei costi per una segnaletica iniziale di tutto il tratto del sentiero⁹. Le fotografie di seguito mostrano i tipi di segnaletica proposta dalla FederTrek (Fig. 6, Fig. 7).



Fig. 6 - Palo e frecce direzionali



Fig. 7 - Tabellone con informazioni sul percorso

Le tappe proposte al momento dell'E1 del Salto sono:

- I. Terme di Cotilia - Pendenza - Staffoli
- II. Staffoli - Petrella Salto - Colle della Sponga - Mareri - Pagliara - Mercato - Marmosedio
- III. Marmosedio, Fontefredda, S. Salvatore, Collemazzolino, Valle di S. Antonio, S. Elpidio
- IV. S. Elpidio, Castagneta, Alzano, Colleviati, Collemaggiore, Castelmenardo, S. Stefano del Corvaro, Corvaro
- V. Corvaro, Cartore, S. Maria in Valle Porclaneta, Rosciolo
- VI. Rosciolo, Corona, Massa d'Albe, Alba Fucens

L'identificazione di tali tappe ha comportato una serie di verifiche su vari aspetti, da quelli tecnici a quelli storici.

Si è voluto costruire un percorso tutto su vecchi sentieri demaniali, una volta utilizzati per andare da un paese all'altro o per il raggiungimento dei campi coltivati, che fosse il più

⁹ Il progetto presentato nel 2012, del costo stimato totale di Euro 40.000 per la segnaletica con pali e frecce direzionali e tabelloni informativi dell'intero percorso all'interno dei principali centri abitati, è stato nei mesi successivi oggetto di integrazioni e correzioni in base alle verifiche sul campo effettuate da FederTrek, che continuano tuttora. Il progetto è a disposizione di tutti coloro che sono interessati alla sua realizzazione.

vario possibile dal punto di vista escursionistico e paesaggistico, sempre immerso nella natura, percorribile in tutte le stagioni da tutti, piccoli, grandi, famiglie, e in tutta la sua lunghezza, mai troppo lontano dai borghi per facilitarne sia la frequentazione sicura non solo di turisti ed escursionisti ma anche per attività sportive e per il tempo libero da parte degli abitanti residenti nella Valle del Salto sia per l'accesso immediato ad altri sentieri diretti sulle cime delle montagne del Cicolano o in altre sue zone.

Per il tracciato sul piano storico sono state utilizzate antiche cartografie e le indicazioni fornite dagli uffici tecnici comunali e dalle testimonianze di persone del posto. Le scelte sono poi state fatte soprattutto in base alla evidente antichità di strade, viottoli di campagna, tratturi e vie della transumanza nonché seguendo le vie percorse da famosi viaggiatori europei, archeologi, antiquari ed esploratori, in visita nella Valle del Salto all'inizio dell'Ottocento, tra questi Giuseppe Simelli, Edward Dodwell, Virginio Vespignani, Karl Bunsen, Kappel Craven ed Edward Lear.



Fig. 8 - L'E1 Staffoli-Petrella Salto lungo un antico itinerario percorso a inizio Ottocento da Giuseppe Simelli, Edward Dodwell, Edward Lear ed altri



Fig. 9 - Escursione FederTrek del 6 settembre 2009 sull'E1 da Corvaro a S. Elpidio; nella foto escursionisti sull'E1 prima dell'arrivo a Castelmenardo

A costoro, e soprattutto al Petit-Radel e al nostro conterraneo Felice Martelli di Colle della Sponga si deve il merito di aver fatto riemergere dagli abissi dell'oblio i resti delle c.d.mura in opera poligonale che in ragione della loro imponenza sono state chiamate ciclopiche o anche pelasgiche in relazione all'ipotizzato popolo, per l'appunto i pelasgi, che le avrebbero costruite. A quel periodo di fervore culturale, di scoperte archeologiche che hanno interessato il territorio del Cicolano, nei primi decenni dell'Ottocento, coagulato essenzialmente intorno all'Istituto di corrispondenza archeologica di Roma e documentato dai suoi Annali, è poi subentrata la dimenticanza, rimanendo la cognizione della esistenza degli antichi manufatti circoscritta unicamente tra pochi studiosi.

Ciò ha convinto valledelsalto.it a rinverdirne la memoria sia con la pubblicazione del suo Quaderno n. 3¹⁰ sia mettendo in atto iniziative di divulgazione (il cui effetto ha assun-

¹⁰ *La Valle del Salto nei disegni e nei racconti dei viaggiatori europei dell'Ottocento* a cura di Rodolfo Pagano e Cesare Silvi, anche consultabile al link <http://valledelsalto.it/images/pdfs/quaderno3.pdf>.

to il sapore di una “scoperta” per gli abitanti e le istituzioni locali) nonché azioni di stimolo per la riscoperta, tutela, manutenzione e valorizzazione di tali resti monumentali ¹¹.

Presenti in modo spettacolare nella cinta poligonale di circa tre chilometri di Alba Fucens e negli oltre 40 siti sparsi e nascosti nei boschi della Valle del Salto, per una lunghezza non inferiore a 500 metri, le costruzioni poligonali costituiscono una delle attrattive culturali, storiche e archeologiche lungo il percorso dell'E1 del Salto.



Fig. 10 - Mura poligonali ripulite dalla vegetazione in Alba Fucens nel 2013



Fig. 11 - Muro di sostruzione del primo terrazzamento del complesso archeologico della Grotta del Cavaliere di Alzano nel comune di Pescorochchiano visibile attraverso il bosco diratato ed avviato all'alto fusto nel 2010

L'itinerario del sentiero continua a tutt'oggi ad essere oggetto di revisioni e integrazioni da parte di FederTrek e valledelsalto.it, a seguito di esperienze escursionistiche, verifiche sul campo, commenti e suggerimenti di istituzioni, associazioni locali e escursionisti. Si tratta di migliorarne l'itinerario fin qui costruito, visto che l'E1 del Salto sfiora o attraversa decine di piccoli centri e antichi borghi, alcuni oggetto di iniziative di rinascita, altri invece abbandonati e in rovina, caratteristici per le loro architetture rurali, le chiese di campagna, i resti di antichi castelli e rocche. Una particolare attenzione è rivolta all'accesso dall'E1 ad altri sentieri diretti in varie località di richiamo della valle o verso le cime delle montagne del Cicolano.

Negli oltre quattro anni di lavoro si è andata così delineando una nuova infrastruttura nella Valle del Salto, che combina l'escursionismo con la valorizzazione dell'antico patrimonio monumentale. Tale infrastruttura potrà tuttavia essere a pieno titolo detta europea e rivolta al futuro solo se realizzata secondo gli standard adottati per la sentieristica di successo in altre parti d'Italia e d'Europa più avanti di noi nel campo dell'escursionismo ambientale e culturale. In particolare FederTrek e valledelsalto.it sono convinti che la promozione e lo sviluppo dell'E1 Terme di Cotilia/Alba Fucens debba essere fatta come un'u-

¹¹ A partire dal 25 aprile 2013 è stata avviata con volontarie e volontari la ripulitura dalla vegetazione dei resti di antiche mura in opera poligonale. Tra i siti scelti: i resti della cinta poligonale di Alba Fucens, della Grotta del Cavaliere e di Colle Vetere o Ara e Collaetri, quest'ultimi in prossimità dei centri abitati di Torre di Taglio e S. Elpidio.

FederTrek e valledelsalto.it hanno convenuto che il 25 aprile sia una data ricorrente nei prossimi anni per le future azioni di ripulitura e manutenzione del sentiero E1 del Salto e dei circostanti resti monumentali.



Fig. 12 - Villaggio di Offeio, borgo sito nel comune di Petrella Salto nel quale da 20 anni opera un comitato per la sua rinascita e per il quale transita un sentiero che collega la zona di Petrella Salto al lago del Turano



Fig. 13 - I resti di Roccarandisi nel comune di Pescorocchiano per il quale transita l'E1. In primo piano i resti dell'antica rocca e delle case sottostanti case abbandonate negli anni sessanta del Novecento.

nica entità e che eventuali interventi con fondi pubblici debbano essere omogeneamente distribuiti su tutto il citato tratto Cotilia/Alba ¹².

Infatti il “marketing” del sentiero, per avere successo e competere con quello di altre aree europee ed italiane impegnate in progetti analoghi, deve riguardare tutto il tratto in questione e non può essere assolutamente trattato in modo frammentario. Ed è proprio questa la sfida per la Valle del Salto ed il territorio reatino-aquilano.

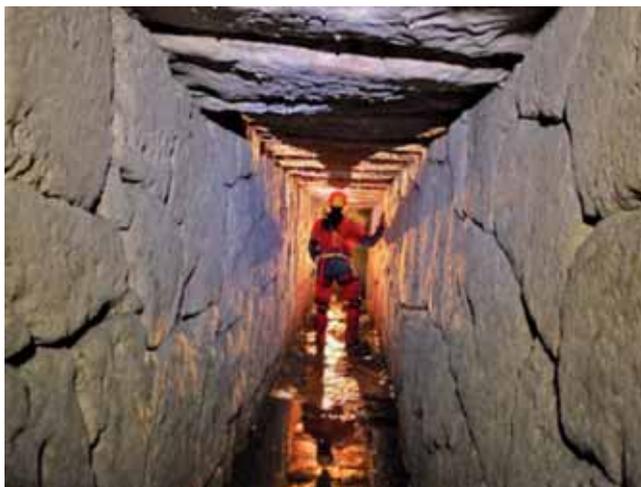


Fig. 14 - La Cloaca di Alba Fucens ispezionata, rilevata e fotografata tra il 2010 e il 2011 dal Gruppo Speleo Archeologico Vespertilio su proposta di valledelsalto.it e la supervisione della Soprintendenza per i beni archeologici dell’Abruzzo nel corso delle ricerche sui siti con mura in opera poligonale disegnate da Edward Dodwell e Virginio Vespignani nei loro sopralluoghi nel reatino aquilano nel settembre del 1830.

¹² L’argomento è stato posto nella lettera “Leading Quality Trails - Best of Europe” per il tratto dell’E1 Terme di Cotilia/Alba Fucens del 21 maggio 2012 inviata a istituzioni, associazioni e altre entità del 21 maggio 2012 (consultabile su www.valledelsalto.it).

Alle attrattive riscoperte nel corso della costruzione dell'E1 sul territorio si aggiungono infine i potenziali punti di richiamo in corso di realizzazione da parte delle amministrazioni locali in importanti centri come Corvaro e Petrella Salto, sedi di strutture museali ed espositive potenzialmente idonee, una volta completate, ad ospitare mostre ed eventi di possibile richiamo per escursionisti e turisti.



Fig. 15 - Un primo piano del grande sentiero della transumanza orizzontale che dalla Valle del Salto conduceva ad Alba Fucens per proseguire poi verso la Puglia. Riscoperto nel 2012 dagli archeologi Tommaso Mattioli e Paolo Camerieri, nel corso dei loro studi sulla centuriazione romana nella piana di Corvaro territorio reatino aquilano, questo sentiero è stato illustrato dai due archeologi al X incontro Lazio e Sabina svoltosi a Roma dal 4 al 6 giugno 2013



Fig. 16 - A sinistra, Corvaro, primo piano del Museo Archeologico del Cicolano in fase di completamento (2013)



Fig. 17 - A destra, Petrella Salto, una delle sale espositive di Palazzo Maoli dove fu allestita nel 2010 la mostra di valledelsalto.it “*Alla riscoperta dei monumenti della Valle del Salto da disegni e racconti dei viaggiatori europei dell’Ottocento*”

4. Il Sentiero europeo E1 nelle aree confinanti con la Valle del Salto

I tracciati dell'E1, dalle Terme di Cotilia verso nord e da Alba Fucens verso sud, sono già stati identificati dalla FederTrek.

Per il 2014 è in programma il congiungimento del tratto laziale nord con il tratto umbro dell'E1, già completo e illustrato in una guida Kompass. Inoltre l'Umbria negli ultimi anni ha proceduto al riordino della propria rete sentieristica puntando sugli *“itinerari connotati da una marcata valenza regionale”*¹³.

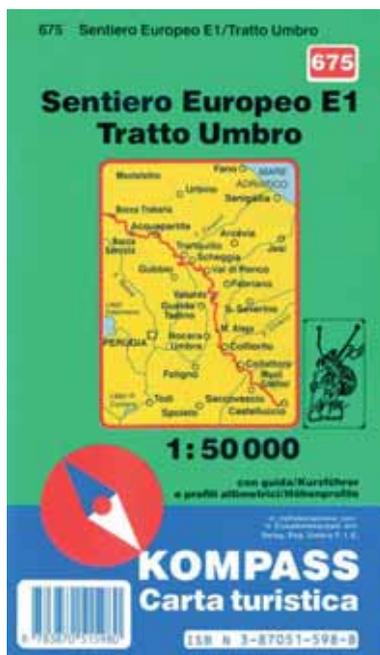


Fig. 18 - Copertina della guida Kompass del tratto umbro dell'E1

Questo ha portato a selezionare una rete sentieristica di 1.500 km contro i 10.000 km della rete esistente, avente anche in mente l'incremento della domanda di mobilità ciclabile, turistica, locale e per il tempo libero e l'esigenza di assicurare funzionalità e manutenzione nel tempo degli itinerari promossi.

La delibera della Regione Umbria ci ha interessato in quanto il territorio della Valle del Salto e, più in generale quelli reatino ed aquilano, hanno caratteristiche simili al territorio umbro, le quali finiscono, pertanto, nel porre analoghe problematiche e soluzioni.

¹³ La rete sentieristica dell'Umbria è stata oggetto di una delibera della Giunta regionale del 16 dicembre 2011 dal titolo *“Individuazione ed approvazione dello schema di mobilità ecologica di interesse regionale”*. Si tratta di un documento che fornisce numerosi spunti di riflessione, che spaziano dallo stesso linguaggio utilizzato per trattare l'argomento alle soluzioni adottate per fare in modo che la rete sentieristica dell'Umbria costituisca una vera e propria infrastruttura al servizio e per la valorizzazione del territorio.

Tra queste quelle relative alla realizzazione di una rete sentieristica essenziale della Valle del Salto per il turismo a piedi, in mountain bike e a cavallo.

L'immagine di seguito riguarda una mappa della Valle del Salto realizzata dalla FederTrek, nella quale è riportato il tratto dell'E1 ed i sentieri proposti di essere allo stesso collegati ¹⁴.



Fig. 19 - Mappa di una proposta di rete sentieristica di interesse per la Valle del Salto, avente come itinerario di riferimento quello del sentiero europeo E1 dalle Terme di Cotilia ad Alba Fucens (nell'immagine in colore rosso). La rete comprende sentieri esistenti e dotati di segnaletica come anche sentieri da ripulire e da segnare (mappa a cura di FederTrek)

5. Conclusioni

Il sentiero europeo E1 nella Valle del Salto ripercorre per lunghi tratti gli itinerari di viaggiatori, studiosi, archeologi, antiquari che visitarono nell'Ottocento la nostra vallata e i territori reatino ed aquilano confinanti.

¹⁴ I sentieri da collegare all'E1 sono stati proposti da: stesse FederTrek e valledelsalto.it, CAI Rascino, CAI Rosciolo, A.p.s. Amici di Staffoli, Associazione Gergenti Onlus, Associazione Offeio Libero.

Giuseppe Simelli è tra questi viaggiatori in visita nei Cicoli alla riscoperta delle mura pelasgiche. Ispirato da queste antiche costruzioni annotò *“Ora, l’Europa si vanta della maggiore civilizzazione, chi darebbe l’animo di far de’ muri consimili?”* Questa osservazione di Giuseppe Simelli è riportata nella trascrizione scientifica dei suoi appunti di viaggio promossa da valledelsalto.it con la collaborazione dell’Istituto Nazionale di Archeologia e Storia dell’Arte (INASA) e la Biblioteca di Archeologia e Storia dell’Arte (BiASA), curata dagli archeologi Giorgio Filippi, Adriano La Regina e Fausto Zevi, la cui pubblicazione è in programma nel 2014.

Con la costruzione dell’E1, un’infrastruttura tra storia e futuro della Valle del Salto, potremmo consentire agli escursionisti europei di conoscere non solo le mura delle quali parla il Simelli, ma tante altre realtà storiche, culturali ed ambientali al momento dimenticate.

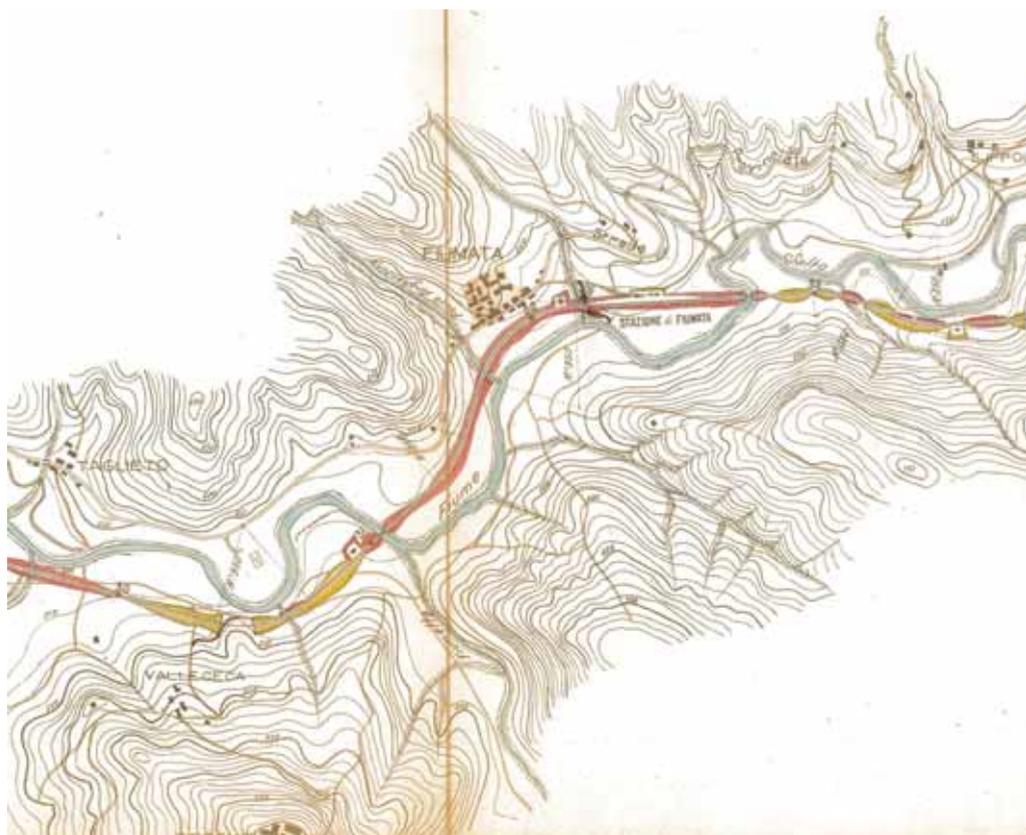
Impegnamoci tutti perché questo progetto possa rapidamente diventare realtà.



Fig. 20 - Escursionisti sul sito dei resti del complesso archeologico della Grotta del Cavaliere di Alzano, 14 aprile 2013 (foto valledelsalto.it)

PARTE II

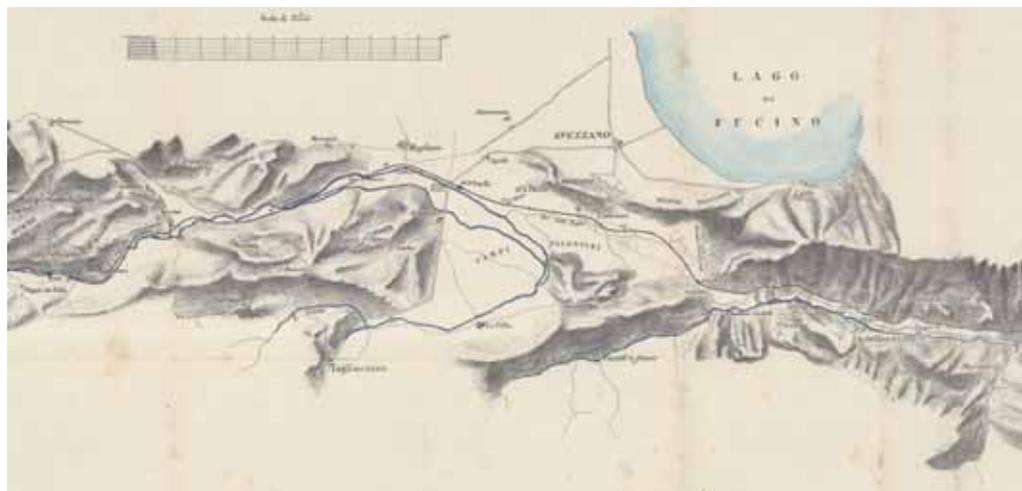
Le progettate ed irrealizzate infrastrutture ferroviarie nella Valle del Salto



Estratto della planimetria del progetto della ferrovia Rieti - Avezzano della Pietro Cidonio S.p.A. del 1922. Evidenziati in rosso il tracciato della ferrovia lungo il fiume Salto e la stazione ferroviaria di Fiumata (da archivio storico del comune di Avezzano)

ROBERTO LORENZETTI

Il Cicolano e la sua ferrovia mai realizzata



Pianta di un tratto della ferrovia vertebrale italiana da Terni a Roccasecca per le valli del Salto e del Liri, progettata dal generale Filippo Cerroti, 1870 ¹

I piani ferroviari dell'Ottocento nel territorio reatino aquilano

Uno dei temi centrali della vita economica e sociale del reatino-aquilano postunitario è senza dubbio stato quello della questione ferroviaria ². Ciò era perfettamente in sintonia con quanto avveniva a livello nazionale, dove gli artefici della nuova Italia tentavano di attuare una riorganizzazione funzionale del Paese attraverso la creazione di numerose

¹ “Tronco mancante da Terni per Avezzano e Roccasecca: Ferrovia vertebrale italiana: progetto del generale F. Cerroti” - Roma: Salviucci, 1873. Il progetto di Filippo Cerroti è stato consultato presso la Società Geografica Italiana, che si ringrazia per la concessione della riproduzione della pianta della ferrovia.

² Per un approfondimento complessivo della questione ferroviaria in Sabina rinvio al mio saggio *Strade di ferro e territori isolati. La questione ferroviaria in una area dell'Italia centrale (1846-1960)*, Milano, Angeli, 1986.

infrastrutture territoriali, in particolar modo nel settore ferroviario, al fine di creare una intelaiatura logistica all'auspicato mercato unico nazionale.

Per ogni realtà territoriale, ma in particolar modo per quelle a basso sviluppo economico come era l'Italia, l'introduzione del nuovo mezzo di trasporto rappresentò qualcosa di veramente rivoluzionario.

Il costo delle materie prime si ridusse drasticamente, e, di conseguenza, si accrebbe notevolmente quel processo di trasformazione delle strutture produttive che fuoriuscirono sempre di più dalla loro dimensione di autoconsumo per addentrarsi in un contesto mercantile di tipo capitalistico. Inoltre, il fatto che lo Stato non costruisse direttamente le ferrovie ma affidasse tale compito all'industria privata stimolò una nuova logica dell'imprenditorialità che portò gli operatori economici a concentrare i loro capitali in *trusts* finanziari in grado di consentire la realizzazione di queste grandi opere pubbliche.

Vi fu di conseguenza un aumento della produttività del denaro e la nascita di sempre più frequenti rapporti economici tra banche, capitalisti privati e società ferroviarie.

Le ferrovie incisero anche sull'intero sistema sociale della penisola che fino ad allora aveva vissuto con ritmi estremamente lenti.

Le vaporiere non trasportavano infatti solo merci da vendere, ma anche persone che, per la prima volta nella storia, furono messe in grado di raggiungere posti molto lontani tra loro con grande brevità di tempo rispetto ad ogni altro precedente mezzo di trasporto.

Crebbe di conseguenza la mobilità degli individui; si potevano contemporaneamente tenere affari in città diverse; aumentarono le occasioni di guadagno e non pochi furono coloro che, con spirito vagamente socialista, videro nella macchina a vapore uno strumento egualitario in grado perfino di assottigliare le differenze tra le varie classi sociali. In realtà chi dalla vaporiera trasse i maggiori vantaggi fu quella borghesia postrisorgimentale che, sostituendosi alla ormai logora aristocrazia agraria, si andò sempre più determinando come nuovo gruppo di potere.

Ma la convinzione cavouriana in base alla quale attraverso le strade ferrate si sarebbe raggiunta una integrazione sociale del paese, restò solo una pia illusione in quanto esse, per il modo stesso in cui furono gestite e distribuite sul territorio, contribuirono al contrario a rafforzare quel preesistente dualismo economico e sociale tra il nord e il sud della penisola.

Grazie alla sua centralità geografica, per tutta la seconda metà dell'ottocento la Sabina è stata al centro di un intenso dibattito ferroviario.

Rieti poteva essere uno dei principali snodi ferroviari dell'Italia centrale; ma delle numerosissime linee pensate e progettate soltanto una, forse la meno importante, è stata effettivamente realizzata mentre per tutte le altre, come la Pescara-Rieti, la Terni-Rieti-Avezzano-Roccasecca-Ceprano, la Rieti-Corese e la Ascoli-Anrodoco-Rieti-Roma, è stata una lunga e vischiosa storia di occasioni mancate.

La linea del Salto

Tra i progetti non realizzati spicca per la sua rilevanza nazionale la linea del Salto (Terni-Rieti-Avezzano-Roccasecca) che per lungo tempo è stata indicata come la grande linea strategica del Paese.

Fu infatti il comune di Rieti che, tramite l'assessore conte Ippolito Vincentini, nel 1862 chiese l'autorizzazione ad effettuare gli studi per questa ferrovia la quale «diramandosi verso Terni da quella che si sta costruendo da Roma ad Ancona, e toccando Rieti si ricongiunga presso Avezzano coll'altra trasversale da Pescara a Ceprano»^{3, 4}.

Della linea si discuteva anche al Consiglio Provinciale dell'Umbria e nel maggio 1863 A. Orfini, P. Battaglia, R. Ansidei, G. Boschi, C. Mondali e F. Francesconi manifestarono la necessità di realizzarla motivando la loro proposta nel seguente modo:

Chiunque apra la carta d'Italia a colpo d'occhio si accorge quale interesse e quale utilità abbia in sé questa linea per la intera Italia. Questo congiungimento oltre che è necessario pel momento (fino a che cioè Roma non è capitale di fatto dell'Italia) per congiungere le provincie meridionali colle settentrionali per la sua brevità, sarà sempre vantaggiosa anche per l'avvenire essendo la linea più breve per congiungere Brindisi con Firenze. Per un caso poi di guerra con una potenza marittima nelle condizioni attuali questa sarebbe l'unica linea, che avrebbe l'Italia sicura sia per la guerra stessa sia pel suo commercio⁵.

Nella loro relazione i fautori della proposta sottolineavano come questa linea fosse la più breve per collegare Napoli con Firenze e si riallacciavano a quanto su di essa ebbero a dire autorevoli personaggi del mondo politico risorgimentale.

Di questa ferrovia avevano infatti già parlato il Ministro dell'Interno Peruzzi che aveva dichiarato:

«... al compimento della linea centrale discorrente longitudinalmente l'Italia dalle Alpi a Napoli senza accostarsi né al lido dell'uno, né dell'altro mare, rimarrebbe solo da condurre una strada ferrata lungo il Velino, il Salto e l'Imele da un punto della strada ferrata Roma-Ancona ai campi Palentini, o ad altro punto da quella da Pescara a Ceprano»⁶.

Carlo Cattaneo:

«la Perugia avrebbe nella direzione da Firenze a Napoli l'aperto vantaggio della brevità sol che venisse continuata per l'alta Sabina e la Marsica fino alle valli del Liri. Essa potrebbe dunque essere per ora la via nazionale per eccellenza»⁷.

E ancora Luigi Tatti, direttore della Società Lombarda:

³ ASR, ASCRI, LP, n. 627, f. 5, ct. 3, lettera del sottoprefetto di Rieti al sindaco di Rieti, 21 marzo 1863.

⁴ Iniziative a sostegno della linea del Salto furono prese anche dalla deputazione provinciale di Napoli. Vedi in appendice 1 "Atti della deputazione provinciale di Napoli, anno terzo, volume terzo, dal 2 settembre al 30 dicembre 1863. La migliore ferrovia per congiungere Napoli all'Italia superiore".

⁵ A. Orfini, P. Battaglia, R. Ansidei, G. Boschi, C. Monaldi, F. Francesconi, *Ai signori consiglieri provinciali dell'Umbria, in Atti del Consiglio Provinciale dell'Umbria. Sessione straordinaria del maggio 1863. Perugia 1863. Cfr. anche Lorenzo Leònij, Relazione sulla ferrovia. Terni-Avezzano al Consiglio provinciale dell'Umbria nel settembre 1863. Perugia 1863.*

⁶ *Ibidem*, p. 7.

⁷ *Ibidem*.

«...procedendo sulla linea stessa fino a Terni per le valli del Velino e del Salto abbastanza praticabili dovrà congiungersi con Avezzano con l'altra gran linea già sanzionata dal Parlamento da Pescara a Napoli e riunirà per la terza volta l'Adriatico al Mediterraneo»⁸.

A giustificare una spesa di circa 20 milioni da parte della provincia dell'Umbria, coadiuvata da quella del 2° Abruzzo Ulteriore, i relatori della proposta si richiamarono ancora una volta all'insegnamento di Carlo Cattaneo che, riguardo alle costruzioni ferroviarie, aveva stimolato gli enti locali a finanziare direttamente le loro linee «anziché correre in giostra per vincere nel favore degli instabili ministeri, una particella del prestigio generale, che potrebbe da casi repentini venire interamente sviato»⁹.

Una delle strade indicate da Carlo Cattaneo per reperire i fondi necessari a questo tipo di operazioni erano i beni demaniali incamerati dopo l'Unità a seguito della soppressione della manomorta, e nel rivolgersi agli amministratori umbri egli si era espresso nel seguente modo:

«Io vorrei udir da voi parole risolte che scaturissero da ben meditati propositi e mostrassero l'animo intraprendente. [...] Si tratta di 20 o 25 milioni di capitale, si tratta d'assicurare un milione d'interessi o poco più, l'Umbria ha immensi beni di manomorta, la dispersione dei quali sarà severamente giudicata dai popoli, qualora non li vedessero almeno in larga parte, destinati al pubblico interesse [...] Prendete una forte iniziativa; fate valere le ricchezze che avete, poiché si tratta d'accrescerle. Convieni che da popolo a popolo si tenda la catena dell'esempio, si susciti quel vitale fermento, senza cui l'Italia ben presto sarebbe una grotta di dormenti»¹⁰.

La Terni-Rieti-Avezzano-Roccasecca non avrebbe limitato i suoi benefici all'area umbra e abruzzese, ma era designata a divenire la linea di congiunzione, militare e commerciale, dell'Italia meridionale con quella settentrionale.

A Napoli la notizia della possibile realizzazione di questa ferrovia fu accolta di buon grado specialmente dalla stampa.

Scriveva il giornale partenopeo «*Industria Italiana*»:

«e più di tutto importa considerare il quadro comparativo delle distanze, dal quale evidentemente si dimostra come Napoli non solamente sarebbe grandemente avvicinato alle provincie dell'Italia media, e della Italia settentrionale, ma si troverebbe esser centro del più breve cammino da Brindisi e dal mar Jonio per chi volesse ritrovarsi nella Toscana o in Piemonte dal varco importantissimo delle alpi occidentali; *I. . .* / La gravità di queste proposte è confermata già da una lettera del Prefetto di Perugia, il quale chiede alla nostra Camera di Commercio nuovi lumi e pareri nel fine di meglio avvisare su quello che praticamente potrebbe farsi»¹¹.

e il quotidiano «*L'Avvenire*»:

«questa linea proveniendo per Rieti, Terni e Spoleto si sarebbe trovata nella linea importantissima di Roma per Ancona senza punto entrare nel territorio che ancor oggi si tiene dal Papa. *I. . .* / si rile-

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ «*Industria Italiana*» 13 settembre 1863, n.d.r.

va come la linea da Avezzano a Rieti senza varcar l'appennino~ seguendo il corso del fiume Salto sarebbe la via più breve a chi voglia pervenire da Napoli a Firenze traversando l'Italia Centrale»¹².

La linea era anche ben appoggiata negli ambienti politici e lo stesso comune di Napoli e la Provincia di Terra di Lavoro rivolsero una istanza al governo affinché questa venisse al più presto costruita¹³.

La proposta di Orfini, Battaglia, Ansidei, Boschi, Monaldi e Francesconi venne illustrata al consiglio provinciale dell'Umbria da Lorenzo Leònij, il quale pensò che la migliore strada da seguire fosse quella di concedere la costruzione e la gestione della ferrovia ad una società privata e manifestò la disponibilità di una ditta francese che intendeva però mantenere l'anonimato¹⁴.

Secondo Leònij era infatti inutile pensare che in quel periodo lo Stato potesse assumere direttamente le spese della costruzione della linea poiché tale prassi, seguita nel passato attraverso l'emissione di azioni fruttifere garantite, fu giudicata antieconomica.

Ma se questo discorso poteva essere valido per le linee di interesse commerciale, lo era molto meno per questa alla quale veniva riconosciuta una grande rilevanza strategica, e il governo preferì far eseguire direttamente dagli ingegneri al servizio del Ministero dei Lavori pubblici gli studi necessari per la sua costruzione.

La ferrovia muovendo da Terni sarebbe giunta a Rieti attraversando l'agro reatino, e ad Avezzano percorrendo la valle del Salto, coprendo complessivamente una distanza di 68 Km. e 200 metri.

Più tardi il governo, in base al suo progetto effettuò, anche la concessione della linea ad una società nata dalla fusione della Società delle strade ferrate romane con quella delle toscane, la quale si era impegnata a costruirla in tre anni¹⁵.

In questa fase il municipio di Rieti si era impegnato a far sì che non intervenissero elementi esterni in grado di creare problemi al successo dell'iniziativa.

Verso la fine del 1863 promosse una riunione all'Aquila tra i rappresentanti di Rieti, L'Aquila, Teramo e Ascoli Piceno¹⁶ nella quale tra l'altro si giunse all'accordo che il comune dell'Aquila non avrebbe osteggiato la ferrovia del «Salto» malgrado toccasse marginalmente la sua provincia¹⁷.

Sempre nel 1863 la commissione ferroviaria reatina propose una variante al progetto ministeriale con l'obiettivo di far partire la ferrovia da Spoleto anziché da Terni¹⁸.

¹² «L'Avvenire» 14 settembre 1863; cfr. anche Lettera di Luigi Tatti a Francesco Francesconi, 27 agosto 1863 in Lorenzo Leonij, *Relazione sulla ferrovia Terni-Avezzano*, cit. p.12-13.

¹³ Lettera di Angelo Incagnoli a Francesco Francesconi, 3 settembre 1863, in L. Le6-nij, *Relazione*, cit. p. 13-14.

¹⁴ Cfr. Leonij, *Relazione*, cit., p. 5.

¹⁵ ASR, ASCRi, LP, b. 627, f. 5, Ct. 20. Relazione di F. Palmegiani al Consiglio Comunale di Rieti del 23 maggio 1864.

¹⁶ *Ibidem*, f. 6, Ct. 1, lettera del sindaco dell'Aquila al sindaco di Rieti, 9 gennaio 1864. D'ora in poi per indicare le società delle strade ferrate romane si farà uso della sigla Ssfr.

¹⁷ *Ibidem*, Relazione di F. Dupré, L. Petri e G. Bandini, al sindaco di Rieti, 15 gennaio 1864.

¹⁸ *Ibidem*, f. 6, Ct. 69, «Appunti per la linea ferroviaria Rieti-Spoleto» f.to Carlo Piccadori, 12 settembre 1863; *Ibidem*, Ct. 75, «Variante da Spoleto a Rieti per Ferentillo» s.d. 1864?); *ibidem*, ct. 13, lettera del sindaco di Spoleto al sindaco di Rieti, 20 febbraio 1864; *ibidem*, ct. 7, lettera del sottoprefetto di

In base al progetto della commissione reatina la ferrovia muovendo da Spoleto avrebbe attraversato la Flaminia e si sarebbe introdotta «nella valle d'Eggi fino all'incontro del monte denominato Balza di Cerro, da dove mediante un foro di circa km 3 si fa passaggio alla valle del Nera. Qui per un ponte sul fiume dello stesso nome presso Ferentillo si raggiunge il versante dei colli opposti agli Balzi di Cerro risalendoli conduce [...] fino alla Forca d'Arrone che si valica per una galleria onde discende all'altra valle di Piediluco che per altri kil.5 percorre in pianura. A questo punto i Colli di Labro obbligano ad un traforo di poche centinaia di metri all'uscita del quale si presenta la gran valle di Rieti che pianeggiante per kil. 12 raggiunge la città»¹⁹.

Lo scopo della variante era quello di rendere più breve ed economica la ferrovia evitando il passaggio per le Marmore che, oltre a pendenze del 25 per 1000, necessitava della costruzione di numerose gallerie le quali, trovandosi al di sotto del livello del lago di Piediluco, avrebbero creato grossi problemi di umidità.

Occorreva redigere un progetto dettagliato di questa variante e l'assessore Ippolito Vincentini si recò a Spoleto proponendo agli amministratori locali di dividere con il comune di Rieti le spese necessarie per effettuare gli studi.

Il comune di Spoleto, pur con qualche titubanza, accettò le proposte del conte Vincentini ma, contrariamente a quanto si era impegnato a fare, tardava a far iniziare gli studi per il tratto di sua competenza²⁰.

Nel frattempo il Parlamento si apprestava a discutere la legge organica sulle ferrovie e i ritardi del municipio di Spoleto fecero temere agli amministratori reatini di non giungere in tempo per la presentazione del progetto completo della variante opposta tanto che Ippolito Vincentini invitò il sindaco di Rieti a prendere accordi con quello dell'Aquila per poter di comune accordo fare pressioni sui deputati dei rispettivi collegi elettorali ed «altre persone influenti», con lo scopo di «ottenere che il progetto di legge per la concessione non venga sottoposto alla sanzione del Parlamento prima che siano giunti i nostri progetti, e relativi studi tecnici per la variante da noi sperata»²¹.

Il progetto del comune dell'Aquila: una strada carrozzabile invece della ferrovia del Salto

Ma un grosso problema si andava frapponendo alla costruzione della linea.

Il municipio aquilano, contrariamente a quanto si era stabilito nella riunione interprovinciale del 1863, andava proponendo un suo progetto della ferrovia nel quale sarebbero rimaste escluse sia Rieti che la valle del Salto.

Spoleto al sindaco di Rieti, 29 gennaio 1864; lettera del sindaco di Rieti al sindaco di Spoleto, 29 gennaio 1864; *ibidem*, ct. 11, 10 febbraio 1864; *ibidem*, ct. 12, 24 febbraio 1874; *ibidem*, ct. 13, lettera del sindaco di Spoleto al sindaco di Rieti, 20 febbraio 1864; *ibidem*, 11 marzo 1864; *ibidem*, lettera di O. Vincentini al sindaco di Rieti, giugno 1865; *ibidem*, ct. 63, lettera di O. Vincentini all'On. Correnti, 13 febbraio 1865.

¹⁹ *Ibidem*, ct. 61, "Progetto per una variante nelle ferrovie meridionali da Spoleto a Rieti per Ferentillo in luogo di Terni-Rieti", Relazione della Commissione ferroviaria municipale di Rieti, 29 novembre 1864.

²⁰ *Ibidem*, ct. 16, Lettera di O. Vincentini al sindaco di Rieti, 13 marzo 1864.

²¹ *Ibidem*.

Il campanello d'allarme lo suonò Felice Palmegiani, che nella seduta del consiglio comunale di Rieti del 23 maggio 1864 presentò una relazione nella quale diceva:

«Ed ecco a sostenere questa linea uscire opuscoli e distribuirli ai signori senatori, deputati, ministri e segretari generali; andar deputazioni aquilane a Torino; ordinarsi dal ministero nuovi studi di ferrovia per L'Aquila, incaricandone gli stessi ingegneri che han fatto quelli del Salto; il Consiglio Provinciale d'Aquila chiedere allo Stato una forte sovvenzione per fare una strada carrozzabile per la valle del Salto. Nella quale ultima deliberazione dobbiamo riconoscere il tentativo di dare un sordo colpo di grazia al progetto governativo. Vi recherà meraviglia, o Signori, che mentre si credeva d'aver quanto prima la ferrovia da Rieti pel Salto ad Avezzano, la medesima sia ancor d'assai problematica attuazione, e non saprete comprender perché possa aver pur la probabilità d'esser anteposta una strada di 192 km che va inerpicandosi su monti altissimi ad un'altra lunga km. 68,200 e semplicissima. Non saprete comprendere perché debbansi per raggiungere lo stesso punto percorrere 124 km in più. Io potrei provare che neppure qui in Rieti sulla faccia del luogo i più sanno di che si tratti, mentre m'è occorso di udire che taluni che purché una ferrovia qui passi vada poi a transitare per l'appennino o per la valle del Salto potremo chiamarci contenti e soddisfatti. No la nostra città non si trova in questa circostanza nel caso d'accontentarsi di quanto altri si degneranno accordarle. Essa può e deve padroneggiare la situazione, perché mentre gli altri passaggi sono ipotetici, quello per Rieti è indispensabile. Sanno del resto costoro che negli opuscoli aquilani è perfino manifesta l'idea di tagliare Rieti fuori dalla linea, spingendola attraverso non so quali burroni direttamente dall'Aquila a Foligno»²².

Sempre nella stessa seduta il consiglio comunale deliberò di incaricare «persona competente (per) illuminare l'opinione pubblica relativamente alla miglior ferrovia centrale per congiungere l'Italia settentrionale colla meridionale»²³.

Tale persona non poteva essere altri che l'ingegnere reatino Eugenio Duprè che in quel periodo lavorava alla costruzione del nuovo porto di S. Venere a Messina²⁴.

Duprè accettò l'incarico e iniziò il suo lavoro elaborando uno scritto in risposta ad una pubblicazione che sosteneva la linea alternativa a quella del Salto.

Si trattava dell'opuscolo di Lorenzo Giacomini *Sulla vera linea di ferrovia centrale italiana di universale interesse*, nel quale si proponeva di collegare la linea dell'Aterno con Foggia passando per Pescara e Popoli e con Napoli, attraverso una ferrovia che da Ceprano fosse giunta ad Avezzano e da qui fino a Molina.

Inoltre la linea dell'Aterno si sarebbe congiunta a L'Aquila dove si sarebbe divisa in due diramazioni la prima per Pizzoli, Montereale, Amatrice, Norcia, Foligno, Perugia e Firenze e l'altra per Antrodoco, Cittaducale, Rieti e Roma.

Nella risposta all'opuscolo di Giacomini, Eugenio Duprè piuttosto che dimostrare la non convenienza della linea proposta attraverso dati tecnici, preferì usare l'arma dell'ironia e consigliò al sindaco di Rieti di pubblicare il suo scritto facendolo però firmare da «due possidenti della valle del Salto»²⁵.

²² Ibidem.

²³ Ibidem, Ct. 22, delibera del Consiglio Comunale di Rieti del 23 maggio 1864.

²⁴ Ibidem, Ct. 21, lettera del sindaco a E. Duprè, 31 maggio 1864; ibidem, Ct. 24, lettera di risposta di E. Duprè del 22 gennaio 1864; ibidem, Ct. 28, lettera del sindaco a E. Duprè, 20 agosto 1864.

²⁵ Ibidem, ct. 27/a, Lettera di E. Duprè al sindaco di Rieti, 19 luglio 1864; la pubblicazione uscì nello stesso mese in forma anonima con il titolo *Risposta all'opuscolo del Sig. Professore Giacomini sulla vera linea di ferrovia per congiungere l'Italia Settentrionale colla Meridionale*, Rieti, 1864.

Infatti in una sua lettera indirizzata al Sindaco di Rieti Dupré scriveva:

L'opuscolo è pieno di tante misere use che non è possibile di farci una risposta seria; e poi, pur troppo, la ragione vestita con qualche pò di frezzo si accetta meglio che quella nuda e seria ²⁶.

E nell'aprire il volumetto si esprimeva nel seguente modo:

Non deve far meraviglia se a noi poveri trogloditi dei boschi, foreste e montagne della valle del Salto, privi anche della più rustica casipola e framezzo a orde di malviventi è giunto così tardi il pregevolissimo opuscolo del professore Lorenzo Giacomini ²⁷.

Sempre con ironia Dupré seguiva dimostrando le difficoltà e la non convenienza economica della linea di Giacomini della quale si sarebbe dovuto avvantaggiare il territorio aquilano.

Dopo aver ricordato i problemi tecnici di un passaggio ferroviario, da Avezzano alla valle di Pescara, Dupré intervenne sui due tronchi che in base alla proposta di Giacomini si sarebbero mossi dall'Aquila.

Riguardo al primo per Pizzoli, Montereale, Amatrice, Norcia, Foligno, Perugia e Firenze, Dupré scriveva:

ma la sua ferrovia non ha paura, e via un altro buco per 'non so quante miglia per passarli [...] ma Esso ha tale istinto perforatorio da far credere che sia parente degli gnomi. Far passare una ferrovia proprio dove l'appennino è più largo più intrigato, più aspro.. il gruppo della Maiella! ... il gruppo del Gran Sasso ²⁸!

Il secondo tronco dall'Aquila per Antrodoco-Rieti e Roma sarebbe dovuto passare dalla valle dell'Aterno a quella del Velino tramite il Colle del Corno ma, aggiungeva Dupré, tra le due vallate vi erano trecento metri di dislivello «sicché quando il foro cominciato sotto Civita Tommasa a circa 800 metri sul livello del mare fosse passato, dall'altra banda si godrebbe il panorama di Antrodoco a volo d'uccello: perché Antrodoco non è più che 450 metri sul mare» ²⁹.

Infine, uno dei motivi addotti da Giacomini a sostegno della linea dell'Aterno era il pessimo clima della valle del Salto e Dupré così gli replicava:

E poi ci viene a parlare del rigido clima del Salto! a noi che pure qualche volta disgraziatamente abbiamo dovuto passare la valle dell'Aternite durante l'inverno! .. Diciamolo a quattrocchi tra amici . . . Se la ferrovia dell'Aterno non potendo vincerla colle ragioni e colle protezioni potesse tentare le vie di fatto sarèbbe sicura di superare la ferrovia del Salto duellando pallottole di neve, giacché non avrebbe mai mancanza di proiettili ³⁰.

Nell'Aprile 1865, quando era imminente la discussione parlamentare per la legge organica sulle strade ferrate italiane, il comune di Rieti inviò una petizione al parlamento nella

²⁶ Ibidem, ct. 27/a, lettera di Dupré al Sindaco, cit.

²⁷ E. Dupré, Risposta, cit., p. 2.

²⁸ Ibidem, p. 4.

²⁹ Ibidem, p. 5.

³⁰ Ibidem, p. 9.

quale, dopo aver ribadito nuovamente la rilevanza strategica della linea, ne richiedeva la definitiva concessione ³¹.

Il municipio reatino, per trovare appoggi in seno al parlamento, inviò inoltre una delegazione a Torino composta da alcuni membri della commissione ferroviaria che, riguardo alla linea del Salto avevano ricevuto le seguenti istruzioni:

«Informarsi subito se la commissione nel suo rapporto ha stabilito come punto di partenza della longitudinale dalla trasversa mista Roma-Ancona-Terni. Abboccarsi possibilmente col deputato Sig. Correnti presidente della commissione e con Fiorenzi, per conoscere le ragioni che gli hanno fatto respingere la variante Rieti-Spoleto. Fargli rilevare le miti pendenze della linea Spoleto-Rieti, che si ravvicina alla popolata Valnerina e le difficoltà di scendere a Terni per le forti pendenze del 25 per 1.000, e particolarmente oltre le accennate difficoltà a spesa enorme per l'attuazione della linea secondo gli studi del Losi la quasi certezza di avere la infiltrazione delle acque del lago di Piediluco nel traforo stabilito dietro le colline prossime al lago essendo il Tunnel mosso al fatto del livello del pelo d'acqua del lago. Instare presso il ministero, presso i commissari, presso i nostri deputati e particolarmente presso i deputati napoletani (facendovi circa del sig. Angelo Incagnoli) per l'immediata costruzione della ferrovia del Salto facendo rilevare essere una strana contraddizione che dimostrasi dal Ministero tal linea come la sola atta a congiungere le provincie meridionali con Firenze e l'alta Italia E...] a sviluppare il commercio interno, avente anche lo scopo politico di mettere in relazione, e ravvicinare i popoli del sud, del centro e del nord d'Italia, ed essendo poi tal linea dichiarata di supremo interesse nazionale per motivi strategici, siano così trascurata la costruzione a tempo indefinito per futili motivi e interessi di società» ³².

Decretata la costruzione della linea del Salto

Il lavoro «diplomatico» che la delegazione reatina svolse a Torino ebbe buon effetto e la legge del 14 maggio 1865 decretò la costruzione della Terni-Rieti-Avezzano-Roccasecca senza però accettare la proposta di variante da Spoleto.

La stessa legge prevede che entro il 1866 la Società delle strade ferrate meridionali, che ne era la concessionaria, avrebbe dovuto presentare il progetto definitivo, ma questa fece passare molto tempo senza neanche iniziare gli studi.

Il comune di Rieti d'intesa con quello di Avezzano e L'Aquila presentò un reclamo al Ministero dei lavori pubblici contro tale ritardo ³³ e colse l'occasione per riproporre ancora una volta la variante di Spoleto incaricando l'onorevole Luigi Solidati Tiburzi di intervenire direttamente verso il ministro ³⁴.

³¹ ASR, ASCRi, LP, b. 627, f. 7, Ct. 28, «Petizione al parlamento italiano», f.to C. Piccadori e F. Palmegiani, 3 aprile 1863.

³² Ibidem, ct. 13, «Memorie per la Commissione che recasi a Torino», s.d. 1865?); cfr. anche, f. 6, Ct. 54, lettera del sindaco di Rieti al sindaco dell'Aquila, 7 novembre 1864; ibidem, Ct. 55, lettera di risposta del sindaco dell'Aquila dell'8 novembre 1865.

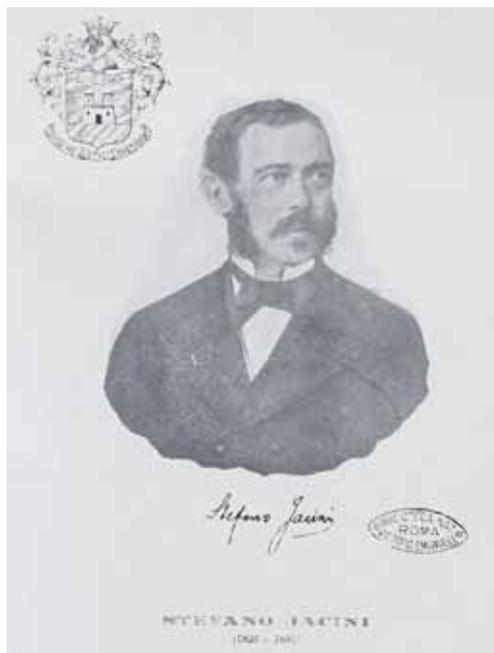
³³ Ibidem, f. 8, ct. 9, lettera del Sindaco di Rieti al sindaco di Avezzano, 1 febbraio 1866; ibidem ct. 10, Petizione al ministro dei lavori pubblici, 1 febbraio 1866; ibidem, ct. 12, lettera del sindaco di Avezzano al sindaco di Rieti, 9 febbraio 1866; ibidem, ct. 14, lettera del sindaco di Spoleto al sindaco di Rieti, 26 febbraio 1866.

³⁴ Ibidem, Ct. 15, lettera di Carlo Piccadori a L.S. Tiburzi, 7 marzo 1866.

Fu infatti lo stesso Solidati a presentare a Jacini il reclamo, e successivamente riferì il sindaco Piccadori la disponibilità del governo ad esaminare la questione ³⁵.

Un'altra istanza a sostegno della linea fu presentata quando si iniziò a parlare della nomina di una commissione parlamentare con l'incarico di esaminare una proposta di legge sulle ferrovie di seconda categoria ³⁶.

Si trattava del progetto di legge presentato dallo stesso ministro dei lavori pubblici, Stefano Jacini riguardante la *classificazione delle strade ferrate e disposizioni organiche per le linee secondarie*, nel quale veniva prevista la distinzione delle ferrovie in primarie e complementari in base alla loro importanza politica commerciale e strategica.



Stefano Jacini (1826 - 1891) - Ministro dei Lavori pubblici
(Foto da biblioteca Nazionale Vittorio Emanuele)

La legge dettò delle norme del tutto generali', e chiaramente l'istanza presentata dal municipio reatino per ottenere la costruzione della linea del Salto, non poteva trovare alcuna risposta positiva in questa fase.

Infatti lo stesso Solidati Tiburzi, sollecitato dal sindaco Carlo Piccadori ad appoggiare l'istanza, rispose che «(la legge) non avendo punto relazione colla dimanda della concessione definitiva della linea del Salto, non può tornare la occasione opportuna per insistere sulla medesima» ³⁷.

³⁵ Ibidem, ct. 25, lettera di L.S. Tiburzi a Carlo Piccadori, 27 marzo 1866.

³⁶ Ibidem, f. 8, ct. 26, lettera di C. Piccadori a L.S. Tiburzi, 11 maggio 1866.

³⁷ Camera dei Deputati, *Progetto di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici nella tornata del 25 febbraio 1866. Classificazione delle strade ferrate e disposizioni organiche per linee secondarie*. Roma 1866.

Nella sua lettera a Piccadori, Solidati presentò un altro problema che avrebbe vanificato ogni tentativo di richiedere la linea in quella fase; l'Italia era in guerra ed era quindi consigliabile «di rimettere a miglior tempo la prosecuzione delle pratiche riguardanti la concessione predetta, poiché continuandole in questo momento di grande preoccupazione del Governo si correrebbe facilmente il rischio di riuscire ad uno scopo del tutto opposto a quello che ci siamo proposti di raggiungere»³⁸.

Ma gli amministratori reatini non volevano perdere alcuna occasione e di nuovo scrissero a Solidati chiedendogli i nomi dei componenti della commissione parlamentare, e successivamente al generale Menabrea e all'Onorevole Devincenzi che avevano avuto sempre un grande peso nelle decisioni governative per quanto concerne le 'questioni ferroviarie'³⁹.



Ritratto di Luigi Federico Menabrea (Chambery, Savoia, 1809 - 1896)

Docente universitario, ingegnere, militare di carriera. Ricoprì 11 incarichi di Governo, tre dei quali come Presidente del Consiglio. Nel 1860 fu nominato Senatore del Regno d'Italia⁴⁰

(Foto da archivio storico del Senato della Repubblica, ASSR)

³⁸ ASR, ASCRI, LP, b. 627, f. 8, ct. 27, lettera di L.S. Tiburzi a C. Piccadori, 29 maggio 1866.

³⁹ Ibidem, Ct. 28, lettera del sindaco di Rieti a L.S. Tiburzi, 17 maggio 1866; ibidem, ct. 29, lettera di risposta dell'On. L.S. Tiburzi, 23 maggio 1866; ibidem, Ct. 30, lettera di C. Piccadori al ministro dei lavori pubblici, 8 giugno 1866; ibidem, ct. 31, lettera di C. Piccadori all'on. Devincenzi, 8 giugno 1866; ibidem, ct. 32, lettera di C. Piccadori all'on. Menabrea, 8 giugno 1866; ibidem, ct. 33, lettera di C. Piccadori all'on. L.S. Tiburzi, 8 giugno 1866; ibidem, ct. 34, lettera di Devincenzi a C. Piccadori, 18 giugno 1866.

⁴⁰ In appendice n. 2 l'intervento del generale Menabrea sulla linea del Salto. Testo estratto dal Parlamento italiano (Senato), tornata del 13 agosto 1870.

Le pressioni provenienti da Rieti non ottennero effetto e la Ssfr, a causa della sua precaria situazione finanziaria, continuò a ritardare l'inizio degli studi per la redazione del progetto definitivo.

Nel novembre del 1866, verificata l'impossibilità della Ssfr di adempiere agli impegni presi, il comune di Rieti richiese al ministro dei lavori pubblici che questa venisse esonerata dai suoi impegni, e che si affidasse l'incarico ad una «valida e accreditata società» che lo stesso municipio reatino si era già impegnato a trovare ⁴¹.

Non si rivelò il nome della società, ma si assicurò Stefano Jacini che questa si sarebbe impegnata a consegnare gli studi in due anni e a ridurre il costo della linea a 55 milioni invece dei 63 previsti dagli ingegneri governativi.

Inoltre, per i lavori di costruzione, la società avrebbe impiegato personale esclusivamente italiano e fatto uso del ferro proveniente dalle «officine di Stato» ⁴².

Contrariamente a quanto era avvenuto in altre occasioni, la risposta del ministero tardava ad arrivare e la giunta comunale, temendo fosse questo un segno dell'emarginazione della linea dai programmi governativi, inviò a Firenze Ippolito Vincentini e Filippo Dupré con l'incarico di incontrarsi con Stefano Jacini, col presidente del Consiglio, Ricasoli, e con il ministro delle Finanze.

Al loro ritorno Dupré e Vincentini presentarono al sindaco un resoconto dei loro incontri dove tra l'altro scrivevano:

«ad onta della prontezza dell'arrivo non si ottenne lo scopo di parlare coi ministri prima della loro partenza per l'ingresso del Re a Venezia, giacché i più di essi erano già a Torino, e taluni sulle mosse per andarvi sicché bisognò col segretario generale del Ministero dei Lavori Pubblici. Questi che è pure commissario generale delle ferrovie, assicurò che per parte sua, quale uomo tecnico, avrebbe appoggiato la concessione della ferrovia, ma dubitò assai delle intenzioni del ministero per cagione delle strettezze finanziarie. Dopo questo poco consolante colloquio, bisognò attendere fino al giorno 12 in cui fummo ricevuti dal Barone Ricasoli Presidente del consiglio dei ministri.

Il Barone ci assicurò che quante volte il Ministro dei Lavori Pubblici avesse portato in Consiglio il progetto di legge per la concessione definitiva della strada ferrata da Terni a Ceprano per Rieti-Avezzano, niuna opposizione sarebbe stata fatta da lui.

Il Sig. Ministro dei lavori pubblici, Conte Jacini, il giorno 13 accolse molto cortesemente la nostra istanza riguardo alla predetta strada della quale disse necessaria l'utilità non solo come la più breve per unire Napoli all'Alta Italia, ma bensì come strada strategica, commerciale e civilizzatrice di vasta provincia; ci disse che la sola difficoltà per la sollecita costruzione di questa era l'assoluta mancanza di fondi nella quale versavano le diverse compagnie costruttrici non che le condizioni poco favorevoli del tesoro pubblico; che egli intendeva fare studiare un progetto col quale si attuasse un metodo di costruzione meno dispendioso per lo stato [...] Per quanto alla compagnia Romana che ne ebbe la concessione, ci repeté ciò che i ministri e i segretari ci avevano già detto; trovansi cioè quella nell'assoluta impossibilità di costruirla, onde credeva che il governo avrebbe accolto volentieri la proposta per la concessione che venisse fatta da una società solida e accreditata quale era quella accennata nell'istanza del municipio. [...] Per ultimo la deputazione non senza stento poté avere udienza il giorno 10 dal Ministro di Finanze affolla-

⁴¹ Ibidem, ct. 36, Relazione della giunta comunale di Rieti al ministro dei lavori pubblici, 7 novembre 1866.

⁴² Ibidem.

tissimo di affari. Si attendevano da lui le maggiori opposizioni e difatti affacciò tosto il cattivo stato delle finanze e la difficoltà di compiere i lavori iniziali e tanto più di intraprendere dei nuovi. [...] L'ultima risposta del ministro fu che se il suo collega dei lavori pubblici fosse persuaso di presentare il progetto di legge egli non si sarebbe opposto»⁴³.

Due giorni dopo il ritorno di Vincentini e Dupré a Rieti giunse anche la risposta ufficiale di Stefano Jacini alle richieste avanzate tempo prima.

Jacini concordava con il sindaco di Rieti sulla necessità di revocare la Ssfr dall'incarico di effettuare gli studi per la ferrovia del Salto, mentre riguardo alla proposta di affidare il tutto all'ignota società proposta dal Municipio reatino, egli la ritenne «troppo vaga e generica» tanto da non poter «essere presa in considerazione come oggetto di trattative»⁴⁴.

Nell'insieme non si erano quindi ottenute particolari assicurazioni ma solo formali promesse che la linea sarebbe stata costruita una volta risolti i problemi della finanza pubblica.

Non era certamente molto e gli amministratori reatini continuarono nel loro intenso lavoro per creare un terreno favorevole alla realizzazione di questa ferrovia.

L'iniziativa presa questa volta fu quella di promuovere una indagine socio-economica sui centri interessati al passaggio della ferrovia, con lo scopo di affiancare la motivazione economica della linea a fianco di quella strategica da tutti condivisa.

Fu diramata una circolare a tutti i comuni interessati nella quale si richiedevano notizie sulla popolazione, produzione agricola, rete viaria, importazioni e esportazioni dei prodotti, transumanza, allevamento del bestiame e sull'emigrazione temporanea dei lavoratori, sia verso la campagna romana che nelle pianure pugliesi⁴⁵.

Pur se molto diversificate tra loro, le relazioni che i vari comuni inviarono al municipio reatino sono di estremo interesse poiché, oltre a darci una esatta misura dell'incidenza che poteva avere una strada ferrata in questi territori, rappresentano un tentativo di rilevazione dei dati in un periodo in cui l'indagine sociale muoveva appena i suoi primi passi⁴⁶.

⁴³ Ibidem, et. 37, Relazione di Ippolito Vincentini e Filippo Dupré al sindaco di Rieti, 27 novembre 1866.

⁴⁴ Ibidem, ct. 38, lettera di Stefano Jacini, ministro dei lavori pubblici, al sindaco di Rieti, 29 novembre 1866.

⁴⁵ Ibidem, ct. 39, «Ferrovia Avezzano-Rieti-Terni», richiesta di notizie statistiche locali, Lettera circolare del sindaco di Rieti, 16 dicembre 1866; cfr. anche ct. 40, Lettera del sotto-prefetto di Avezzano al sindaco di Rieti, 21 dicembre 1866; Ct. 41, lettera del sottoprefetto di Sora al sindaco di Rieti, 22 dicembre 1866; Ct. 42, lettera del sottoprefetto di Magliano dei Marsi al sindaco di Rieti, 23 dicembre 1866; ct.43, lettera del sottoprefetto di Sora al sindaco di Rieti, 27 dicembre 1866.

⁴⁶ Sull'inchiesta promossa dal municipio di Rieti, cfr. ASR, ASCRi, LP, b. 628, f. 1, sf. 1, Ct. 1, relazione del sindaco di Luco, 3 dicembre 1867.; ct. 5, lettera del sindaco di Terni al sindaco di Rieti, 5 gennaio 1867; ct. 11, lettera del sindaco di Borgocollegato al sindaco di Rieti, 8 gennaio 1866; Ct. 15, lettera del sindaco di Rieti ai membri della commissione ferroviaria municipale, 16 gennaio 1866; Ct. 16, lettera del sindaco di Rieti al sindaco di Terni, 18 gennaio 1866; Ct. 17, lettera del sindaco di Sora al sindaco di Rieti, 18 gennaio 1866; Ct. 18, lettera del sindaco di Massa d'Albe al sindaco di Rieti, 24 gennaio 1867; Ct. 23, lettera del sottoprefetto di Sora al sindaco di Rieti, 29 gennaio 1867; ct. 24, lettera del sottoprefetto di Sora al sindaco di Rieti, 31 gennaio 1867; Ct. 25, lettera del sindaco di Rieti alla commissione ferroviaria municipale, 18 febbraio 1867; Riguardo alle relazioni presentate dai singoli Comuni, cfr. Ct. 20, relazione di E. Mattei, sul Comune di Avezzano, 31 gennaio 1867; Ct. 12, relazione di Giuseppe Simonelli sul Comune di Isola, 9 gennaio 1867; Ct. 10, relazione di M. Conti sul Comune di Borgocollegato, 7 gennaio 1867; Ct. 4, relazione di A. Tusi sul Comune di Sora, 4 gennaio 1867; Ct. 2, relazione del sindaco di Magliano de' Marsi, 4 gennaio 1867.

Ma ancora una volta le aspettative del municipio reatino dovevano andare deluse e il 30 novembre 1868 il Governo approvò un piano della Ssfr nel quale era prevista soltanto come «eventuale» la costruzione della ferrovia del Salto ⁴⁷.

Il sistema Tell della ditta inglese Lowinger e il progetto del generale Filippo Cerroti

Verso la fine dei 1868 iniziò a girare la voce che una ditta inglese, rappresentata in Italia dal banchiere Lowinger, aveva manifestato l'intenzione di richiedere la concessione della linea.

Il Governo si era già espresso a favore per la concessione ad una società che avesse potuto fornire delle attendibili garanzie finanziarie e chiaramente una richiesta della ditta Lowinger non avrebbe incontrato alcuna opposizione.

Nel settembre 1869 il sottoprefetto comunicò al sindaco di Rieti che l'ing. Lowinger aveva ottenuta la concessione per gli studi della ferrovia e che pertanto era consigliabile aderire alle sollecitazioni del municipio di Avezzano riguardanti la cessione gratuita del terreno necessario 'alla sua costruzione' ⁴⁸.

Ma alla commissione ferroviaria reatina non piacevano molto le idee tecniche dell'ing. Lowinger il quale, per il difficile tratto delle Marmore, intendeva applicare il sistema economico *Tell* che avrebbe ridimensionato di molto le potenzialità della linea.

Ma nessuno si sentiva di osteggiare apertamente la proposta della ditta inglese e Felice Palmegiani, in una lettera inviata al sindaco di Rieti nella quale veniva espressa la posizione della commissione ferroviaria, concludeva che «la guerra al sistema *Tell* non dev'essere però ordinata a segno di farci perdere l'occasione della società inglese, qualora questa fosse determinata ad applicarlo assolutamente» ⁴⁹.

Infatti nella riunione del 30 settembre 1869 la commissione ferroviaria invitò il municipio di Rieti a deliberare la cessione gratuita del suolo necessario alla costruzione della ferrovia ⁵⁰, ma contemporaneamente fece inviare una lettera dal sindaco al generale Filippo Cerroti invitandolo ad usare «la più valente influenza al fine di evitare che si commetta l'errore di applicare il sistema *Tell* alle Marmore» ⁵¹.

Cerroti fece evidentemente di più di quanto gli venne richiesto dal municipio reatino e non solo del sistema *Tell*, dell'intero progetto Lowinger non si sentì più parlare, mandando in fumo quella che nell'insieme era una reale occasione per costruire la linea.

Nella lettera inviata a Cerroti, Ludovico Petrini richiese anche un parere sulla problematica generale della linea tentando in tal modo di coinvolgere quanto più possibile. l'autorevole generale nell'operazione.

⁴⁷ Ibidem, f. 1, .sf. 2, ct. 13, Lettera della Ccaf agli onorevoli deputati, s.d. 1869?).

⁴⁸ Ibidem, f. I, sf. 2, ct. 49, lettera del sottoprefetto di Rieti al sindaco di Rieti, 21 settembre 1869.

⁴⁹ Ibidem, lettera di F. Palmegiani a L. Petrini, 1 ottobre 1869.

⁵⁰ Ibidem, Ct. 50, verbale della riunione della commissione ferroviaria municipale del 30 settembre 1869. Si veda anche ct. 52, lettera del sindaco di Rieti alla Ccaf, 12 ottobre 1869; ct. 53, lettera del sindaco di Rieti al sottoprefetto di Rieti, 18 ottobre 1869; Ct. 54, lettera del sindaco di Rieti alla Camera di Commercio di Napoli, alle deputazioni provinciali di Caserta e L'Aquila e al Comune dell'Aquila, 23 ottobre 1869.

⁵¹ Ibidem, ct. 51, lettera di L. Petrini al generale Filippo Cerroti, 4 ottobre 1869.



Roma, passeggiata del Gianicolo (Roma), busto di Filippo Cerroti (1819-1892), opera di G. Senesi, 1903. Militare di carriera, ingegnere, maggiore del Genio dell'esercito pontificio, aderì poi alle idee libertarie e alla Repubblica Romana
(Fotografia da Wikimedia Commons, 2013)

Ma il generale Cerroti piuttosto che interpretare questa richiesta, come ricerca di un suo appoggio in sede politica, pensò che ci si affidasse a lui per quanto concernevano le problematiche tecniche e prese subito contatti con l'ingegnere romano Ottavio Coletti, che aveva già effettuato degli studi per il tratto delle Marmore.

Cerroti scrisse a Coletti che tutti i progetti fino ad allora redatti «non somministrano una base sicura per un giudizio coscenzioso sull'insieme della linea»⁵² e consigliò al comune di Rieti di promuovere la compilazione di un nuovo progetto particolareggiato, finanziando gli studi necessari tramite un consorzio dei comuni interessati⁵³.

Ovviamente la commissione ferroviaria reatina non fu molto soddisfatta della risposta data da Cerroti.

Un nuovo progetto avrebbe fatto trascorrere altro tempo e inoltre non se ne vedeva la ragione visto che già esistevano gli studi del Losi per il tratto da Terni a Magliano dei Marsi, della società Talabot da Magliano dei Marsi a Rocca d'Arce, e quelli di Sorari Vincentini e Coletti per il tratto Terni-Rieti, che erano già stati consultati e ritenuti sufficienti dallo stesso Lowinger.

⁵² Ibidem, ct. 55/b, lettera di Ottavio Coletti al sindaco di Terni, 13 ottobre 1869 (copia).

⁵³ Ibidem, ctt. 55/a, lettere del sindaco di Terni al sindaco di Rieti, 16 e 23 ottobre 1869.

I veri problemi della linea del Salto, sostenevano i tecnici reatini, non erano quelli tecnici che in un modo o nell'altro sarebbero stati risolti, ma dipendevano «dalle ristrettezze finanziarie le quali non vengono tolte dalla compilazione di un progetto complessivo né dell'opinamento per quanto autorevole e rispettabile dell'Egregio Sig. Generale Cerroti»⁵⁴.

Non assecondare l'idea di Cerroti, poteva però voler dire perdere un preziosissimo appoggio e la giunta comunale non potette far altro che rendersi disponibile a sostenere la metà delle spese necessarie alla redazione del progetto⁵⁵.

Il sindaco comunicò la decisione a Cerroti chiedendogli anche quali strade egli intendesse seguire per arrivare alla realizzazione della linea⁵⁶.

Da questo momento iniziò un intenso rapporto epistolare tra il municipio di Rieti e il generale Cerroti il quale di volta in volta comunicava gli esiti del suo lavoro per il quale era coadiuvato dall'ing. Coletti.

Oltre ai motivi strategici, Cerroti vedeva come punti a favore di questa linea il fatto di poter abbreviare di molto il collegamento tra Napoli e Firenze e di ottenere tale scopo, senza attraversare il territorio dello Stato Pontificio⁵⁷.

Ma il tempo passava e neanche in questa occasione si riuscì ad ottenere nulla di concreto, ma solo generiche promesse le quali erano sempre in relazione al cattivo stato delle finanze statali.

Si iniziava nel frattempo a parlare di una nuova legge sulle concessioni ferroviarie e gli amministratori reatini tornarono a fare nuove pressioni attraverso petizioni, articoli su giornali e ricercando appoggi nel mondo politico.

Gli articoli di Coriolano Monti e di Stefano Jacini

Di particolare interesse in questa fase fu un articolo di Coriolano Monti sul quotidiano «L'opinione», nel quale si appoggiava la linea del Salto e si criticava il Governo per la sua mancata realizzazione, e la risposta, sulle pagine dello stesso giornale, del ministro dei lavori pubblici Stefano Jacini.

Nel suo articolo Monti scriveva⁵⁸:

⁵⁴ Ibidem, ct. 57, verbale della riunione della commissione ferroviaria municipale del 25 ottobre 1869,

⁵⁵ Ibidem. Si veda anche, ct. 58, lettera del sindaco di Rieti al sindaco di Terni, 27 ottobre 1869; ct. 70, lettera di O. Coletti al sindaco di Terni, 31 ottobre 1869 (copia) ct. 71, lettera del sindaco di Terni al sindaco di Rieti, 2 novembre 1869; Ct. 73, lettera del sindaco di Rieti al sindaco di Terni, 11 novembre 1869; ibidem f. 4, Ct. 94, verbale della riunione della commissione ferroviaria municipale dell'8 dicembre 1869; ibidem, f. 2, ct. 3/b, lettera del sindaco al generale Cerroti, 29 novembre 1869 (Copia); ct. 3/a, lettera del sindaco di Terni al sindaco di Rieti, 30 novembre 1869; ct. 5, lettera del sindaco di Rieti a O. Coletti, 9 novembre 1869; Ct. 10, lettera di O. Coletti al sindaco di Rieti, 12 dicembre 1869.

⁵⁶ Ibidem, f. 1, Ct. 6, lettera del sindaco di Rieti a Filippo Cerroti, s.d. 1869).

⁵⁷ Cfr. Ibidem, ctt. 11-12-13-14, ibidem f. 9, ct. 1-2-3-4-7-8; ibidem f. 4, lettere di Filippo Cerroti al sindaco di Rieti, del 14 dicembre 1869, 3-14 febbraio, 17-29 giugno, 17 luglio, 26 agosto, 12 ottobre, 28 ottobre, 29 marzo 1870; ibidem, f. 1, ct. 15; ibidem f. 9, ct. 6, lettere del sindaco di Rieti F. Cerroti del 24 giugno e 25 ottobre 1870.

⁵⁸ In «L'Opinione», XXIII, 16 gennaio 1870, n. 16, p. 2.

«Se Roma stesse piuttosto che vicino al mare, nel cuore d'Italia, se fosse necessità toccarla per traghettare dalla alta e dalla media Italia alla bassa, potrebbe ben comprendersi e sopportarsi un sistema di strade ferrate che si annodasse a quella. Ma dacché ciò non sussiste, dacché la natura consente, anzi addita tutto l'opposto, in verità non persuade come le potenti ragioni adombrate non facciano balenare agli occhi degli uomini di Stato italiani l'anormalità di quanto avviene. Per comunicare da Napoli a Firenze il passare per Roma è imposto dall'attuale imperfetto ordinamento delle nostre strade ferrate peninsulari. Il più breve e diretto cammino starebbe oggi fuori del territorio oggi pontificio per le valli del Salto e del Liri. Insomma, la strada ferrata per Sora ed Avezzano, a Rieti e Terni è la vera linea longitudinale della Penisola, e la propria congiunzione degli abitanti le coste tirrene e ionie alla sede del governo. Quale linea adunque importante? Come trascurarla in un sapiente ordinamento politico, amministrativo, strategico delle strade ferrate italiane? Eppure in secondo ordine fu collocata negli atti stessi del parlamento: ed oggi, o quasi si dimentica, o magnificando difficoltà altrove affrontate per badalucco, non si perita di sperare per lei sull'avvenire di nuovo sistema di locomozione! Il traforo dei Balduini sopra Spoleto, le opere ingenti per coprire e scendere a precipizio il burrone del Serva verso Terni, non agguagliano forse le industrie occorrenti per salire da Terni a Rieti, e per traversare il giogo di Avezzano. Tuttavolta quel traforo e quelle opere poteano risparmiarsi, dirizzando nel 1860 la strada ferrata umbro-aretina per Eggi in Valnerina, siccome da parte dello stesso governo pontificio, stabiliva l'ingegnere francese Michel sino dal 1856.

Spoleto si teneva egualmente; la ragguardevole Valnerina si sprigionava con gran profitto di vasto paese; le guide di ferro avevano agio per prepararsi da lungi a sormontare l'altura donde precipita la celebre Caduta delle Marmore, in cambio di trovarsi, quale oggi sono, sprofondate nel bacino di Terni. Questa città non sarebbe stata disgregata dal corso del vapore; e per Roma avrebbe valso la strada ferrata delle Chiane ad Orte. Così l'arteria maestra longitudinale della Penisola, non viziata da soverchie contropendenze, avrebbe proseguito pel suo normale andamento tutta intera per entro il suolo italiano ed avrebbe sin da principio apprestata la vera, diretta, libera comunicazione del versante tirreno fra la media e bassa Italia, ed in particolare provveduto al transito spedito, economico e decoroso tra Napoli e Firenze [...]. Ora la strada ferrata da Napoli a Roma misura chilometri 633, mentre 372 ne corrono da Roma a Firenze per Foligno. Si percorrono perciò chilometri 633, mentre colla linea di Avezzano tra Terni e Isoletta (lunga 174 chilometri) quella distanza si ridurrebbe a chilometri 570. Si tratta quindi di oltre 60 chilometri di abbreviato cammino che colle molestie ed il perditempo risparmiato nel territorio ancora pontificio (chilometri 206 da Orte a Ceprano), deve reputarsi equivalere a quasi tre ore di minorato viaggio.

E ciò per giunta all'evitare tutt'altri inconvenienti e rischi e disgusti propri al passaggio obbligato per Roma. Come si possa fare a meno di correzione siffatta, non si comprende».

Alcuni giorni dopo Stefano Jacini sulle pagine dello stesso giornale replicò a Coriolano Monti con un lungo articolo dove tra l'altro scriveva ⁵⁹:

«Un supremo interesse nazionale esige che Napoli fosse congiunta, per ferrovia, col resto d'Italia. Ora a questo interesse poteva essersi soddisfatto in *pochi mesi*, sia pure traggittando sul territorio pontificio, qualora si fosse accettata la *fusione*.

Se invece non si fosse accettata la *fusione*, quell'importantissima congiunzione si sarebbe fatta aspettare *parecchi anni*, imperocché essa richiedeva che si attraversasse la catena degli Appennini napoletani, ed i lavori ferroviari eseguiti per attraversare gli Appennini esigono parecchi anni

⁵⁹ Ibidem, 19 gennaio 1870, n. 19, p. I.

di tempo, qualunque valico si preferisca, e in quel momento *nessun lavoro era stato peranco iniziato* per far superare da una ferrovia l'ostacolo degli Appennini.

Ecco in breve la storia della rete dell'Italia Media ne' suoi rapporti collo Stato italiano, il quale non ha avuto per nulla affatto mano libera riguardo ad essa. Ma qui mi pare sentirla di fare un'osservazione «il male sta appunto in questo, direbbe Ella, che fin da principio, cioè fin dal 1861, il governo nazionale non ha pensato di emanciparsi affatto dalle Società delle *Romane* e dalla necessità di farsene uno strumento, e di girare il territorio pontificio, conducendo una ferrovia da Terni ad Avezzano e a Ceprano, la quale sebbene linea di montagna e quindi difficile da eseguirsi, oggi avrebbe potuto essere compiuta». Io su questo punto sono perfettamente d'accordo con Lei e, siccome non ho alcuna colpa in questa omissione, così nulla mi dovrebbe impedire dal sottoscrivere alle sue stesse parole. Se non che, prima di alzare la pietra, non posso fare a meno di riportarmi col pensiero a quell'epoca.

Chi mai nel 1861 doveva credere che la questione romana, dopo nove anni, non avrebbe fatto neppure un passo? Chi mai avrebbe allora supposto che tanto tempo ci volesse per non riuscire neppure ad ottenere che il transito, fra il territorio del Regno d'Italia e il territorio pontificio intercluso si effettuasse almeno alle stesse condizioni in cui ha luogo il transito fra il regno di Wuttemberg e gli interclusi ducati di Hohenzollern?

E chi allora, calcolando su questa certezza, non avrebbe preferita la linea di pronta costruzione Terni-Roma-Ceprano alla linea difficile Terni-Avezzano-Ceprano? Bisognava essere o profeti od avere la coscienza di esser cattivi politici per non accordare *allora* la priorità a quest'ultima linea. Ma non essendo stati profeti ed essendosi verificato che fummo cattivi politici nella questione romana, ecco che ha ragione Lei, ma che ha ragione per altro politicamente piuttosto che tecnicamente. Ed ora, non si potrebbe forse riparare all'omissione e tradurre in atto la concessione eventuale del 1865, Terni-Rieti-Avezzano-Ceprano? Qui entriamo in piena questione finanziaria ed urtiamo contro l'altra questione collegata colla finanziaria, e per me pregiudiziale, circa *all'assetto definitivo delle ferrovie italiane*, a cui ho dedicato il capitolo IV della parte seconda del mio libro.

Per ora non posso dirle altro che sono d'accordo con Lei sull'opportunità di quel tracciato e che sarei d'accordo completamente se non ci fossero di mezzo le difficoltà finanziarie».

Era chiaro che non appena sarebbe stata risolta la «questione romana» la ferrovia del Salto avrebbe perduto il suo potenziale ruolo di rete di congiunzione tra l'Italia meridionale e quella settentrionale e la sua realizzazione sarebbe stata del tutto improbabile.

Un consorzio tra i comuni interessati alla ferrovia per accelerarne la realizzazione

Ma Roma era ancora del Papa e gli amministratori reatini compresero che le possibilità di costruire la linea erano legate a questa situazione. Essi affrettarono quindi i tempi promuovendo un consorzio tra i comuni interessati che, oltre a cedere gratuitamente il terreno necessario, avrebbero dovuto contribuire finanziariamente all'operazione⁶⁰.

Il sindaco di Rieti invitò i sindaci di S. Giovanni reatino, S. Elia, S. Benedetto, Montenero, Collebaccharo, Poggio Fidoni, Contigliano, Cerchiara, Greccio, Piediluco, Labro,

⁶⁰ Un contributo finanziario a favore della linea era già stato votato dal Consiglio comunale di Avezzano con delibera del 7 novembre 1869, cfr. ASR, ASCRi, LP, b. 628, f. 2, ct. 8, delibere del Consiglio comunale di Avezzano; ct. 9, lettera circolare di Enrico Mattei, sindaco di Avezzano, 30 novembre 1869.

Morro, Rivodutri, Poggio Bustone a una riunione della commissione ferroviaria municipale nella quale il conte Pietro Vincentini illustrò gli scopi del consorzio «che infine è quello di chiamare a contribuzione tutti i comuni interessati per sostenere le spese della concessione del terreno che sarebbe troppo gravosa per quei pochi comuni nel cui territorio passerebbe la linea. [...] Quindi la necessità di forzare, per così dire, la mano al governo aggiungendo alle ragioni amministrative, militari e tecniche che militano per questa ferrovia anche la facilitazione del concorso pecuniario»⁶¹.

Finanziariamente fino ad allora si poteva contare su un contributo delle provincie di Caserta, L'Aquila e Perugia per complessive 700.000 lire, mentre i comuni di Rieti, Arpino, Sora, Pescorocchiano, Civitella Salto, Scurcola, Avezzano e Civitella Rovereto, avevano già votato la cessione gratuita del suolo, e quelli di Borgo S. Pietro, e Magliano dei Marsi avevano aggiunto a ciò un contributo di lire 2.000 in opere⁶².

A tali contributi si sarebbe aggiunto quello del consorzio promosso dal comune di Rieti che propose ai comuni interessati uno specifico riparto⁶³:

Ma questa semplice raccolta di fondi non fu giudicata sufficiente per stimolare il Governo all'attuazione della linea, e gli amministratori reatini vollero aggiungere a ciò una azione maggiormente incisiva intesa a richiamare l'interesse dell'opinione pubblica su questa questione.

In corteo lungo la linea del Salto per sensibilizzare l'opinione pubblica

Il comune di Rieti nominò una delegazione formata da amministratori e membri della commissione ferroviaria con l'incarico di percorrere l'intero tragitto della ferrovia facendo azione di propaganda in ogni grande centro che si sarebbe incontrato da ognuno dei quali si sarebbero dovute aggiungere altre delegazioni.

Man mano, con un corteo sempre più vasto, si sarebbe giunti fino a Napoli dove, oltre ad un pubblico convegno sulla questione, si sarebbero avuti incontri con il sindaco e il prefetto della città partenopea con lo scopo di ottenere il loro appoggio in sede politica⁶⁴.

Il municipio reatino propagandò la sua iniziativa attraverso una circolare inviata a tutti i comuni dove tra l'altro si legge:

Se si vuole che il 'sacrificio dei comuni in questa circostanza eserciti una pressione sul Parlamento, è necessario che questo sacrificio sia uniforme e concorde. Ad ottenere ciò il municipio di Rieti ha stabilito di nominare una deputazione con l'incarico di percorrere la intera linea, ovunque persuadendo ed incitando ed aggiungendo a sé nei paesi più importanti nuovi deputati

⁶¹ Ibidem, f. 4, ct. 103, lettera circolare del sindaco di Rieti del 13 gennaio 1871; cfr. anche Ct. 96, verbale della riunione della commissione ferroviaria municipale del 22 gennaio 1870 e ct. 106, lettera del sindaco di Poggio Bustone al sindaco di Rieti, 18 gennaio 1870.

⁶² Ibidem, ct. 111/a «Nota delle amministrazioni provinciali e comunali che sin qui hanno offerto di concorrere per la costruzione della linea» s.d. 1870?).

⁶³ Ibidem, ct. 111, «Progetto di Riparto di lire cinquantamila per pagare l'area ai privati» s.d. 1870?).

⁶⁴ Ibidem, ct. il l/b «Relazione ai sindaci o rappresentanti dei comuni invitati a formare il consorzio per cedere gratuitamente alla ferrovia l'area lungo la valle di Rieti e fuori del territorio di questa città», s.d. 1870?).

per recarsi quindi così ingrossata e compatta a Napoli per ottenere che quella città e quella Provincia concorrano a favore di questa linea in proporzione del grande vantaggio che ne ritrarranno e del grande desiderio che ne hanno più volte addimostrato»⁶⁵.

Il 6 marzo 1870 iniziarono i lavori del convegno di Napoli alla presenza di Felice Palmegiani che oltre al comune di Rieti rappresentava anche la provincia dell'Umbria, Giuseppe D'Eramo, sindaco di Magliano dei Marsi e rappresentante della Provincia dell'Aquila, Enrico Mattei sindaco di Avezzano, Giovanni De Risa in rappresentanza del comune di Sora, Carlo Jacobini rappresentante del comune di Terni, Angelo Incagnoli rappresentante della Provincia di Caserta e Achille Sordillo sindaco di Isola Liri⁶⁶.

Fu Felice Palmegiani, quale rappresentante del comune promotore, ad aprire i lavori con un intervento dove tra l'altro sosteneva:

«Noi dobbiamo essere contenti che l'interesse generale collimi troppo bene col nostro particolare. Le dichiarazioni del Governo e di uomini competenti stanno a prova del primo, i sacrifici cui si dichiarerebbero pronti i municipi e le provincie del secondo. Il municipio di Rieti fin dal 1862 nominò una speciale commissione in permanenza, al solo oggetto di promuovere la costruzione di detta linea. Senza che io vi faccia conoscere tutto ciò che in otto anni è stato operato dalla commissione reatina, seguendo, e spesso prevedendo, le molte fasi per le quali è passata questa linea mi limiterò a dire che la commissione si è resa benemerita della nostra città. Dopo aver spinto la questione al punto che quanto prima se ne parlerà al parlamento nazionale in occasione della discussione della nuova convenzione ferroviaria essa ha dato prova del miglior fermo pratico col promuovere in questo momento decisivo la formazione di una commissione composta dai rappresentanti di tutte le provincie e di tutti i municipi più direttamente interessati. A quest'oggetto siete stati qui convocati o Signori, qual'ora riconosciate utile la proposta del municipio di Rieti, voi stessi in via d'urgenza proponete i provvedimenti più opportuni a condizionare gli sforzi di tutti e ad ottenere lo scopo desiderato»⁶⁷.

Al termine della prima giornata dei lavori, caratterizzata dalle proposte di alcune varianti alla linea Pescara-Rieti in modo da farle compiere dei tratti in comune con quella

⁶⁵ Ibidem, ct. 113, lettera al prefetto di Caserta al sindaco di Rieti, 16 febbraio 1870; ct. 114, lettera del prefetto di Perugia al sindaco di Rieti, 16 febbraio 1870; ct. 115, lettera del sindaco di Sora al sindaco di Rieti, 14 febbraio 1870; ct. 116, lettera del sindaco di Rieti al ministro dei lavori pubblici, 10 febbraio 1870; ct. 117, lettera del sindaco di Rieti al sindaco di Terni, 10 febbraio 1870; ct. 119, lettera del sottoprefetto di Rieti al sindaco di Rieti, 22 dicembre 1870; ct. 2, lettera del sindaco di Isola Liri al sindaco di Rieti, 20 febbraio 1870; ct. 3, telegramma del sindaco di Avezzano al sindaco di Rieti, 28 febbraio 1870; ct. 4, lettera del sindaco di Sora al sindaco di Rieti, 22 febbraio 1870; ct. 5, lettera del sindaco di Isola Liri al sindaco di Rieti, 27 febbraio 1870; Ct. 6, lettera del sindaco di Terni al sindaco di Rieti, 26 febbraio 1870; ct. 8, lettera del sindaco di Terni al sindaco di Rieti, 26 febbraio 1870; Ct. 9, lettera del sindaco di Poggio Bustone al sindaco di Rieti; ct. 10, lettera del sindaco di Rieti a Felice Palmegiani, 2 marzo 1870; ct. II, lettera del sindaco di Rieti al presidente della Deputazione provinciale di Napoli, 3 marzo 1870; Ct. 12, delibera del Consiglio comunale di 5. Giovanni Reatino, 13 febbraio 1870; ct. 13, lettera del sindaco di 5. Giovanni Reatino al sindaco di Rieti; ct. 15, lettera del sindaco di Napoli al sindaco di Rieti, Il marzo 1870; ct. 17, delibera del Consiglio comunale di Piediluco, 20 marzo 1870; ct. 18, lettera del sindaco di Piediluco al sindaco di Rieti.

⁶⁶ Ibidem, f. 4, ct. 14, «Adunanza tenutasi a Napoli nel marzo 1870...» Verbali delle sedute.

⁶⁷ Ibidem.

del Salto, Angelo Incagnoli si assunse il compito di fare pressioni presso il comune di Napoli e il Consiglio Provinciale di Terra di Lavoro, allo scopo di ottenere oltre all'appoggio politico per la linea, anche un contributo finanziario per la sua realizzazione ⁶⁸.

Fu inoltre deciso di studiare un progetto di prestito bancario che la commissione avrebbe dovuto contrarre a nome dei comuni e delle province interessate, le quali a loro volta, almeno dieci giorni prima della discussione della nuova legge, avrebbero dovuto inviare un proprio rappresentante a Firenze allo scopo di contattare i parlamentari eletti nei propri collegi elettorali fornendo loro tutti gli elementi necessari per sostenere la costruzione della ferrovia ⁶⁹.

Il convegno si concluse l'otto marzo 1870 con un incontro ufficiale con il sindaco e il prefetto della città i quali assicurarono il loro appoggio alla questione senza però prendere alcun impegno finanziario ⁷⁰.

Il periodo successivo, che si attendeva particolarmente vivace, fu invece contrassegnato da un totale silenzio dovuto soprattutto ad una crisi interna dell'amministrazione comunale di Rieti che si risolse soltanto nel giugno 1870, vanificando in tal modo tutti gli effetti positivi che potevano aversi a seguito del convegno di Napoli.

Quando gli amministratori reatini ripresero in mano la questione, non poterono far altro che tornare a ricercare l'appoggio del generale Cerroti che nel frattempo aveva continuato a lavorare sul progetto della linea, d'intesa con l'ingegnere Coletti ⁷¹.

Nell'agosto 1870 venne promulgata la nuova legge sulle strade ferrate e, grazie soprattutto all'appoggio di Cerroti, la linea del Salto venne inclusa tra le ferrovie che lo Stato avrebbe concesso all'industria privata ⁷².

Ma le illusioni dei reatini erano destinate a cadere da lì a poco tempo, quando cioè si giunse all'annessione di Roma e alla sua investitura a capitale del Regno.

Questo fatto segnò l'inizio di un nuovo orientamento della questione ferroviaria italiana, le cui maggiori spese furono fatte specialmente dalle previste linee abruzzesi, ed in genere da quelle la cui costruzione era principalmente motivata dal loro tracciato esterno ai residui domini pontifici.

La linea del Salto da un punto di vista commerciale non avrebbe ormai ricoperto che interessi locali e in più era venuta meno la sua fondamentale funzione di congiunzione tra l'Italia centro-settentrionale con quella meridionale.

Altre linee con questi scopi erano ormai più facilmente progettabili, e tutte avrebbero avuto come punto di riferimento la nuova capitale.

Pur tuttavia a favore della linea del Salto restava l'aspetto strategico e l'autorevole appoggio del generale Cerroti che nel 1875 aveva presentato il suo progetto della linea al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e pertanto, pur senza gli entusiasmi iniziali, si continuò a richiedere la sua costruzione ⁷³.

⁶⁸ Ibidem.

⁶⁹ Ibidem.

⁷⁰ Ibidem.

⁷¹ Ibidem, ct. 16, lettera di F. Cerroti al sindaco di Rieti, 29 marzo 1870; ct. 19, lettera di O. Coletti al sindaco di Rieti, 2 aprile 1870; ct. 23, lettera di L. Petrini a A. Incagnoli, 8 giugno 1870.

⁷² Ibidem, f. 9, ct. 2, lettera di Filippo Cerroti al sindaco di Rieti, 17 luglio 1870.

⁷³ Cfr. CSLP, Adunanza del 10 ottobre 1875, Progetto di massima di una ferrovia da Terni per Rieti—Avezzano e Roccasecca; ASR, ASCRi, LP, b. 628, f. 5, Ct. 69, lettera del sindaco di Rieti al generale Filippo Cerroti, 22 maggio 1876; ct. 120, lettera di Filippo Cerroti al sindaco di Rieti, 20 dicembre 1878.

A sollevare la questione in parlamento fu ancora una volta Luigi Solidati Tiburzi che nel 1873 rivolse una interrogazione al ministro dei lavori pubblici nella quale, dopo aver ricordato che la linea del Salto fu sancita dalle due leggi del 1865 e del 1870, ne sottolineò l'importanza strategica che essa ancora manteneva e ne chiese la immediata realizzazione ⁷⁴.

A dar man forte a Solidati giunse quattro anni dopo l'interrogazione dell'onorevole Marselli, *Sulla importanza militare di alcune ferrovie da costruirsi*.

Marselli, rivolgendosi al ministro della guerra Mazzocapo, sostenne l'importanza militare delle strade ferrate, le quali non sono soltanto «le arterie per le quali in pace scorre la vita economica [...] ma sono pure i muscoli coi quali questa nazione brandisce le armi; sono arnesi bellici».

Quindi secondo Marselli ⁷⁵, nella costruzione di strade ferrate, era necessaria una intesa tra i ministeri della guerra e dei lavori pubblici, cosa questa già sostenuta in passato da Agostino De Pretis nella sua relazione sui lavori per la difesa dello Stato ⁷⁶.

L'intervento parlamentare di Marselli rigenerò le speranze degli amministratori reatini che tornarono subito a cercare appoggi politici e a ritirare le file delle amministrazioni locali che in passato avevano partecipato alle battaglie a sostegno di questa ferrovia ⁷⁷.

Lodovico Petrini presentò una nuova istanza a sostegno della linea al ministro dei lavori pubblici nella quale tra l'altro gli rimproverava che «nei tempi passati si sono approximate anche iniziative ferroviarie riconosciute poi ineseguibili e si sono contrariate altre linee eseguibili dichiarandole come ardue e dispendiosissime, e tra queste ultime va annoverata la ferrovia Terni-Avezzano-Ceprano» ⁷⁸.

Petrini aggiungeva poi che le argomentazioni degli oppositori della linea, che sostenevano l'impossibilità di costruire il tratto delle Marmore, erano del tutto infondate e a riprova di ciò esibì il progetto di Coriolano Monti, che era riuscito a mantenere le pendenze allo stesso livello delle linee ordinarie ⁷⁹.

Quello di Coriolano Monti era in ordine di tempo l'ultimo progetto che aveva come obiettivo il superamento del difficile dislivello delle Marmore.

Prima di questo si erano avuti i progetti del Mitchel, del Losi, di Fiorenzi e quello di Storari-Vincentini, i quali, per varie ragioni tecniche, furono giudicati ineseguibili.

Successivamente si ebbe il progetto di Ottavio Coletti, modificato dal generale Cerroti, attraverso il quale il dislivello delle Marmore sarebbe stato superato attraverso un tronco ferroviario che staccandosi dalla Terni-Narni avrebbe risalito il torrente Stroncone per superare, con l'aiuto di viadotti e gallerie, le montagne di Miranda giungendo fino alla valle reatina.

⁷⁴ L.S. Tiburzi, Interpellanza al Ministro dei lavori pubblici sulle ferrovie per Rieti, cE., pp. 7-8; si veda anche gli interventi dell'On. F. Cerroti, p. 5 e di A. De Pretis, p. 16.

⁷⁵ A. Marselli, Sulla importanza militare di alcune ferrovie da costruirsi: Camera dei Deputati, Atti parlamentari, sess. 1877-1878, tornata del 29 gennaio 1877, p. 941, segg.

⁷⁶ Agostino De Pretis, Relazione sui lavori di difesa dello Stato, in «Atti Parlamentari, Camera dei Deputati», sessione 1873-74, tornata del 2 aprile 1873, Roma 1873.

⁷⁷ Cfr. ASR, ASCRi, LP, b. 628, f. 5, ct. 85, lettera del sindaco di Rieti al presidente della Ccaf, 9 marzo 1877; ct. 87, lettera del prefetto dell'Umbria al sindaco di Rieti, 7 marzo 1877; ct. 88, lettera del sottoprefetto di Rietial sindaco di Rieti, 13 giugno 1877; ct. 93, lettera del sindaco dell'Aquila al sindaco di Rieti, 12 agosto 1877; Ct. 94, lettera del sindaco di Terni al sindaco di Rieti, 14 agosto 1877; ct. 100, lettera del sottoprefetto di Rieti al sindaco di Rieti, 29 agosto 1877; ct. 109v., lettera del sindaco di Rieti al sindaco di Napoli s.d. (1878?).

⁷⁸ Ibidem, ct. 119, istanza di L. Petrini, sindaco di Rieti, al ministro dei lavori pubblici, s.d. (1878?).

⁷⁹ Ibidem.

Un altro progetto fu redatto dall'ingegnere Maranesi, che in quegli anni lavorava anche ad un progetto per la bonifica dell'agro reatino, in base al quale si prevedeva di superare il dislivello delle Marmore attraverso un alto viadotto sul Nera che avrebbe portato la ferrovia a lambire «le falde a destra della cascata», per farla giungere sulla piana reatina nei pressi di Piediluco.

Il progetto di Coriolano Monti, sebbene considerato da molti eccessivamente costoso, era, quello che aveva le maggiori possibilità di essere realizzato:

Monti aveva previsto una linea parallela al fiume Nera che, tramite un viadotto, avrebbe attraversato nei pressi di Ferentillo per proseguire verso le Marmore da dove, seguendo un percorso simile a quello proposto da Maranesi, sarebbe giunta fino alla valle di Rieti⁸⁰.

Il problema delle Marmore era stato quindi risolto e, sosteneva il sindaco di Rieti, non poteva più essere addotto a motivare ulteriori rinvii alla costruzione di questa ferrovia per la quale era già stato presentato il progetto complessivo del generale Cerroti coadiuvato dall'ingegnere Coletti.

Ma anche questo nuovo tentativo del municipio di Rieti andò in fumo e lo stesso risultato ebbero le richieste del 1885⁸¹ e del 1901⁸² e del 1908 quando fu addirittura redatto un nuovo progetto dall'ingegnere ascolano Vinceslao Amici⁸³.

In queste ultime richieste nessuno pensò più a presentare la linea del Salto come via di congiunzione tra il nord e il sud della penisola, obiettivo questo che si era ormai raggiunto con altre ferrovie, anche se essa rimaneva estremamente utile per collegare le industrie militari di Terni con quelle di Fontana Liri e Napoli e per offrire dei vantaggi a tutta una serie di nuove industrie e attività imprenditoriali⁸⁴.

Così le acciaierie ternane, l'industria serica casertana, le miniere di lignite di Spoleto, i prodotti agricoli dell'agro reatino e del Fucino, nonché tutta una serie di attività imprenditoriali minori nate nella Marsica e nel Napoletano, collegandosi con il porto di Napoli, potevano fuoriuscire dall'isolamento locale al quale erano relegate, per accedere a mercati sempre più vasti.

Inoltre, in quegli stessi anni, andava sempre più maturando la possibilità di realizzare la Ascoli-Antrdoco-Rieti-Roma e la linea del Salto, avendo con questa dei tratti in comune, avrebbe contribuito ad abbassarne il costo chilometrico e d'esercizio.

Secondo Amici le recenti esperienze militari europee avevano inoltre rafforzato la rilevanza strategica di questa linea che risponde «ai tre requisiti principali per vincere: facilità

⁸⁰ Ibidem, f. 5, ct. 117, lettera di F. Dupré al presidente della Commissione per la ferrovia Fermo-Amendola, 9 dicembre 1878.

⁸¹ Cfr. Apu, Sulle ferrovie secondarie di 4^a categoria nella provincia, Relazione della deputazione al Consiglio nella cessione straordinaria del 31 maggio 1885, s.l. (Perugia) 1885.

⁸² ASR, ASCRi, LP, b. 629, f. 2, ct. 1, delibera del Consiglio comunale di Pescorocchiano del 21 aprile 1901; ct. 2 lettera del sindaco di Pescorocchiano al sindaco di Rieti, 8 maggio 1901; ct. 4, delibera del Consiglio comunale di Rieti del 18 maggio 1901; ct. 6, lettera di Vincenzo Cicerone al sindaco di Rieti, 16 maggio 1905.

⁸³ V. Amici, *Progetto della ferrovia Rieti- Avezzano a scartamento normale*, Roma 1908. Sul progetto Amici si veda: ASR, ASCRi, LP, b. 629, f. 2, ct. 7-8, lettera di F. Corbelli, sindaco di Rieti, a V. Amici, 17-18 giugno 1907; ct. 11 e 13, lettera di V. Amici a F. Corbelli, 20 e 24 giugno 1907; ct. 14-15 «Concorso nella spesa per la compilazione del progetto per la costruzione della ferrovia Rieti-Avezzano», Delibere del Consiglio comunale di Rieti del 13 maggio e 19 giugno 1907; Ct. 16, lettera del sindaco di Rieti al sottoprefetto di Rieti, 14 luglio 1907.

⁸⁴ Ibidem, ct. 18-19/a, lettera di V. Amici a F. Corbelli, 29 luglio e 3 settembre 1908; ct. 19, lettera di F. Corbelli a V. Amici, 8 agosto 1908.

di trasporto, celerità e sicurezza, permettendo così la pronta raccolta strategica di un esercito, la quale spesso come dice il Moltke, decide delle sorti di una nazione»⁸⁵.

L'ingegnere ascolano portava ad esempio la guerra russo-giapponese e soprattutto quella tedesca del 1870 nella quale la Germania, grazie alla sua rete di strade ferrate, potette riunire in 10 giorni 300.000 uomini alla sinistra del Reno, riuscendo in tal modo ad essere costantemente in superiorità rispetto al nemico.

In effetti su questo punto l'Italia era decisamente in ritardo rispetto agli altri paesi europei.

Per una eventuale mobilitazione militare le uniche due linee cui poter fare affidamento erano la Brindisi-Bologna e la Roma-Genova, ma si trattava di ferrovie litoranee che sarebbero state messe facilmente fuori uso dagli attacchi di mare.

Amici sottolineava come la linea del Salto avrebbe sopperito a tale pericolo in quanto «con un percorso diretto e sempre al coperto dagli attacchi dei nemici di mare, mette in comunicazione le piazze militari dell'alta media Italia con quelle delle province meridionali»⁸⁶.

A sostegno del progetto di Amici, appoggiato tra gli altri dalla famiglia Torlonia che della linea avrebbe particolarmente beneficiato per le sue tenute del Fucino, iniziò la solita trafila di appoggi politici, ricerca di società costruttrici e di contributi finanziari da parte delle varie amministrazioni provinciali e comunali.

Si ottenne anche l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici⁸⁷, ma tutto era destinato a cadere ancora una volta nel dimenticatoio sia per la scarsa rispondenza che si ebbe dai municipi, sia per l'inizio del primo conflitto mondiale, che ovviamente mise in secondo piano ogni altro ordine di problemi⁸⁸.

Più tardi, fatta eccezione per un tentativo del comune di Avezzano, nessuno pensò più di impegnarsi nella realizzazione di questa linea anche perché l'uso militare degli aerei annullò anche le sue potenzialità strategiche.

⁸⁵ V. Amici, *Progetto della ferrovia Rieti- Avezzano*, cit, p. 12.

⁸⁶ *Ibidem*, p. 13.

⁸⁷ ASR, ASCRi, LP, b. 629, ct. 54 e 66, lettere di V. Amici al sindaco di Rieti, 28 settembre e 29 dicembre 1911; cfr. anche, ct. 64, lettera del sottoprefetto di Rieti al sindaco di Rieti, 20 novembre 1911.

⁸⁸ Sui rapporti tra V. Amici e il comune di Rieti in questo periodo si veda: *Ibidem*, ctt. 33, 38, 40, 41, 44, 46, 52, 53, 54, 56, 59, 61, 63, 67, 68, 74, 75, 76, 77, 78, 79/a, lettere di V. Amici al sindaco di Rieti dell'1 settembre 1909; 21 febbraio, 1 marzo, 12-13 luglio 1910; 19-21 agosto, 28 settembre 1911; 4-8 marzo, 3 luglio, 19 dicembre, 3 gennaio, 7 febbraio, 29 maggio, 3 aprile, 25 marzo, 17 luglio, 23 luglio, 17 luglio 1912; ctt. 34, 52, 54 (s.d.), 56, 62, 73, 75, 77, 78, lettere del comune di Rieti a V. Amici del 14 settembre 1909, 22 agosto 1911, 7 marzo 1912, 30 novembre 1911, 27 maggio, 2 aprile, 22 e 26 luglio 1912.

Sulla questione della linea in questo periodo cfr. *ivi* ct. 35, lettera del sottoprefetto di Rieti al sindaco di Rieti, 29 gennaio 1910; ct. 36v., lettera di risposta del sindaco al sottoprefetto, 8 febbraio 1910; ct. 42, lettera del sindaco di Rieti al ministro dei lavori pubblici, 23 luglio 1910; ct. 47, lettera del sindaco di Rieti al prefetto dell'Umbria, 3 settembre 1910; ct. 50, lettera dell'ispettore generale del Ministero dei lavori pubblici al sindaco di Rieti, 14 agosto 1911; ct. 55, lettera della ditta Lancini al sindaco di Rieti, 10 ottobre 1911; ct. 57, lettera di Alessandro Mastini al sindaco di Rieti, 2 marzo 1912; ct. 60, lettera di Luigi Manacorda al sindaco di Rieti, 2 aprile 1912; ctt. 70-71 «Contributo nella spesa per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia Rieti-Avezzano», delibere del Consiglio comunale di Rieti del 14 febbraio e 27 marzo 1912; ct. 79, lettera della ditta Erminio Rodek al sindaco di Rieti, 18 settembre 1912; ct. 80, lettera della Società Anonima Bauchiero al sindaco di Rieti, s.d. (1912).

ATTI DELLA DEPUTAZIONE PROVINCIALE DI NAPOLI, ANNO TERZO, VOLUME TERZO, dal 2 settembre al 30 dicembre 1863. La migliore ferrovia per congiungere Napoli all'Italia superiore.

ATTI
DELLA
DEPUTAZIONE PROVINCIALE
DI NAPOLI

ANNO TERZO

VOLUME TERZO

dal 2 settembre al 30 dicembre 1863.



NAPOLI
STAMPERIA DELL'IRIDE

1864

Giura

6." VI. Il Deputato cavaliere Giura legge la seguente sua relazione intorno alla memoria posta a stampa relativa alla Ferrovia di congiungimento con l'Italia Superiore:

La Camera di Commercio ed Arti di Napoli ha preso in accurato esame la memoria messa a stampa col titolo “**La migliore ferrovia per congiungere Napoli all’Italia superiore**”, ed ha deliberato di trasmetterla al Ministro unitamente ad una pregevole relazione del suo componente signor Incagnoli, onde il governo del Re, valutandone il merito, volesse provvedere alla costruzione del tronco d. ferrovia di cui trattasi, per potere più facilmente congiungere la nostra Città con le province dell’Italia centrale e del settentrione. Ed affinché in un affare al quale si collegano tanti interessi politici, economici, e commerciali potesse il voto della Camera essere appoggiato presso il Governo, la medesima ha chiesto che detta relazione, che ha preparata la sua deliberazione, fosse sottoposta allo esame della Deputazione provinciale onde la stessa, se lo credesse opportuno, potesse associarsi al succennato voto. Dalla memoria e relazione anzidetta risultano i seguenti fatti:

1. Che, secondo le linee ferroviarie già concesse dal governo, per farsi comunicare la Città di Napoli coll’Italia superiore si dovrebbe percorrere una delle due seguenti linee, cioè o quella che da Napoli per Salerno, Eboli, Gonza, Foggia, Ortona ed Ancona giunge a Bologna della lunghezza di circa chilometri 750, o l’altra che da Napoli per Capua, Ceprano, Sora, Valle di Roveto, Avezzano, Solmona e Popoli si unirebbe a Pescara con la linea Adriatica che va a Bologna, e farebbe riuscire il cammino fra questa ultima Città e Napoli della lunghezza di chilometri 620.

2. Che entrambe queste due linee sono sommamente difettose principalmente perchè fanno allungare oltremodo il cammino al di là del bisogno, la prima cioè per circa chilometri 200, e la seconda per circa chilometri 62.

3. Che l’esecuzione del traforo di Conza esige tempo ben lungo, talmentechè quando pure la linea istessa giungesse ad essere completata nel principio del 1864, si dovrebbe per parecchi altri anni traversare la montagna nel sito del detto traforo per mezzo di vetture.

4. Che lo stesso ostacolo s’incontra nella seconda linea, per passare la ferrovia dal Bacino del Fucino nella Valle di Solmona, e che lauto per le difficoltà diesi presentano per questo lungo traforo, quanto per le altre che dovrebbero superarsi a traverso della catena dei monti, la concessione fatta al signor Bastogi pel tratto da Ceprano per Avezzano e Solmona a Pescara, è per lo stesso facoltativa e non già obbligatoria.

5. Che questi ostacoli e gravissimi inconvenienti sarebbero completamente evitati quando per la comunicazione fra Napoli e Bologna si percorresse il seguente andamento, cioè da Napoli per la linea già costruita per Capua e S. Germano a Ceprano, indi pel tronco che fa parte della detta concessione Bastogi da Ceprano e Valle di Roveto ai Piani Palentini prima di Avezzano, in seguito per un tratto novello che dovrebbe decretarsi dai detti Piani per la Valle del fiume Salto e per Rieti sino a Spoleto, ove s’incontrerebbe tanto la linea in costruzione da Roma ad Ancona, quanto l’altra che si sta pure costruendo da Spoleto per Perugia, Arezzo e Firenze, e per una di queste due linee si perverrebbe pure a Bologna, in modo che per la linea intera da Napoli, Rieti, Firenze a Bologna non si avrebbero più di chilometri 550 circa, invece dei chilometri 750 che si avranno dalla linea per Foggia, o dei 640 circa, che si avrebbero pel Bacino del Fucino e la Valle di Solmona.

6. Che il tratto nuovo a decretarsi da Ceprano per la Valle di Roveto, Piani Palentini, Valle del Salto Rieti a Spoleto non avrebbe lunghezza maggiore di 160 chilometri, percorrerebbe sempre luoghi che non presentano positive difficoltà di esecuzione, avrebbe pendenze sempre agevoli, e non avrebbe bisogno di traforo nel punto di maggiore elevazione ai detti Piani Palentini.

7. Che l’enunciata linea da Napoli per Ceprano, Rieti, Spoleto, Firenze e Bologna,

offrirebbe l'altro sommo vantaggio di essere tutta interna senza percorrere veruna parte delle spiagge dell'Adriatico, e senza rimanere perciò esposta in caso di guerra ad offese dalla parte del mare.

8. Che sotto il rapporto militare essa offrirebbe il vantaggio di ripartire, in caso di bisogno, sollecitamente le truppe nella maggior parte delle provincie del Regno, giacchè a partire da Torino si avrebbe per Alessandria, Piacenza, Bologna, Firenze, Perugia, Capua, Napoli, Salerno ed Eboli, e per l'altra linea già decretata da Eboli per Potenza e per Taranto alle Calabrie, una ferrovia nella maggior parte centrale che porterebbe le truppe suddette prontamente nei luoghi ove bisognano.

9. E che il detto nuovo tratto da Ceprano pei Piani Palentini, Rieti a Spoleto per mezzo di un ramo molto breve, e forse non più lungo di chilometri 40 da Rieti ad Orte aprirebbe alle provincie meridionali ed a Napoli un'altra comunicazione molto importante con la Toscana per mezzo dell'altra ferrovia in costruzione che per Orvieto e Siena conduce a Firenze.

Ora i molteplici e sommi vantaggi che il ripetuto tratto di ferrovia da Ceprano pei Piani Palentini e Rieti a Spoleto presenta, essendo purtroppo evidenti, la Deputazione dovrebbe con vive istanze appoggiare la dimanda della Camera di Commercio, e fare caldi voti al Governo, perchè si compiaccia disporre che siano sollecitamente effettuati gli studi necessari allo andamento della linea di cui trattasi, e trovati conformi ai risultati preconceuti, venga proposta al Parlamento la relativa legge per la esecuzione del tratto istesso.

Nella suindicata relazione del signor Incagnoli, il medesimo ricorda l'ordine del giorno adottato dalla Camera dei Deputati nella tornata del 15 agosto 1862, con cui il Ministero era invitato a fare studiare la linea Campano-Sannitica e poi presentare il corrispondente progetto di legge, e come il Senato emetteva una simile determinazione.

Quest'altra linea essendo pure di sommo interesse per la Città e Provincia di Napoli dovrebbe benanche la Deputazione far voto perchè non siano dal Ministero ritardate le disposizioni che si debbono sull'oggetto emettere.

La Deputazione provinciale, udito il rapporto del cavaliere Giura, ed a proposizione del Deputato Signor Cicarelli:

Delibera che sia rassegnata all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici con la caldissima preghiera di prendere in seria considerazione il progetto della Camera di Commercio ed Arti di Napoli intorno alla sollecita costruzione di una doppia linea di Strade Ferrate, una diretta a congiungere Napoli agli Abruzzi per la Via Campano-Sannita, l'altra da Ceprano pei Piani Palentini e Rieti a Spoleto, con altro ramo da Rieti ad Orte, aprire altra comunicazione molto importante con l'alta Italia, e con la Toscana per mezzo delle Ferrovie già costruite, o che sono in costruzione.

Testo estratto da Rendiconti del Parlamento Italiano (Senato) digitalizzati da google e scaricato da internet - TORNATA DEL 13 AGOSTO 1870.

«Art. 21. Il Governo ha facoltà di concedere, per Decreto Regio, la costruzione di una strada ferrata da Terni ad Avezzano e Roccasecca, e di un'altra da Parma a Spezia, entro tre anni dalla data della presente legge, alle condizioni stabilite nel capoverso ultimo, dell'articolo 3 e nell'art. 22 della Convenzione del 22 giugno 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, N. 2279.

«Non è derogato, rispetto a quelle due strade, ai diritti di precedenza che le Società esistenti possano avere alla loro costruzione».

Senatore Menabrea. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Menabrea. Io non ho bisogno di dichiarare al Senato che sono grande propugnatore della costruzione di strade ferrate, inquantochè io considero un chilometro di strada ferrata come un vincolo che stringe maggiormente le varie province italiane tra di loro, ed anche come un elemento di prosperità. Ed invero, Signori, se noi consideriamo i vantaggi economici che furono arrecati all'Italia dal complesso delle strade ferrate attuali, io credo che sarebbe facile il dimostrare che l'ingente spesa che hanno costato fu già coperta ampiamente dai benefizi, non dirò diretti per l'Erario dello Stato, ma dai vantaggi che ridondarono indirettamente in favore del paese. Ma affinché fossero maggiormente proficue queste costruzioni, sarebbe stato necessario che fin da principio si fossero stabilite certe norme nel distribuire le varie linee che dovevano costruirsi.

Vi sono talune linee principalissime che si possono chiamare arteriali; vi sono altre linee di interesse minore, le quali soddisfanno a qualche interesse particolare non abbastanza importante per dare loro il carattere di arteriali.

Certamente, se fin da principio si fosse potuto evitare la costruzione di queste linee secondarie, almeno finché fosse molto progredita quella delle linee arteriali, io credo che anche il complesso generale delle strade ferrate avrebbe maggiormente progredito che non sia attualmente.

Intanto però bisogna accettare lo stato delle cose com'è, e vedere di trarre il maggior partito possibile dalla nuova legge, la quale dà in proposito grandissime facoltà al Governo.

Tra le linee di cui gli è fatta facoltà di accelerare la costruzione sono le due: da Terni, Avezzano a Roccasecca, e l'altra da Parma alla Spezia.

Quest'ultima linea, che fu già compresa in altre leggi, può considerarsi come linea importantissima, specialmente dal lato militare, e quanto all'altra di Terni, Avezzano e Roccasecca è di interesse non solo militare, ma economico e, direi anche, politico.

Ed invero, o Signori, se noi osserviamo quale sia la costruzione delle nostre ferrovie, vediamo che per comunicare tra Firenze e Napoli la via più breve è quella che passa per Roma. Dunque, nelle attuali condizioni politiche d'Italia, per andare da una all'altra di queste due importanti città, fa d'uopo attraversare un territorio che non appartiene allo Stato, oppure conviene fare un lungo giro e passare per Foggia, lo che allunga grandemente le distanze; mentre se si facesse la ferrovia da Rieti ad Avezzano e Roccasecca, si verrebbe ad abbreviare circa di 50 chilometri la distanza fra Firenze e Napoli; di più si avrebbe il grande vantaggio di avere una linea compiutamente costrutta sopra il nostro territorio,

vantaggio grandissimo che eviterebbe molti degli inconvenienti che si incontrano nell'attraversare un territorio che non dipende dallo Stato.

Ma vi è un'altra considerazione, vi è la considerazione militare: attualmente, per poter cambiare le guarnigioni tra le Province Meridionali e le Province Centrali, la truppa è obbligata ad attraversare due volte le gogaie principali dell'Appennino, facendo il gran giro per Ancona e Foggia per andare a Napoli, mentre la linea che io propugno ha il vantaggio di permettere i movimenti di truppa da un punto all'altro dell'Italia per la via più breve.

Faccio osservare ancora che noi non abbiamo in fatto di ferrovie per comunicare con le Province Meridionali che delle linee costeggianti il mare. Ora se avessimo una guerra marittima, è evidente che per i trasporti militari queste linee sarebbero impraticabili.

Come volete che si vada ad avventurare un gruppo di truppa lungo il litorale dell'Adriatico che per la massima parte del suo sviluppo è esposto agli attacchi del nemico?

Si potrebbe adunque dire che in tempo di guerra marittima noi non avremo mezzo di comunicare colle Province Meridionali, salvo coll'attraversare due volte l'Appennino per mezzo di strade ordinarie, le quali sono lunghissime e richiedono molti e molti giorni per poter trasportare truppe da un'estremità all'altra d'Italia.

Io credo che questa condizione di cose sia pericolosissima, e ritengo di assoluta necessità, dal lato militare, di addivenire alla costruzione di questa linea, la quale essendo naturalmente costruita sul nostro territorio, ha non solamente il vantaggio di abbreviare le distanze fra l'Italia Superiore e le Province Meridionali, ma ancora quello massimo di procurarci una linea centrale che sarà, per così dire, al riparo di ogni insulto, di ogni attacco da parte del nemico. Ora, questa condizione di cose mi pare tale da richiedere tutta l'attenzione del Senato e del Governo. Vado ancora più in là nelle mie considerazioni.

Io credo sia importante per l'avvenire d'Italia, per le sue condizioni politiche e militari, che vi sia una linea ferroviaria centrale italiana che sia indipendente, che sia lontana dal litorale. Ora, colla costruzione della linea che propugno avremo già in gran parte ottenuto lo scopo: ma ciò non basta, perocché se vogliamo andare nella Basilicata, oppure nelle altre provincie estreme d'Italia, sia che si prenda la linea dell'Adriatico o quella per Napoli, Salerno ed Eboli, si costeggia il mare per lunghissimi tratti.

Dunque queste linee non sono al riparo contro gli attacchi dal lato del mare; e perciò sarebbe necessario che oltre la linea Rieti, Avezzano e Roccasecca, vi fosse un altro tronco che collegasse la linea centrale della Basilicata, che per effetto di queste Convenzioni deve eseguirsi, con quella di congiungimento Foggia, Benevento, Caserta.

Credo che il tronco proposto da Foggia a Candela, convenientemente prolungato, potrebbe provvedere all'uopo.

Ora, con questo complesso di linee si avrebbe una linea ferroviaria centrale, intieramente sul nostro territorio, la quale sarebbe indipendente dal mare, coperta da ogni insulto per parte del nemico, e che aprirebbe la comunicazione più spedita e sicura tra le provincie estreme del Regno.

È per questo motivo, o Signori, che io insisto molto presso il signor Ministro affinché egli si valga delle facoltà accordategli dall'art. 21, onde la prima delle sue preoccupazioni sia la linea accennata. Vorrei poi nello stesso tempo che l'onorevole Ministro si preoccupasse anche di fare immediatamente degli studi per vedere in quale modo possa essere prolungata, congiungendola colla linea centrale della Basilicata Pallia (?) linea che ho accennato da Foggia a Caserta per Benevento.

Per mezzo di queste linee avremo raggiunto lo scopo di collegare in modo più intimo le provincie estreme d'Italia, e nello stesso tempo avremo provveduto ai nostri bisogni militari i più importanti per la difesa dello Stato.

Spero che il Senato dividerà con me queste considerazioni, e approverà l'interesse che io metto a che questa linea sia fatta il più prontamente possibile.

Ministro dei Lavori Pubblici. Ringrazio l'onorevole Senatore Menabrea che abbia voluto favorire il Governo de' suoi lumi in una materia così importante come questa, e nella quale egli è giudice così competente, per la parte grandissima che egli ebbe nell'ordinamento e nello sviluppo delle nostre ferrovie, mentre dirigeva il dicastero cui ora ho l'onore di presiedere.

Le opinioni intorno alla opportunità non solo, sia alla necessità di una strada ferrata Terni, Avezzano Roccasecca a cui accenna l'onorevole Menabrea, e che sono poggiate sopra gravi considerazioni di ordine economico militare e politico, sono divise anche da me, e potrei dire anche dal resto del Gabinetto, se si fosse presentata occasione di discutere nel Ministero questa linea, perchè non credo possibile se ne possa disconoscere la convenienza.

Quanto a me, per certo sono compreso della convenienza, della importanza e dell'urgenza di fare questa strada; ma per quanto mi risulta, fino a tutto il 1868, malgrado che il Governo avesse la facoltà acconsentitagli dalla legge del 1864, non si è presentata mai alcuna proposta seria.

Nel 1869 si presentò una Compagnia inglese, che dimandò di fare gli studi di massima, gli studi preliminari; dopo dimandò anche di fare gli studi di dettaglio quando le fosse assicurata la concessione della semplice costruzione, per una somma determinata.

Su questa domanda, non corredata degli elementi necessari, e sulla quale perciò non si poteva fare un sicuro giudizio, il Consiglio dei Lavori Pubblici dette un voto negativo.

Le pratiche sono rimaste a questo punto, non essendosi dopo avuta altra richiesta per tale concessione.

Ho voluto accennare ciò per dimostrare, come il Governo non abbia mai abbandonato questo proposito, né mai dimenticata questa ferrovia, e come infine ne abbia sempre riconosciuta l'importanza.

Io poi sono lieto di aver sentito alcuni concetti dall'onorevole Senatore Menabrea che abbracciano tutto il complesso delle reti italiane, e che accennano a delle considerazioni di ordine superiore ed elevato; sono lieto, ripeto, perchè l'attuale progetto di legge che sta davanti al Senato per nulla contraria le viste dell'onorevole Senatore. Anzi mi sembra che in molte parti il nostro progetto si avvicini a quelle stesse considerazioni, sia un avviamento in quell'ordine d'idee ora sviluppate, per cui io confido che il Senato avrà in quelle medesime osservazioni un argomento di più ad accordare il suo voto favorevole a questo progetto di legge, dopo che una parola tanto autorevole come quella dell'onorevole Menabrea, ne venne a mostrare l'opportunità.

Senatore Menabrea. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Menabrea. Io ringrazio l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici delle dichiarazioni che egli si è compiaciuto di fare e che sono conformi ai desiderii che ho testé espressi.

Io ho mostrato l'utilità della linea Terni, Avezzano, Roccasecca, e come veramente questa fosse una linea essenziale, urgente e della massima importanza per lo Stato. Io ho

dichiarato pure, in principio del mio discorso, che quantunque la costruzione delle ferrovie richieda grandi sacrifici, questi sono prontamente compensati dai vantaggi che ne ricavano le popolazioni, la cui ricchezza aumenta in proporzioni assai maggiori che non la spesa occorsa per la ferrovia. Certamente l'Erario dello Stato non ne ricava un beneficio immediato, tuttavia, attesa l'importanza della linea accennata, io credo che gli aggravii che ne possono momentaneamente derivare per la finanza non debbono farne indugiare la effettuazione.

Aggiungerò di più che detta linea, attraversando regioni importantissime, e ricche assai, le quali sono totalmente prive di comunicazioni, e che sono perciò il rifugio del brigantaggio, si verrebbe anche a distruggerlo con l'apertura di essa.

Malgrado tutte le buone intenzioni dell'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici, io credo però necessario altresì che sentimenti uguali sieno manifestati dall'onorevole signor Ministro delle Finanze; e poiché Io veggo presente, desidererei che egli pure appoggiasse le buone intenzioni che ha espresso l'onorevole suo collega il Ministro dei Lavori Pubblici.

Io non propongo ordini del giorno, perchè so che talvolta vanno dimenticati; mi basta che ci sia una promessa del Ministero al Senato che siano prese in considerazione le mie parole, poichè ove s'indugiasse troppo ad avervi riguardo, io mi propongo di rinnovare le mie raccomandazioni ogniqualvolta ne verrà l'occasione.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici Mi permetta il Senato di soggiungere poche parole per completare il mio pensiero, perchè non voglio alcuna reticenza.

Riconosco perfettamente l'opportunità di questa ferrovia, e sarò ben lieto che la si possa eseguire.

Ho accettato perciò di buon grado le facoltà che l'altro ramo del Parlamento ha accordato al Governo e che ci conformerà, spero, anche il Senato.

Ma debbo dichiarare essere opinione nostra che l'articolo 22 della Convenzione del 22 giugno 1861 accorda facoltà eccessive al Governo, nel senso che sarebbero troppo gravose le condizioni ivi fatte per lo Stato.

A nostro avviso la misura della garanzia indicata nell'articolo come un massimo, che non si può oltrepassare in nessun caso, è così elevata che il Governo deve sentirne la responsabilità grandissima che nell'interesse delle finanze esso può assumersi nel fare le concessioni e quindi non solo non deve raggiungere quel massimo limite, ma tentare ogni modo per diminuire il carico che ne verrebbe allo Stato.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro delle Finanze. Non posso fare a meno di accedere all'invito fattomi dal Senatore Menabrea, e di manifestare la mia opinione intorno a questa ferrovia di cui egli parla, anzi potrei manifestarla in genere sopra cotesta questione delle ferrovie.

Se il Senato mi ha veduto in fatto di spese un po' restio, e taluno ha potuto credermi sin troppo restio, confesso però che credo alla necessità assoluta, specialmente rispetto ai contribuenti, di fare certe spese nel minor limite possibile, quando siano necessarie e indispensabili.

Ma prego l'onorevole Senatore Menabrea ed il Senato di credere che io non metto tra le spese non necessarie e non indispensabili le spese che valgono a modificare lo stato eco-

nomico del paese, come sono in genere le linee ferroviarie.

Dirò anzi che fui qualche volta rimproverato di essere persino troppo corrivo in questa parte ed accusato di incoerenza, imperocché mentre da una parte cercavo d'introdurre le più severe economie possibili, sino al punto di essere accusato d'avarizia e di lesineria, d'altra parte, relativamente ai lavori pubblici, mi sono trovato accusato di troppa larghezza.

E credo che il progetto stesso di legge che si discute lo dimostri realmente. Per parte nostra, prima di tutto si cerca di dar esecuzione alle leggi che sono state deliberate dal Parlamento, imperocché ci pare che quando sono stati presi impegni seri colle popolazioni, che quando sono stati deliberati dei lavori che interessano grandemente l'economia nazionale, sia conveniente sotto tutti i punti di vista il condurre codesti lavori a compimento.

Questo è il concetto generale da cui tanto io che i miei Collegli siamo condotti.

Quanto poi alla strada ferrata che congiunge Terni con Isoletta, non si può negare la grande importanza della medesima sotto molti punti di vista.

Sono dolente di non avere assistito al discorso che ha fatto in proposito l'onorevole Senatore Menabrea, ma *a priori*, ed anche senza averlo udito, mi dichiaro dell'opinione da lui emessa, e della grande utilità ed importanza di questa strada.

Ora non vi è che questione, prima delle condizioni, come testé diceva l'onorevole mio collega Ministro dei Lavori Pubblici, e poi dei momenti, in cui ci troviamo, imperocché non dobbiamo perdere di vista lo stato del credito nostro, che l'onorevole Senatore Menabrea, il quale mi ha insegnato anche tante altre cose, meglio di me conosce; ma però io posso dichiarare e dichiaro che non sono per nulla alieno dalla costruzione della ferrovia che egli s'è giustamente raccomanda.

Senatore Menabrea. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Menabrea. Prendo la parola solamente per esprimere all'onorevole Ministro delle Finanze la soddisfazione che provo nel vedere che entra completamente nelle mie idee relativamente alle strade ferrate in generale, ed in specie poi a quella che fa ora argomento di discussione.

Per verità vi sono dei momenti, nei quali bisogna procedere con molta prudenza nel prendere impegni, e gli odierni in cui il credito pubblico è sì gravemente scosso meritano tutta l'attenzione nostra, ma io spero che appena la fiducia potrà rinascere e rassodarsi, si penserà alla esecuzione di questa strada che presenta tanto interesse economico, politico, e soprattutto militare.

Presidente. Se non si fanno altre osservazioni metto ai voti l'articolo 21.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato)

ANTONIO MARRUCCI, CESARE SILVI

Agli inizi del Novecento la Valle del Salto si mobilita per la costruzione del tronco Rieti-Avezzano della linea ferroviaria Terni-Roccasecca ¹



Fig. 1 - Una vaporiera sulla Terni-Rieti-L'Aquila qualche tempo prima della sua inaugurazione il 28 ottobre 1883 ²

I progetti ferroviari della seconda metà dell'Ottocento e la Valle del Salto

Nel raggio di alcune decine di chilometri dalla Valle del Salto (Rieti) sono ancora oggi operative le linee ferroviarie e le relative stazioni di Avezzano, Rieti e L'Aquila, eredità dei grandi piani italiani avviati già a partire dall'appena nato Regno d'Italia (17 marzo 1861).

Per queste tre stazioni, inaugurate alla fine dell'Ottocento, L'Aquila nel 1875, Rieti nel 1883 e Avezzano nel 1888, era previsto, sin dalle primissime proposte, che avrebbero dovuto transitare due importanti linee ferroviarie: la Terni – Rieti – Avezzano – Roccasecca, detta anche *la grande vertebrale italiana*, e la Giulianova – Teramo – L'Aquila – Le Ville (Borgocollefegato) – Carsoli – Roma, indicata come *la ferrovia dei due mari*.

Conosciute anche con il nome di *ferrovie del Salto*, in quanto avrebbero attraversato la vallata che dal fiume che vi scorre prende il nome, queste due linee, secondo i loro proponenti, sarebbero state le migliori per andare da Firenze a Napoli ³ e dall'Adriatico al Tirreno ⁴. Personalità di livello nazionale dell'Ottocento riconobbero nella centrale posizione

¹ In questo stesso quaderno v. R. Lorenzetti, Il Cicolano e la sua ferrovia mai realizzata, pp. 125-156.

² R. Lorenzetti, Strade di ferro e territori isolati. *La questione ferroviaria in una area dell'Italia centrale (1846-1960)*, Milano Angeli 1986, p. 137.

³ Indicazione della Camera di Commercio ed Arti di Napoli del 1862, Atti della deputazione provinciale, anno terzo, volume terzo, 2 settembre - 30 dicembre 1863, Napoli. È da tenere presente che fino al 1970 Roma non faceva parte del Regno d'Italia. In questo stesso quaderno v. R. Lorenzetti, appendice n. 1, pp. 149-151.

⁴ Camillo Minieri-Riccio, *Biblioteca storico-topografica degli Abruzzi*, Volume 2, 1876, p.286.

della Valle del Salto le caratteristiche geografiche e morfologiche che avrebbero consentito di realizzare due ferrovie rispondenti a molteplici interessi: nazionali, soprattutto strategici e militari, ma anche economici e funzionali.

La Terni – Roccasecca si riteneva che fosse la migliore linea “*per congiungere Napoli all’Italia superiore*”⁵ e “*di essere tutta interna*” e pertanto “*non esposta in caso di guerra ad offese dalla parte del mare*”⁶. Anche la ferrovia Giulianova – Roma poteva “*servire al trasporto delle grandi masse di truppe e di materiale da guerra per la continua tutela di Roma*” tra i due mari della penisola⁷.

Queste ragioni per la costruzione delle due linee mobilitarono ampi interessi a livello nazionale.

In particolare la grande vertebrale italiana, per decenni, nonostante le riconosciute difficoltà realizzative, interessò Primi Ministri, Ministri e Sottosegretari di Stato, Generali, Deputati e Senatori, noti ingegneri ferroviari, ditte, non solo italiane, esperte di infrastrutture ferroviarie, a promuoverne e sostenerne la realizzazione⁸.

La storia di questo impegno, dei suoi protagonisti e dei risultati a cui condusse è raccontata da Roberto Lorenzetti in “*Il Cicolano e la sua ferrovia mai realizzata*” in questo stesso quaderno, e, più ampiamente, nel suo saggio del 1986 *Strade di ferro e territori isolati. La questione ferroviaria in una area dell’Italia centrale (1846-1960)*⁹.

Le ragioni strategiche e militari per la costruzione dell’intera linea da Terni a Roccasecca, sostenute in sedi parlamentari e governative, in particolare dai Generali Filippo Cerroti¹⁰ e Federico Luigi Menabrea¹¹, diventarono tuttavia - racconta Lorenzetti - sempre meno importanti dal momento dell’annessione nel 1870 di Roma e dello Stato Pontificio al Regno d’Italia per poi annullarsi del tutto con l’uso militare degli aerei. Il venir meno di quelle ragioni lasciò da completare, ancora alla fine dell’Ottocento, il tronco Rieti-Avezzano.

Le vicende della ferrovia dei due mari si svilupparono in parallelo a quelle della vertebrale italiana a partire dai primi anni sessanta dell’Ottocento. Anch’esse sono illustrate nel libro di Lorenzetti. Noi ci interesseremo al tronco Teramo - L’Aquila – Villecollepegato – Carsoli - Roma per quanto basta a illustrarne le implicazioni sulla costruzione della Rieti – Avezzano.

⁵ Camera di Commercio di Napoli, Atti della Deputazione Provinciale di Napoli, anno terzo, volume terzo, tornata de’ 2 settembre 1863, p. 2, v. anche R. Lorenzetti in questo stesso quaderno, appendice n. 1, pp. 149-151.

⁶ Camera di Commercio di Napoli, Atti della Deputazione Provinciale di Napoli, anno terzo, volume terzo, tornata de’ 2 settembre 1863, p. 3, v. anche R. Lorenzetti in questo stesso quaderno, appendice n. 1, pp. 149-151.

⁷ Camillo Minieri-Riccio, Biblioteca storico-topografica degli Abruzzi, Volume 2, 1876, p.286.

⁸ Brevi biografie e ruoli svolti da promotori, sostenitori e progettisti della ferrovia Avezzano – Rieti sono riportati in A. Marrucci, C. Silvi, Appendice n. 1, p. 211, allegata in formato digitale alla versione stampata del Quaderno.

⁹ Il saggio è stato pubblicato da Franco Angeli Libri S.r.l., Milano, 1986.

¹⁰ “Tronco mancante da Terni per Avezzano e Roccasecca: Ferrovia vertebrale italiana: progetto del generale F. Cerroti” - Roma: Salviucci, 1873. Il progetto di Filippo Cerroti è stato consultato presso la Società Geografica Italiana in Roma.

¹¹ v. Lorenzetti in questo stesso Quaderno, p. 121, 125 e intervento parlamentare del Senatore Menabrea del 13 agosto 1870, Appendice n. 2, pp. 152-156.

Il nostro racconto inizia nel punto in cui Lorenzetti lo conclude ed è dedicato a ricostruire la sconosciuta e dimenticata mobilitazione locale per la Rieti – Avezzano. Una storia che è stato possibile ricostruire a seguito del ritrovamento di documenti inediti in archivi privati e pubblici della Valle del Salto e delle zone circostanti.

Agli inizi del Novecento entrambe le due linee ferroviarie in argomento erano incompiute per i tratti che interessavano proprio la Valle del Salto.

Per la Terni – Roccasecca doveva essere completato, come accennato sopra, il tronco Rieti – Avezzano ¹² e per la Giulianova – Roma il tronco L’Aquila – Villecollepegato - Carsoli ^{13, 14}, vale a dire due tronchi, che, se mai fossero stati realizzati, avrebbero attraversato uno longitudinalmente e l’altro trasversalmente la Valle del Salto e si sarebbero incrociati quasi al centro di essa, nella programmata stazione vicino all’abitato di Villecollepegato (oggi Villerose) nel Comune di Borgocollepegato (oggi Borgorose), mettendo così l’intera vallata in diretta comunicazione con il sud e il nord d’Italia, con l’Adriatico, il Tirreno e Roma.

Le due linee sono evidenziate in Fig. 2 nella Carta delle ferrovie del centro Italia (nel linguaggio del tempo *Media Italia*) del 1874, allegata al progetto di massima del tronco Aquila, Borgo Colle Fegato, Tufo e Carsoli, studiato agli inizi degli anni settanta dell’Ottocento dall’Ingegnere Candido Borella per incarico del municipio dell’Aquila ¹⁵. La Carta è riprodotta nella pagina che segue.

¹² Il tronco Terni – Rieti era stato inaugurato il 28 ottobre 1883; il tronco Avezzano – Roccasecca fu messo in funzione il 20 agosto 1902.

¹³ Il tronco Roma – Carsoli fu inaugurato nel 1873; il tronco Giulianova – Teramo nel 1884.

¹⁴ Un primo progetto di una linea ferroviaria che congiungesse l’Adriatico con il Tirreno passando per Teramo e l’Aquila fu delineato nel 1861 dall’Ing. Clemente Maraini in una lettera indirizzata al Sig. Bernardo Cav. Trosini, sindaco di Teramo (D’una ferrovia abruzzese: lettera. Torino, Tip. Diritto, 1863, pagine 14).

Maraini ipotizzò due diversi tracciati che partendo dall’Aquila avrebbero raggiunto uno Rieti (Aquila, Vallata di Roio, Coppito, Monte Calvo, Valle del Velino, Antrodoco, Cittaducale, Rieti), il secondo Roma (Aquila, Tornimparte, superava il monte Venearse per raggiungere la piana di Castiglione da dove scendeva lungo il Rio Torto per entrare nella Valle del Salto e quindi per la Valle del Peschio proseguiva per Tufo, Carsoli, Arsoli fino a Roma).

¹⁵ La maggior parte delle ricerche sulla Teramo – Aquila – Borgo Collepegato – Tufo – Carsoli – Roma è stata effettuata presso l’Archivio di Stato di Teramo, che ringraziamo per la collaborazione.

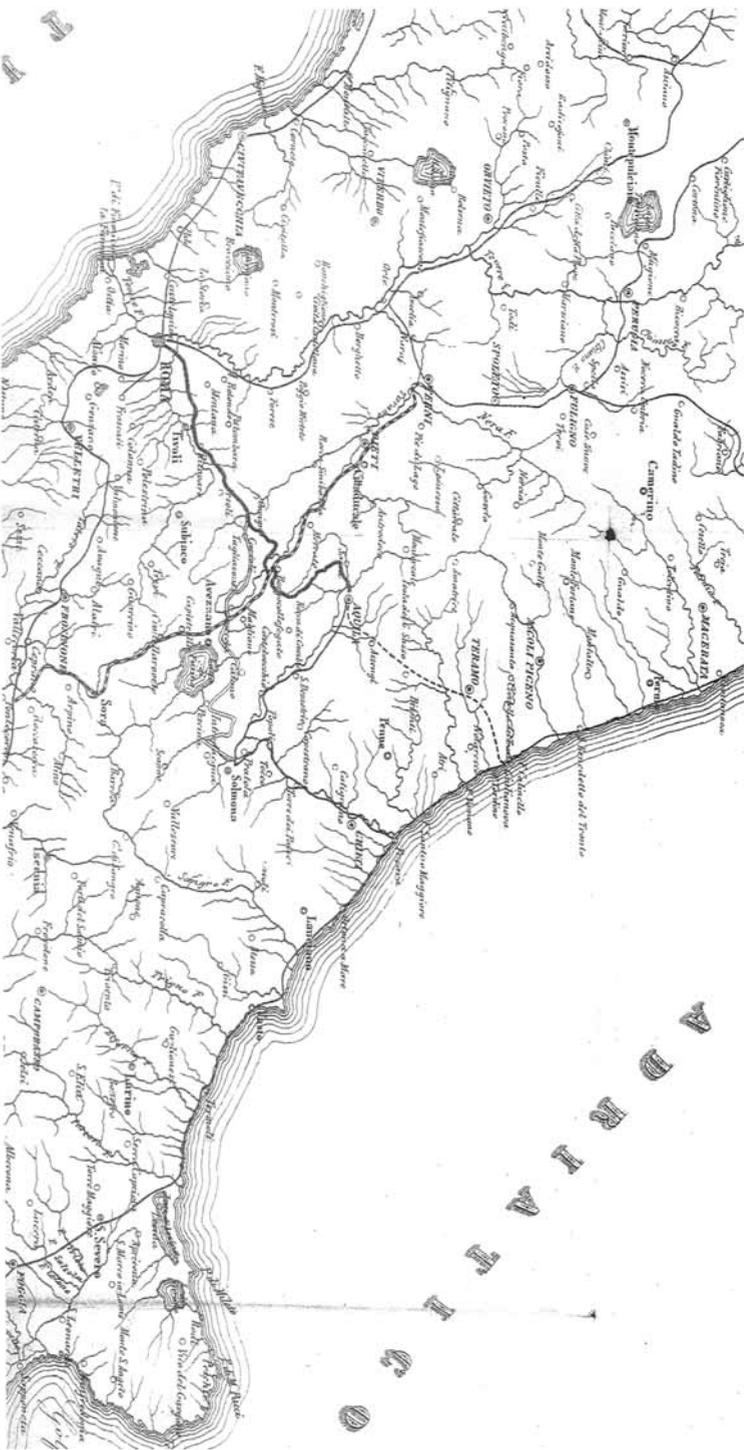


Fig. 2 – Percorsi delle due progettate ferrovie del Salto in “*Carta ferroviaria media Italia*”, del 1874.¹⁶

¹⁶ Carta delle Ferrovie Media Italia – Allegata a Ferrovie da Aquila a Roma, passando per Borgo Colle Fegato, Tufo, Carsoli, Arsoli e Trivoli. Progetto di massima del tronco Aquila-Borgo Colle Fegato, Tufo e Carsoli, studiato dall'Ingegnere Candido Borella per incarico del municipio di Aquila, Torino, 1874 (cortesia Archivio di Stato di Teramo).



Fig. 3 - La stazione di Rieti nel 1882 ¹⁷

La mobilitazione della Valle del Salto per la Rieti-Avezzano

Alla fine dell'Ottocento l'impegno nazionale per il completamento del tratto della vertebrale italiana attraverso la Valle del Salto cominciò a dissolversi con il venir sempre meno le ragioni strategiche e militari che ne erano state l'impulso alla sua costruzione, tanto da oscurare le ragioni della mobilità locale che emergeranno di tutta evidenza proprio con lo scemare delle prime.

I più illuminati ed avveduti amministratori comunali e personalità dei territori che sarebbero stati attraversati dalla ferrovia colsero le tante potenzialità per lo sviluppo socio economico delle proprie zone derivanti dalla costruzione della ferrovia e diventarono suoi instancabili promotori.

A livello locale furono condotte, a partire dal 1900, importanti iniziative perché il progetto della Rieti-Avezzano non fosse dimenticato e ci si adoperasse per concretizzarlo.

Riteniamo che mai, in tutta la lunga storia della Rieti-Avezzano, almeno dai documenti che abbiamo ritrovato in archivi locali, privati e pubblici, la ferrovia della Valle del Salto fu così vicina a diventare realtà ¹⁸. La mobilitazione che ci fu a livello locale per raggiungere lo scopo è oggi praticamente sconosciuta, cancellata nelle memorie collettive ed istituzionali.

¹⁷ Fotografia da R. Lorenzetti, *Strade di ferro e territori isolati. La questione ferroviaria in una area dell'Italia centrale (1846-1960)*, Milano Angeli 1986, p. 135.

¹⁸ La ricerca di documenti sulle ferrovie del Salto è stata effettuata presso gli archivi di stato di Rieti, L'Aquila, Teramo, Avezzano; biblioteche Senato, Camera dei Deputati e Società Geografica Italiana; archivi storici dei comuni di Borgorose, Pescocrochiano, Fiamignano, Petrella Salto, Marcellini, Magliano de' Marsi, Avezzano, con riferimento ai quali ha avuto esiti diversi. Alcuni comuni non conservano un archivio storico del periodo di interesse oppure lo stesso non è consultabile in quanto non è ordinato. La ricerca ha inoltre dovuto essere limitata ad una prima fase rinviando a successivi lavori ulteriori approfondimenti.

In questo scritto abbiamo voluto, quindi, raccontare e documentare il più dettagliatamente possibile le iniziative, i successi e le sconfitte che condussero, come vedremo di seguito, a tenere vivo a livello locale, fino agli inizi degli anni trenta del Novecento, il sogno della ferrovia da nord a sud del Salto, nato nei primi anni sessanta dell'Ottocento.

A porre fine a tale sogno fu l'affermarsi di un altro grande progetto, anch'esso nato nell'Ottocento: la bonifica della piana reatina, vale a dire un insieme di interventi per regolare il flusso delle acque a monte di Rieti per impedirne il ricorrente alluvionamento della sua circostante piana. Progetto concretizzatosi durante il ventennio fascista con la costruzione delle dighe del Salto e del Turano ¹⁹.

In tre appendici abbiamo raccolto una parte delle informazioni e dei principali documenti che testimoniano il tanto ed esemplare lavoro svolto perché il sogno potesse diventare realtà, conclusosi, invece, purtroppo, con un nulla di fatto.

Nell'Appendice n. 1 sono raccolte brevi biografie e notizie di personalità e protagonisti coinvolti nella realizzazione della Avezzano – Rieti. Nell'Appendice n. 2 sono riportate le trascrizioni dei manoscritti e dei relativi testi digitalizzati, della corrispondenza intercorsa tra i protagonisti e tra questi e le istituzioni. Infine l'Appendice n. 3 è dedicata a relazioni tecniche ed elaborati grafici dei progetti della ferrovia ²⁰.

Il rilancio della costruzione del tronco Rieti-Avezzano avviato a livello locale da una delibera del comune di Pescorocchiano.

Il rilancio del progetto ebbe inizio il 21 aprile 1901 con una riunione del Consiglio del Comune di Pescorocchiano il quale deliberò

... circa il voto da farsi al R. Governo perché dia intiera esecuzione alla legge del 14 Agosto 1870, decretando la costruzione del tronco ferroviario lungo la valle del Fiume Salto...

per mettere così in diretta comunicazione Avezzano con Rieti.

Ispiratore di questa delibera fu il Cavaliere, Dott. Vincenzo Cicerone di S. Elpidio ²¹.

¹⁹ In questo stesso Quaderno v. R. Marinelli *La bonifica reatina ed il sacrificio ambientale e socio-economico della valle del Salto*, pp. 27-74.

²⁰ Nella pubblicazione on line del Quaderno sono riportate solo le immagini dei protagonisti e i titoli delle corrispondenze, delle relazioni tecniche e dei progetti. Le appendici complete sono pubblicate sul CD allegato alla versione cartacea che seguirà la pubblicazione on line.

²¹ È grazie all'archivio di Vincenzo Cicerone, conservato dagli eredi, e messo a disposizione per la consultazione da Antonio Fulgenti, che ringraziamo, che è stato possibile effettuare una prima ricostruzione della storia della ferrovia del Salto. Il Dr. Vincenzo Cicerone nacque il 13 marzo 1854 a S.Elpidio (Pescorocchiano, Rieti) da Luigi Cicerone e Paola Silvi. Si laureò in medicina e chirurgia a Roma il 12 luglio 1882. Morì all'improvviso, all'età di 55 anni, l'8 marzo 1909 all'altezza di Magliano dei Marsi, mentre su un calesse si stava recando ad Avezzano. Nel testamento lasciò erede delle sue proprietà il nipote Angelo Fulgenzi, figlio della sorella Maria. Nella parte conclusiva del testamento "Se la morte non mi coglie in questi giorni di agitazione ritornerò sopra a dettagliare bene questa mia ultima volontà" (S. Elpidio, 31 agosto 1908). Altre notizie sulla figura di Vincenzo Cicerone in appendice n. 1/1.



Fig. 4 - Vincenzo Cicerone e la consorte Peppina Corbi (Foto cortesia A. Fulgenzi)

Il passo successivo, dopo la delibera del 21 aprile, fu quello di un appello del comune di Pescorocchiano a tutti i comuni interessati alla costruzione della ferrovia delle province di Caserta, Aquila e Perugia, perché ne adottassero una analoga,

... per unirsi a questo Comune per le ulteriori pratiche, onde si possa con facilità raggiungere l'intento....

Le lettere di invito furono spedite agli inizi del mese di maggio ²². Non abbiamo l'elenco completo dei destinatari, tuttavia da corrispondenze dirette e indirette è documentabile che furono coinvolti gli attuali comuni della Valle del Salto - Borgocollefegato (oggi Borgorose), Concerviano, Fiamignano, Marcellini, Pescorocchiano, Petrella Salto, Varco Sabino – e i comuni con questa confinanti: Avezzano, Magliano de' Marsi, Cittaducale e Rieti. La reazione all'appello non si fece attendere. Dalle deliberazioni dei Consigli comunali che abbiamo potuto rintracciare risulta evidente l'entusiasmo suscitato dal rilancio del progetto della costruzione della ferrovia. I comuni di Fiamignano e Marcellini furono i primi a rispondere. Il Consiglio di Fiamignano, riunitosi il 26 maggio 1901, su proposta del suo presidente Felice Martelli, deliberò di esprimere

un voto di plauso alla bellissima iniziativa di quel Comune e ad emettere il proprio parere in proposito, in quanto questo Comune ne risentirebbe certamente immensi benefici effetti perché gli si aprirebbe così la via al commercio dei suoi molteplici prodotti, perché ne verrebbero oltremodo migliorati i mezzi di viabilità,

il Consiglio deliberò quindi di

esprimere all'Amm.ne Comunale di Pescorocchiano la viva simpatia e l'interesse che anche questo comune prende per la nobile iniziativa; di rivolgersi

²² Lettera del sindaco di Pescorocchiano al sindaco di Marcellini, 4 Maggio 1901, in appendice n. 2/1.

all'On. Deputato del Collegio perché eserciti efficacemente l'opera sua per il conseguimento delle giustissime aspirazioni di queste popolazioni;

e, a votazione segreta, osservando tutte le altre formalità stabilite dalla legge, nomina i Sig. Mozzetti Cav. Francesco (Fig. 5) e Lugini Dott. Cav. Domenico ²³ (Fig. 6) rappresentanti di questo Comune per l'espletamento di tutte le pratiche che si renderanno all'uopo necessarie ²⁴.



Fig. 5 - Francesco Mozzetti
S. Lucia 1868 - S. Lucia 1951
(foto cortesia F. Mozzetti)



Fig. 6 - Medico e storico Domenico Lugini
S. Lucia 1857 - S. Lucia 1922
(foto cortesia M. Lugini)

Qualche giorno dopo, il 2 giugno 1901, si riunì il Consiglio comunale di Marcetelli il quale

Considerando il vantaggio che anche il comune di Marcetelli ne risentirebbe dalla sistemazione e completamento di quella ferrovia lungo il fiume Salto. Apprezzando altamente l'iniziativa presa dal comune di Pescorocchiano e i motivi e le ragioni svolte nella sua Deliberazione consigliare che sono di una verità indiscutibile si unisce pienamente alle pratiche che intenderà iniziare il comune di Pescorocchiano per raggiungere lo scopo, e fa voti perché le pratiche stesse riescano a comunicare al R^{le} Governo della utilità e il vantaggio che la costruzione della ferrovia lungo la valle del fiume Salto può arrecare a questi comuni già troppo abbandonati e privi di comunicazioni dirette e mancanti persino di strade carrozzabili.

Incarica il sindaco perché copia della presente sia rimessa al Comune di Pescorocchiano benemerito iniziatore di tale ferrovia ²⁵.

²³ Va ricordato che Domenico Lugini, nel capitolo dedicato alle “Strade degli antichi Equicoli” nel suo libro “*Memorie storiche della Regione Equicola, ora Cicolano, 1907*” si sofferma sulla linea ferroviaria della Valle del Salto e manifesta il suo scetticismo in merito alla immediata realizzazione di detta linea. Sottolinea che “nonostante la grande utilità commerciale e strategica di questa linea, rimane tuttora e rimarrà ancora, chi sa per quanto tempo, come un semplice progetto. Forse soltanto ai figli de’ nostri figli sarà concesso di ascoltare lungo la valle del Salto il grido del bello e orribile mostro del Carducci, che, sull’irrefrenabile carro del fuoco, passerà benefico anche per questa nostra regione ed annunciatore dei progressi della scienza e della civiltà moderna.” Altre informazioni su Francesco Mozzetti e Domenico Lugini in appendice 1/2 e 1/3.

²⁴ Delibera di Consiglio comunale di Fiamignano del 26 maggio 1901, Archivio storico del comune di Fiamignano.

²⁵ Verbale riunione del consiglio comunale di Marcetelli del 2 giugno 1901, archivio Vincenzo Cicerone conservato dagli eredi.



Fig. 7 - Lettera del sindaco di Marcellino al sindaco di Pescorocchiano sulla Ferrovia fiume Salto del 4 giugno 1901 ²⁶

Dopo le prime positive reazioni, il Comune di Pescorocchiano, con una lettera a firma di Vincenzo Cicerone, quale responsabile del Comitato promotore della ferrovia, propose un più ampio coinvolgimento dei rappresentanti dei Comuni interessati. Per dare poi maggior forza politica e risonanza nazionale alle aspettative sulla costruzione della ferrovia li invitò insieme agli Onorevoli deputati dei rispettivi collegi ²⁷ ad una riunione a Roma il 30 luglio, cogliendo l'occasione e la circostanza di un pellegrinaggio alla tomba di S.M. Umberto. Sul piano organizzativo Cicerone invitava i partecipanti

a passare all'Albergo del Sole in piazza del Pantheon per iscriversi e apprendere l'ora e il luogo della riunione, che verrà pure indetta da giornali della Capitale ²⁸.

È durante questa riunione che Cicerone viene incaricato dall'Assemblea dei Rappresentanti dei Comuni di redigere una relazione-promemoria sulla ferrovia Avezzano-Rieti da circolare tra istituzioni locali e nazionali e responsabili di governo, affinché si dia

²⁶ In appendice n. 2/2.

²⁷ A luglio 1901 questi i Deputati: Francesco Roselli: collegio di Città Ducale, comuni di Fiamignano e Petrella Salto; Giovanni Cerri, collegio di Avezzano, comuni di Borgorose, Pescorocchiano e Magliano de' Marsi; Domenico Raccuini: collegio di Rieti, comuni di Concerviano e Varco Sabino; Alessandro Fortis: collegio di Poggio Mirteto (Marcellino Sabino) (Atlante storico-elettorale d'Italia dal 1861 al 2008).

²⁸ Lettera del Comune di Pescorocchiano ai rappresentanti dei comuni per una riunione a Roma il 22 luglio 1901, archivio Vincenzo Cicerone conservato dagli eredi, in appendice n. 2/3.

intera esecuzione alla legge del 14 Agosto 1870, decretando la costruzione del tronco ferroviario lungo la valle del Fiume Salto

Il promemoria fu dato alle stampe nel settembre 1901 ²⁹.

Da questo documento si possono cogliere la personalità e le attitudini politiche ed amministrative di Cicerone. In apertura nota:

Tra le prerogative acquisite colla civiltà di ogni epoca primeggia senza dubbio quella di potere con comizi e petizioni estrinsecare e prospettare alle Autorità centrali la volontà, i voti e le aspirazioni di una regione e anche dell'intera Nazione.

Questo prezioso diritto, sancito e regolato dalla nostra legge fondamentale dello Stato, riesce spesso fecondo di straordinari vantaggi, perché col suo esercizio la pubblica coscienza giunge non rare volte a compenetrarsi con quella degli uomini, che reggono le sorti della Patria.

Per tale motivo l'agitazione per il completamento della ferrovia Roccasecca – Avezzano – Terni, rimasta lungo tempo latente fra le diverse popolazioni, ha preso una forma legale nelle deliberazioni consiliari dei numerosi comuni interessati, colle quali si fan voti al Governo, perché dia intera esecuzione alla legge del 28 agosto 1870 colla costruzione del tronco della valle del Salto

Prosegue quindi soffermandosi sulle ragioni “*che militano a favore della nostra linea*” che riassume nelle seguenti:

1. Diritto di precedenza acquisito con la legge del 28 agosto 1870 n. 5858;
2. Esigenze logistiche per la difesa, integrità e grandezza della Patria;
3. Importanza commerciale e civile non solo per le quattro provincie interessate, ma per la Nazione intera;
4. Risorse economiche portate nell'esercizio di tutta la linea;
5. Opportunità d'impianto a trazione elettrica;
6. Tenuità della spesa corrente per il suo completamento;
7. Superiorità di essa alle altre linee complementari.

Questi positivi primi passi a livello locale si sarebbero presto dovuti confrontare con la realtà di un intervento statale e di un sostegno finanziario a livello nazionale, come auspicato nelle delibere dei comuni.

Al riguardo l'On. Giovanni Cerri, deputato del collegio di Avezzano, al quale facevano capo i comuni di Borgocollefegato e di Pescorocchiano, interpellò in via ufficiale il Ministro dei lavori pubblici Gerolamo Giusso. Al Ministro inviò la memoria preparata da Vincenzo Cicerone, per conoscere se ci fossero le condizioni per un sostegno statale a favore della costruzione della ferrovia.

²⁹ Vincenzo Cicerone, *Breve Memoria per la ferrovia complementare Avezzano – Rieti* (con 2 carte), Avezzano, Tipografia Editrice F. P. Angelini, 1901, archivio storico del comune di Marcellino, in appendice n. 2/4.



Fig. 8 - On. Giovanni Cerri
Avezzano 1857 – Avezzano 1915



Fig. 9 - Il ministro Gerolamo Giusso
Napoli 1843 – Vico Equense (Napoli) 1921

Il Ministro rispose che

la legge del 28 agosto 1870 era decaduta avendo la durata di soli tre anni e che i poteri allora delegati al Governo non furono mai rinnovati nelle leggi che seguirono e che pertanto alla luce della legislazione corrente non sussistesse nessun obbligo del Governo per la realizzazione della ferrovia del Salto, la quale avrebbe potuto attuarsi ricorrendo all'industria privata.

Concludeva di essere disponibile a ricevere la visita della Commissione per la ferrovia del Salto nella sede del Ministero il giorno 3 o 4 novembre ³⁰.

La risposta del Ministro fu da Cerri inviata a Cicerone con una breve annotazione nella quale sottolineava

come vedi ci troviamo di fronte a non lievi difficoltà. La speculazione e l'industria privata. Si potrebbe tentare? E i quattrini? Insomma dobbiamo aspettare che si riapra la Camera per orientarci in questo altro campo ³¹.

Il 20 novembre 1901, da S.Elpidio, Cicerone spedì ai Comuni, facenti parte della Commissione, una lettera con allegata la sua memoria sulla ferrovia, informandoli della risposta autografa di S.E. il Ministro dei LL.PP., trasmessagli dall'On. Cerri, contenente anche la convocazione della Commissione stessa per il 9 novembre 1901, onde raggiungere un accordo in merito alla realizzazione della ferrovia.

Nella sua memoria Cicerone contestava le ragioni addotte dal Ministro, sul problema delle difficoltà economiche dello Stato ad affrontare per intero il problema delle ferrovie complementari e sull'obbligo di attenersi alle linee votate con la legge del 1879, escludente il tronco della Valle del Salto. Cicerone ribadiva, invece, che la pregiudiziale addotta su questa linea non poteva essere attendibile, poiché la linea stessa del Salto fu regolarmente sancita con la legge del 28 agosto 1870: non modificata o abrogata in seguito da contraria disposizione. Manteneva perciò l'incontestabile diritto di precedenza sulla realizzazione.

³⁰ Lettera del 29 ottobre 1901 del Ministro Gerolamo Giusso all'On. Giovanni Cerri, archivio eredi Cicerone, appendice n. 2/5. Altre informazioni su Cerri e Giusso in appendice 1/4 e 1/5.

³¹ Rescritto dell'On. Giovanni Cerri sulla lettera del Ministro Giusso inviata a Vincenzo Cicerone, archivio eredi Cicerone, appendice n. 2/6.

Per ragioni di opportunità e di tempo, l'appuntamento fissato il 9 novembre 1901 con il Ministro dei LL.PP fu rimandato al momento della riapertura delle Camere. Cicerone approfittò quindi del maggior tempo a disposizione per organizzare e sollecitare i Comuni a farsi rappresentare dal deputato del proprio collegio nella costituenda Commissione in modo da accrescerne il peso politico. Il deputato del proprio collegio doveva essere invitato

non solo di prendere parte nella Commissione, che quanto prima verrà ricevuta da S.E. il Ministro dei LL.PP., ma anche di usare attivamente l'opera sua in tutti quei modi che crederà opportuni per raggiungere l'intento voluto ³².



Fig. 10 - On.le Alessandro Fortis, XXI legislatura del Regno d'Italia, eletto nell'elezione generale del 03.06.1900, nel Collegio di Poggio Mirteto (Rieti) Primo Ministro nei due governi Fortis dal 1905 al 1906 Forlì 1841 – Roma 1909 ³³

Nello spirito della lettera di Cicerone il Comune di Marcatelli inviò in data 21 novembre 1901 copia della delibera consiliare del 2 giugno 1901, ricordata sopra, al deputato del collegio, l'On.le Alessandro Fortis, il quale a sua volta la inviò al Ministro dei LL.PP. Il Ministro, in data 20 dicembre 1901, con lettera autografa gli rispose assicurando solo un formale e generico interessamento ³⁴.

³² Lettera del 20 novembre 1901 di Vincenzo Cicerone ai Comuni più direttamente interessati alla ferrovia: Magliano dei Marsi, Borgocolleferato, Pescorocchiano, Fiamignano, Petrella Salto, Marcatelli, Varco Sabino, Concerviano, archivio storico del comune di Marcatelli, in appendice 2/7.

³³ Altre informazioni in appendice 1/6. Dopo la morte dell'On. Fortis, dal 1909 fu eletto nel collegio di Poggio Mirteto l'avv. Giovanni Amici, fratello dell'Ing. Venceslao Amici, uno dei principali protagonisti di questa storia come vedremo in seguito.

³⁴ Il Comune di Marcatelli Sabino, pur collocato sul lato Ovest della Valle del Salto, al tempo parte dello Stato Pontificio, agli inizi del Novecento apparteneva alla provincia Perugia, circondario di Rieti, mandamento di Orvinio; per tale caratteristica amministrativa e politica, fu coinvolto ed associato ai comitati Sabino ed Umbro, pro linea ferroviaria a moderna trazione elettrica, Ascoli Piceno-Antrdoco-Rieti-Corese. Contrariamente all'azione del Comune di Pescorocchiano, che ripropose la questione ferroviaria Avezzano-Rieti lungo il Salto, a trazione vapore, in forza della legge 14 Agosto 1870, nella coincidenza delle ambedue azioni nell'anno 1901, il comitato Umbro-Sabino, si avvale della legge 30 Aprile 1899 n. 168, (5) poi inapplicata perché ritenuta onerosa per lo stato (vedi R. Lorenzetti in questo stesso quaderno, pp. 125-156). Il Comune Sabino rispose ad alcune richieste, dall'invio dei dati statistici a rare par-

LA FERROVIA COMPLEMENTARE

Ministero dei Lavori Pubblici
Roma il 20 Dicembre 1901
Caro Cicerone

Ho presentato con la mia giunta, il 14
del 20 corrente, al Senato, la proposta di legge
completamento di Roccasecca, con la quale
si cerca di colmare l'aspirazione del Comune di Roccasecca
e di collegare, per la suddetta sezione, il tronco
Rieti-Roccasecca, con la linea Roccasinibalda, e con
quella della linea Roccasinibalda, Roccasecca
Cicero. Il progetto è stato approvato dal Senato
il 20 corrente, e sarà ora in discussione
in Parlamento. Ho sperato che la legge possa essere
approvata a tempo opportuno.

aff. Giusso

Inviabile
Alessandro Fortis
Vice al Senato
Roma

Fig. 11 - Lettera autografa del Ministro dei LL.PP. all'On. Alessandro Fortis del 20 dicembre 1901

Le corrispondenze ricordate evidenziano la volontà di Cicerone di esplorare tutte le possibili vie perché il peso politico della Commissione fosse accresciuto e reso determinante, con il coinvolgimento dei deputati dei collegi delle zone interessate dalla ferrovia.

Allo stesso modo, anche l'On. Cerri tentò di cogliere qualunque possibilità gli si presentasse per richiamare l'attenzione sul progetto del tronco Rieti-Avezzano. Il 31 gennaio 1902 scrisse a Cicerone informandolo che potrebbe far parte di una delegazione di deputati che incontreranno il Ministro Giusso per esaminare la

*prosecuzione della ferrovia Avezzano – Roccasecca fino al mare salato. Il completamento della linea da quella parte renderebbe sempre più evidente la necessità del completamento della linea da questa parte fino a Rieti. Se vado accennerò a questo punto essenziale per noi e sentirò cosa mi rispondono*³⁵

Non sappiamo se tale incontro di Cerri con il Ministro ebbe luogo. Negli archivi consultati abbiamo ritrovato una lettera del Sottosegretario di Stato al Ministero dei lavori pubblici indirizzata a Cerri del 23 marzo 1902 nella quale viene confermato quanto già comunicato a Cerri dal Ministro Giusso nella sua lettera del 29 ottobre. Il Sottosegretario conclude di

essere spiacente di non poter dare una risposta favorevole e ribadisce l'impossibilità, in base alla legislazione vigente, per il Governo di realizzare la

tecipazioni a incontri assembleari). Ma quando fu chiamato ad una partecipazione finanziaria, si dichiarò ufficialmente indisponibile, motivandone le ragioni con l'assoluta inutilità al proprio territorio di quella ferrovia (nota: Municipio Roccasinibalda 7 settembre 1901, Comune di Marcatelli 26 settembre 1901).

³⁵ Lettera dell'On Cerri del 31 gennaio 1902 a Vincenzo Cicerone, archivio Cicerone conservato dagli eredi, in appendice n. 2/10.

*linea del Salto a propria cura e spese, la quale potrebbe essere soltanto eseguita mediante concessione all'industria privata e secondo le modalità stabilite dalla legge 30 aprile 1899 sui sussidi chilometrici*³⁶.

Si tratta di una risposta che non deve essere stata molto incoraggiante per Cerri e per Cicerone tanto che la loro iniziativa ci sembra, dai documenti disponibili, subire un rallentamento. Sarà rilanciata quasi due anni dopo, il 14 gennaio 1904, quando il sindaco del comune di Pescorocchiano, Giovanni Gregori, scrisse ai sindaci per informarli ed invitarli a partecipare il giorno 18 gennaio ad una conferenza tenuta dall'On. Cerri presso il Palazzo Municipale di Borgocollegato per

*prendere con gli altri Sindaci dei Comuni interessati tutti quegli accordi necessari, onde far premure al competente Ministro perché sia sollecitamente decretata la costruzione della ferrovia...*³⁷.

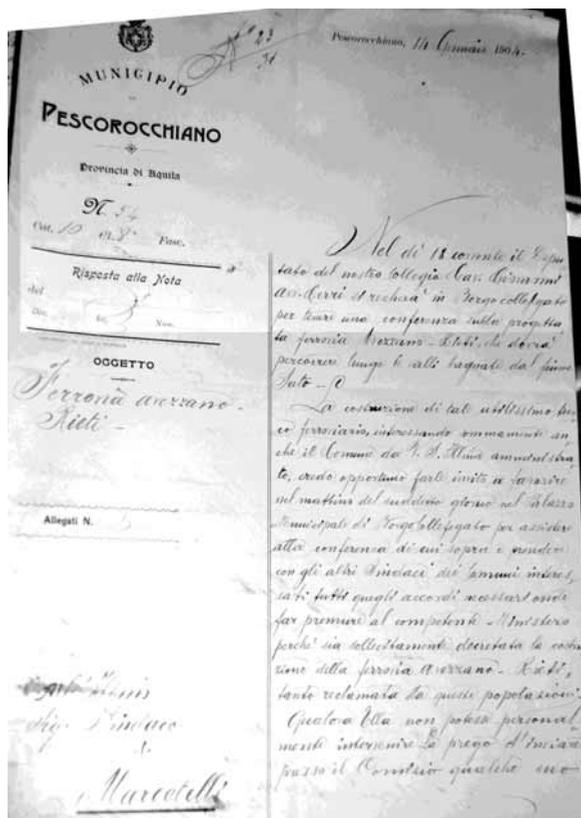


Fig. 12 - Lettera del sindaco di Pescorocchiano Giovanni Gregori al sindaco di Marcellini del 14 gennaio 1904

³⁶ Lettera del Sottosegretario di Stato ai Lavori Pubblici del 23 marzo 1902 all'On. Cerri, archivio Cicerone conservato dagli eredi, in appendice n. 2/11.

³⁷ Lettera su convocazione riunione del 18 gennaio 1904, da Municipio di Pescorocchiano a Sindaco di Marcellini, Archivio storico del comune di Marcellini, in appendice n. 2/13.

Non siamo al momento in grado di documentare l'esito di questa conferenza tenuta a Borgocolleferato, che si svolse, se si svolse, mentre erano in corso nuove proposte legislative per la costruzione delle nuove ferrovie complementari. Cicerone le segnala il 16 marzo 1905 ³⁸ ai sindaci e il 15 maggio al sindaco di Avezzano ³⁹:

Un progetto di legge per la costruzione delle nuove ferrovie complementari sta già innanzi alla camera dei Deputati e quanto prima sarà portato in discussione.

È perciò evidente che questo è il momento propizio per fare presso il Governo decisivi tentativi per indurlo a ricomprendere in esso anche la nostra complementare Avezzano – Rieti.

A tale scopo si è creduto conveniente di fare appello ai Sindaci di tutti i comuni più direttamente interessati perchè si rivolgano ai rispettivi Deputati pregandoli di usare l'influente e concorde opera loro per il compimento delle giuste aspirazioni di tante popolazioni.

Affinché poi il compito degli on.li Deputati sia coronato di felice risultato è necessario che i loro sforzi non rimangano isolati; e perciò è opportuno che essi per i debiti accordi si rivolgano all'On.le Deputato Giovanni Torlonia.

In chiusura della lettera fa presente che

È stata inoltre ventilata la proposta di una commissione di Deputati, Sindaci e Consiglieri Provinciali, che dovrebbe presentare all'On.le Ministro dei L.P. la relativa domanda prospettando l'importanza della nostra complementare, e i voti e i bisogni delle popolazioni interessate; però per la definitiva accettazione si attendono le rispettive risposte.

Prego quindi V.a S.a a volersi interessare della cosa, e a gradire i sensi di stima.

Questa lettera di Cicerone venne inviata ai sindaci pochi giorni prima dell'entrata in carica del I° governo (28.03.1905 – 24.12.1905) presieduto da Alessandro Fortis, attivo deputato del Collegio di Poggio Mirteto, collegio al quale faceva capo il comune di Marcetelli. Fortis presiedette anche un II° governo (24.12.1905 – 08.02.1906). Durante i suoi mandati avviò la statalizzazione delle ferrovie con l'emanazione della legge Fortis relativa alla riorganizzazione delle ferrovie complementari ⁴⁰.

Nelle sue corrispondenze Cicerone sembra voler richiamare l'attenzione di tutti sul momento legislativo che andava sviluppandosi con possibili ricadute per la costruzione della ferrovia della Valle del Salto.

Il 16 luglio 1906 l'On. Giovanni Torlonia, succeduto al deputato Cerri, scrisse a Vincenzo Cicerone informandolo della sua disponibilità a partecipare ad una società per la

³⁸ Lettera di Vincenzo Cicerone al Sindaco di Marcetelli del 16 marzo 1905, Archivio storico del comune di Marcetelli, in appendice n. 2/15.

³⁹ Lettera di Cicerone al sindaco di Avezzano del 1905, da archivio storico del comune di Avezzano.

⁴⁰ Il 1° luglio 1905 entrò in vigore la legge n. 137, detta legge Fortis, che avrebbe segnato l'inizio della riorganizzazione delle ferrovie italiane fino ad arrivare nel 1915 alla creazione delle Ferrovie dello Stato.

costruzione della linea ferroviaria:

Rispondo con qualche giorno di ritardo alla Sua del 9 corr. per essere stato fuori di Roma.

Con piacere apprendo la notizia che una Società sia disposta ad assumere la costruzione della ferrovia Rieti – Avezzano. Da parta mia non ho che a con-fermarle essere disposto a spendere tutta l'opera mia presso il Ministero dei Lavori Pubblici per vedere infine realizzate le aspirazioni legittime di code-ste buone popolazioni ⁴¹.

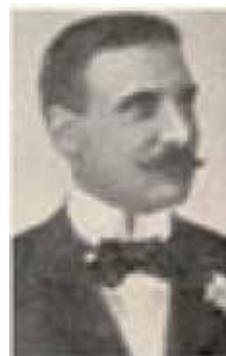
L'Ing. e deputato Venceslao Amici

Con l'entrata in Parlamento del Principe Giovanni Torlonia si apre un periodo decisivo per la Rieti Avezzano ⁴². Inoltre l'intervento dell'Ing. Venceslao Amici, documentato a partire dai primi mesi del 1907, avviò la preparazione del progetto.

Amici fu un instancabile promotore della ferrovia del Salto a fianco di Cicerone, come testi-moniato dalle sue numerose lettere spedite dalla sua residenza romana in Via Barbieri 6 ⁴³.



Fig. 13 - La residenza romana di Venceslao Amici nel monumentale palazzo Lazzaroni in Via dei Barbieri, 6 come appare oggi (foto valledelsalto.it giugno 2013)



Venceslao Amici
Paggese 1869 - Roma 1948

⁴¹ Lettera del 16 luglio 1906 di Giovanni Torlonia a Cicerone, archivio Cicerone conservato dagli eredi, in appendice n. 2/16.

⁴² Il Principe Giovanni Torlonia jr (1873-1938) non era in realtà un Torlonia. Infatti il nonno Alessandro non ebbe eredi maschi: volle che la sua unica figlia, Anna Maria, sposasse Don Giulio Borghese, che dovette rinunciare al proprio cognome per assicurare ai Torlonia la continuità dinastica. Nel 1901 Giovanni jr. cumulò l'eredità materna e quella del nonno Alessandro e avviò una politica di rilancio del nome di famiglia (da *una vita di Dandy* di Maria Grazia Massafra, responsabile del Museo della Casa delle Civette di Villa Torlonia in Roma). Per altre informazioni vedere in appendice n. 1/8.

⁴³ L'ing. Venceslao Amici, affermato professionista e progettista della Rieti-Avezzano. Informazioni in appendice n. 1/9.

A Cicerone giungono due lettere datate entrambe il 1 giugno 1907, una di Venceslao Amici, l'altra di Giovanni Torlonia. Amici scrive:

Egregio Dottore,

ho sua preg.ma. Torlonia ha dato risposta negativa da questo lato quindi non vi è più nulla a operare. Come le dissi Lire 10.000 sono pronte ne mancano 7.000 per le spese del progetto; se ella può mettere insieme anche una parte di questo denaro prego scrivermelo subito, però tutto dovrebbe essere fatto senza perdere tempo e venire quindi ad una soluzione concreta subito. Io spero presto fare una sfuggita costà, ma ciò deve essere indipendente dalla continuazione per mettere insieme il denaro per il progetto; il concetto della ferrovia oramai me lo son formato e coll'attuale sussidio del governo la ferrovia può farsi.

La lettera di Giovanni Torlonia sembra contraddire quanto scrive Amici, in quanto conferma la piena disponibilità a contribuire al progetto. Torlonia scrive:

Non istarò a ripeterle quanto utile e necessario al benessere e allo sviluppo commerciale di codesta regione io ritenga la costruzione della ferrovia; ed è perciò che sarò ben contento di contribuire con la mia opera di deputato e di proprietario, al conseguimento del fine propostoci.

Secondo quanto ebbi a dirle, qui in Roma, io sono dispostissimo a contribuire con una quota alla formazione di un fondo per sopperire alle spese relative allo studio definitivo della linea. È necessario, però, che Ella inizi le pratiche e mi faccia tenere un elenco delle offerte degli altri proprietari interessati, così potrò regolarmi nello stabilire la mia quota di concorso.

In tale intelligenza, con saluti cordialissimi mi creda Aff.mo Giovanni Torlonia ⁴⁴.

Va ricordato che la potente famiglia Torlonia si interessò di progetti ferroviari sin dalle prime realizzazioni. Don Marino duca Torlonia fu membro della società Pio-Latina incaricata da papa Pio IX per la costruzione della prima ferrovia nello stato pontificio, la Roma – Frascati, inaugurata il 7 luglio del 1856, presente lo stesso papa e don Marino Torlonia (1796-1865), figlio primogenito del principe don Giovanni Torlonia, nonno del Giovanni Torlonia corrispondente di Cicerone.

La Rieti – Avezzano continua a restare un sogno

Dal 1901 al 1907 il progetto della Rieti-Avezzano non aveva fatto praticamente grandi passi avanti come non ne aveva fatti nei precedenti quarant'anni.

Tuttavia Cicerone un risultato importante lo aveva ottenuto: la Rieti-Avezzano non era stata dimenticata e per la sua costruzione era riuscito a sollecitare nuovi interessi e nuovi

⁴⁴ Lettera del 1 giugno 1907 di Giovanni Torlonia a Vincenzo Cicerone, archivio Cicerone conservato dagli eredi, appendice n. 2/18.

sostegni, che costantemente cercava di ravvivare con lettere ed annunci volti a far conoscere lo stato di avanzamento e le nuove condizioni che avrebbero potuto, finalmente, condurre alla realizzazione del progetto.

Il 22 giugno 1907, da S. Elpidio, invia un volantino *Pro ferrovia Avezzano – Rieti* per sollecitare la collaborazione finanziaria di tutti i comuni per procedere alla elaborazione del progetto definitivo della ferrovia, condizione imprescindibile per ottenere dal Governo la concessione di una ferrovia all'industria privata.

La spesa totale preventivata, scrive Cicerone, è di 17.000 lire, coperta per lire 10.000 dalla Società Italiana delle Ferrovie Economiche e lire 7.000, somma alla quale provvedere con sovvenzioni da parte dei comuni direttamente interessati ⁴⁵.

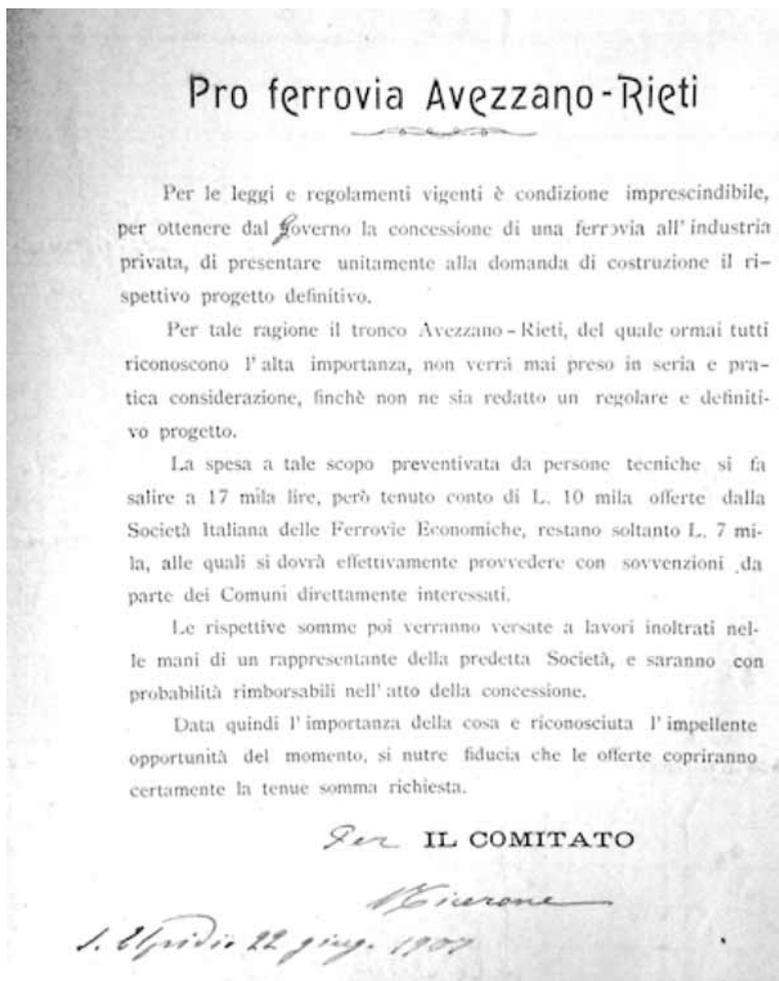


Fig. 14 - Il volantino PRO FERROVIA AVEZZANO - RIETI

⁴⁵ Volantino del Comitato Pro ferrovia Avezzano – Rieti, S. Elpidio, 22 giugno 1907, Archivio storico del comune di Marcellino, appendice n. 2/19.

Il 29 giugno 1907 il comune di Marcellini delibera con voti unanimi

di stanziare per un solo anno adeguata somma nella formazione del nuovo bilancio, previo assicurazione che tutti gli altri comuni cointeressati contribuiscono in ragione delle rispettive popolazioni a tanta benefica e utile istituzione.

Il 3 agosto 1907, il comune di Petrella Salto, accogliendo l'invito **Pro ferrovia Avezzano – Rieti**, diffuso da Cicerone, riunisce il Consiglio comunale che viene informato e delibera:

Il Presidente comunica che si è costituito un comitato per raccogliere i mezzi necessari a fare un progetto per la ferrovia Avezzano Rieti.

Del Comitato è parte l'egregio Cav. Dottor Cicerone di S. Elpidio e ciò basta per bene sperare nella riuscita che il Comitato stesso si propone, poichè, raccolti i mezzi finanziari per la compilazione del progetto è facile ottenere dal Governo la concessione della ferrovia all'industria privata. Questa è l'unica via per raggiungere la realizzazione delle speranze e dei voti da queste regioni, segregate dal mondo da tanti anni, e giustamente concepite poichè dalla vaporiera le ricchezze del suolo e il valore del lavoro acquisteranno aumento e sviluppo, il che finora è inutile sperare mentre la miseria cresce. Le spese del progetto prospettate dal Comitato sono di L. 17.000 si domanda il concorso dei Comuni interessati. Il Consiglio Comunale – a voti unanimi resi per alzata di mano – Delibera:

1° di concorrere nella spesa del progetto per la ferrovia Avezzano – Rieti, versando L. 400 a lavori inoltrati ed in mano di un rappresentante della Società Italiana delle ferrovie economiche, con mandato da trarsi sull'Art. 31 del Bilancio, che vuolsi nella sua totale cifra di L. 400 dedicare a questo impegno.

2° di fare come fa, voti al Comitato e per esso al Sig. Cav. Dottor Cicerone affinchè si compiaccino, se col Comune di Petrella, ne riconoscono l'opportunità, promuovee una riunione di tutti i Comuni interessati allo scopo di procedere d'accordo e con viva intesa ed attività per lo sviluppo dell'iniziativa assunta dal Comitato. La riunione in luogo da destinarsi. A richiesta del Consigliere Pace Achille, votata per acclamazione del Consiglio, il presente verbale si approva dandolo per letto da tutta l'Assemblea e viene firmato da Sindaco, dal Consigliere anziano e da Segretario.

Mentre arrivano le adesioni dei comuni l'ing. Amici si impegna nella impostazione ed elaborazione del progetto. Il 14 agosto del 1907 scrive a Cicerone e fa cenno a precedenti progetti (progetti Losi e Generale Cerroti, quest'ultimo già deputato di Avezzano negli anni 1872-1873). Il progetto del Cerroti, risalente al 1870 fu dallo stesso, secondo l'ing. Amici, donato al Comune di Avezzano. Chiede a Cicerone

di recarsi all'archivio comunale di Avezzano e di ricercare tale documento ^{46, 47}

⁴⁶ Lettera del 14 agosto 1907 dell'ing. Amici a Cicerone, archivio Cicerone conservato dagli eredi, in appendice n. 2/22.

⁴⁷ Il progetto dal titolo "Tronco mancante da Terni per Avezzano e Roccasecca. Ferrovia vertebrale italiana, progetto del generale F. Cerroti" - Roma: Salviucci, 1873 – Il progetto consta di pagine 270 e una carta.

L'11 settembre 1907 Francesco Roselli, deputato del Collegio di Città Ducale, scrive a Cicerone ⁴⁸

Caro Amico,

I comizi, si dice, lasciano il tempo che trovano; ma i comizi ferroviari qualche effetto lo provocano. Ricorda il grande comizio tenuto in Ascoli per l'Ascoli – Antròdoco. A me pare proprio venuto il tempo propizio per concretare la Rieti Avezzano, e ritengo che una riunione tenuta in proposito a Sant'Elpidio gioverebbe alla buona causa. A questa riunione dovrebbero intervenire gli On. Torlonia e Raccuini, i Consiglieri provinciali interessati e i sindaci, nonché l'Ing. Amici, e fra tutti si potrebbero escogitare i mezzi più acconci per combattere l'influenza di coloro che hanno contrari interessi, a quelli più efficaci per sostenere la nostra linea. Inoltre si preparerebbe l'opinione governativa ad accedere a ciò, che ormai è un atto di giustizia che non si può oltre negare. Prima di interpellare i colleghi Raccuini e Torlonia, mi piace sapere quale sia in proposito il tuo pensiero, e se occorresse prima un abboccamento fra noi, io sono a tua disposizione. Mi è grata l'occasione per inviarle cordiali saluti e per pregarla di ossequiare la sua signora.

Aff.mo F. Roselli ^{49, 50}



Fig. 15 - Targa apposta dal comune di Cittaducale nel 1928 per ricordare la creazione della scuola delle guardie forestali per iniziativa dell'On. Francesco Roselli

⁴⁸ Lettera del 11 settembre 1907 dell'avv. Francesco Roselli a Cicerone, archivio Cicerone conservato dagli eredi.

⁴⁹ A settembre 1907 questi i Deputati: Francesco Roselli: collegio di Città Ducale, comuni di Fiamignano e Petrella Salto; Giovanni Torlonia, collegio di Avezzano, comuni di Borgorose, Pescorocchiano e Magliano de' Marsi; Domenico Raccuini: collegio di Rieti, comuni di Concerviano e Varco Sabino; Alessandro Fortis: collegio di Poggio Mirteto (Marcetelli Sabino) (Atlante storico-elettorale d'Italia dal 1861 al 2008).

⁵⁰ Francesco Roselli fu il promotore dell'istituzione della prima scuola italiana delle regie guardie forestali, creata a Cittaducale e ricordata da una targa apposta dal comune nel 1928. Altre informazioni in appendice n. 1/10.



Fig. 16 - Francesco Roselli
collegio di Cittàducale
Pisa 1858 - Roma 1909



Fig. 17 - Domenico Raccuini
collegio di Rieti
Rieti 1854 - Firenze 1920



Fig. 18 - Giovanni Torlonia
collegio di Avezzano
Roma 1873 - Roma 1938

Dalla lettera dell'avvocato e deputato Roselli si evince l'esistenza di interessi contrari alla Rieti – Avezzano e in alcuni casi contrari agli interessi di chiaramente identificati sostenitori della linea, come documentato anche nella lettera dell'8 novembre 1907 di Amici a Cicerone ⁵¹

Egregio Dottore,

ho Sua lettera preg.ma, non ho risposto alla Sua prima perché ho dovuto interpellare la persona che metteva le L. 5.000; e questa di partito avversario al Torlonia ora non vuol più mettere le L. 5.000 e quindi siamo da capo.

Sto vedendo di persuaderlo e appena avrò una risposta concreta le scriverò nuovamente. Pare impossibile come quest'affare ancora non si possa arrivare a concludere non ostante i nostri sforzi.

Saluti distinti

dev.mo V. Amici

Il susseguirsi delle lettere da Amici a Cicerone rivelano una certa apprensione dei due maggiori protagonisti del rilancio della costruzione della ferrovia Avezzano – Rieti, che sembra crescere quanto più da una parte si fanno concrete le prospettive di realizzazione del progetto, mentre dall'altra persiste una scarsa partecipazione di coloro che maggiormente dovrebbero essere gli interessati.

Il 30 novembre 1907 Amici scrive a Cicerone e “*comunica che Petrella ha stanziato lire 500*”. Gli chiede quindi di intervenire su Torlonia “*per aumentare il suo contributo a lire 7.500*” e conferma il suo impegno a contribuire economicamente per raggiungere la somma necessaria per il progetto, invitandolo a richiedere un contributo presso i Municipi interessati. Amici scrive

più di così non so che fare, mentre mi pare che entriamo in una fase risolutiva. ⁵²

⁵¹ Lettera 8 novembre 1907 di Amici a Cicerone, archivio Cicerone conservato dagli eredi, in appendice n. 2/24.

⁵² Lettera del 30 novembre 1907 di Amici a Cicerone, archivio Cicerone conservato dagli eredi, in appendice n. 2/25.

Lettera del 5 dicembre 1907 di Amici all'Amministratore di Torlonia nella quale stabilisce che la quota spettante ai Torlonia per i futuri guadagni sarà di 7/17 avendo contribuito con lire 7.000. In apertura della lettera richiama l'attenzione di Torlonia sui lavori da lui già realizzati e

Premesso che avendo io compilato il progetto della ferrovia Rieti Passo Corese e Ascoli Piceno Antrudoco, progetti già approvati dalle autorità competenti, e quanto prima verranno tradotti in atto, ho visto più che mai la necessità di compilare il progetto della ferrovia Rieti Avezzano per completare la rete ferroviaria di quelle regioni. E facendo seguito alle intelligenze precedenti mi impegno di eseguire il progetto della ferrovia Rieti Avezzano, completa di tutti gli allegati, quale occorre per ottenere la concessione della linea, e di sostenere tutte le spese per le seconde copie e bolle di esse, nonché le spese per l'istruttoria necessaria per ottenere la concessione, comprese quelle per i sopralluoghi dell'Ispettorato della Ferrovia per la somma fissa di L. 17.000 senza tener conto dell'opera mia.

Se tale cifra venisse superata resta a mio totale carico ⁵³.

La proposta di Venceslao Amici per un impianto idroelettrico sul fiume Salto

Il 23 dicembre 1907 Amici scrive a Cicerone. Accenna a difficoltà e a problemi sollevati da Torlonia relativamente alla partecipazione della società di Spina ⁵⁴. Accenna anche a una nuova idea che aveva avuto, vale a dire realizzare un impianto per la produzione di energia elettrica sul Salto. Amici scrive

In tutte le regioni dove io ho tracciato ferrovie ho portata sempre una vita nuova in risveglio industriale; bisognerà perciò pensare a fare qualche cosa anche per i paesi della Valle del Salto e siccome uno dei principali elementi è l'energia elettrica per illuminazione e forza motrice, così sto pensando di fare un impianto elettrico sul Salto ⁵⁵.

Idea questa fondata anche sull'esperienza acquisita da Amici da un progetto che avviò nel 1902 sulle possibilità di produzione di energia elettrica lungo il fiume Tronto per: 1) alimentare la rete per la trazione elettrica della ferrovia; 2) illuminare Ascoli e i vari centri della vallata del Tronto; 3) fornire forza motrice ad uno stabilimento di filatura e tessitura della iuta ⁵⁶, ⁵⁷.

⁵³ Lettera del 5 dicembre 1907 di Amici all'Amministratore Torlonia, archivio Cicerone conservato dagli eredi, in appendice n. 2/26.

⁵⁴ Non sappiamo che sia Spina di cui parla Amici.

⁵⁵ Lettera del 23 dicembre 1907 di Amici a Cicerone, archivio Cicerone conservato dagli eredi, in appendice n. 2/27.

⁵⁶ Giuseppe Di Bello, Economia e società nell'ascolano dal 1860 al 1940, Tesi di Laurea discussa nell'anno accademico 1986/87 con il Prof. Marzio Romani all'Università "L. Bocconi" di Milano, pubblicata a cura e spese del Rotary Club d'Ascoli Piceno, Ascoli Piceno, 21 marzo 2000, <http://www.rotaryascolipiceno.com> (2013).

⁵⁷ Il progetto del tronco ferroviario Ascoli – Antrudoco iniziato dall'ing. Amici nel 1902 e completato nel 1905, a trazione elettrica, fu presentato nel 1911 alla Camera dei deputati dallo stesso Amici. Il progetto per ragioni tecnico-finanziarie e politiche si arenò per essere poi dimenticato a seguito della Iª guerra mondiale. Successivi tentativi non ebbero nessun esito.

L'idea che Amici prospetta nella sua lettera è dopotutto anticipata anche da Cicerone nella breve memoria che pubblicò a S.Elpidio nel 1901 dove in chiusura afferma:

Finalmente innanzi ai favorevoli esperimenti, alle portentose scoperte, che si susseguono giorno dopo giorno, e alle utili applicazioni di quella prodigiosa energia, che è l'elettricità, non rimane dubbio veruno che fra non molto le immense forze motrici fluviali disciplinate, utilizzate e trasformate in elettro meccanica, segneranno il trionfo della trazione elettrica su quella a tensione di vapore acqueo, portando economie e vantaggi straordinari specialmente per l'Italia, che è tributaria all'estero del carbon fossile.

Il progetto del Tronto, che Amici completò nell'estate del 1907, poteva quindi fornirgli utili spunti per un'analogia iniziativa nella Valle del Salto. Quella di Amici ci risulta essere la prima proposta documentata sull'utilizzo dell'energia idrica del fiume Salto per la produzione di energia elettrica.

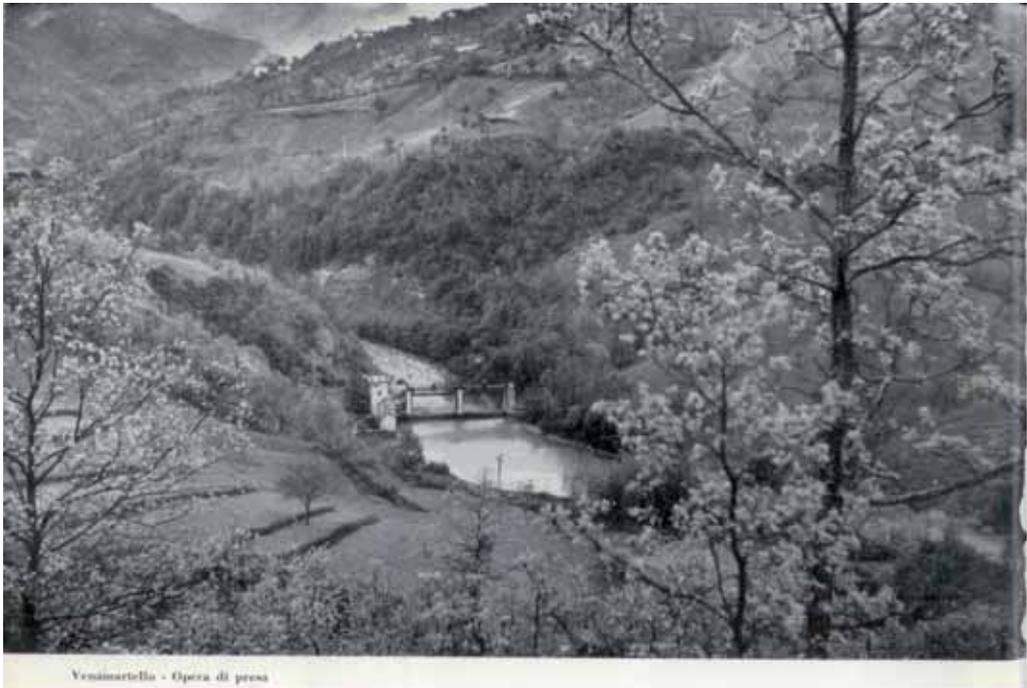


Fig. 19 - Presa di Venamartello sul fiume Tronto
(foto cortesia G. Parlamenti)

Il 27 dicembre 1907 Amici scrive a Cicerone

Caro dottore,

Ho tua; questa mattina mi ha telefonato l'amm.ne Torlonia che ha ricevuto tua lettera e mi dice che sua Eccellenza non ritorna a Roma che domani sera, perciò mi prega di attendere la sua venuta senza prendere impegni con Spina.

Io ho detto che sta bene, dalla tua poi vede che è disposto ad appagare i nostri desideri, perciò non manca che stipulare la convenzione.

Come avrai visto io ho avuto sempre simpatia che con noi rimanesse Torlonia e ciò per tante ragioni e condivido pienamente le tue idee.

Giacché siamo su questo tema voglio dirti che io non vedo volentieri l'intro-missione nelle nostre cose di persone che in fondo si prendono il nome e non fanno nulla; Torlonia concorre e sta bene, però gli altri vorrei tenerli un pò discosti perché non succeda quel che mi è accaduto che io ho lavorato e gli altri si son fatti belli delle mie forze. Questa volta dobbiamo essere io e te soli a dividerci la parte morale, poiché io per la concessione non ho bisogno di appoggi, conosco e ho strette relazioni con chi si deve, e posso mandare avanti tutto senza alcun aiuto; tu per la parte dei comuni sei abbastanza padrone, quindi andiamo avanti con il sol concorso di Torlonia. A voce ti spiegherò anche meglio le mie idee.

Sarei grato se venissi prima della fine dell'anno.

*Tanti auguri ancora e tanti saluti*⁵⁸,

Aff.mo V. Amici

Per Amici, al 27 dicembre 2007, le persone di riferimento per concretizzare la realizzazione della ferrovia Avezzano – Rieti sono: Cicerone, Amici e Torlonia.

È del 24 gennaio 1908 una lettera del Gabinetto del sindaco di Borgocolleferato indirizzata a Cicerone per comunicargli che il Consiglio Comunale, su proposta dell'Ispettore Rapetti⁵⁹,

*esprimeva un voto unanime di ringraziamento per l'interessamento presosi per la compilazione del progetto della ferrovia Avezzano – Rieti e spera nell'energia spiegata dalla S.V. perché la linea desiderata venga al più presto compiuta, appagando così le giuste e vive aspirazioni delle popolazioni interessate*⁶⁰.

Questa comunicazione tace, tuttavia, in merito al contributo finanziario richiesto da Cicerone nel volantino **Pro ferrovia Avezzano – Rieti** per pagare la stesura del progetto. Da notare inoltre che la comunicazione è firmata per conto del sindaco da G. Carigi⁶¹.

⁵⁸ Lettera di Amici a Cicerone, in appendice n. 2/28.

⁵⁹ Sull'ispettore Lazzaro Rapetti vedere in questo stesso Quaderno la Relazione della inchiesta sull'amministrazione comunale di Borgocolleferato (1909), pp. 231-282.

⁶⁰ Altre informazioni in appendice 1/11.

⁶¹ Lettera del comune di Borgocolleferato del 24 gennaio 1908 a Vincenzo Cicerone, archivio Cicerone conservato dagli eredi, Appendice n. 2/29.

Il 2 febbraio 1908 è la volta del Consiglio comunale di Fiamignano, il quale riconosce la grande utilità che risentirebbe

questo Comune dalla ferrovia che trattasi, considerato che ignoransi le offerte fatte dagli altri Comuni non possa quest'Amm.ne precisare oggi la somma del proprio concorso, a voti unanimi, resi per appello nominale. Delibera di aderire in massima alla spesa necessaria per la compilazione del progetto suddetto in misura proporzionale alle offerte degli altri Comuni interessati, dando incarico alla Giunta di precisare e liquidare la somma a suo tempo, prelevandola dalle Impreviste.

Rinvia comunque la decisione relativa all'entità del contributo.

Il 27 febbraio 1908, il Consiglio Comunale di Petrella Salto, dovrebbe essere il primo comune a prendere una decisione netta e concreta. Così nel verbale

Vista la grande utilità della ferrovia Rieti – Avezzano che da circa cinquant'anni forma il sogno e la speranza di queste contrade; ritenuto che al supremo interesse della popolazione deve corrispondere l'impegno assiduo dei corpi rappresentativi; ritenuto che per far fronte al fabbisogno della spesa per il progetto, come il Sindaco avv. Maoli informa da Roma, occorre almeno un concorso di L. 500 per ciascuno dei Comuni della vallata del Salto e di quelli oltre la detta vallata e lungo la linea in progetto. A voti unanimi resi per alzata di mano delibera in prima lettura di erogare a favore del Comitato per la compilazione del progetto cennato, presieduto e rappresentato dall'ill.mo Cav. Cicerone di S. Elpidio la somma di L.500 che mancando in apposito Art. Del bilancio 1908 si provvede sull'Art. 43 delle spese impreviste ⁶².

Va ricordato che durante l'elaborazione del progetto fu posto in atto un tentativo dei Comuni di Petrella Salto, Fiamignano e Borgocolleferato, per variare il percorso ferroviario con lo scopo di ottenere una maggiore rispondenza ed utilità alla loro ubicazione topografica. Al di fuori del preventivo e della comune intesa con gli altri soggetti aderenti al Comitato, i tre Comuni, pur di raggiungere lo scopo, proposero al Ministero dei LL.PP. anche un adeguato contributo, diretto a coprire i conseguenti maggiori costi per la variazione del progetto ⁶³.

⁶² Delibera Consiliare del comune di Petrella Salto del 27 febbraio 1908, archivio storico del comune di Petrella Salto.

⁶³ Delibera Consiliare del comune di Marcellino del 15 marzo 1908 "... la variante prevedeva che la linea tracciata deviasse a partire dalle balze di S.Lucia, Comune di Petrella Salto, percorresse il territorio dello stesso, nonché quello dei Comuni di Fiamignano e Borgocolleferato, per riunirsi alla linea indicata nella borgata del Turano. Il progetto ferroviario in studio, in forza del quale il Genio Civile aveva proceduto ai lavori di rilievo, ricalcava il tracciato formulato nel 1876 dai Generali Cerroti e Menabrea...atteso che la variante proposta giova solo a quei 3 comuni con una popolazione di circa 4.000 abitanti renderebbe quasi nessuna efficacia la linea sui Comuni e Borgate controposti e situati alla sinistra del Fiume Salto, con una popolazione di circa 18.000 abitanti, oltre a rendere la linea stessa circa 6 km e mezzo più lunga...lo sbocco principale sui comuni Marcellino, Ascrea, Paganico, Collalto, Nespolo, Collegiove e Pescorocchiano, sono le 2 località di Fornace (territorio di Rigatti) e Fiumetto della frazione di Pescorocchiano (ossia Gergenti e Vallececa), e perciò necessiterebbe ivi una stazione: a Fornace o Fiumetto..." Archivio storico del comune di Marcellino.

Ma l'iniziativa dei tre comuni non ebbe successo. Ragioni di economia e, soprattutto tecniche, non consentirono infatti nessuna modifica al percorso originale ⁶⁴.

Tale tentativo sembra che abbia finito per raffreddare l'interesse del comune di Marcetelli ad aderire al progetto, tanto da richiedere, a distanza di un anno, l'invio di un'apposita lettera da parte di Cicerone per sollecitarne il pagamento di quanto promesso e dovuto. Abbiamo ritenuto utile riprodurre interamente di seguito detta lettera.

Egregio Signor Sindaco di

MARCETELLI

Mi è grato portare a sua conoscenza che ho potuto constatare come il progetto della ferrovia Rieti – Avezzano è stato ultimato e la sua compilazione è fatta con tutta accuratezza e con quella competenza che oramai è provata dell'autore ing. Amici.

Di conseguenza posso assicurare che tutto è pronto per avanzare la domanda di concessione della nostra ferrovia allo stato. Però come l'autore è stato puntuale e sollecito nel mantenerne i suoi impegni altrettanto noi dobbiamo mantenere i nostri; perciò le sarei grato se volesse versare direttamente all'ing. Amici (Roma via dei Barbieri) la somma di L. 250 votata dal suo municipio per il concorso alla compilazione del progetto.

In questa circostanza credo opportuno rammentare che la spesa di lire 17mila necessaria per la compilazione del progetto in parola viene sostenuta per L. 7.000 da S.E. l'On. Don Giovanni Torlonia, per lire 3.500 dagli Enti interessati (Rieti lire 2.000) e per lire 4.450 dall'ing. Amici stesso.

Intanto però il sullodato ingegnere ha dovuto sostenere, solo il contributo, dell'On. Torlonia, l'intera spesa a suo carico, dal momento quindi che egli oltre aver contribuito finanziariamente e con tutta l'illuminata opera sua a beneficio delle nostre regioni, è doveroso rimborsarlo con la massima sollecitudine, per quanto spetta agli Enti interessati.

Sicuro che Ella e l'intero suo Municipio vorrà riconoscere gli sforzi fatti a prò di quest'opera e quindi soddisfare con sollecitudine gli impegni assunti, porgo i miei più distinti saluti,

Dev.mo
V. Cicerone

S. Elpidio 30 luglio 1908

Non abbiamo modo di documentare le decisioni di altri comuni, ma certamente le parole di plauso e apprezzamento per il progetto, non sembra, dagli atti Consiliari e da altre corrispondenze, che si traducessero facilmente in fatti concreti, esasperando in modo palese Amici, come risulta dalle sue lettere, ma anche Cicerone.

Anzi, è forse il caso di soffermarci per un attimo sul lavoro sin qui svolto da Cicerone. Sulla sua costanza e fermezza nel perseguire l'obiettivo senza mai che trasparisse qualche forma di impazienza nei confronti dei suoi interlocutori, la maggior parte certamente lenti nel rispondere alle sue richieste.

⁶⁴ "... ma non importa fissare che tutti gli studi precedenti ai nostri sono stati concordi nel percorrere la Valle del Salto rimanendo nella bassa valle del fiume senza mai scostarsene. Del resto era naturale poiché volendo abbandonare anche di poco il percorso del Salto, si andrebbe incontro a pendenze e contropendenze forti...a meno di non volere fare un progetto che poi sarebbe rimasto nella carta..." relazione sulla ferrovia Rieti-Avezzano di V. Amici, pp. 17-18, in appendice n. 3/1.

La stanchezza di Vincenzo Cicerone

È nella vita privata di Cicerone che possiamo cogliere una qualche stanchezza, manifestata, per esempio nel momento che scrive, forse per alcuni segni premonitori derivanti dal suo stato di salute, il suo testamento in S. Elpidio il 31 agosto 1908, nel quale precisa

*Se la morte non mi coglie in questi giorni di agitazione ritornerò sopra a dettagliere bene questa mia ultima volontà*⁶⁵

Non sapremo mai quali fossero i motivi di agitazione per Cicerone: professionali, familiari, legati al progetto delle ferrovie, di salute?

Certamente Cicerone si era posto, con il rilancio della costruzione della ferrovia Avezzano – Rieti, un grande obiettivo che vedeva allontanarsi ogni volta, mentre, da medico chirurgo, forse, sentiva le sue forze venir meno.

Il 12 settembre 1908 Amici scrive a Cicerone. Il tono della sua lettera è drammaticamente sconcolato:

Ho tua, le notizie che tu desideri da me io te le ho scritte nell'ultima mia, ossia di tenere pure una riunione, se questa possa valere a scuotere quei Signori.

*La riunione la possiamo tenere pure ad Avezzano e in un giorno di festa, onde tutti possano essere liberi; naturalmente per quei Signori, occorrerà un preavviso di otto giorni almeno! Tu intanto particolarmente lamentati verso quei Signori e tenta di scuoterli*⁶⁶.

Ripete per ben tre volte “*quei signori*”!

Il 12 ottobre 1908, in una seconda a Cicerone, Amici dà la sua disponibilità ad un incontro con *quel Sindaco* (di Avezzano) e con disappunto conclude

*Sono addirittura annientato dal vedere tanta indifferenza da parte di tutti per quest'opera; almeno tu scrivimi un rigo*⁶⁷.

Il 3 novembre 1908 Amici scrive ancora a Cicerone, per richiedere copia delle deliberazioni degli enti interessati, riguardanti il contributo che essi danno per la costruzione della ferrovia. Tale documentazione è necessaria per la prosecuzione della pratica. Ed esprime pessimismo a causa della

*poca attività dei Comuni*⁶⁸.

I negativi umori di Cicerone, meno palesi, e quelli di Amici, molto espliciti, rendono conto del momento critico nel quale si trovava il progetto.

E sul progetto si abbatte l'8 marzo 1909 l'improvvisa morte di Cicerone, colto da un infarto all'altezza di Magliano de' Marsi, mentre si recava sul calesse ad Avezzano, privando così l'intera iniziativa di colui che ne era stato dall'inizio l'indiscusso promotore. Colui

⁶⁵ Testamento Cicerone, archivio degli eredi.

⁶⁶ Lettera di Amici a Cicerone del 12 settembre 1908, archivio Cicerone conservato dagli eredi, in appendice n. 2/33.

⁶⁷ Lettera di Amici a Cicerone del 12 ottobre 1908, archivio Cicerone conservato dagli eredi, in appendice n. 2/34.

⁶⁸ Lettera di Amici a Cicerone del 3 novembre 1908, archivio Cicerone conservato dagli eredi, in appendice n. 2/35.

che, fino alla sua improvvisa morte, con capacità e impegno incrollabile riuscì a contenere, in una voce univoca, le diversità del territorio attraversato dalla ferrovia, in tutte quelle azioni politiche e amministrative che ritenne più opportune all'obiettivo finale: la rinascita sociale ed economica della vallata attraverso la realizzazione della ferrovia.

Sempre nel 1909 muoiono i deputati Alessandro Fortis (1909) del collegio di Poggio Mir-teto e Francesco Roselli del collegio di Città Ducale (1909).

Venceslao Amici perde così nello stesso anno il sostegno locale di Cicerone e quello di due deputati che si erano in qualche modo impegnati per sostenere la realizzazione della ferrovia Avezzano - Rieti.

La strada era stata per il momento tutta in salita e continuerà ad esserlo.

Nel 1909 Amici si presenta nel collegio di Città Ducale rappresentato fino a quell'anno dallo scomparso Francesco Roselli. Ne diventa deputato per tre legislature, dal 1909 al 1919. Nonostante questi nuovi impegni dovuti all'attività politica non smise di seguire il progetto della ferrovia, assicurandone almeno la continuazione, ma, come vedremo, con esiti negativi.

Alcuni comuni, che al momento della morte di Cicerone non avevano ancora deliberato il proprio contributo per la preparazione del progetto definitivo, forse, con l'improvvisa scomparsa di una figura centrale per il progetto, decisero che era il momento di non indugiare più, come avevano fatto nel passato.

Nella riunione del 21 marzo 1909, 13 giorni dopo la morte di Cicerone, il Consiglio Comunale di Fiamignano, ricordato che

*il nostro Comune, fin da alcuni anni fa, ebbe ad occuparsi favorevolmente della ferrovia Avezzano-Rieti. Tenuto conto che oggi il progetto lodevolmente ultimato dall'Ingegnere Venceslao Amici è pronto per essere trasmesso con la domanda di concessione alla superiori autorità competenti. Riconosciuta la vitale importanza d'essa ferrovia per gli interessi di questo comune, mentre fa voti perché il governo del Re voglia accordare le massime facilitazioni per l'attuazionedelibera di accordare una sovvenzione di lire seicentosessantacinque (L. 665) per cinquanta anni a fondo perduto a favore del concessionario della ferrovia stessa, dolente che le risorse del Comune non permettono d'erogare un maggiore contributo*⁶⁹.

Anche il Comune di Marcatelli riconoscendo che

non essendosi fatto il pagamento come dovevasi, nel 1908, occorre presentare la somma nel bilancio 1909

Il consiglio, all'unanimità per alzata e seduta, delibera il 10 gennaio 1909 di pagare le £ 500 al sig. V. Amici e stanziare la somma nel bilancio 1909⁷⁰.

Alla stessa data del mese di maggio 1909, più comuni non hanno ancora versato la quota a loro richiesta, mentre il progetto, completato e pubblicato nel 1908 è pronto per presentare la domanda di concessione.

⁶⁹ Delibera del Consiglio del Comune di Fiamignano del 21 marzo 1909, Archivio storico del comune di Fiamignano.

⁷⁰ Delibera del Consiglio del Comune di Marcatelli del 10 gennaio 1909, Archivio storico del comune di Marcatelli.

Il progetto della ferrovia Rieti–Avezzano a scartamento normale dell'Ing. Venceslao Amici ⁷¹

Amici progettò la ferrovia Rieti-Avezzano circa quarant'anni dopo la pubblicazione dei progetti dell'ingegnere del Genio Civile Gioacchino Losi ⁷² e del Generale Filippo Cerroti ⁷³. Amici poté leggere la memoria di Cerroti sulla FERROVIA VERTEBRALE ITALIANA, pubblicata nel 1873 e della quale segue un'immagine della copertina ⁷⁴. Si tratta di un volume di oltre 150 pagine con inclusi una planimetria ed un profilo della ferrovia.



Fig. 20 - Copertina della memoria del Generale Filippo Cerroti sul Progetto del tratto ferroviario Terni – Avezzano – Roccasecca, 1873

Tuttavia, come sottolinea nell'introduzione generale al progetto della Rieti-Avezzano, Amici ricorda che

Nonostante le più ampie e accurate ricerche che abbiamo fatto presso il Ministero dei Lavori Pubblici e presso il Ministero della Guerra, non ci è stato assolutamente possibile rinvenire né il progetto dell'ing. Losi né quello del Generale Cerroti.

Pertanto conclude che dai progetti Losi e Cerroti non poté derivare un atteso contributo per risparmiare lavoro. Comunque dai precedenti studi consultati scaturì la visione concorde nel percorrere la Valle del Salto rimanendo nella bassa valle del fiume senza mai scostarsene.

⁷¹ Ing. Venceslao Amici, Relazione Progetto della ferrovia Rieti-Avezzano a scartamento normale della lunghezza di Kilometri 67+575,40, Roma, Società Tipografico-Editrice Romana, Via delle Coppelle, 35, 1908. In appendice n. 3/2.

⁷² Per informazioni su Gioacchino Losi vedi in appendice n. 1/12.

⁷³ Per informazioni su Filippo Cerroti in appendice n. 1/13.

⁷⁴ Abbiamo potuto consultare la memoria di Cerroti presso la biblioteca della Società Geografica Italiana in Roma.

Per Amici

abbiamo studiato vari tracciati per cercare di alzare la linea e avvicinarci il più possibile ai centri abitati, ma ci siamo dovuti ben presto persuadere che non era possibile lasciare la bassa valle del Salto, a meno di non voler fare un progetto che poi sarebbe rimasto nella carta, poiché la spesa non sarebbe rientrata in quella delle ordinarie ferrovie di montagna, ma sarebbe stata assai superiore.

La natura ha dato l'andamento generale del tracciato alla ferrovia in parola e per quanto si possa studiare non è possibile sostituirlo; essendo tutti in nostri sforzi per allontanarci dalla Valle del Salto, riusciti infruttuosi, ci è stato giocoforza, in linea generale, seguire il tracciato battuto dai progettisti sopracitati.

Però se in generale siamo rimasti d'accordo con loro, nei particolari sovente ce ne siamo scostati, e ciò era facile prevederlo, perché essi non avevano fatto un lavoro dettagliato, né sul terreno ⁷⁵.

Il progetto Amici della Rieti-Avezzano, costituito da una Relazione di 56 pagine e da 46 allegati, fu il risultato, quindi, diversamente dai progetti Losi e Cerroti, di un dettagliato lavoro sul campo, in particolare per lo studio del tracciato sul quale Amici nota

abbiamo rivolto ogni nostra cura senza badare a risparmio di tempo e di mezzi.

Per evitare i danni derivanti dalle continue inondazioni del Velino e del Salto, Amici traccia il primo tratto dalla stazione di Rieti parallelo alla linea esistente Rieti-Aquila per circa 3 km. Per facilitare l'accesso della gente della Valle alla ferrovia prevede punti di raccolta per aree di paesi tra loro comunicanti e vicini, distinti in Fermata o Stazione ferroviaria. Nel progetto prevede quattro fermate ed otto stazioni, messe a confronto nella tavola che segue con le stazioni del progetto Cerroti. Inclusa la stazione di Rieti il progetto Cerroti prevede in totale 5 stazioni nel tratto Rieti – Cappelle (Avezzano) contro gli undici punti di raccolta del progetto Amici.

Per altri confronti tra le opere previste nei due progetti, gallerie, ponti, fabbricati e altre, si rinvia all'appendice n. 3/2.

Va da sé che il progetto Amici beneficia rispetto al progetto Cerroti di 40 anni di sviluppo delle tecnologie ferroviarie, a cominciare dalla possibilità che la linea della Valle del Salto possa essere anche elettrificata.

⁷⁵ Ing. Venceslao Amici, *Relazione Progetto della ferrovia Rieti-Avezzano a scartamento normale della lunghezza di km 67+575,40*, Roma, Società Tipografico-Editrice Romana, Via delle Coppelle, 35, 1908. In appendice n. 3/2, p. 18.

TRONCO FERROVIARIO RIETI-AVEZZANO- PROGETTI CERROTI E AMICI A
CONFRONTO STAZIONI E FERMATE RIETI-AVEZZANO

FILIPPO CERROTI 1870	VENCESLAO AMICI 1909
S. TERNI	S. DI RIETI
S. RIETI	F. CASSETTE
S. CONCERVIANO	F. GROTTI
S. BORGO S. PIETRO	S. CONCERVIANO, S. MARTINO
S. GROTTI TORANO	S. PETRELLA, BORGO S. PIETRO
S. CAPPELLE (AVEZZANO)	S. FIUMATA, FIAMIGNANO
S. CAPISTRELLO	F. S. ELPIDIO, S. LUCIA
S. BALSORANO	F. CIVITELLA-PESCOCCHIANO
S. SORA	S. BORGOCOLLEFEGATO-VILLE
S. LIRI ISOLA	S. TORANO S. ANATOLIA
S. ROCCASECCA	S. MAGLIANO DEI MARSÌ
	S. AVEZZANO
TOTALE 5 STAZIONI	TOTALE 4 FERMATE, 8 STAZIONI ⁷⁶

Dal punto di vista generale Amici richiama ed illustra nella sua relazione molti dei concetti con i quali fu caratterizzata la Avezzano-Rieti sin dal suo primo concepimento. Una linea, la Napoli-Roccasecca-Avezzano-Terni, di evidente superiorità ed importanza per Amici, non soltanto per la economicità e brevità del percorso, quanto come “*una delle grandi linee maestre per la vita commerciale della Nazione*”. Una linea retta lungo la dorsale appenninica, che andrebbe a congiungere tra Napoli (o meglio Caserta) e Terni più città e province, ognuna con le proprie diversità etniche e specificità agricole ed industriali, accrescendo e promuovendo intensi e diversificati scambi commerciali.

In particolare la Avezzano- Rieti consentirebbe alla regione dei Marsi di aprire nuovi mercati ai suoi apprezzati e molteplici prodotti agricoli del bacino del Fucino, ed alla regione Equicola, alla quantità di prodotti in legno dei boschi secolari. La ferrovia denominata anche “ferrovia di montagna” darebbe modo alla Valle del Salto di congiungersi al resto

⁷⁶ Dalla stazione centrale di Rieti alla 1 fermata a Casette (traffico della Valle del Turano e parte del circondario di Cittaducale); fermata a Grotte (Grotte, Sala, Cenciara, Guardiola, Magnalardo, Fassinoro, Belmonte e paesi riva destra e sinistra del Salto); Stazione Concerviano S. Martino (Longone, S. Silvestro, Vaccareccia, Roccaraniera, Pratojanni, Concerviano, S. Martino); Stazione Petrella Borgo S. Pietro (Municipio Petrella, Poggio e Rocca Vittiana, Rigatti, Marcetelli); Stazione Fiumata Fiamignano (Comune Fiamignano, e sinistra del fiume come: Girgenti, Casa Olivieri, Campolano, Roccaberardi e altri); fermata S. Elpidio S. Lucia (oltre i suddetti, S.Stefano, Collegiudea, S. Pietro, Peschieto, Arape-trianni, Roccarandisi, Alzano, Poggio S. Giovanni, Pace, Baccarecce ed altri); Fermata Civitella Pescocrochiano (i suddetti e Villetta, Collemaggiore, Pagliara, Castelmenardo, Nesce, ecc); Stazione Borgocollefe-gato Ville (il suddetto Comune ed inoltre San Stefano, Poggiovalle, le Grotte ed altri); stazione Torano S. Anatolia (anche Spedino, Cartore, Castelvecchio, Faita, Marano); Stazione Magliano dei Marsi (oltre Magliano, Rosciolo, Massa D’Albe, Albe, S. Donato, Poggio Filippo, Sorbo, Scurcola). Infine la stazione di Avezzano (ivi la ferrovia si raccorda con la Roma-Sulmona e Roccasecca-Avezzano già esistenti. Per una più ampia esposizione vedere Ing. Venceslao Amici, Relazione Progetto della ferrovia Rieti-Avezzano a scartamento normale della lunghezza di chilometri 67+575,40, Roma, Società Tipografico-Editrice Romana, Via delle Coppelle, 35, 1908 in appendice n. 3/2.

dell'Abruzzo e direttamente a Roma. I rapporti con la Capitale sono antichi e consolidati, in forza della emigrazione dei lavoratori della terra nell'agro Romano e nella città stessa per le più diverse esigenze di lavoro. In particolare ne trarrebbe beneficio la pastorizia, quando al sopraggiungere delle stagioni invernali i pastori sono costretti a trasmigrare nella campagna romana con i loro armenti.

Inoltre, Amici richiama l'importanza della Avezzano-Rieti, anche sotto l'aspetto strategico-militare.

Il compimento della grande linea Napoli-Roccasecca-Avezzano-Terni, attraverso la "peninsulare forma allungata dell'Italia", andrebbe a colmare le carenze logistiche, soddisfacendo i tre requisiti di trasporto, celerità e sicurezza. Anche se il contesto è di non belligeranza e di pace, nell'interesse Nazionale restano comunque sempre valide e necessarie le ragioni per la sua realizzazione. Ragioni, che furono già sostenute dal Generale Cerroti nel 1873 "sulla Vertebrale d'Italia", e dal Generale Menabrea nella "relazione all'ufficio centrale del Senato": "...circa l'importanza di essa, sia sotto il lato commerciale e civile che sotto quello militare...". Perfino l'ing. Borella, nel suo studio sulla ferrovia Aquila-Borgocollefegato-Roma, affermava i "non comuni vantaggi e l'importanza della ferrata Roccasecca-Avezzano-Terni se potrà per ristrettezze finanziarie venire differita, certamente dovrà fra non molto costruirsi inevitabilmente"⁷⁷.

Riguardo l'impegno finanziario, l'Ing. Amici calcola che la Rieti-Avezzano, tra materiale di costruzione e quello detto di armamento, necessita di lire 12.380.610,23. Per dotazione di esercizio, lire 1.081.206,40. E Seppure "ferrovia di montagna", il costo medio chilometrico su circa 68 km della linea, risulta in cifra tonda di Lire 200.000: al di sotto delle Lire 237.000 a km, quale costo della linea meno svantaggiata, Terni-Sulmona-Pescara. E conclude:

Del resto i prezzi adottati per la stima dei lavori sono stati presi dagli elenchi dei prezzi degli ultimi appalti fatti dalle Ferrovie dello Stato e quindi sulla loro attendibilità si può essere tranquilli.

Amici chiude il testo di presentazione del progetto

non posso fare a meno di ricordare il chiarissimo amico cav. Dott. V. Cicerone, che con fede di apostolo ha sempre sostenuto la ferrovia Rieti-Avezzano, e l'Ecc.mo Principe Don Giovanni Torlonia che sempre ha concorso alla realizzazione di essa.

Completato il progetto, il passaggio alla fase esecutiva comportava per gli Enti consorziati un maggiore impegno economico.

Trascorre, però, un ulteriore triennio prima che gli interessati possano conoscere le decisioni del governo, come documentato nell'archivio storico del comune di Fiamignano

Il 7 gennaio 1912 il Consiglio comunale viene a conoscenza del parere favorevole emesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul progetto dell'ing. Venceslao Amici e del sussidio da accordarsi alla ferrovia stessa delibera di concorrere alla spesa della costruzione di Lire 1133 millecentotrentatré per la durata di anni cinquanta a cominciare dal giorno in cui la linea viene messa in esercizio secondo le prescrizioni delle leggi e dei regolamenti in vigore⁷⁸.

⁷⁷ Progetto della ferrovia Rieti-Avezzano dell'ing. V. Amici p.16- pubblicato a Roma dalla S.T.E.R nel 1908.

⁷⁸ Delibera del Consiglio del Comune di Fiamignano del 7 gennaio 1912.

Lo stesso Consiglio Il 21 aprile 1912 conferma pienamente la deliberazione del 7 gennaio 1912 in merito al sussidio deliberato ⁷⁹.

Successivamente, il 13 ottobre 1912 il Consiglio conferma di nuovo le deliberazioni del 7 gennaio e 21 aprile 1912 all'erogazione del sussidio di Lire 1133 ⁸⁰. Quindi chiede l'autorizzazione ad aumentare di tanti centesimi la sovrainposta sui terreni e fabbricati fino a raggiungere la predetta somma di Lire 1133 per garantire il pagamento del contributo di cui sopra, autorizzando il sindaco al rilascio di analoghe delegazioni sull'agente incaricato di riscuotere per conto del Comune le sovrainposte sui terreni e sui fabbricati.

L'8 dicembre 1912 Il Consiglio Comunale delibera la conferma della propria deliberazione del 13 ottobre 1912 ⁸¹, stanziare nella parte passiva dei bilanci del Comune la predetta somma, e autorizzare il Sindaco al rilascio di analoghe delegazioni sulla sovrainposta comunale, o qualsiasi altro cespite di entrata consentito dalla legge, necessario allo scopo. Solo all'inizio del 1914, si ha conoscenza che la pratica della ferrovia Avezzano-Rieti è ad una svolta conclusiva.

Essa ha ottenuto il massimo sussidio. Ma come stabilisce il Consiglio superiore dei LL.PP. gli Enti interessati, affinché la pratica stessa sia perfezionata, devono contribuire con Lire 300 a km, per un totale di Lire 20.000 dell'intera linea. La provincia di Perugia, per la sua parte, contribuisce con Lire 8.000.

La provincia dell'Aquila, invece, declina qualsiasi partecipazione. Il sopravvenuto e maggiore esborso finanziario è la diretta e concreta conseguenza della ondivaga attenzione decisionale delle Autorità nel corso del tempo, causa dell'aumento dei costi.

La suddivisione dell'impegno economico tra gli Enti in consorzio conduce ad animate discussioni, con distinguo sui maggiori o minori benefici di convenienza ed utilità della linea ferroviaria. In tal modo le ragioni di "campanile" vanno a sovrapporsi a quelle relative al maggior beneficio collettivo.

La fine del progetto Amici, il terremoto della Marsica, la I^a guerra mondiale

Il 16 gennaio 1914 il Sindaco di Avezzano Nicola Gallese ⁸² invia una lettera all'ing. Amici ⁸³, con la quale chiede notizie sullo stato della pratica relativa alla ferrovia Rieti-Avezzano e che riteniamo utile riportare l'originale nella sua interezza come anche nella loro interezza riportiamo le trascrizioni della risposta di Amici ⁸⁴ e la successiva lettera del Sindaco di Avezzano al Sindaco di Borgocolleferato ⁸⁵.

⁷⁹ Delibera del Consiglio del Comune di Fiamignano del 21 aprile 1912.

⁸⁰ Delibera del Consiglio del Comune di Fiamignano del 13 ottobre 1912.

⁸¹ Deliberazione del Comune di Fiamignano dell'8 dicembre 1912.

⁸² Sindaco di Avezzano nel periodo 26/11/1910 - 23/3/1914.

⁸³ Il 16 gennaio 1914 lettera del Sindaco di Avezzano a Amici nella quale chiede notizie dello stato della pratica relativa alla ferrovia Rieti - Avezzano, in appendice n. 2/36.

⁸⁴ Lettera di Amici al sindaco di Avezzano, Archivio storico del comune di Avezzano, in appendice n. 2/37.

⁸⁵ Lettera del sindaco di Avezzano al sindaco di Borgocolleferato, Avv. Giovanni Morelli, Archivio storico del comune di Borgorose, in appendice n. 2/38.



PROVINCIA di AQUILA

MUNICIPALITÀ di AVEZZANO

COMUNE di AVEZZANO

N. 198 del Sottoscritto

Risposta alla Lettera

U. S. N.

OGGETTO

Ferrovie Spezi-
Avezzano

Avezzano, 16 gennaio 1914

Sarò grato alla S. P. P. P. P.
se vorrà compiacersi di ~~farmi~~
~~la~~ informarmi dello sta-
to della pratica relativa alla
ferrovia Spezi - Avezzano per
la quale ella ha spiegata
tanta attività, e sulla possi-
bilità o meno di venire ad
una conclusione pratica e
sollita
con ossequi

Il Sindaco

All'Onorevole
Vincenzo Turici
Deputato al Parlamento

Ing. Venceslao Amici

CAMERA DEI DEPUTATI

Egregio Sindaco,

In replica alla sua preg.ma del 16 corr/mese ripeto quanto già ho avuto occasione di comunicare in precedenza, ossia che per la concessione della ferrovia Rieti-Avezzano è stato accordato il massimo sussidio, che la pratica è completamente in ordine, ma che non può proseguire avanti perché manca l'approvazione della delibera del Comune di Borgocollefegato, per il sussidio riguardante quel Municipio.

Come ho annunciato altre volte non si può fare una concessione ferroviaria se non vi è il contributo degli enti interessati. E siccome il concorso degli enti minimo ammesso dal Consiglio Superiore è stabilito in Lire 300 al km ossia per tutta la linea Lire 20000 circa, delle quali per L. 8000 concorre la provincia di Perugia, mentre la Provincia di Aquila non ha voluto accordare sussidio di sorta, resta a carico dei Comuni interessati Lire 12.000 o poco più.

Io ripartii tale cifra fra i Comuni in rapporto alla popolazione e dopo tante discussioni arrivai a metterli d'accordo.

Così dei dieci Comuni interessati 9 hanno deliberato il loro contributo ratificato dalla Giunta Provinciale Amministrativa, manca solo quello del Comune di Borgo, come sopra ho detto, ma non ostante le mie continue premure ancora non sono riuscito a far mettere in regola quel Comune.

È veramente sconsigliato per una persona che tante migliaia di lire ha speso, e tanto lavoro erogato per realizzare un'opera, vedere tanta apatia dei maggiori interessati.

Difatti per le delibere dei contributi degli enti sono cinque anni che lavoro, dopo tre anni riuscii a metterne a posto 9, sono due anni che lavoro e non riesco a mettere insieme il decimo.

Tornare a fare un nuovo riparto del contributo e far di nuovo deliberare tutti escludendo Borgo, equivarrebbe a rinunciare alle delibere, perciò non resta che insistere su Borgocollefegato. A tale scopo ho parlato in questi giorni col Prefetto di Aquila perché ad ogni costo faccia mettere in regola la delibera di Borgo.

Solo allora la pratica rapidissimamente può giungere in fine, e dal momento che è già pronto chi accetta la concessione, vedere attuare subito l'opera.

Per maggiori schiarimenti legga la mia relazione sul lavoro da me svolto per il collegio in quella parte che tratta della ferrovia in parola, relazione che a suo tempo trasmisi al suo Municipio.

Ossequi distinti

Roma, 19 Gennaio 1914

*Devot.mo
f.to (Venceslao Amici)*

Avezzano, 25 gennaio 1914

Universitas Avezzanis, Provincia di Aquila, Circondario di Avezzano, Comune di Avezzano

Raccomandata

N. 299 del Protocollo

*Al Sig. Avv.to Giovanni Morelli
Sindaco di Borgocolleferato*

Egregio Collega

giorni or sono scrissi all'On. Amici per avere notizie concrete sulla progettata ferrovia Avezzano-Rieti, che tanto interessa la nostra regione e in special modo i paesi del Cicolano i quali dall'esecuzione di essa risentiranno inestimabili vantaggi economici e civili

E l'On. Amici m'ha dichiarato che a quest'ora si sarebbe già concretato tutto, essendovi delle imprese disposte ad eseguire i lavori, se codesto Comune, che è l'unico ritardadario, avesse completato le deliberazioni di concessione del lieve sussidio richiesto fin da tre anni or sono.

Alla S.V. Ill.ma che è fra i più evoluti e intelligenti sindaci della Provincia, a nome di quella solidarietà che ci deve spingere e guidare in tutto quanto riguarda il bene della nostra regione, fo vivo appello perché si compiacca affrettare quanto è richiesto da codesto Comune.

Ciò varrà a tagliare ogni minimo pretesto e a chi si dice, e fiono a prova contraria bisogna crederci, animato da santo entusiasmo per un'opera di tanta importanza.

Sicuro che Ella vorrà fare buon viso alla mia viva preghiera, cordialmente ringrazio ed ossequio,

f.to Nicola Gallese

Queste tre lettere, susseguitesi l'una all'altra, nel giro di meno di dieci giorni, trasmettono tutta l'amarezza e il turbamento dell'ing. Amici e del sindaco Gallese.

Gallese uscirà di scena due mesi dopo, finendo il suo mandato di sindaco di Avezzano il 23 marzo 1914. Dopo la sua uscita la politica avezzanese conobbe un periodo turbolento. Nelle elezioni del 5 luglio fu l'ultimo eletto di 27 consiglieri, tra i quali c'era anche Ercole Nardelli, che diventerà sindaco dopo il terremoto.

La lunga lettera di Amici a Gallese suona poi come l'ultimo atto di una dedizione alla ferrovia del Salto da lui assicurata senza tentennamenti e risparmio dal 1907 al 1914.

Dopo tale data non abbiamo più trovato traccia di qualche impegno da parte di Amici per il progetto della ferrovia Avezzano - Rieti.

Il 21 aprile del 1914 lo troviamo invece impegnato in un ambizioso progetto nella città di Roma

per la comunicazione diretta tra Piazza Venezia, la Zona Archeologica e il Quartiere Aventino ⁸⁶.

Non siamo riusciti a sapere quali siano stati gli esiti dei toni di sprono e di richiamo ai comuni interessi ed alla solidarietà, espressi da Gallese al Sindaco di Borgocolleferato Morelli, subentrato all'ex Sindaco Ermenegildo Antonini, dopo una burrascosa lotta elettorale ⁸⁷.



Fig. 21 - Giovanni Morelli
Nesce 14 giugno 1877 – Avezzano 13 gennaio 1915
(Foto cortesia L. Morelli)

Nell'archivio storico del comune di Avezzano non abbiamo trovato, se c'è stata, la risposta di Morelli a Gallese. Né l'abbiamo trovata nell'archivio storico del comune di Borgorose né in altri archivi.

Per sapere cosa sia accaduto non resta che proseguire le ricerche, non facili. Cercare in altri archivi ed approfondire la letteratura del tempo, riservandoci di pubblicarne i risultati in un prossimo Quaderno di valledelsalti.it.

⁸⁶ Il progetto prevedeva la creazione di un'arteria con linea tramviaria a doppio binario, la quale, partendo da Piazza Venezia, traversava il Campidoglio in galleria, ritenendo l'unico varco possibile attraverso il Colle Capitolino un passaggio sotterraneo. Il progetto, del 21 aprile 1914, firmato dall'Ing. Venceslao Amici è conservato presso l'Archivio capitolino in Roma in Piazza della Chiesa Nuova.

⁸⁷ Al riguardo, in questo stesso Quaderno, vedere la Relazione della inchiesta sull'amministrazione comunale di Borgocolleferato (1909), pp. 231 - 282.

Una prima idea del risultato comunque è illustrata dal fatto che nel 1914 la costruzione della ferrovia non fu avviata.

D'altro canto le disposizioni per ottenere la concessione, prevedevano tassativamente che occorresse la partecipazione contributiva e solidale di tutti gli Enti interessati, nessuno escluso. Il comune di Borgocollefegato, come si evince dalle lettere di Amici e di Gallese, era in ritardo di ben tre anni nell'ottemperare all'obbligo di completare le deliberazioni di concessione del sussidio dovuto dal comune.

Tornando all'avvio dell'esecuzione del progetto Amici, caldeggiato nelle tre lettere scritte nel gennaio 1914, all'inizio del successivo mese di febbraio, il Ministero dei LL.PP. affidava ad una Commissione di quattro membri l'esame "*delle comunicazioni ferroviarie dell'Abruzzo*" in quanto da tempo si imponeva una loro sistemazione. Con il procedere di detto esame fu deciso di estendere l'indagine a tutte le comunicazioni ferroviarie dell'Italia Centrale e alle arterie vicine e più importanti dello Stato. Alla Commissione, ampliata con l'inserimento di altri quattordici membri, presieduta dall'ing. Raffaele De Cornè, fu affidato di effettuare lo "*Studio del piano regolatore delle Ferrovie dell'Italia Centrale*".

L'istituzione della Commissione inevitabilmente rimetteva in discussione i progetti in corso, incluso quello del tronco ferroviario Rieti – Avezzano, rinviandone così l'immediata realizzazione anche qualora fosse giunta l'attesa delibera del comune di Borgocollefegato.

Ma il progetto di Venceslao Amici avrebbe dovuto presto confrontarsi con ancora più insormontabili difficoltà originate da eventi imprevisi e nuove iniziative.

All'inizio del 1915 il progetto passò in secondo ordine sia per le gravi conseguenze del terremoto della Marsica del 13 gennaio (durante il quale, peraltro, persero la vita il sindaco di Borgocollefegato Giovanni Morelli e l'On. Giovanni Cerri), sia per il coinvolgimento dell'Italia nella I^a guerra mondiale il 24 maggio.

Sempre nel 1915, il 2 e 3 novembre, la piana reatina fu di nuovo alluvionata riproponendo il secolare problema di trovare una soluzione che impedisse il ripetersi di una tale calamità.

In pochi anni furono avviati quindi nuovi studi e progetti sulla bonifica reatina, che si sarebbero tradotti nell'arco di venti anni nei megaprogetti di costruzione delle dighe del Salto e del Turano⁸⁸, aprendo così nuove prospettive, come vedremo di seguito, per l'utilizzo delle acque del fiume Salto e con esso dell'intera vallata.

Il terremoto e la grande guerra fecero comunque dimenticare per alcuni anni il progetto della ferrovia Avezzano – Rieti.

⁸⁸ R. Marinelli, *La bonifica reatina, dal canale settecentesco di Pio VI alle Marmore agli impianti idroelettrici del Bacino Nera-Velino*, Istituto delle suore francescane di Santa Filippa Mareri, Edizione libreria Colacchi, L'Aquila, 2010.



Fig. 22 - Il re Vittorio Emanuele II in visita nell'area terremotata di Avezzano ⁸⁹

“Studio del piano regolatore delle ferrovie dell'Italia centrale” e le progettate ferrovie del Salto

I lavori della Commissione De Cornè sul “*piano regolatore delle ferrovie dell'Italia centrale*”, ritardati dal terremoto e dalla prima guerra mondiale, continuarono a tenere vivo l'interesse per le progettate ferrovie del Salto.

Dal dicembre del 1918 i comuni dell'Aquila e di Teramo, le amministrazioni delle due province e altri comuni ed Enti si mobilitarono per ribadire l'importanza nazionale delle ferrovie Teramo-Aquila-Carsoli al fine di completare la trasversale Roma-Adriatico (Giulianova).

Diedero quindi vita ad un “Comitato permanente di azione”, con sede a Roma presso l'Associazione Abruzzese Molisana, composto da sedici membri in rappresentanza di Collegi elettorali, province, banche, camere di commercio e altre entità. A presiederlo come presidente il Sindaco dell'Aquila, l'avv. Vincenzo Speranza e, come Vicepresidente, il Sindaco di Teramo, l'avv. Luigi Paris. Del Comitato era parte il Consigliere Provinciale del Mandamento di Borgocollefegato, l'avv. Antonio Martelli di Fiamignano.

Il Comitato elaborò un documento di dodici pagine, *Per la costruzione della Ferrovia Teramo-Aquila-Carsoli*, perché il Popolo Abruzzese conosca esattamente i suoi diritti e si prepari a sostenerli con tutte le sue forze ⁹⁰.

⁸⁹ Fotografia di copertina dal volume 13 gennaio 1915 - *Il terremoto nella Marsica* a cura di Sergio Castenetto e Fabrizio Galadini, Servizio sismico nazionale, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1999.

⁹⁰ Il Comitato Permanente d'Azione, relazione *Per la costruzione della ferrovia Teramo-Aquila-Carsoli*, Officine Grafiche Vecchioni, pagine 12, Avezzano, 20 marzo 1919, in appendice n. 3/4.

Nel documento il Comitato illustrò la situazione delle ferrovie abruzzesi tra le due province di Aquila e Teramo e con Roma e spiegò le ragioni per la costruzione di detta linea. Il 20 Marzo 1919 lo inviò alla Commissione De Cornè chiedendo l'inserimento della Teramo-Aquila-Carsoli nel Piano Regolatore delle ferrovie dell'Italia Centrale, composta delle due nuove linee Teramo-Capitignano-Aquila ed Aquila-Le Ville di Borgocollefegato-Carsoli, con la diramazione Le Ville-Avezzano.

Le due nuove linee avrebbero ridotto la lunghezza dei collegamenti esistenti Teramo-Giulianova-Sulmona-L'Aquila e L'Aquila- Sulmona-Avezzano –Roma. La mappa allegata al documento del Comitato, riprodotta nella pagina che segue, illustra i percorsi dei tratti ferroviari citati e le relative lunghezze.

Sulla mappa è stato aggiunto, evidenziato in rosso, il tracciato della Rieti – Avezzano.

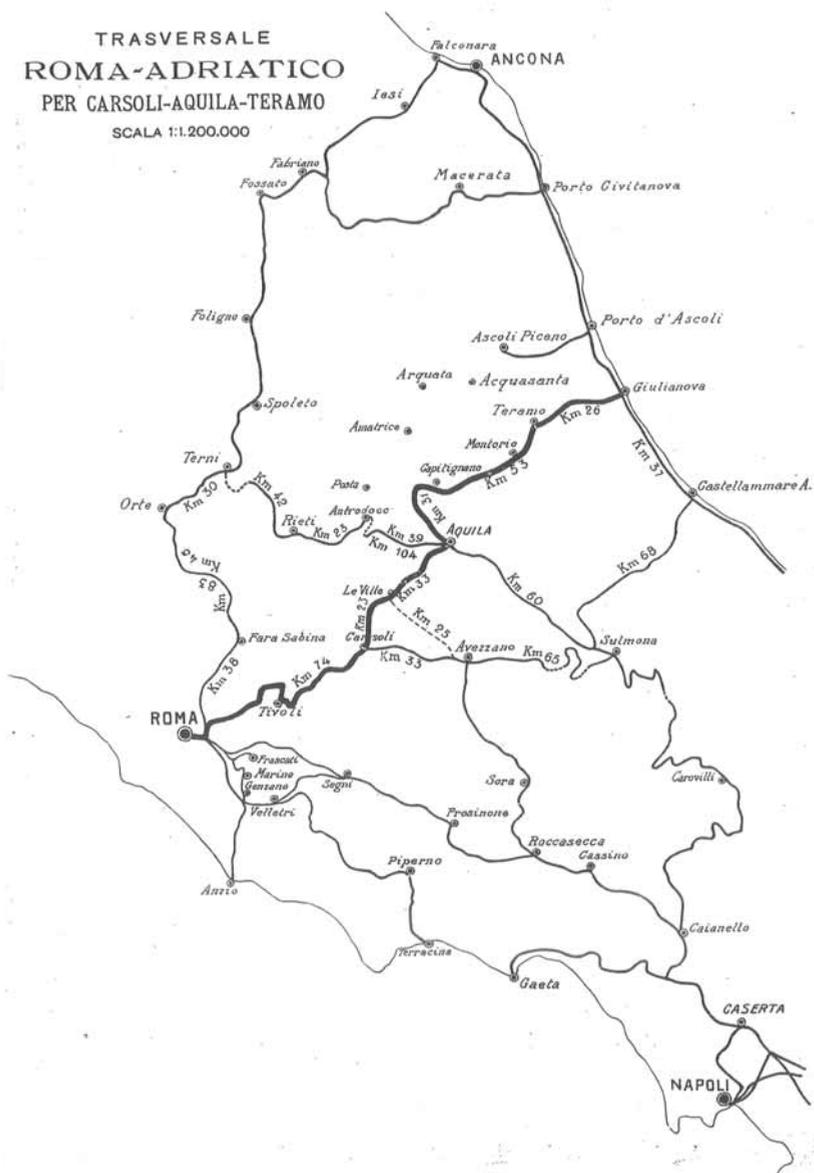


Fig. 23 - Mappa della rete ferroviaria abruzzese allegata al documento “Per la costruzione della ferrovia Teramo-Aquila-Carsoli” del 1919. Evidenziati i percorsi delle due ferrovie del Salto: la trasversale Adriatico – Roma (in nero) e la longitudinale Rieti-Avezzano (in rosso, aggiunta) ⁹¹

⁹¹ Rispetto alla carta delle Ferrovie Media Italia del 1874, allegata al progetto del tronco Aquila, Borgo Colle Fegato, Tufo e Carsoli, studiato dall’ing. Candido Borella per incarico del comune di Aquila, in questa mappa del 1919 sono illustrati i tronchi ferroviari realizzati tra il 1874 e il 1919.

Nel mese di ottobre 1919 fu pubblicato lo studio della Commissione De Cornè di 92 pagine, con annesse 2 grandi carte geografiche litografate a colori ⁹². La prima carta (cm 34x95) illustra le ferrovie in esercizio, in costruzione, in progetto, a scartamento ordinario, a scartamento ridotto, secondarie economiche, di interesse locale e vicinali, ammesse dal Piano Regolatore. La seconda (cm 80 x 120) illustra il Piano Regolatore ⁹³.

Le ferrovie a scartamento ordinario furono divise in:

- Direttissime principali di grande traffico;
- Ferrovie principali di comune traffico;
- Ferrovie secondarie.

La linea Rieti-Avezzano fu classificata nel gruppo delle Ferrovie principali di comune traffico, nel quale erano comprese inoltre le linee Salaria (Fara Sabina-Rieti e Antrodoto-Ascoli), Lucca-Pontedera, Modena-P. Al Serchio, Orbetello-Foligno-Orvieto, Faenza-Forlì-S.Sepolcro. Come nel caso della linea Aquila – Le Ville di Borgocolleferato – Carsoli, la pubblicazione nel 1919 dello studio della Commissione De Cornè, ravvivò l'interesse per le due ferrovie del Salto ⁹⁴.

L'imprenditore Pietro Cidonio

Nella seconda metà del 1920, Pietro Cidonio, affermato imprenditore per costruzioni edili ferroviarie e portuali e Deputato provinciale dell'Aquila ⁹⁵, in undici pagine dal titolo "*Per la*

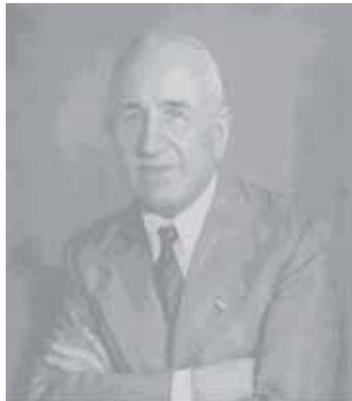


Fig. 24 - Pietro Cidonio
1867 – 1949

⁹² Ministero dei LL. PP., Relazione della Commissione per lo studio del piano regolatore delle Ferrovie dell'Italia Centrale, Roma, ottobre 1919. In appendice n. 3/6.

⁹³ <http://www.trenidicarta.it>.

⁹⁴ Il Comitato abruzzese di agitazione pro-ferrovia Teramo-Capitignano-Aquila-Carsoli pubblicò la monografia *La grande trasversale Roma-Aquila-Teramo-Giulianova*, L'Aquila, Officine Grafiche Vecchioni, 1922. P. 36.

⁹⁵ Pietro Cidonio nacque a Rocca di Mezzo in provincia dell'Aquila il 4 gennaio 1867. Quando si pose se continuare o interrompere gli studi, scelse di lavorare sin dall'età di 14 anni da manovale nei cantieri per la costruzione di strade e ferrovie in tutta Italia. Presto si mise in luce con i responsabili di cantiere e nel 1884 ottenne il primo lavoro come "Enterprise de Monsieur Cidonio". Anno dopo anno gli furono assegnati lavori sempre più importanti e remunerativi. Nel 1918 l'impresa individuale fu trasformata in una società per azioni, la Pietro Cidonio S.p.A., la quale durante il ventennio fascista fu incaricata di lavori

costruzione della Rieti-Avezzano” ripropose questo progetto ormai dimenticato, già presentato prima dello scoppio della prima guerra mondiale al Consiglio Superiore dei LL.PP., approvato e sussidiato nel suo tracciato.

Nel documento di Cidonio, ritrovato presso l’archivio storico del comune di Avezzano, viene ripercorsa la storia della ferrovia Rieti-Avezzano e ne è sottolineata l’importanza già riconosciuta dal Governo e dalla Commissione De Cornè, con l’inserimento nel gruppo delle ferrovie principali di comune traffico, per le quali il Governo ha già cominciato a provvedere.

Cidonio si appella alle nuove opportunità che si sarebbero create attraverso la realizzazione del tratto ferroviario lungo la Valle del Salto, di soli 68 km e a basso costo. Di sviluppo e di scambi agricolo-commerciali, a mezzo del collegamento della Conca del Fucino con la Valle del Velino. Di facilitazioni per la diretta comunicazione ferroviaria verso Nord, con la ferrovia Rieti-Terni-Foligno-Ancona, e verso Sud con la linea Avezzano-Roccasecca-Napoli. Una linea ferroviaria che avrebbe consentito anche di essere agevolmente elettrificata, per la ricca presenza ed utilizzo dei vari corsi d’acqua, come peraltro proposto da Amici nella sua lettera a Cicerone del 1907 e prospettato da Cicerone nella sua memoria del 1901 ⁹⁶.

Scopo di queste disadorne parole, scrive Cidonio, è soltanto quello di richiamare tutti gli Enti amministrativi locali, i privati, le associazioni di qualsiasi colore politico e tutti i nostri Deputati in Parlamento al dovere di interessarsi fortemente della vitale questione di questa linea ferroviaria col promuovere ed ottenere dal Governo Centrale una sollecita Legge speciale come fu concessa per la linea Lucca-Pontedera-Saline di Volterra ⁹⁷.

Col raggiungimento di questo alto fine i nostri Rappresentanti avranno ben meritato dal natò paese e dalla nostra classe lavoratrice, che, per innato sentimento della forte stirpe, alle sfrenate e talvolta inconsulte lotte di classe antepone la operosa e sana virtù famigliare e serenamente spiega in alto ed innanzi a tutto il vessillo della disciplina, del dovere e del lavoro!

In chiusura scrive di essere stato

mosso da sentimenti d’interesse generale della Regione, e poiché lo studio di nuove linee non può intralciare quelle che, come la Rieti-Avezzano, furono regolarmente classificate e sono entrate nella loro fase risolutiva, e poiché la realizzazione di queste non va a detrimento di quelle che potranno ottenersi nell’incerto avvenire, così è dovere di tutti approfittare dello stato attuale dei fatti, afferrarli in questo momento opportuno ed agire energicamente per la immediata esecuzione di ciò che è possibile per procurare immensi benefici al paese ed alla nostra classe lavoratrice.

Ogni negligenza o disinteresse sarebbe egoismo e colpa.

sempre più importanti e complessi, relativi ad acquedotti, bonifiche, porti, ferrovie, strade, edifici pubblici e privati, non solo in Italia. Per una più ampia biografia di P. Cidonio, appendice n.1/16.

⁹⁶ Vedi lettera di Amici a Cicerone del 23 dicembre 1907, in questo Quaderno p. 178.

⁹⁷ Cidonio ricorda i decreti anteguerra (1908 e 1909) relativi ai sussidi chilometrici per le concessioni ferroviarie, i cui risultati, sostiene, furono disastrosi ed avrebbero condotto molte imprese al fallimento se non fosse intervenuto lo stato accordando speciali moratorie e sussidi notevoli e straordinari per mantenerle in vita. Passa quindi all’esame dei decreti post guerra del 1919 e del 1920 riguardanti specifici provvedimenti Statali a misura di ciascuna linea ed invoca per la Rieti-Avezzano lo stesso provvedimento adottato per la Lucca-Pontedera-Le Saline di Volterra.



Fig. 25 - La rete ferroviaria abruzzese nel 1920

Una linea più marcata evidenzia il progettato tronco Avezzano - Rieti attraverso la Valle del Salto. Cidonio osservava come bastasse volgere lo sguardo sopra una Carta delle Ferrovie dell'Italia Centrale, per rilevare a colpo d'occhio che l'attuale misera rete Abruzzese lascia una larga maglia aperta e sconnessa che solo la diretta diagonale Rieti - Avezzano riuscirà a comporre, in modo che il traffico svolgemesi tra questi due capolinea di grande ricchezza, troverà a nord il suo diretto prolungamento con la Ferrovia Rieti - Terni - Foligno - Ancona, e a Sud con quella di Avezzano - Roccasessa - Napoli?.

Il 5 dicembre 1920 anche la Giunta comunale di Fiamignano, con una deliberazione d'urgenza, ripropose il progetto della ferrovia Rieti-Avezzano, il quale

... s'impone per evidenti ragioni di vitale interesse commerciale ed industriale non solo delle Regioni più direttamente interessate, perché tale ferrovia riallaccerebbe con diretta comunicazione i traffici che ora si svolgono dall'Italia Settentrionale alla Meridionale e viceversa, l'una lungo l'Adriatico, l'altra lungo il Tirreno, ciò che rappresenterebbe la soluzione di uno dei più vitali problemi di interessi nazionali. La costruzione di tale ferrovia darebbe il più sicuro incremento alle regioni Cicolane e Marsicane, tanto devastate dal terremoto, per il risorgimento delle quali nulla di pratico e di concreto è stato ideato ed adottato fino ad oggi...⁹⁸.

Nella delibera si stabilì di inviare il proprio Sindaco Antonio Valentini, come rappresentante del Comune, nei giorni 15 e 16 Dicembre a Roma, in una Commissione in cui fossero presenti tutti i Comuni, i loro Consiglieri provinciali, ed i Deputati delle Regioni interessate al percorso della ferrovia, con lo scopo di rappresentare al Presidente del Consiglio (Giovanni Giolitti⁹⁹) le aspettative, rimaste nel tempo deluse, sulla realizzazione del progetto ferroviario lungo la Valle del Salto¹⁰⁰. Affinché sia mantenuta strategicamente desta l'attenzione pubblica e, nel contempo esercitata una pressione politica sulla Autorità Centrale, si provvide a costituire un "Comitato Permanente di Agitazione", col fine di esaminare i risultati del Convegno sul problema delle ferrovie nell'Italia Centrale, e poter reagire di conseguenza.

Anche la comunità Marsicana, nello specifico il Comune di Avezzano, condivise la necessità della linea ferroviaria

È del 27 novembre 1921 quello che riteniamo l'ultimo concreto tentativo di realizzare la ferrovia del Salto quando il Consiglio Comunale di Avezzano si riunì sotto la presidenza del Sindaco Ercole Nardelli (26.10.1920/26.07.1924).

Nardelli ricorda che

uno dei sentiti bisogni di questa Regione è stato sempre il collegamento di Avezzano con Rieti per avere così un completamento della ferrovia ideata fin dal 1865 e che doveva congiungere Napoli con Firenze, allora Capitale d'Italia.

Vicende politiche posteriori hanno fatto mutare la politica ferroviaria per cui si è attuata soltanto gran parte di tale linea, rimanendo inesequito il breve tratto Avezzano-Rieti, di poco più di sessanta chilometri.

Vari sono stati i progetti all'uopo redatti e varie le promesse per ragioni elettorali, ma nulla si è mai concluso per mancanza di interesse diretto da parte di chi tali studi faceva.

⁹⁸ Delibera di Giunta pubblicata il 5 dic 1920. Col n.747 Brogliaccio di Giunta, Archivio storico del comune di Fiamignano.

⁹⁹ Giovanni Giolitti, Presidente del Consiglio dal 15 giugno 1920 al 4 luglio 1921 (n. 1842 – m. 1928).

¹⁰⁰ Il presidente del Consiglio è Giovanni Giolitti (15 giugno 1920 al 4 luglio 1921). Non sono disponibili i dati sui Deputati dei collegi elettorali. Con le elezioni del 1921 inizia un periodo dinamico che condurrà alle elezioni del 1924 nella quali Mussolini conquisterà la maggioranza del 69%. Per altre informazioni si rinvia all'Atlante storico-elettorale d'Italia dal 1861 al 2008.

E perciò il Comune di Avezzano che ha il maggiore interesse economico da tutelare a riguardo, deve fare quanto è possibile per portare a compimento la pratica col chiedere ed ottenere la concessione per eseguire lungo la Valle del Salto gli studi ed i rilievi del progetto di ferrovia a scartamento ordinario con trazione elettrica che congiunga Avezzano con Rieti progetto che non non richiederà spesa da parte del Comune ¹⁰¹.

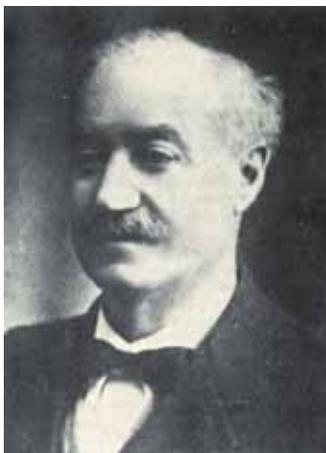


Fig. 26 - Ercole Nardelli ¹⁰²
Educatore, letterato, sindaco di Avezzano (ottobre 1920 – febbraio 1924)
(Avezzano 13 febbraio 1876 – 9 dicembre 1950) ¹⁰³

Il Consiglio, riconosciuta la necessità, l'opportunità e l'utilità della costruzione della ferrovia Avezzano – Rieti, all'unanimità deliberò di chiedere al Ministro dei LL.PP. la facoltà di *eseguire gli studi ed i rilievi lungo la Valle del Salto allo scopo di compilare il progetto di ferrovia a scartamento ordinario con trazione elettrica Avezzano – Rieti, per presentare poi formale domanda di concessione di detta linea* ¹⁰⁴.

La richiesta del Comune di Avezzano fu inviata al Ministero dei LL.PP. in data 4 marzo 1922. L'autorizzazione a eseguire i rilievi fu concessa due mesi dopo, il 22 maggio 1922, valevole per la durata di dieci mesi dalla data dello stesso decreto ¹⁰⁵.

¹⁰¹ Delibera Consiliare Comune di Avezzano del 27 Nov 1921. Archivio storico del comune di Avezzano

¹⁰² Foto tratta da Giovanni Pagani, *Luci di nostra gente*, Editrice la 'Moderna', Sulmona, 1978, foto p. 273.

¹⁰³ Altre informazioni sul sindaco Nardelli in appendice 1/17.

¹⁰⁴ Delibera del Consiglio comunale di Avezzano del 27 novembre 1921, pubblicata nell'Albo Pretorio il 3 dicembre 1920, da archivio storico comunale di Avezzano, Appendice 2/39.

¹⁰⁵ Decreto del Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, Ufficio Speciale Ferrovie, Divisione 18 N. 2840, 22 maggio 1922, da archivio storico comunale di Avezzano, in appendice 2/40.



Fig. 27 - Il ministro Vincenzo Riccio
Ministro dei Lavori Pubblici 26 febbraio 1922 - 1° agosto 1922
(n. Napoli 1858 – m. Roma 1928) ¹⁰⁶

I documenti ritrovati nell'archivio storico del comune di Avezzano sono i seguenti:

- Relazione “*Per la costruzione della ferrovia Rieti-Avezzano*” di Pietro Cidonio, fine 1920;
- Progetto della Ferrovia Rieti-Avezzano e relativi allegati (nell'archivio non abbiamo trovato gli allegati nn. 6,7,8,9) della Pietro Cidonio S.p.A, 1922 ¹⁰⁷:
 1. Relazione tecnica
 2. Preventivo di spesa
 3. Corografia (Scala 1:50.00)
 4. Planimetria (Scala 1:10.000)
 5. Profilo (Scala 1:10.000 per le distanze; 1:500 per le altezze)
 6. Sezioni normali allo scoperto e in galleria (Scala 1:100)
 7. Opere d'arte maggiori (Scala 1:200)
 8. Opere d'arte minori e muri di sostegno (Scala 1:100)
 9. Fabbricati di Stazioni e Case Cantoniere (Scala 1:100)
- Lettera della Pietro Cidonio S.p.A. del 9 ottobre 1924 al comune di Avezzano.

Tali documenti portano ad identificare in Pietro Cidonio e nella sua impresa gli autori del progetto della ferrovia Rieti-Avezzano ritrovato nell'archivio storico del comune di Avezzano.

Il documento a firma di Pietro Cidonio “*Per la costruzione della ferrovia Rieti-Avezzano*” è l'unico in archivio come unico è il progetto corredato di pregevoli elaborati tecnici e grafici che potevano essere realizzati da un numero limitato di progettisti ed imprese. Infine la lettera del 9 ottobre 1924, con la quale la Pietro Cidonio S.p.A. richiede al comune di Avezzano la restituzione del progetto lasciato a suo tempo in visione è un'altra conferma di quanto affermato sopra.

¹⁰⁶ Altre informazioni sul ministro Riccio in appendice 1/18.

¹⁰⁷ Il progetto, conservato in copia originale presso l'archivio storico comunale di Avezzano, è stato interamente digitalizzato il 20 giugno 2012 da valledelsalto.it ed è disponibile, oltre che negli estratti in appendice, anche su CD nella sua interezza per studi e ricerche. Si ringrazia Claudio Tucceri dell'archivio per la collaborazione data nella consultazione della documentazione, in Appendice n. 3.

IMPRESA PER COSTRUZIONI EDILI FERROVIARIE E PORTUALI

Comm. Pietro Cidonio

Via dei Mille 6-ROMA(21)

N^o 1122

UFFICIO CENTRALE

Oggetto Richiesta progetto

Roma 9 Ottobre 1924

Ill.mo Sig. Cav. Uff. COLANERI
Segretario Capo del Comune di

AVEZZANO

Siamo a pregare V.S. di volerci fare cortese restituzione della copia del progetto per la costruzione della ferrovia Rieti - AVEZZANO da noi a suo tempo lasciata per visione a codesta Ch. Amministrazione.

Con sentite grazie ed ossequi.

IMPRESA COSTRUTTRICE

PIETRO CIDONIO

Pietro Cidonio

Fig. 28 - Lettera della Pietro Cidonio S.p.A. al Segretario Capo del Comune di Avezzano Colaneri

Questa lettera potrebbe documentare, secondo noi, il fatto che il progetto della ferrovia Rieti-Avezzano non fu mai restituito all'impresa Cidonio dal Comune di Avezzano, restando così conservato nell'archivio storico comunale dove lo abbiamo ritrovato.

D'altro canto il Regio decreto del 12 luglio del 1923 (n. 8829), voluto da Mussolini e con il quale si affrontava il secolare problema di alluvionamento della piana reatina, concedeva al costituendo Consorzio idroelettrico del fiume Velino di poter creare, tra l'altro, i due bacini regolatori del flusso delle acque dei fiumi Salto e Turano.

Il decreto dava l'avvio ad una gigantesca impresa che avrebbe aperto per la **Pietro Cidonio S.p.A., Impresa costruzioni edili, ferroviarie e portuali**, nuove possibilità a seguito delle numerose opere che sarebbero state costruite negli anni avvenire, dagli acquedotti alle gallerie, dalle dighe alle centrali idroelettriche, dai canali alle opere di presa. Opere queste nelle quali la Cidonio fu ampiamente coinvolta.

Tra queste, per esempio, la costruzione per conto dell'Azienda del Governatorato per l'Elettricità e le Acque di Roma (A.G.E.A.) dell'"Acquedotto Imperiale IX Maggio", inaugurato il 9 maggio del 1936 in occasione della proclamazione della fondazione dell'impero fascista. Questa importante data per il regime fu incisa nel bosco sopra Micciani sull'opera di presa dell'acquedotto del Peschiera quale parte della scenografia allestita proprio dalla ditta Cidonio.

Ma quali furono le circostanze per cui Pietro Cidonio fu coinvolto nell'impresa della ferrovia Rieti-Avezzano?

Una nostra ipotesi fu la sua conoscenza di Giovanni Torlonia tramite l'architetto Vincenzo Fasolo (1885-1969). Fasolo restaurò ed ampliò la Casina delle Civette di Villa Torlonia in Roma tra il 1917 e il 1920. Tra il 1920 e il 1939 progettò la Villa che Pietro Cidonio si costruì a Rocca di Mezzo.



*Fig. 29 - Villa Cidonio a Rocca di Mezzo (L'Aquila),
dal 13 novembre 2000 sede del Parco Naturale Regionale Sirente Velino.*

Il progetto Cidonio della ferrovia Rieti – Avezzano ¹⁰⁸

Per quanto siamo riusciti a documentare riteniamo l'iniziativa del comune di Avezzano l'ultimo capitolo della storia pluridecennale della ferrovia del Salto. L'ennesimo tentativo del quale sono rimaste importanti tracce nel progetto Cidonio e nei relativi elaborati tecnici ¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Relazione Tecnica ferrovia Avezzano – Rieti, progetto dell'impresa Pietro Cidonio S.p.A, 1922, da Archivio storico del comune di Avezzano

¹⁰⁹ Il progetto, conservato in copia originale presso l'archivio storico comunale di Avezzano, è stato interamente digitalizzato il 20 giugno 2012 da valledelsalto.it ed è allegato con un CD alla versione in stampa di questo Quaderno n. 4 con lo scopo di stimolare altre e più ampie ricerche. Si ringrazia Claudio Tucceri dell'archivio per la collaborazione data nella consultazione della documentazione.

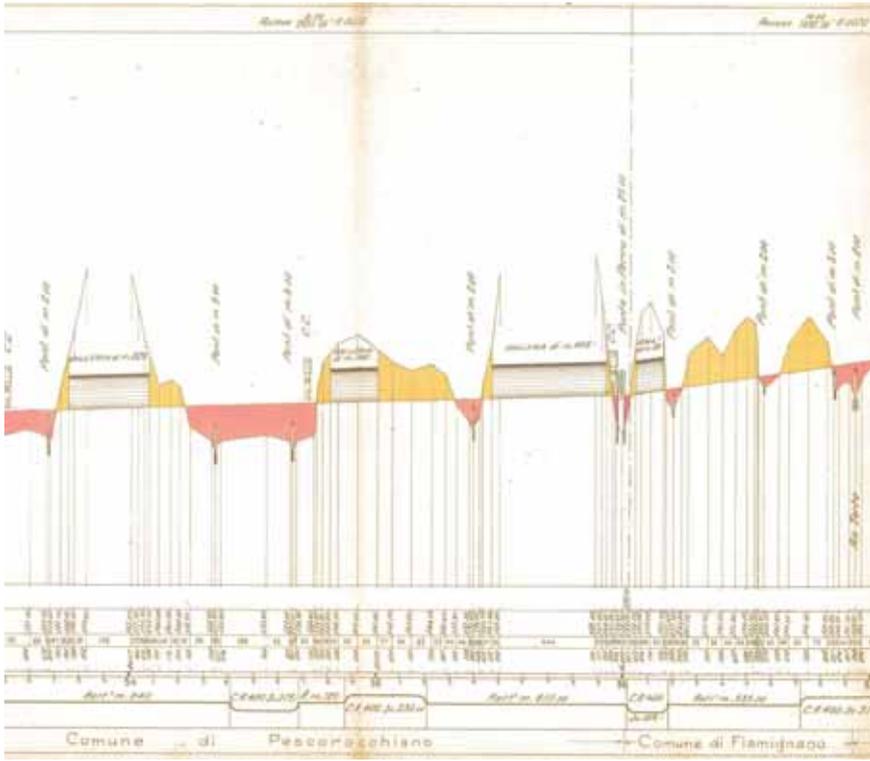


Fig. 30 - Profilo altimetrico del tratto della ferrovia Rieti-Avezzano nei comuni di Pescorocchiano e Fiamignano. Nel disegno sono indicati ponti, gallerie ed altre opere previste lungo il percorso (Progetto Cidonio S.p.A., 1922).



Fig. 31 - Planimetria del tratto della ferrovia Rieti - Avezzano lungo il fiume Salto, tra Concerviano e Rocca Ranieri. Lungo il tracciato delle ferrovie sono evidenziati i tratti in galleria (tratteggiati) e i ponti sul Salto (Progetto Cidonio S.p.A., 1922)

La Pietro Cidonio S.p.A. elabora il progetto della ferrovia Rieti-Avezzano nel 1922, quando è un'affermata impresa di livello nazionale. Il suo titolare, Pietro Cidonio, è nel pieno della maturità imprenditoriale e professionale.

Nella relazione generale si reclamano per la Rieti-Avezzano gli stessi provvedimenti attuati per la ferrovia Lucca-Pontedera-Saline di Volterra, essendo le due linee entrambe incluse tra le *ferrovie principali di comune traffico*.

Per la trazione si prevede il sistema elettrico data la possibilità di sfruttare l'energia idrica dei fiumi Liri e Velino. Nel progetto Cidonio non c'è l'idea che un giorno l'energia elettrica sarebbe stata prodotta sfruttando l'energia idrica dei fiumi del Salto e del Turano.

Il collegamento della Rieti-Avezzano ai tronchi ferroviari Rieti-Terni e Avezzano-Rocca-secca, messi in funzione tra la fine dell'Ottocento e inizio Novecento, avrebbe completato, finalmente, la vertebrale d'Italia.

Nel progetto si fa partire la linea da Rieti, si utilizza in comune il tratto di binario della Rieti-L'Aquila, per circa km 6,650. La prima stazione da costruire è quella di S. Rufina a circa tre km da Cittaducale ¹¹⁰.

TRONCO FERROVIARIO RIETI-AVEZZANO
PROGETTI AMICI E CIDONIO A CONFRONTO
GALLERIE E OPERE D'ARTE MAGGIORI

Nel progetto Amici le gallerie sono in numero di 15 della lunghezza complessiva di 4.312 m, la più lunga di 649 m, la più corta di 101 m. Le opere d'arte maggiori sono rappresentate da un ponte in ferro sul Velino della luce di 35 m e numero 24 ponti di ferro per gli attraversamenti del Salto di 16,50 m ciascuno.

Nel progetto Cidonio le gallerie sono in numero di 18 della lunghezza complessiva di 4.949 m, la più lunga di 529 m, la più corta di 91 m. Le opere d'arte maggiori sono rappresentate da un ponte in ferro sul Velino della luce di 30 m, da dieci ponti in travato di ferro sul Salto, due da 30 m, cinque da 25 m, tre da 20 m, e da un viadotto in muratura a dieci luci di 12 m nelle gole di Macchiatimone.

Una marcata differenza tra i progetti Amici e Cidonio sta nel tracciato complessivo, 67 km +575,40 m Amici e 63 km +964 m Cidonio. Il percorso più breve del progetto Cidonio sta nell'aver utilizzato, partendo da Rieti, il binario esistente della Rieti - L'Aquila fino alla stazione di S. Rufina.

Nel progetto inoltre furono recepite le critiche comparse sul primo numero del periodico "Il Progresso" del 6 Agosto 1922. In un articolo a firma dell'avv. Ferdinando Maoli venne contestata la scarsa centralità riconosciuta a Cittaducale nella progettazione della ferrovia, nonostante la sua posizione di capoluogo del Circondario del Cicolano e di una parte della Sabina. Nell'articolo Maoli proponeva

¹¹⁰ Pietro Cidonio S.p.A. Progetto della ferrovia Rieti Avezzano - Relazione Tecnica, 1922, archivio storico del comune di Avezzano, versione digitalizzata in appendice 3/3.

una linea Rieti-Cittaducale-Avezzano, anziché solo Avezzano - Rieti.

Altrimenti Cittaducale, per Maoli,

non godrebbe che il fischio del vapore, passando a meno di un chilometro di distanza, per la vicina frazione di Grotti, subendo così un po' il supplizio di Tantalò di mitologica memoria.

L'epilogo della Rieti-Avezzano: dalla ferrovia del Salto alla diga del Salto

Nella seconda metà dell'Ottocento, come abbiamo visto, furono immaginati due grandi progetti che avrebbero potuto interessare le sorti della Valle del Salto: la costruzione della linea ferroviaria vertebrale italiana ¹¹¹ e la bonifica reatina, vale a dire il controllo dei flussi delle acque che ripetutamente alluvionavano la piana reatina ¹¹².

Questo secondo progetto in effetti cominciò a mostrare le implicazioni che avrebbe avuto per la Valle del Salto (e della Valle del Turano) solo nel momento in cui gli sviluppi tecnologici nella costruzione delle dighe e nello sfruttamento dell'energia idrica per la produzione di energia elettrica condussero a legare il problema delle alluvioni con quello dell'approvvigionamento dell'energia elettrica ¹¹³.

Con la pubblicazione del Regio decreto del 12 luglio 1923, il nascente regime fascista aveva gettato le basi perché tale legame diventasse inscindibile. La protezione di Rieti dalle alluvioni si sarebbe infatti concretizzata nei decenni successivi con la realizzazione di vari bacini progettati per contenere e regolare i flussi dei fiumi che scorrevano a monte della piana, quali i fiumi del Salto e del Turano.

Una tale evoluzione non deve essere sfuggita a Pietro Cidonio, titolare dell'omonima impresa la Pietro Cidonio S.p.A.. Un'impresa già impegnata a livello nazionale nella progettazione e costruzione di ferrovie, strade, ponti, bonifiche, dighe, porti, come illustrato nella biografia del suo fondatore ¹¹⁴.

La richiesta della Cidonio S.p.A. al comune di Avezzano del 9 ottobre 1924 di restituzione del progetto della ferrovia Rieti-Avezzano non può che avere una motivazione: l'epilogo della Rieti-Avezzano, dalla ferrovia del Salto alla diga del Salto.

Appena tre anni prima, nel 1920, Cidonio scriveva *Per la costruzione della ferrovia Rieti-Avezzano*, un documento pieno di passione e determinazione, poi la sua impresa elaborava un completo progetto, pronto, tuttavia, alla vigilia della pubblicazione del decreto sulla bonifica reatina del 1923 e nel mezzo di importanti cambiamenti determinati dall'ascesa del regime fascista.

Le valli del Salto e del Turano e la piana reatina, anch'esse, sarebbero state quindi, a seguito di quest'ultimi sviluppi, cambiate per sempre.

¹¹¹ V. R. Lorenzetti "Il Cicolano e la sua ferrovia mai realizzata", pp.

¹¹² V. R. Marinelli "La bonifica reatina ed il sacrificio ambientale e socio-economico della Valle del Salto", pp.

¹¹³ V. R. Marinelli in questo stesso quaderno La bonifica reatina ed il sacrificio ambientale e socio-economico della valle del Salto, p.

¹¹⁴ Per altre informazioni sull'imprenditore Pietro Cidonio e sull'omonima impresa da lui fondata vedere in appendice n. 1/16.

Il sogno nato intorno al 1865 di una grande linea vertebrale italiana, progettata dai Generali Filippo Cerroti e Luigi Federico Menabrea negli anni settanta dell'Ottocento, rilanciato per il completamento del tratto Rieti-Avezzano agli inizi del Novecento da Vincenzo Ciccone, Venceslao Amici e nel dopo della grande guerra dal comune di Avezzano e da Pietro Cidonio, finì, quindi per soccombere, dopo quasi settant'anni di lavoro, al grande progetto della bonifica reatina.

Il suo destino fu definitivamente segnato dalla politica del Governo fascista determinato ad immunizzare il territorio reatino da ulteriori allagamenti alluvionali, ma soprattutto ad incrementare la produzione di energia elettrica in linea con le politiche autarchiche volte a valorizzare per quanto possibile le risorse naturali nazionali ¹¹⁵.

Nonostante tutto, la speranza di vedere realizzata la costruzione della ferrovia Avezzano – Rieti non si spense ancora per circa un altro decennio, fino a quando la costruzione della diga del Salto cominciò a concretizzarsi intorno al 1937 con la predisposizione del relativo progetto esecutivo ¹¹⁶.

Infatti, ancora agli inizi degli anni trenta del Novecento, in un documento di dodici pagine, non intestato né datato, intitolato PRO-PROVINCIA DI AVEZZANO – NOTE ED APPUNTI, ritrovato nell'archivio storico del comune di Avezzano, si legge:

E sono appunto questi antichi ed inscindibili rapporti economici e commerciali dei paesi confinanti che rendono necessaria, in questi tempi di dinamismo, la loro unione amministrativa, per valorizzare, com'è scopo del Fascismo, al massimo grado e nell'interesse nazionale la loro attività produttiva: valorizzazione che tutti i detti comuni da tempo aspettano anche da un altro evento che solo l'azione del Duce può affrettare: la costruzione del breve tratto ferroviario di appena 60 km. Avezzano – Rieti, rimasto in sospenso nella escuzione della grande arteria ferroviaria appenninica Firenze – Napoli prevista e voluta dal Parlamento e dal Governo nella breve permanenza della Capitale a Firenze per il collegamento di questa con Napoli; ferrovia che anche oggi, per i trasporti e per l'economia nazionale sarebbe la più breve tra l'Italia settentrionale, Firenze, e il grande centro industriale del Ternano, con la grande città Partenopea ¹¹⁷.

L'auspicata azione del Duce per affrettare la costruzione della ferrovia non ci fu. L'avvio della costruzione della diga del Salto nel 1936 e la sua ultimazione nel 1939 resero definitivamente improponibile la progettata ferrovia Rieti-Avezzano.

¹¹⁵ Per un approfondimento sul tema consultare Marino Ruzzenenti *L'Autarchia Verde*, Jaca Book, Milano, aprile 2011.

¹¹⁶ V. R. Marinelli in questo stesso Quaderno, La bonifica reatina ed il sacrificio ambientale e socio-economico della valle del Salto, p. 27-74.

¹¹⁷ In base ai fatti e alle date riportate nel documento riteniamo che lo stesso sia stato scritto tra il 1931 e il 1932 da utilizzare per una delle tante istanze rivolte dalla città di Avezzano a Mussolini perché fosse elevata a provincia.

Conclusioni

Il racconto di fatti e circostanze, che condussero nei primi due decenni del Novecento all'elaborazione dei progetti Amici e Cidonio è il risultato di una ricerca iniziata da valledelsalto.it nel 2006, entrata tuttavia nel vivo nel 2010, quando la nostra Organizzazione ha ritrovato l'archivio di Vincenzo Cicerone tramite i suoi eredi. Si tratta di un archivio, come abbiamo mostrato in questo racconto, costituito di lettere, relazioni, delibere comunali e provinciali, atti ministeriali e quant'altro, di un periodo che va dal 1901 al 1908. L'archivio Cicerone contiene soprattutto documenti in entrata. Mentre sono pochi i documenti trovati che sono stati spediti da Cicerone ai suoi principali interlocutori, sia Enti o singoli individui.

La ricostruzione della storia delle ferrovie Rieti-Avezzano, a partire dagli inizi fino agli anni trenta del Novecento, è stata inoltre documentata grazie a quanto ritrovato negli archivi di Stato di Rieti, L'Aquila e Teramo, negli archivi storici dei comuni della Valle del Salto e del comune di Avezzano, nelle biblioteche del Senato, della Camera dei Deputati, della Società Geografica Italiana e la Biblioteca Nazionale Vittorio Emanuele II.

Spesso le ricerche hanno tratto spunto e sono state orientate in base alle notizie contenute nei documenti dell'archivio di Cicerone.

La ricerca presso gli archivi dei comuni ha avuto esiti diversi. Alcuni non conservano un archivio storico del periodo di interesse oppure lo stesso non è facilmente consultabile in quanto non è ordinato. I contributi più numerosi provengono dagli archivi dei comuni di Fiamignano, Marcellino, Petrella Salto ed Avezzano.

Un'osservazione è d'obbligo. Nelle ricerche effettuate abbiamo solo sfiorato il mondo della politica del tempo e il ruolo da esso avuto nella varie fasi per la costruzione delle ferrovie del Salto.

Ci siamo quindi limitati a ricordare primi ministri, senatori, deputati, sindaci, amministratori locali, consiglieri provinciali e comunali in qualche modo coinvolti nella realizzazione della ferrovia Rieti-Avezzano.

APPENDICE N. 1

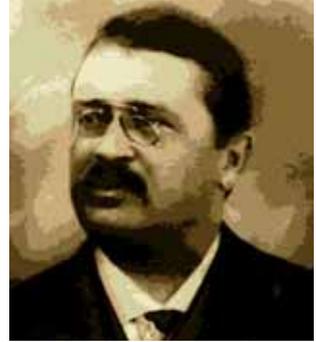
Immagini di busti e volti delle principali personalità di politici, amministratori, promotori, sostenitori, progettisti, imprenditori della ferrovia Avezzano – Rieti nel periodo 1900 - 1930.



VINCENZO CICERONE
1854 - 1909



FRANCESCO MOZZETTI
1868 - 1951



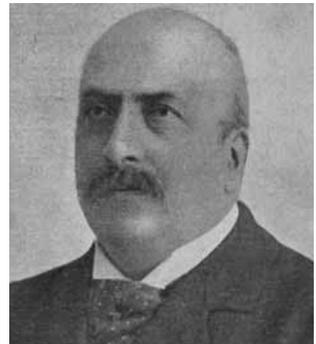
DOMENICO LUGINI
1857 - 1922



GIOVANNI CERRI
1857 - 1915



GEROLAMO GIUSSO
1843 - 1921



ALESSANDRO FORTIS
1841 - 1909



GIOVANNI GREGORI
N.D.



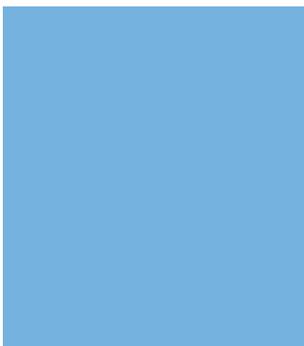
GIOVANNI TORLONIA
1873 - 1938



VENCESLAO AMICI
1869 - 1948



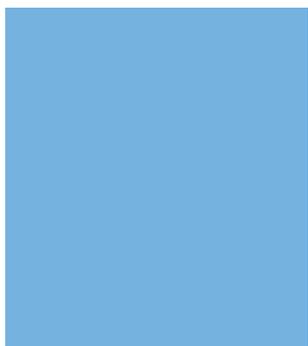
FRANCESCO ROSELLI
1858 - 1909



NICOLA GALLESE
N.D.



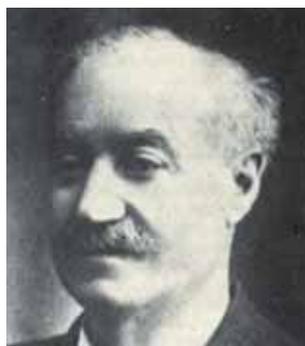
GIOVANNI MORELLI
1877 - 1915



FERDINANDO MAOLI
N.D.



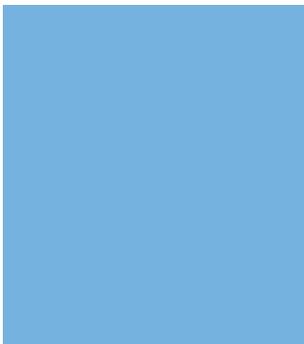
PIETRO CIDONIO
1867 - 1949



ERCOLE NARDELLI
1876 - 1950



VINCENZO RICCIO
1858 - 1928



GIOACCHINO LOSI
N.D.



FILIPPO CERROTTI
1829 - 1892

APPENDICE N. 2

Elenco di documenti (lettere, delibere comunali, decreti, relazioni, memorie ecc.) provenienti da archivio Cicerone, archivi storici dei comuni della Valle del Salto ed altri archivi trascritti, disponibili in versione digitale, pubblicati nel CD allegato alla versione cartacea del Quaderno n. 4. Per ogni documento si riporta data e titolo

<u>APPENDICE N. 2/1</u>	04.05.1901	Lettera da sindaco Pescorocchiano a sindaco Marcetelli
<u>APPENDICE N. 2/2</u>	04.06.1901	Lettera da sindaco Marcetelli a sindaco Pescorocchiano
<u>APPENDICE N. 2/3</u>	22.07.1901	Lettera Cicerone a tutti i comuni interessati alla ferrovia
<u>APPENDICE N. 2/4</u>	09.1901	Breve memoria sulla ferrovia Avezzano-Rieti di Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/5</u>	29.10.1901	Lettera Ministro Gerolamo Giusso a On. Giovanni Cerri
<u>APPENDICE N. 2/6</u>	11.1901	Trasmissione a Cicerone da Cerri lettera Giusso con rescritto
<u>APPENDICE N. 2/7</u>	20.11.1901	Lettera Cicerone ai comuni su lettera Ministro Giusso
<u>APPENDICE N. 2/8</u>	26.11.2013	Lettera comune ???? a comune Pescorocchiano....
<u>APPENDICE N. 2/9</u>	20.12.1901	Lettera Ministro LL.PP. a Onorevole Alessandro Fortis
<u>APPENDICE N. 2/10</u>	31.01.1902	Lettera Onorevole Giovanni Cerri a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/11</u>	23.03.1902	Lettera Sottosegretario di Stato LL.PP. a On. Cerri
<u>APPENDICE N. 2/12</u>	22.05.1902	Lettera dell'On. Cerri a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/13</u>	14.01.1904	Lettera sindaco Pescorocchiano a sindaco Marcetelli
<u>APPENDICE N. 2/14</u>	15.01.1904	Lettera sindaco Marcetelli a sindaco Pescorocchiano
<u>APPENDICE N. 2/15</u>	16.03.1905	Lettera Cicerone a sindaco Marcetelli
<u>APPENDICE N. 2/16</u>	16.07.1906	Lettera On. Giovanni Torlonia a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/17</u>	01.06.1907	Lettera Ing. Venceslao Amici a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/18</u>	01.06.1907	Lettera Giovanni Torlonia a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/19</u>	22.06.1907	“Pro ferrovia Avezzano-Rieti” f.to Cicerone per Comitato
<u>APPENDICE N. 2/20</u>	20.06.1907	Delibera consiglio comunale Marcetelli
<u>APPENDICE N. 2/21</u>	07.1907	Delibera consiglio comunale Petrella Salto
<u>APPENDICE N. 2/22</u>	14.08.1907	Lettera Amici a Cicerone

<u>APPENDICE N. 2/23</u>	11.09.1907	Lettera On. Roselli a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/24</u>	08.11.1907	Lettera Amici a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/25</u>	30.11.1907	Lettera Amici a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/26</u>	05.12.1907	Lettera Amici a Amministrazione On. Giovanni Torlonia
<u>APPENDICE N. 2/27</u>	23.12.1907	Lettera Amici a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/28</u>	27.12.1907	Lettera Amici a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/29</u>	24.01.1908	Lettera Sindaco Borgocollevegato a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/30</u>	27.02.1908	Delibera comune di Petrella Salto
<u>APPENDICE N. 2/31</u>	30.08.1908	Lettera Cicerone a comune Marcetelli
<u>APPENDICE N. 2/32</u>	10.01.1909	Delibera consiglio comunale Marcetelli ??
<u>APPENDICE N. 2/33</u>	12.09.1908	Lettera Amici a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/34</u>	12.10.1908	Lettera Amici a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/35</u>	12.10.1908	Lettera Amici a Cicerone
<u>APPENDICE N. 2/36</u>	16.01.1914	Lettera sindaco Avezzano a Amici
<u>APPENDICE N. 2/37</u>	19.01.1914	Lettera Amici a sindaco Avezzano
<u>APPENDICE N. 2/38</u>	25.01.1914	Lettera sindaco Avezzano a sindaco Borgocollevegato
<u>APPENDICE N. 2/39</u>	27.11.1921	Delibera del comune di Avezzano
<u>APPENDICE N. 2/40</u>	22.08.1922	Articolo de "IL PROGRESSO"
<u>APPENDICE N. 2/41</u>	09.10.1924	Lettera Pietro Cidonio S.p.A. al comune di Avezzano

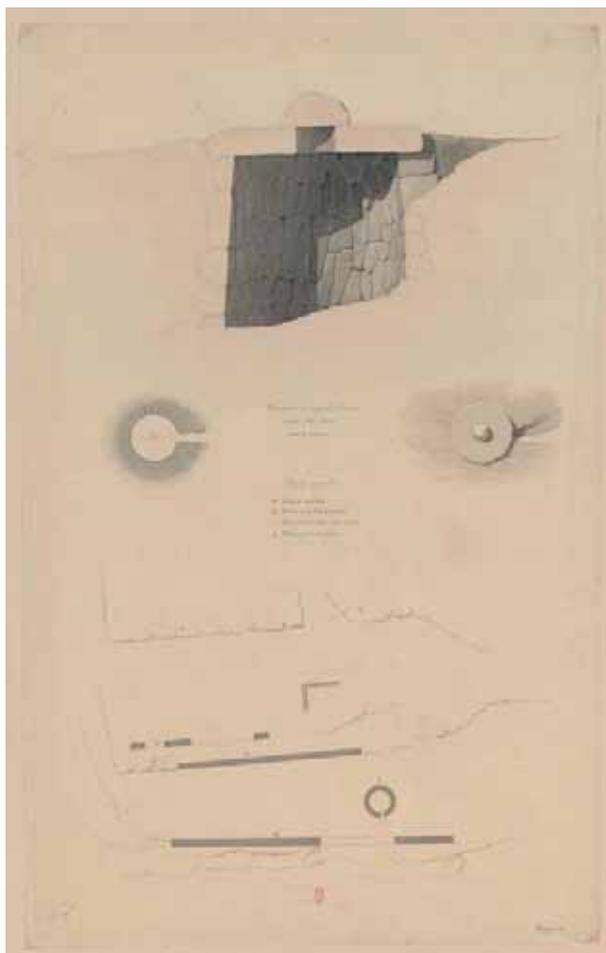
APPENDICE N. 3

Elenco progetti e relativi elaborati grafici digitalizzati pubblicati nel CD allegato alla versione cartacea del Quaderno n. 4. Per ogni documento si riporta data e titolo

<u>APPENDICE N. 3/1</u>	1870	PROGETTO GENERALE FILIPPO CERROTI Planimetria (Scala 1:10.000) Profilo
<u>APPENDICE N. 3/2</u>	1908	PROGETTO ING. VENCESLAO AMICI Relazione tecnica
<u>APPENDICE N. 3/3</u>	1922	PROGETTO PIETRO CIDONIO S.p.A. Relazione tecnica Preventivo di spesa Corografia (Scala 1:50.00) Planimetria (Scala 1:10.000) Profilo (Scala 1:10.000 per le distanze; 1:500 per le altezze)

PARTE III

Immagini e documenti inediti per la storia del Cicolano



Disegno di Henry Labrouste (1801-1875) della Grotta del Cavaliere di Alzano effettuato durante il suo viaggio in Italia dal 1824 al 1830 (Da Bibliothèque nationale de France, presentato al X incontro Lazio & Sabina, Roma, 4-6 giugno 2013, da Carla Ciccozzi)

CARLA CICCOZZI ¹

**Le mura in opera poligonale della Valle del Salto negli acquarelli
colorati di Louis Hippolyte Lebas**



Louis Hippolyte Lebas (1782 - 1867)

I viaggiatori europei dell'Ottocento nella Valle del Salto

Nella prima metà dell'Ottocento la Valle del Salto divenne meta di studiosi, archeologi e architetti che vi si avventurarono per ricercare, studiare e documentare i resti esistenti delle mura in opera poligonale ². La storia di questo periodo di grande interesse archeologico e storico per la Valle del Salto, considerato tra quelli di maggiore notorietà negli ultimi 200 anni, è stata trattata ampiamente nel Quaderno n. 3 di valledelsalto.it ³.

¹ Archeologa, libera professionista, responsabile del Parco Archeologico della Necropoli di Fossa (L'Aquila).

² Tali ricerche furono al tempo intraprese in tutta Italia promosse da Louis Charles François Petit-Radel (1756-1836), il quale, rifugiatosi a Roma per sfuggire alla rivoluzione francese, elaborò, durante il suo soggiorno romano, la teoria secondo la quale tali costruzioni sarebbero state realizzate dal mitico popolo dei Pelasgi, popolazione pre-ellenica che si riteneva avesse abitato la Grecia, l'Etruria, l'Italia Meridionale e le isole. Per verificare e promuovere la sua teoria il Petit-Radel fece un appello a tutti gli studiosi a ricercare i resti delle costruzioni pelasgiche, appello che fu pubblicato per la prima volta nel *Magasin Encyclopédique* del 1800.

³ Il Quaderno "La Valle del Salto nei disegni e nei racconti dei viaggiatori europei dell'Ottocento", a cura di Rodolfo Pagano e Cesare Silvi, pubblicato on line nel 2010 e in stampa nel 2012, è consultabile al link <http://valledelsalto.it/images/pdfs/quaderno3.pdf>.

La lettura *on line* di questo Quaderno ha costituito per la scrivente lo spunto per approfondire le proprie ricerche sui viaggiatori europei dell'Ottocento in Italia.

Il mio obiettivo era quello di scoprire se, in aggiunta a studiosi e viaggiatori nella Valle del Salto, già noti, da Louis Charles François Petit- Radel a Giuseppe Simelli, Felice Martelli, Edward Dodwell, Virginio Vespignani, William Gell, Christian Karl Bunsen e Richard Delbrück, ce ne fossero stati altri ancora sconosciuti che si erano interessati nell'Ottocento alle costruzioni poligonali nel reatino-aquilano e, in particolare, nella Valle del Salto.

La mia ricerca, anche per precedenti lavori da me condotti, ha avuto quasi subito esiti positivi. All'inizio del 2011 scoprii un album dell'architetto Louis Hippolyte Lebas, conservato presso l'Istitut National d'Histoire de l'Art (INHA) di Parigi, inedito, il quale contiene una serie di suoi disegni, schizzi e rilievi eseguiti durante i suoi viaggi in Italia.

Louis Hippolyte Lebas (1782-1867) e i suoi viaggi in Italia

Lebas fu uno dei principali architetti del XIX secolo parigino. Progettò importanti edifici tra i quali la costruzione della chiesa di Nôtre Dame del Lorette e la prigione di rue de La Roquette. Dal 1840 al 1863 fu professore di Storia dell'architettura presso l'École des Beaux Arts di Parigi e dal 1825 fu membro dell'Accademia delle Belle Arti. Morì il 12 giugno del 1867 a Parigi. Per conoscere vita e opere di Lebas vedere i volumi citati in nota ⁴.

Lebas studiò architettura prima presso l'atelier dello zio Vaudoyer e poi presso quello di Percier e di Fontaine. Fu proprio Percier ⁵ ad esortarlo a viaggiare in Italia che visitò in tre occasioni.

Il primo viaggio lo compì tra il 1803 e il 1804 in occasione dell'obbligo di coscrizione che durante le guerre dell'Impero, toccava tutti i giovani tra i venti e i venticinque anni. Il giovane architetto riuscì ad essere inserito nell'arma d'Italia di Gioacchino Murat con sede a Milano che lo autorizzò, durante il viaggio, a disegnare tutti i monumenti antichi e moderni e tutti i siti che trovava significativi.

Visitò Firenze e Roma dove giunse nel febbraio del 1804 ⁶. Nel 1806, intraprese il suo secondo viaggio in compagnia di F. Debret ⁷, con il quale visitò Torino, Bologna e Firenze per poi giungere a Roma nel 1807. Qui Lebas si dedicò sia allo studio dei monumenti antichi che degli edifici rinascimentali, raccogliendo numerose testimonianze in disegni effettuati nei territori circostanti.

Era il periodo che l'*Academie de France* a Roma era diretta da P.A. Pâris ⁸, il quale autorizzò Lebas e Debret a seguire gli scavi e i rilievi dei tre templi di San Nicola in Carcere e del Colosseo. Nel 1808 i due amici rientrarono a Parigi ⁹. Nel 1811 Lebas ritornò in Italia e visitò le città di Genova, Piacenza, Parma, Modena e Bologna, Firenze, Siena, Bolsena e Viterbo. Durante questi soggiorni effettuò più di trecento disegni che furono vendu-

⁴ Largier 2005; D'Amia 2007.

⁵ Duportal 1931.

⁶ Brunel - Julia, 1984.

⁷ Jaques 2001.

⁸ Pinon 1993.

⁹ Janne 2001.

ti all'asta e in parte, poi, donati alla biblioteca dell'*Academie des Beaux-Arts* ¹⁰. Tra questi album ce n'è uno intitolato "*Aquarelles représentant des relevés de murs cyclopéens*", a colori, all'interno del quale ci sono otto "*acquarelli*" dedicati ciascuno ad altrettanti monumenti antichi del Cicolano.

Si tratta di acquarelli inediti, fino ad oggi praticamente del tutto sconosciuti e per i quali ad oggi non ho ancora trovato notizie in letteratura utili per datarli e stabilirne il dove e il quando siano stati realizzati. Inoltre una loro interpretazione e lettura sul piano storico ed archeologico è in corso.

In merito all'interesse di Lebas per l'area del Cicolano una prima ipotesi è quella che potrebbe essere derivato dal rapporto che egli ebbe con Sèroux d'Angicourt, noto studioso di storia dell'arte che fece da collegamento tra il Petit-Radel e Giuseppe Simelli.

Gli otto "acquarelli" a colori di Lebas sulle mura in opera poligonale del Cicolano

Gli otto acquarelli sono stati per la prima volta presentati al IX convegno Lazio Sabina nel 2012 e saranno pubblicati nei relativi atti.

La pubblicazione nel Quaderno n. 4 di *valledelsalto.it* è anche per sottolineare, come negli auspici dei curatori e della scrivente, l'importanza di continuare le ricerche di altri disegni sulle mura in opera poligonale della Valle del Salto.

Si tratta di una realtà archeologica di rilevante interesse, caratterizzata da una significativa presenza di resti di mura relativi a costruzioni con le funzioni più diverse, dai santuari con funzione sia religiosa che aggregativa a livello politico-sociale a importanti nodi di scambio, a ville rustiche.

Il primo santuario di questo territorio che Lebas disegna è nei pressi di Fiamignano e s'intitola "*Fanum a Fiamignano a cinq milles de Suna*"(fig. 1).

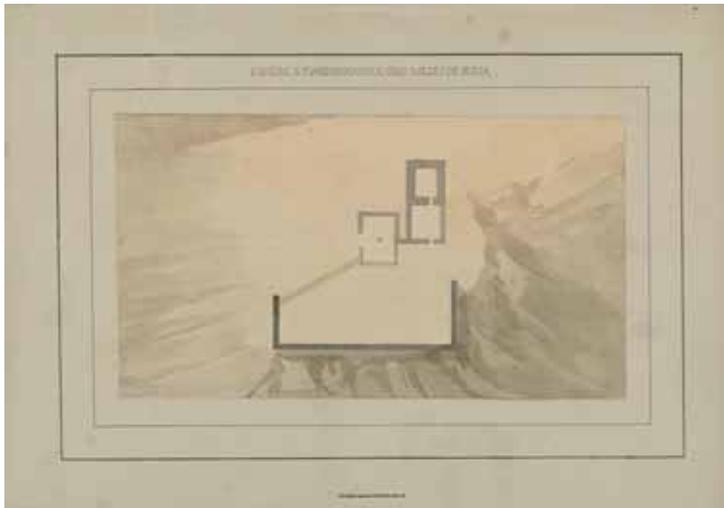


Fig. 1 - Fano e tempio di Marte a Fiamignano a 5 miglia da Suna

¹⁰ Una parte di questi furono acquistati da Lesoufache che li donò alla biblioteca dell'*Ecole des Beaux-Arts*.

In questo comune presso la sommità del il monte Aquilente ci sono alcune strutture in opera poligonale, identificabili come luogo di culto. Il santuario sorse fuori sia dal centro urbano del *municipium* che dai *vici* ma era comune al *pagus*. Nel 1966 fu ritrovato un cippo di calcare iscritto di epoca sillana recante un'offerta da parte di due personaggi ad una divinità non precisata. Questo ritrovamento avvalora l'ipotesi che qui c'era un santuario. In epoca cristiana qui fu costruita la chiesa di *Sant'Angelo in Cacumine Montis*. Il terrazzamento è uno dei più importanti della zona per la sua posizione ¹¹. In questo disegno Lebas riporta la planimetria delle strutture. È disegnato il pianoro su cui sorge il santuario delimitato da tre tratti di mura di cui il più lungo è quello meridionale. All'interno del recinto sono riportate le planimetrie dei due edifici. L'antico tempio è quello con un solo ambiente, il secondo è un eremitaggio benedettino ed è composto da due ambienti.

Il secondo acquarello riguarda lo stesso santuario ¹² (fig. 2).

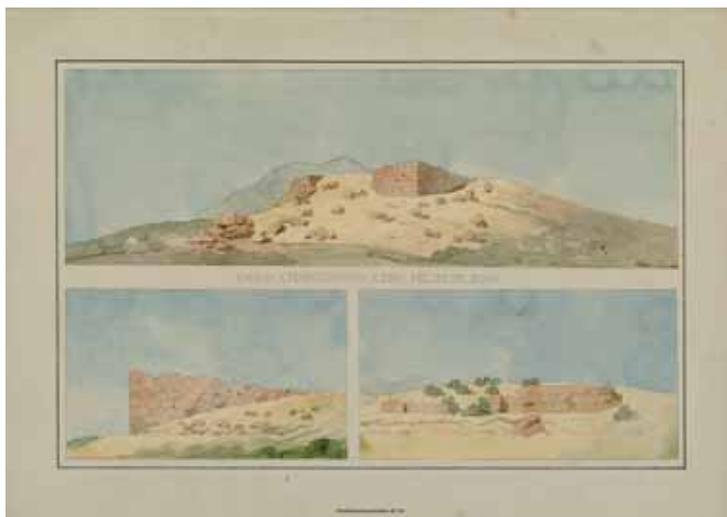


Fig. 2 - Fano e tempio di Marte a Fiamignano a 5 miglia da Suna

Lebas realizza tre disegni: quello in alto illustra i muri di sostruzione del terrazzamento. I muri sono in opera poligonale disposti su sette filari ed i lati rappresentati sono quelli meridionale e orientale. Il secondo disegno, quello in basso a sinistra, ritrae il lato occidentale del muro visto frontalmente ai cui piedi sono disegnate delle pietre crollate dal muro. Si noti la forte pendenza del territorio su cui sorge il tempio. Le pietre del muro sono di diversa grandezza, disposte su sette filari e la tessitura è molto accurata. Il terzo disegno, quello a destra, mostra un tratto di muro in opera quadrata, forse il podio del tempio. Lebas riporta la puntuale caratterizzazione della muratura che si spinge fin nei minimi dettagli delle zeppe di risecatura. Il terzo disegno si intitola *Oracle et temple à Nesce pres de l'antique Mefusa* (fig. 3).

¹¹ È situato a circa 1350 metri di altitudine in posizione dominante l'intero *Ager Aequiculanus*.

¹² Simelli Mss Lanciani 66, tav tavv. IX- XI.

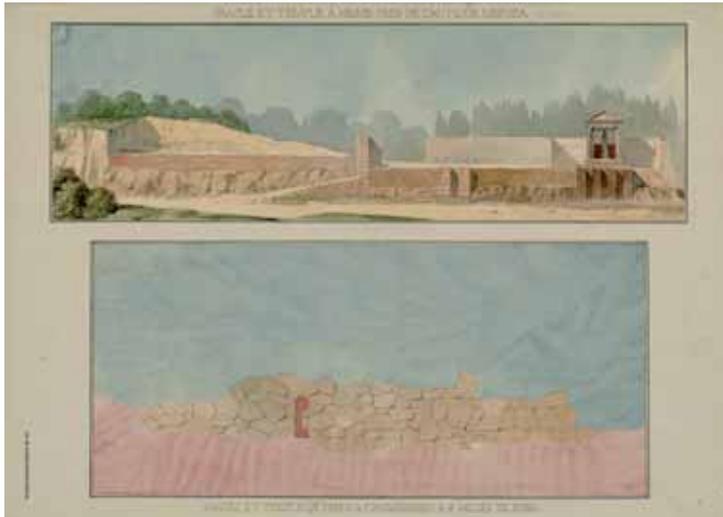


Fig. 3 - Oracolo e tempio a Nesce presso l'antica Mefusa e Fano e tempio di Marte a Fiamignano a 5 miglia da Suna

Dopo la conquista romana del 290 a. C. a opera di *M' Curio Dentato*, due furono i centri abitati più importanti degli equicoli: *Naersae* e *Cliternia*. Il sito di Nesce si trovava in una posizione di indubbia rilevanza militare ed economico-commerciale ed era posto all'incrocio fra la direttrice trasversale Via Valeria - Val di Varri-fondovalle del Salto e i percorsi longitudinali lungo la valle del Salto. Presso San Silvestro di Nesce ci sono i resti di un'ampia terrazza sostruita da un recinto in parte in opera poligonale e in parte in opera incerta e reticolata. Questo sito è da individuare con quello che viene riportato in questo disegno. Il muro in opera poligonale, a sinistra dell'intero complesso architettonico, è collocato ad un livello superiore rispetto agli altri e poggia su un piano di posa artificiale creato tagliando la roccia¹³. Questo muro sostiene e protegge, sopra e sotto, una strada, in parte ricavata nella roccia, che conduce ad una spianata su cui insisterà in epoca successiva il casale Di Marco-ex Domizi. La strada, prima di arrivare sul pianoro, passa per un arco di cui è disegnato solo uno dei due pilastri in opera quadrata. A ridosso della via c'è alto muro in opera quadrata a cui se ne appoggia un altro in opera incerta a cui si affianca un prospetto architettonico costituito da una muratura in opera quadrata provvisto di due contrafforti al quale si appoggia un paramento murario in opera incerta e poi uno in opera reticolata caratterizzato da quattro setti murari sporgenti. Le strutture murarie poggiano su un piano di posa artificiale creato mediante il taglio della roccia che è ben evidenziato in questo acquarello. Sul pianoro Lebas ipotizza che ci potesse essere tempio con al centro una statua di divinità femminile. Il sacello è al centro di un recinto sacro. L'ipotesi che sulla sommità del terrazzamento ci fosse un tempio è suffragata dal ritrovamento due epigrafi: una ricorda il restauro operato dall'imperatore Adriano di un edificio di culto di

¹³ Questo tratto di mura è stato disegnato anche dal Simelli nel 1809. MS. Simelli, tav. XVI.

Iside e Serapide ¹⁴ e l'altra ¹⁵ accenna alla collocazione in *Scholam* da parte del Seviro Augustale *Arkarius Apronianus* di statue e di un edicola in onore delle divinità egizie Iside e Serapide. L'altro acquarello (fig. 3) è intitolato: *fanum et temple de Mars a Fiammignano à 5 milles de Suna* e rappresenta un tratto di muro in opera poligonale, ripreso frontalmente al cui centro è disegnata una porta ad arco a tutto sesto. La tecnica di esecuzione è minuziosa e precisa, ricorda quella del suo maestro Percier. Il quarto disegno si intitola *Oracle et temple a Nesce près de l'antique Mefusa de Varron* (fig. 4).

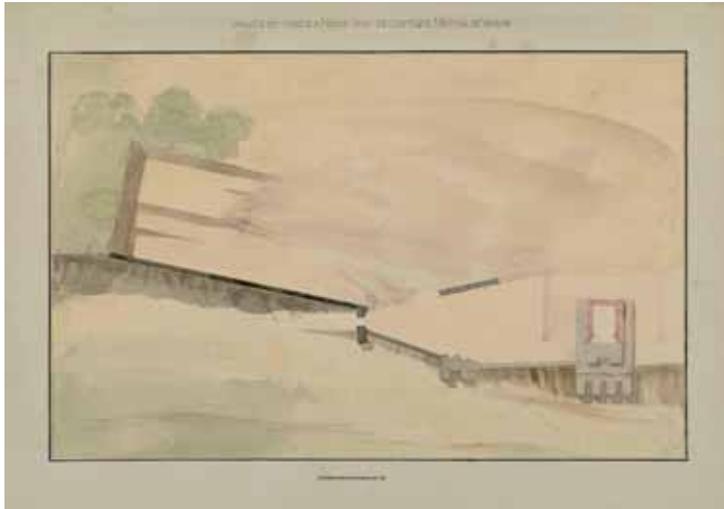


Fig. 4 - Oracolo e tempio a Nesce presso l'antica Mefusa

Lebas, in maniera molto precisa e dettagliata, illustra la planimetria del santuario ed evidenzia con il colore nero il muro del terrazzamento con le due ante della porta che è al centro della strada che sale fin sul pianoro e con il colore grigio i suoi due contrafforti e i suoi quattro setti murari sporgenti su cui c'è la pianta del tempio. In rosa scuro è disegnato il muro del sacello, in un rosa più chiaro il muro del recinto sacro. Il quinto disegno s'intitola *Oracle a Suna Aujourd'hui Alzano* (fig. 5).

Nel Comune di Pescorocchiano in località Alzano si trovano i resti di un complesso formato da quattro terrazzamenti in opera poligonale che furono identificati come la sede dell'antico tempio di Marte, sito da Dionigi di Alicarnasso a Suna. Questa ipotesi è stata suffragata da alcuni ritrovamenti effettuati durante gli scavi nei pressi della Grotta del Cavaliere. Tra i ritrovamenti è stata riportata alla luce una basetta in marmo con dedica ad una divinità non ancora identificata, datata al I sec. a. C e un piccolo foro superiore per il *sigillum*. Il santuario è databile al III secolo a. C. Del sito se ne sono occupati alcuni studiosi tra i quali il Petit-Radel in due diverse occasioni, la prima nel 1832 ¹⁶ in cui descrive il sito e la seconda nel

¹⁴ *CIL. IX, 4116.*

¹⁵ *CIL, IX, 4112.*

¹⁶ Petit-Radel 1832.



Fig. 5 - Oracolo a Suna, oggi Alzano

1841¹⁷ in cui approfondisce solo la descrizione della “Grotta del Cavaliere” credendola un *puteal*. Lebas riporta in pianta i quattro muri in opera poligonale del santuario. Il primo muro in basso è disegnato con il colore rosa chiaro e al centro presenta un’interruzione; poi è riportato, più in alto il secondo muro. Tra questi due muri nei pressi dell’estremità occidentale di quello inferiore è disegnata la “Grotta del Cavaliere” una struttura sotterranea a pianta circolare¹⁸. Poi, è disegnato il terzo muro di cui vengono evidenziati solo tre tratti murari. Lebas usa il colore rosa per evidenziare i muri che all’epoca del disegno si vedevano ancora. Tra il terzo e il quarto muro, al centro del pianoro, sono riportati due dei quattro lati dell’edificio di culto. Infine, si intravede un tratto del quarto muro intagliato nel fianco roccioso del colle.

Il sesto disegno dal titolo *Oracle A Suna Aujourdhui Alzano*, il secondo riguardante questo sito, riproduce i tre tratti di mura che servirono a formare il pianoro (fig. 6).

Partendo dal basso verso l’alto il primo tratto di muro che viene rappresentato è il primo che s’incontra risalendo le pendici del Monte Fratta. I blocchi con i letti di posa e i giunti laterali sono lavorati a martello e presentano una notevole accuratezza di lavoro nel parametro esterno. Là dove il muro è crollato emerge la roccia su cui furono appoggiati i blocchi. Il muro risulta composto da nove filari di grosse pietre lavorate. Nel secondo acquerello sono disegnati il secondo e il terzo muro del terrazzamento che s’incontrano risalendo le pendici del monte. Il secondo muro è formato da sei filari di blocchi realizzati con lo stesso tipo di tecnica del primo anche se lavorati in maniera più grossolana e accostati tra di loro con minore precisione. I muri furono costruiti sulla roccia stessa, sfruttando

¹⁷ Petit-Radel 1841.

¹⁸ Questa struttura sotterranea presenta una particolare architettura: le pareti sono formate da cinque filari di blocchi sbazzati grossolanamente e sovrapposti senza malta, in progressivo aggettare verso l’apertura, in modo da costituire un ambiente a tholos. Il diametro superiore è di m. 2,40, quello inferiore è di m 3.

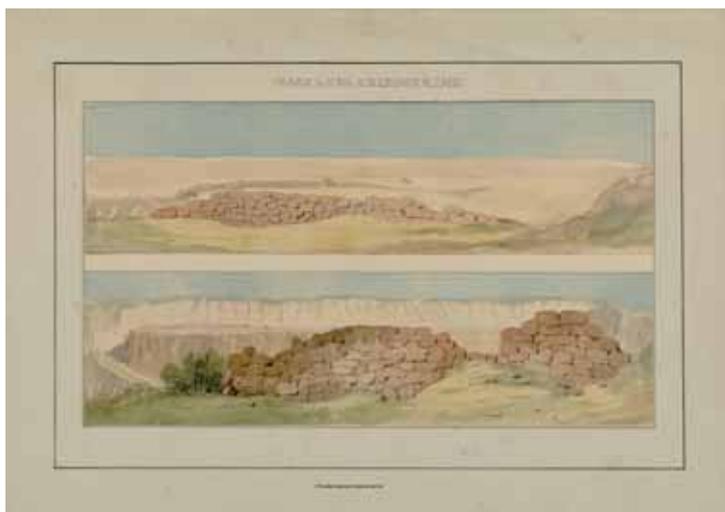


Fig. 6 - Oracolo a Suna, oggi Alzano

anzi quei punti su cui essa, affiorando, si inseriva nella linea muraria. Del terzo muro sono visibili soltanto tre blocchi del primo filare sopra il banco roccioso.

Il penultimo disegno s'intitola *Vesbola* (fig. 7).

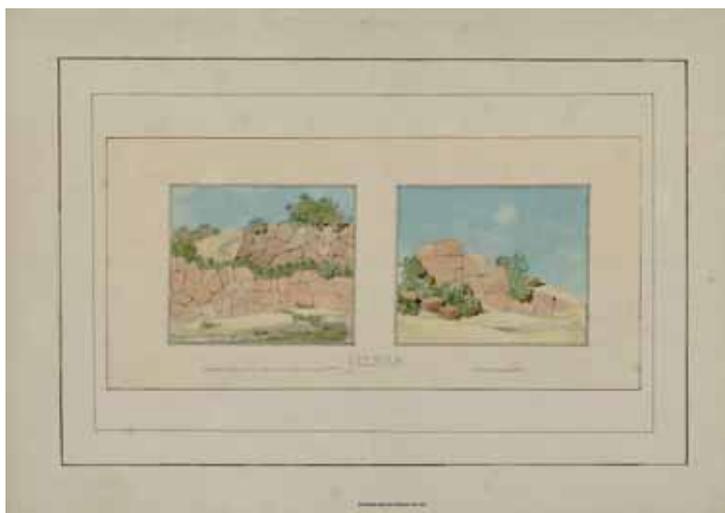


Fig. 7 - Vesbola

Nei pressi del borgo di Marmosedio ¹⁹, lungo la via *Cecilia* il Colucci identificò l'antico centro di Vesbula, menzionato da Dionigi di Alicarnasso ²⁰. All'interno di questo foglio

¹⁹ Petit-Radel 1832 b .

²⁰ La via Caecilia si staccava dalla Salaria al 35° miglio nella zona di Trebula Mutuesca per raggiungere *Amiternum* per proseguire per *Hatria*.

Lebas realizza due piccoli disegni. Il primo, quello a sinistra, illustra due tratti di muri di un terrazzamento sul quale, in epoca cristiana, sorgerà la pieve benedettina di San Lorenzo in *Vallibus*. In primo piano c'è un tratto di muro in opera poligonale composto da quattro filari, la parte superiore è ricoperta da vegetazione, dietro di questo c'è un altro tratto di muro sempre in opera poligonale formato da quattro filari. Sulla sinistra c'è un sentiero che conduce verso la sommità del pianoro. Nel riquadro di destra c'è un breve tratto di mura in opera poligonale situato nei pressi della piccola chiesa di San Lorenzo in *Vallibus*²¹. Si nota il particolare dei blocchi che all'epoca erano crollati e giacevano a terra. L'elemento paesaggistico è molto scarno mentre viene messa giustamente in evidenza l'opera poligonale. I diversi ritrovamenti archeologici ed epigrafici riutilizzati per la costruzione nel 1568 del convento dei Cappuccini testimoniano che qui doveva sorgere il centro di Vesbula²². In entrambi i disegni di grande effetto è la puntuale caratterizzazione della muratura, che si spinge fin nei minimi dettagli delle zeppe di risarcitura o della vegetazione cresciuta negli interstizi fra le pietre.

L'ultimo disegno si intitola *Oracle de Tiora* (fig. 8).

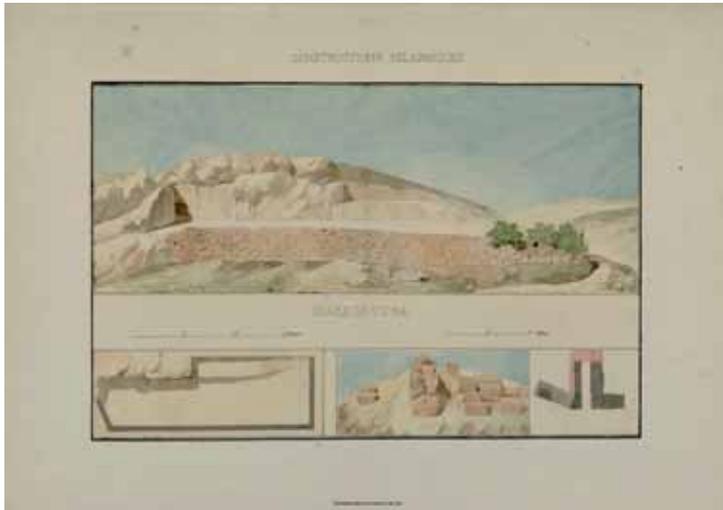


Fig. 8 - Costruzioni pelasgiche, Oracolo di Tiora

Qui, secondo Dionigi di Alicarnasso²³ c'era la sede di un antico oracolo dedicato al dio Marte. Nei pressi del borgo di S. Anatolia, nel comune di Borgorose, in località "Ara della Turchetta"²⁴ c'è un imponente muro in opera poligonale²⁵.

²¹ G. Simelli, *Mss Lanciani XI 66, tav. VII*

²² Colucci 1866 .

²³ Dionigi di Alicarnasso I, 14, 5.

²⁴ Il Martelli sosteneva che la parte più monumentale di questo sito era sotto la chiesa di S. Anatolia.

²⁵ Petit-Radel, 1810.

Nel primo riquadro, quello in alto, è disegnata un'altura formata da due filari di speroni rocciosi, la parte superiore della roccia forma un dorso alto circa 3 metri. Il secondo filare, quello in basso, è tagliato in modo che il suo dorso fosse liscio e realizzato nella roccia viva e forma una terrazza di circa 40 metri di lunghezza per 10 di larghezza sotto la quale c'è un terrazzamento in opera poligonale formato da tre lati di cui quello più lungo è il meridionale di 12 m; l'orientale è più corto e ortogonale, mentre l'occidentale ha un andamento obliquo. Il secondo disegno, in basso a sinistra, riporta la planimetria. Si può vedere un tratto di roccia, il banco roccioso tagliato e i tre lati del muro di terrazzamento. Nell'altro riquadro è rappresentata una collina sulla cui sommità c'è un corridoio formato da due filari di muri, quello esterno presenta una particolarità: la parte interna è realizzata in opera poligonale mentre in quella esterna il poligonale appare foderato esternamente da una ripresa forse in opera incerta (?): è possibile che questa sorta di corridoio di difficile interpretazione, rappresentasse una porta la cui planimetria è riportata nell'ultimo disegno.

Bibliografia

- Barucci C. 2006, *Virginio Vespignani, architetto tra stato Pontificio e Regno d'Italia*, Roma 2006.
- Bunsen C. 1834, *Esame corografico e storico del sito dei più antichi stabilimenti italici nel territorio reatino e le sue adiacenze* in *AnnInst.* Tomo IV, Parigi 1834, pp. 99-150.
- Bunsen C. 1834, *Restes des plus anciennes villes de l'Italie centrale* in *AnnInst.* VI, 1834, pp. 35-40.
- Cifarelli F. M. 2012, *Petit- Radel e la riscoperta delle città Pelasgiche* in (a cura di) M. Cancellieri, F. M. Cifarelli F. M., D. Palombi e S. Quilici Gigli, *Tra memoria dell'antico e identità culturale tempi e protagonisti della scoperta dei Monti Lepini*, Roma 2012.
- Brunel G. e I. Julia, 1984., *Correspondance des Directeurs de l'Académie de France à Rome*, nuova serie, vol. II, rettorato di Suvée, Roma 1984.
- Ciranna S. 2002: «Disegni su l'architettura antica d'Italia» del giovane *Virgilio Vespignani*», in *Palladio* 27, 2002, pp. 79-102.
- Craven R. Keppel 1837, *Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, vols 2, Londra 1837.
- Dassanelli R.- David M.-de Albertis E. 1998 : *Frammenti di Roma antica nei disegni degli architetti francesi vincitori del Prix de Rome 1786-1924* ;
- D'Amia G. 2007, *I disegni di L. h. Lebas, storiografo di Vignola*, in *Il disegno di architettura, notizie su studi, ricerche, archivi e collezioni pubbliche e private*, settembre 2007 numero 33, pp. 34-38.
- Delbrück R. 1903, *Baugeschichtliches aus Mittelitalien* in *RM* vol. XVIII, Roma 1903, pp. 141-163.
- De Nino A. 1892, *Resti di antiche costruzioni attribuite all'antica Nersae*, in *NS*, 1892, pp. 430-431.
- Duportal J. 1931, *Charles Percier*, Parigi 1931.

- Gherard O. 1831: “Monumenti di costruzione detta ciclopea”, *AnnInst*, 1, 1831, pp. 36-89.
- Gell W. 1831, *Intorno le ultime scoperte del sig. Dodwell. Al cav. Bunsen. Traduzione*, in *BullInst*, 1831, pp. 43-48.
- Largier F. 2005, *Louis-Hippolyte Lebas (1782-1867) et l'histoire de l'art*, Livraisons d'histoire de l'architecture, n° 9, 1^{er} semestre 2005, p. 113-126.
- Martin P. 1984, *L'oracle aborigène de Mars à Tiora Matiène, essai de location et d'interprétation*, in *Caesaronum*, bulletin de l'Institut d'études latines et du centre de recherches A. Piganiol, vol. XIX, 1984, pp. 203-216.
- Persichetti N. 1897, *resti di cinta poligonale in contrada s. Angelo; frammenti architettonici di antico tempio romano in contrada Forcella; avanzo di costruzione poligonale nella località Roscia Piana*, in *NS* 1897, pp. 158-159.
- Petit-Radel L. C. F. 1800: “*Des époques auxquelles ont peut assigner les anciennes éruptions des volcans et éteints du Latium antique, et des rapports divers qui lient la tradition de ce phénomène à quelques monuments de l'histoire*”, in *Magasin Encyclopédique*, 1800, pp. 140-147.
- Petit-Radel L. C. F. 1804: “*Eclaircissement demandés par la Classe de Beaux-Arts de l'Institut nationale de France, sur les constutions de plusieurs monuments militaires de l'antiquité par le C. L. Petit-Radel*” *Magasin Encyclopédique* 1804, pp. 446-471.
- Petit-Radel L. C. F. 1810: “*Extrait d'une lettre de M. Petit-Radel, datée de Rome le 24 avril 1810*”. *Magasin Encyclopédique*, 3, 1810, pp. 354-358.
- Petit-Radel L. C. F. 1815: “*Voyage historique, corographique et philosophique, dans les principaux villes de l'Italie en 1811-1812*” Parigi 1815.
- Petit-Radel L. C. F. 1832 “*Sur les murs pelasgiques de l'Italie lettre de M. Petit-Radel à M. Panofka*”, *AnnInst*, 1, 1832, pp. 55-65.
- Petit-Radel L. C. F. 1832, *Des temoignagés topographiques qu'on laisse sur le territoire du diocese de Rieti, les anciuennes de Rieti, les anciens peuples Aborigènes, Pélasges, Equicoles; et preuves diverses de la réalité de leur s établissemens qui s'y sont perpétués aux temps romains, au moyen âge et de nos jours même*, *AnnInst*, vol 4, 1832 pp.1-19;231-255.
- Petit-Radel L. C. F. 1834 a, “*Premier Lettre de M. Petit-Radel à Monsieur le duc De Luynes académicien libre de académie royale des iscriptions et belles lettres de l'Istitut de France*”, *AnnIst*, 6, pp. 350-353.
- Petit-Radel L. C. F. 1834 b, “*Seconde lettre du Mème à Monsieur le duc De Luynes*”, *AnnIst*, 6, pp. 354-367.
- Petit-Radel L. C. F. 1841, *Recherches sur les monuments cyclopèens et description de la colletion des modeles en relief composant la galerie pelasgique de la bibliotheque Mazarine par L. C. F. Petit-Radel*, Parigi 1841.
- Pinon P. 1993, *Una carriera per l'archeologia. Il caso di Pierre-Adrien Pâris*, in *Rassegna XV* 55/3, 1993, pp. 28-43.
- Pinon P. 1996, *Les Vaudoyer et les Lebaas, dynasties d'architectes*, in *La famille Haléry 1760-1960*, Parigi 1996, pp. 92-94.

RODOLFO PAGANO

Un documento inedito: la Relazione della inchiesta sull'amministrazione comunale di Borgocolleferato (1909)

Illmo. Signor Votoprefetto,

L'agitazione manifestatasi nel comune di Borgocolleferato ebbe, com'è noto, la prima manifestazione con la pubblica riunione del 13 aprile nel cui corso seguì, a brevi intervalli, i comizi popolari del 19 e 25 aprile, del 9 e 23 maggio in cui a qualche ultimo proprio parte anche molti propagandisti di Corchiano, S. Stefano e Corchiano - L'origine del movimento, che dapprima fu limitato al solo collegio, fu ricercato essenzialmente nella bianca del partito di opposizione all'attuale amministrazione di provocare con le agitazioni di piazza un possibile scioglimento del consiglio per poi tentare nelle elezioni generali di conquistare l'acquedotto potere.

Dal manoscritto della "Relazione dell'inchiesta sull'amministrazione comunale di Borgocolleferato" del 1909

Nel corso della primavera del 1909, all'indomani delle elezioni politiche generali del 7-14 marzo ¹, agitazioni di piazza turbano la comunità di Borgocolleferato.

In comizi, talora improvvisati e talvolta preannunciati con pubblici avvisi, i promotori degli stessi (primo nucleo di una presenza socialista), facendo leva su di un latente malcontento della popolazione, lanciavano verso l'amministrazione comunale accuse di negligenza e di scarsa oculatezza nella gestione del pubblico denaro con il chiaro intento di giungere allo scioglimento del Consiglio comunale e conseguentemente alla elezione di un nuovo Consiglio.

¹ Il comune di Borgocolleferato faceva parte, come quello di Pescorocchiano, del collegio di Avezzano. Il deputato eletto in quel collegio nel 1909 risultò Giovanni Torlonia che ebbe nei suddetti comuni rispettivamente voti 188 e 111. I comuni di Fiamignano e di Petrella Salto facevano invece parte del collegio di Cittaducale nel quale risultò eletto deputato l'ing. Venceslao Amici, fautore della ferrovia del Salto.

Nel comizio del 25 aprile le proteste e le accuse sfociarono nella stesura di una specie di cahier de doléance con la votazione di un ordine del giorno in cui venivano indicati specifici punti di lagnanza verso l'amministrazione

A seguito di ciò il Prefetto dell'Aquila dispose che un funzionario della sottoprefettura di Cittaducale indagasse sulle origini delle agitazioni, sull'andamento dell'amministrazione comunale e sulla fondatezza delle rimostranze contenute negli ordini del giorno.

Il commissario prefettizio, dott. Francesco Bellei, si recò nel comune di Borgocolleferato ove dimorò alcuni giorni (tra giugno e luglio 1909) interrogando, ispezionando e visitando. Redasse quindi una relazione manoscritta che consegnò al suo diretto superiore il Sottoprefetto Alessandro Bellei².

Al di là del disvelo dei giochi di potere e delle rivalità tra i maggiorenti locali, la relazione presenta un quadro desolante della gestione amministrativa del Comune nonché delle condizioni di vita disagiata degli amministrati per scarsità o per mancanza assoluta di servizi sociali primari (acqua, fognature, illuminazione, igiene pubblica, viabilità, etc) cui il commissario dedica appositi paragrafi, non mancando di annotare qua e là anche qualche comportamento non biasimevole degli abitanti.

Al termine della sua relazione, nella quale sono ricordate via via le raccomandazioni fatte al responsabile dell'amministrazione comunale per l'adozione di specifiche azioni, il commissario prefettizio espone quello che a suo giudizio è il provvedimento più efficace per ottenere "la pacificazione degli animi". A questo riguardo osserva che "la conoscenza delle persone e dell'ambiente mi induce ad escludere la proposta di scioglimento del Consiglio" che, a suo parere, sarebbe un provvedimento eccessivo e non idoneo al caso. Egli individua il pomo della discordia nel "dualismo accentuatosi negli ultimi anni tra il capoluogo e la frazione di Ville per la prevalenza di questa nel Consiglio comunale ove riesce ad avere tre rappresentanti mentre il capoluogo non ne ha che due", frustando le ambizioni dei residenti del capoluogo che "considera come una vera dannosa diminutio capitis... la predominante influenza di Ville".

Le agitazioni di piazza prendendo spunto dal malcontento della popolazione per i disservizi comunali celano in realtà che è in gioco una lotta per il ricambio nella gestione del potere. Come rimedio idoneo ad abbassare le tensioni in atto, il Commissario propone per il successivo turno elettorale una diversa ripartizione dei consiglieri comunali per gruppi di frazioni, scorporando Ville e Poggiovalle dal gruppo del Capoluogo per cui, secondo la proposta, il gruppo del Capoluogo, al quale spettava la elezione di cinque rappresentanti nel Consiglio comunale, viene diviso in due gruppi distinti:

1°) Capoluogo e Collefegato con 3 rappresentanti;

2°) Ville e Poggiovalle con due rappresentanti (v. allegato D della relazione).

Nella successiva tornata elettorale Giovanni Morelli, indicato nella relazione come il principale promotore delle agitazioni, diventerà sindaco del comune di Borgocolleferato.

² Il manoscritto non reca la data della sua redazione ma da alcuni passi del testo si evince sicuramente che è stata redatta dopo il mese di agosto 1909. Esso è attualmente depositato presso l'Archivio di Stato di Rieti.

RELAZIONE

della richiesta sull'amministrazione comunale di Borgocollepegato (1909)

Sommario ⁴

Al Sottoprefetto sulle agitazioni in Borgocollepegato - Ufficio comunale: *segreteria, segretario, salariati* – Pubblici servizi: *viabilità, illuminazione, igiene pubblica, servizio medico, servizio ostetrico, veterinario, cimiteri, istruzione pubblica. scuole, patronato scolastico* – Acquedotto del capoluogo – Vertenza con le sorelle Costantini per la costruzione della strada di Collemaggiore - Spese per la fontana di S. Erasto – Spese per la fontana di Villecollepegato – Strada di Villecollepegato. Restauri – Spese per un commissario prefettizio - Spese per la lite con Martorelli Domenico – Spese per la lite col barone Coletti – Spese per la lite con Petricca Silverio – Vendita del bosco San Rocco - Demani comunali - Spedalità romane – Contravvenzioni forestali – Esattore tesoriere – Finanze: *bilancio, residui attivi, residui passivi* – Piano regolatore – Frazioni del Comune: Corvaro e S. Stefano, Torano, Poggiovalle (vertenza con Ville) – Riepilogo e proposte

III.mo Signor Sottoprefetto

L'agitazione manifestatasi nel comune di Borgocollepegato ebbe, come è noto, la prima manifestazione con la pubblica riunione del 13 aprile u.s. cui fecero seguito, a brevi intervalli, i comizi popolari del 19 e 25 aprile, del 9 e 23 maggio u.s. ai quali ultimi presero parte anche molti frazionisti di Corvaro, S. Stefano e Torano.

L'origine del movimento, che dapprima fu limitato al solo capoluogo, va ricercato essenzialmente nella brama del partito di opposizione all'attuale amministrazione di provocare con le agitazioni di piazza un possibile scioglimento del Consiglio (*comunale*) per poi tentare nelle elezioni generali di conquistare l'agognato potere.

La mancanza d'acqua verificatasi nel capoluogo a seguito di guasti alla condotta fu dunque la causa occasionale, il pretesto anzi da tempo atteso che diede agio agli oppositori dell'amministrazione di iniziare con pubbliche manifestazioni la loro campagna ostile, profittando opportunamente del vivo malcontento delle vicine frazioni Corvaro e S. Stefano che si agitano per ottenere la separazione del patrimonio e delle spese, e di Torano che da tempo muove lagnanze per avere l'acqua potabile di cui è quasi del tutto sprovvista.

S'incominciò quindi col reclamare per i guasti all'acquedotto del capoluogo (e con ciò miravasi a colpire anche l'appaltatore Micangeli, amico del sindaco e del partito attualmente al potere) e poi man mano si vennero moltiplicando le accuse contro l'amministrazione cui si fece carico, come si espressero gli oratori dei vari comizi, di essere fiacca, inattiva, di non saper riparare i mali cagionati dalle precedenti amministrazioni, di sperperare il pubblico denaro, di trascurare gli interessi del capoluogo e delle frazioni; ed altre accuse che furono concretate nell'ordine del giorno del 25 aprile u.s. (allegato A) ⁵ col quale invocavasi dall'autorità superiore l'invio sul posto di un commissario per verificare l'andamento dell'amministrazione.

⁴ Sommario aggiunto dal curatore.

⁵ L'allegato A, riportato in appendice, non reca il testo originale dell'ordine del giorno, ma una sintesi (un mero elenco) delle questioni oggetto dell'o.d.g., effettuata dallo stesso commissario prefettizio. Del documento originale non ho notizia.

Il principale fautore di tutto questo movimento, quegli che s'interessò sin dal principio di bandire gli avvisi per le pubbliche riunioni e che in esse prese sempre la parola per lanciare le accuse e tener desta la provocata agitazione fu l'operaio Manti Raimondo, capo mastro muratore, di idee socialiste, che da oltre venti anni, abbandonando la natia Romagna s'era domiciliato a Borgocollevegato. Ma egli, cui fanno corona altri pochi agitatori del ceto operaio, e che per l'occasione dei comizi volle farsi coadiuvare, allorché si trattò di arringare il pubblico, dal giovane studente universitario Ortenzi Ettore (figlio del locale Ricevitore del Registro), non è che un semplice portavoce dei maggiorenti del partito d'opposizione i quali non combattono apertamente ma in segreto alimentano l'agitazione pur serbando con gli avversari un contegno esteriormente amichevole.

È dunque una guerra sorda, ma non per questo meno viva e tenace, quella che si combatte nel comune di Borgocollevegato, e le riposte intenzioni non sono un mistero per alcuno, sebbene, ripeto, all'apparenza ci sarebbe da credere diversamente tanto sono cordiali i rapporti tra gli antagonisti che pur tendono a demolirsi reciprocamente.

Non si può tuttavia di parlare di partiti nel senso vero della parola: manca qui, come di frequente avviene in molti piccoli comuni, la distinzione netta tra due o più gruppi di diverso colore politico, di differenti vedute e programmi amministrativi con sostanziali divergenze di opinioni e di fede. La lotta si riduce quindi alla solita guerriglia di persone a base più che altre di ripicche, rancori e gelosie personali, per la solita brama del potere che fa ripetere ad ognuno il noto verso del Giusti: "Levati tu che ci vo star io".

Ho detto che i veri promotori del movimento manifestatosi con le ricordate agitazioni di piazza, coi comizi e con gli ordini del giorno sono i maggiorenti del gruppo di opposizione che agiscono dietro le quinte servendosi all'intento dell'operaio Manti, e voglio principalmente alludere all'assessore effettivo sig. Rapetti Lazzaro ed all'avvocato Morelli Giovanni, i quali sono l'anima del movimento.



Lazzaro Rapetti
(n. Borgocollevegato 8 giugno 1859
m. Borgocollevegato 13 dicembre 1940)
(Foto cortesia E. Rapetti)



Giovanni Morelli
(Nesce 14 giugno 1877
Avezzano 13 gennaio 1915)
(Foto cortesia L. Morelli)

Il Rapetti, già tesoriere comunale e poi collettore dell'esattore Morelli Antonio nel quinquennio 1898-1902, fu molto combattuto nelle elezioni parziali del 1905 tanto che non riuscì tra i consiglieri del gruppo del capoluogo e dové attendere le elezioni del 1907 per farsi nominare nella frazione di Spedino.

Dopo quella lotta il Rapetti, che ambiva molto di appartenere alla rappresentanza del capoluogo, non perdonò ai suoi accaniti oppositori che sarebbero l'attuale sindaco ⁶ ed i consiglieri dell'attuale maggioranza. Di qui l'antagonismo ed il livore che se non prorompe in aperte manifestazioni è però tenuto represso nell'animo del Rapetti il quale fa parte della giunta fin dal 1907 come assessore effettivo e mal sopporta che il sindaco, residente a Ville, non abbia a lui, unico assessore effettivo del capoluogo, delegata la firma ed altre attribuzioni sindacali, specie quella di ricevere la corrispondenza giornaliera d'ufficio.

Le mene del Rapetti, uomo di carattere abbastanza risentito e che esercita un certo ascendente in paese per la professione di causidico che esercita in pretura, sono coadiuvate copertamente, come dianzi dicevo, dal Sig. Morelli Giovanni.

Soltanto da qualche anno l'avvocato Morelli si è domiciliato a Borgocollefegato, essendo egli nativo di Nesce (frazione di Pescorocchiano), ma per la sua posizione sociale, per la sua cultura essenzialmente moderna, per la sua giovanile attività che sembra voglia esplicitare nel campo industriale, ha preso subito un ascendente morale nel nuovo ambiente il che lo incoraggia ad occuparsi della pubblica amministrazione di cui per ora non fa parte, ma nella quale bramerebbe di entrare per poi occupare, è facile arguirlo, il primo posto se non di nome certo di fatto.

Al dire di tutti dunque il *deus ex machina* delle avvenute agitazioni sarebbe proprio il Morelli, quegli che ambirebbe ad un futuro e che per affrettare gli eventi cercherebbe di dar risalto alla incapacità di cui si accusa l'attuale amministrazione, promovendo per mezzo del Manti, che sarebbe la sua lunga mano, le manifestazioni di malcontento dirette ad abbattere l'amministrazione attuale e a crearne una nuova in cui possano appagarsi le aspirazioni sue e di qualche suo aderente.

Di fronte a questo nuovo e temibile avversario, che pur professando idee e principi socialisti ha certo innegabili requisiti di cultura e di personale autorità è lecito prevedere l'esito della lotta: o prima o poi il Morelli sarà il padrone della situazione, tanto più se a lui, com'è d'attendersi essendo egli un giovane d'ingegno svegliato e d'animo ben nato, non farà difetto quel senso di moderazione che rifugge dalla reazione e smorza a lungo andare nell'animo degli stessi avversari quei sentimenti di animosità che dopo una lotta permangono fra vincitori e vinti.

Ma se lo spirito di parte e le ambizioni e i rancori spiegano le attuali agitazioni, non può negarsi che molti addebiti e molte richieste della popolazione siano giustificati, sebbene all'amministrazione in carica non possano farsi risalire tutte le responsabilità dei fatti lamentati.

Nella mia permanenza nel comune, oltre che occuparmi dell'andamento dell'amministrazione e dei singoli addebiti formulati nel ricordato ordine del giorno di cui qui appresso dirò, ho cercato in pari tempo di sondare gli animi e le riposte intenzioni dei principali agitatori per accertarmi se lo scopo cui essi mirano sia quello dello scioglimento del Consiglio, oppure se sia possibile ottenere con altri espedienti che la calma ritorni negli animi agitati risparmiando al Comune l'eccezionale provvedimento di un Commissariato Regio.

⁶ Il sindaco Ermenelgido Antonini di Villecollefegato (N.d.R.).

Prima però di esporre le mie conclusioni sarà più opportuno che partitamente dica dell'andamento dell'amministrazione, delle più importanti questioni che ad essa si riferiscono, dei tanti elementi insomma di cui bisogna tener conto in una questione così complessa e delicata nel tempo stesso.

Con la scorta degli elementi raccolti vengo quindi ad esporre il risultato della inchiesta da me compiuta in ottemperanza all'ordine datomi dall'Ill.mo Signor Prefetto della provincia, avvertendo che con appositi richiami in inchiostro rosso saranno rilevati i punti della relazione che si riferiscono ai capi d'accusa contenuti nell'ordine del giorno votato dal comizio popolare del 25 aprile u.s.

Ufficio comunale (n. 10 dell'o.d.g.)

Segreteria

I locali adibiti ad uso di residenza, per i quali il Comune paga lire 260 annue di fitto, non lasciano nulla a desiderare per decenza e comodità situati come sono nella piazza del paese ed in fabbricato di recente riattato. Manca soltanto una stanza da adibirsi a gabinetto del sindaco, ma a ciò si potrà rimediare allorché si renderanno disponibili, il che avverrà presto, due altri vani adiacenti all'ufficio che attualmente sono tenuti in fitto dall'applicato di segreteria per uso di abitazione.

Nella stanza del segretario, contigua a quella dell'applicato, è posto in apposito scaffale l'archivio corrente, mentre l'archivio di deposito trovasi in altra stanza separata fornita di sufficienti scaffali a muro. Nell'archivio di deposito gli atti e le carte non sono tenuti col dovuto ordine e soltanto il Segretario, per la lunga pratica che possiede, è in grado di poter rintracciare, e spesso non senza fatica, quel che si cerca in mezzo a tanta farragine di carte.

La raccolta ufficiale delle leggi non è nemmeno tenuta nell'ordine cronologico e le rispettive annate non sono rilegate in volumi distinti.

Bisogna quindi provvedere, e non sarà lavoro leggero, al riordinamento degli atti ivi depositati.

L'archivio corrente è meglio tenuto di quello di deposito, però anche qui bisogna riconoscere che sebbene esista la distinzione fra affari generali e quelli speciali e le carte siano divise in apposite caselle a seconda della materia, pur tuttavia non sono scrupolosamente osservate le norme vigenti per la tenuta degli archivi né si cura che le corrispondenze siano tutte protocollate con numeri progressivi e vengano poscia fascicolate regolarmente per ordine cronologico.

In proposito diedi minute istruzioni al Segretario il quale mi promise che avrebbe adottato le norme suggeritegli per il regolare andamento dell'archivio.

Dei registri, elenchi ed atti da tenersi a termini dell'art.46 del Regolamento per l'esecuzione della legge comunale trovai in regola:

Il protocollo, i registri delle deliberazioni consiliari e di giunta, il repertorio dei contratti, l'elenco delle strade, l'elenco dei debiti del Comune, il registro a madre e figlia dei ricorsi presentati al Comune, il Libro mastro, i registri dei diritti di segreteria e di stato civile, i verbali di verifica e di passaggio di cassa, il registro degli elenchi e delle liste elettorali, i bilanci, i conti, i ruoli delle tasse comunali (in corso di approvazione il ruolo dissodati, e non ancora compilato quello per tassa cani), l'elenco delle mercuriali periodiche dei

cereali, le carte relative alla leva militare, i registri dello stato civile l'elenco degli obbligati a frequentare le scuole ed i verbali delle contravvenzioni e conciliazioni.

Esistono gli inventari dei beni immobili e dei mobili ma debbono essere aggiornati non essendosi più fatte le variazioni dal 1894 in poi.

Così pure deve essere aggiornato l'elenco dei consiglieri con indicazione delle rispettive scadenze e quello degli assessori.

Mancano i registri ed atti di cui ai n. 7,8,9,12,18,32,37 del citato allegato n.4 all'art 46 del Regolamento comunale.

Il registro dei mandati esiste, ma non è a madre e figlia e manca il bollettario a doppia matrice per gli ordini d'incasso. La copia del catasto esistente in ufficio non è completa, il registro di popolazione non fu più aggiornato dal 1901, e così lo schedario per gli atti di nascita impiantato nel 1889 non fu più tenuto al corrente.

La raccolta infine dei Regolamenti comunali e delle relative tariffe non può dirsi al completo perché esistono soltanto, regolarmente approvati:

il Regolamento impiegati e salariati, quello di polizia urbana e rurale, per le prestazioni d'opera in natura, per i cimiteri, per la tassa cani, per gli usi civici e il regolamento locale d'igiene.

Sono in corso di approvazione i regolamenti per la tassa di famiglia e per le guardie comunali.

Il Comune dovrà compilare il regolamento per la macellazione e lo spaccio delle carni.

Questo lo stato dell'ufficio comunale che i ricorrenti vorrebbero veder ricollocato (v. n.10 dell'ordine del giorno) nell'antico fabbricato della casa comunale, proposta che non esito a qualificare inattuabile perché il vecchio locale, oltre che trovarsi in condizioni di inabitabilità, sarebbe inadatto per deficienza di ambienti.

Quello che piuttosto deve farsi è la riattazione del detto fabbricato per non tenerlo inutilizzato, ed allora il Comune con una spesa di circa 2000 lire di accomodi potrà fittarlo per ricavare una rendita di oltre cento lire annue, come già venne consigliato all'amministrazione.

Il Segretario

Gli impiegati addetti all'ufficio comunale sono il segretario e l'applicato.

Il segretario sig. Tiberi Augusto, ancora veuto sebbene tocchi la sessantina, fu nominato il 10 ottobre 1886 e da quell'epoca egli regge l'ufficio con lo stipendio di sole 1100 lire annue.

Il Tiberi, onesto e lavoratore, non ha mai durante la sua lunga permanenza nel Comune demeritato della stima degli amministratori che si sono succeduti al potere. In questi ultimi anni, un po' per cresciuto lavoro ed anche perché in lui è venuta naturalmente a scemare quell'energia operosa che è dono dell'età giovanile, l'ufficio non è stato tenuto con quella esattezza che sarebbe desiderabile. Però nonostante le manchevolezze dianzi accennate, è d'uopo dire che il Tiberi si sforza di adempiere diligentemente le sue mansioni per potere fra un paio di anni lasciare onoratamente il servizio e fruire della meritata pensione.

Contro di lui non sono giunte al mio orecchio accuse specifiche, soltanto si lamenta da alcuni che il Tiberi occupi troppo del suo tempo per patrocinare cause presso la locale pretura, circostanza questa che gli impedirebbe di effettuare con la dovuta diligenza le sue mansioni di segretario. Ed in vero il Tiberi si occupa anche di affari legali, ma non si può negare che egli sappia ripartire il suo tempo in guisa da compensare in certo modo quelle ore che sottrae all'orario d'ufficio per occuparsi della patrocinazione di qualche causa davanti la pretura.

D'altra parte bisogna tener presente che il Tiberi, carico di famiglia, non potrebbe sbarcare il lunario con le 1.100 lire annue che percepisce di stipendio, e l'amministrazione in ventitre anni di servizio non ha mai pensato a concedergli un equo aumento di retribuzione come invece si è fatto per l'applicato di segreteria al quale da 450 lire fu in pochi anni elevato lo stipendio alla misura di lire 900 annue.

Gli stessi componenti l'amministrazione hanno quindi sempre tollerato che il segretario si procurasse in tal modo qualche provento straordinario riconoscendo così tacitamente l'esiguità dello stipendio a lui corrisposto, e se ora qualche voce si alza in segno di protesta è pur spiegabile sapendosi che l'assessore Rapetti Lazzaro, uno dei capi dell'opposizione, è anch'egli uno dei pochi patrocinanti legali che trovansi in paese e naturalmente non vede di buon occhio la concorrenza che gli viene fatta dal segretario, sebbene in piccola misura, in campo professionale.

Applicato

Compagno di lavoro al Tiberi è l'applicato di segreteria sig. Cesare De Cesare, genero del Rapetti, al quale, come ho detto, viene ora corrisposto l'assegno annuo di lire 900.

Il De Cesare è un bravo impiegato e molto diligente lavoratore, e buona parte del lavoro materiale d'ufficio, oltre gli atti dello stato civile, gli affari di leva, passaporti etc., è da lui disimpegnato con notevole accuratezza.

Nonostante però le buone qualità dei due impiegati suddetti, nell'ufficio di segreteria non regna l'armonia più completa.

Il De Cesare ha coscienza della propria capacità e ciò contribuisce forse a rendere più ostensibile l'innata alterezza del suo carattere e di qui frequenti imbronciature fra lui ed il segretario per motivi sempre relativi al riparto dei lavori d'ufficio.

Sono due temperamenti che anche per la divergenza di età non è facile mettere d'accordo. Io mi sono adoperato perché la buona pace tornasse eliminando la causa di futuri dissidi col far ripartire di comune consenso le varie incombenze dell'ufficio, ma sebbene abbia raggiunto momentaneamente l'intento, dubito molto che il rimedio sia duraturo come sarebbe desiderabile per il miglior andamento dello stesso ufficio.

Salariati

Il personale dei salariati si compone:

di due guardie comunali, di un messo, di tre inservienti (a 10 lire annue di salario), di nove custodi dei cimiteri (il cui compenso varia dalle 20 alle 60 lire annue), di sei cantonieri stradali, di un fontaniere con 150 lire annue, di uno spazzino (L. 240), di due custodi carcerari, di quattro regolatori degli orologi nelle frazioni, essendo il capoluogo sfornito di un orologio pubblico.

Tra i salariati sono da comprendersi anche undici guardie campestri il cui corpo, che non corrisponde alle esigenze del servizio, fu sciolto dall'amministrazione comunale dal 1 gennaio 1909 con l'intento di sostituire ad esso due guardie comunali scelte cui verrebbe aumentato il salario a lire 360 annue, mentre le antiche guardie, che percepivano appena lire 40 all'anno prestavano un servizio proporzionato al compenso, ossia del tutto negativo.

Il principio informatore della riforma non può quindi condannarsi, sebbene anche col nuovo ordinamento non è detto che debbano aversi risultati molto soddisfacenti data la grande estensione del territorio che abbraccia 17 frazioni; ma il punto condannabile del nuovo regolamento deliberato dal Consiglio comunale nella tornata del 23 maggio u.s. sta

nell'obbligo fatto alle due guardie di risiedere nel capoluogo.

Ed infatti la Giunta provinciale amministrativa su conforme parere di questo ufficio, nella seduta del 5 agosto u.s. respinse il regolamento opinando che una delle guardie avrebbe dovuto risiedere a Corvaro, frazione più grande del capoluogo, il cui territorio è ricco di zone boschive alla tutela delle quali, come giustamente reclamano gli abitanti, bisognerebbe esercitare una continua vigilanza.

Pubblici servizi

Nel capoluogo e ancor più nelle, frazioni di cui si compone il comune di Borgocolleferato i pubblici servizi lasciano purtroppo a desiderare.

Viabilità

Le strade comunali obbligatorie sono tutte in uno stato di deperimento sconcertante. Per rimediare occorrerà una spesa che supererà le diecimila lire, ossia una somma che il Comune non può erogare data la scarsa sua potenzialità economica. Occorrerà quindi far eseguire una perizia dei lavori necessari e poi chiedere un sussidio allo Stato come già venne in linea di massima deliberato dal Consiglio fin dal 24 giugno 1908.

Le strade interne, parlo del capoluogo, sono male tenute e se da una parte l'incuria degli abitanti per la nettezza contribuisce a renderle in permanenza sudice, dall'altra l'inerzia dell'amministrazione fa sì che anche le vie principali siano in uno stato che basta un po' di pioggia per renderle addirittura impraticabili.

Non esistono fognature, le immondizie si accumulano impunemente. Dovunque gli abitanti, abituati ormai allo spettacolo di un sudiciume cronico non hanno alcun ritegno di aumentare il lezzo che si sprigiona da tante parti, facendo piovere dagli usci e dalle finestre ogni sorta di rifiuti immondi.

L'unico spazzino che il Comune mantiene (con assegno di L. 240 annue ed il letame a suo favore) potrebbe forse bastare a rendere meno vergognoso un tale stato di cose se adempisse scrupolosamente al suo dovere e se l'amministrazione facesse rigorosamente rispettare il regolamento di polizia urbana. Invece l'incaricato attuale se la prende molto comodamente e gli amministratori forse pensando che poco pagano la sua spesa, poco o nulla pretendono.

Gli abitanti poi, che per la pulizia e per l'igiene non hanno soverchio rispetto, mostrano in tutti i modi che se ne infischiano dell'autorità municipale e dei regolamenti locali tanto che dovei con sorpresa constatare come in una via del paese, senza alcun ordine preventivo, alcuni contadini avevano tracciato un solco profondo per farvi scorrere l'acqua derivante da un vicino fosso onde irrigare i loro prati. E notisi che detta acqua attraversava tutto il piazzale del mercato pel quale erasi prolungato il solco con danno e deturpamento del pubblico piazzale.

Diedi quindi ordine che la strada ed il piazzale fossero ridotti in pristino, ma temo che saremo presto a capo se l'amministrazione non avrà cura di vigilare e di punire in modo esemplare i contravventori.

Illuminazione

Se nelle strade si cammina male di giorno, di notte il farlo diventa un problema assai

difficile tanta è scarsa ed insufficiente l'illuminazione. I lampioni sparsi nel paese dovrebbero essere 15, ma in realtà non si raggiunge nemmeno tale scarsissimo numero e le tenebre regnano abitualmente sovrane per buona parte dell'abitato.

In bilancio sono stanziati lire 400 per l'illuminazione e su tale base si dovrebbe appaltare il servizio per un triennio (come dal capitolato 21 IX 1903, debitamente approvato), ma l'amministrazione non ha seguito la via dell'appalto per mezzo delle aste ed ha affidato l'incarico a certo Simone Orazio di disimpegnare il servizio in base al capitolato, ossia col compenso di lire 400 annue e con l'obbligo di far ardere i lampioni per la durata di cinque ore, dal 1° ottobre al 30 aprile, e per due ore negli altri mesi, eccezion fatta per le serate in cui splende la luna.

Il fatto è che l'incaricato Simone non adempie affatto alla sua incombenza e agli abitanti non resta che accendere moccoli per proprio conto (e parlo senza metafore) se vogliono uscir di casa nelle prime ore della notte senza pericolo di rompersi l'osso frontale al primo svolto di strada.

Le unanimi lagnanze per questo vergognoso stato di cose sono giustissime e l'amministrazione comunale dovrà seriamente provvedere a far funzionare in modo possibile il servizio della pubblica illuminazione che attualmente si risolve in un danno per tutti ed in un indebito guadagno per l'appaltatore del servizio.

Si noti poi che il paese è attraversato in tutta la sua maggiore lunghezza dalla strada provinciale Rieti – Avezzano e dato il traffico di vetture di ogni specie che anche nelle ore di notte transitano per quel percorso, si rende assolutamente necessaria l'illuminazione entro l'abitato per evitare possibili infortuni ed inconvenienti di ogni sorta.

Inutile aggiungere che nelle frazioni l'illuminazione non esiste affatto, il servizio appaltato riguarda solo il capoluogo.

Igiene pubblica

Il capoluogo ha migliorato le sue condizioni igieniche a seguito della condotta dell'acqua potabile da pochi anni compiuta, ma come si è detto molto ancora rimane da fare. Non esistono affatto fognature, eppure bisognerà che l'amministrazione studi il modo di costruirne almeno nelle vie principali dove per la speciale conformazione topografica del paese si riversano tutti gli scoli delle acque piovane ed i rifiuti delle abitazioni. Così pure bisognerebbe provvedere alla costruzione di qualche latrina pubblica tanto più necessarie in quanto moltissime sono le abitazioni sprovviste di cessi.

Altri inconvenienti, che bisognerà eliminare, si verificano per la mancanza di un pubblico mattatoio. Attualmente nella pubblica piazza si macellano maiali, pecore e capretti e, quasi ciò non bastasse, si espongono le pelli ad asciugare appese alle porte dei negozi.

Si ha quindi in permanenza uno spettacolo poco edificante che nella stagione estiva diventa addirittura insopportabile pel fetore che ammorbida l'aria, a non dir poi del pernicioso fomite di infezione mantenuto da un tale stato di cose che non so comprendere come venga tollerato dall'autorità sanitaria e da quella municipale.

Servizio medico

Le lagnanze della popolazione si sono accentuate da qualche tempo anche per il servizio medico che attualmente è veramente deficiente pel fatto che uno solo è il medico che presta servizio nel Comune e non può quindi bastare la sua opera pel capoluogo e per le numerose frazioni quasi tutte distanti dal centrale.

Il dott. Montesani Luigi, titolare della condotta della 1° zona, giovane, valente e attivo cerca di moltiplicarsi per soddisfare le numerose chiamate, ma è unanimemente impossibile che possa da solo sopperire all'effettivo bisogno, onde è necessario sollecitare le pratiche per la nomina degli altri due medici.



Il medico Luigi Montesani in una foto in età avanzata



Il medico Vincenzo Cicerone
1854 - 1909

Il servizio medico a Borgo è diviso in tre zone di cui la terza consorziale con Pescorocchiano. Con la morte del dott. Cicerone⁷, titolare della terza zona, e per la rinuncia del dott. Gentile Felice, titolare della seconda condotta, il Comune è rimasto, come si è detto, con un solo sanitario.

Le pratiche per l'apertura dei concorsi hanno poi subito ritardo perché l'amministrazione ha stabilito di sciogliersi dal consorzio con Pescorocchiano, istituendo la terza condotta autonoma e di modificare il capitolato con l'aumento dello stipendio al titolare della seconda condotta.

Perché l'amministrazione possa provvedere mediante concorso alle nomine dei medici per la seconda e terza condotta (il cui stipendio è stato parificato a quello della prima condotta in lire 2500 annue) si attende l'approvazione dello scioglimento del consorzio già deliberato dalla rappresentanza dei due Comuni con atto 24 luglio u.s.

Sarebbe quindi molto opportuno che la pratica fosse al più presto definita perché, ripeto, il servizio affidato ad un solo sanitario non può assolutamente soddisfare le esigenze della popolazione che giustamente è molto scontenta per questo stato di cose.

Servizio ostetrico

Il servizio ostetrico è pure insufficiente e la ragione si comprende subito ove si pensi che in tutto il Comune, con una popolazione di quasi 7000 abitanti, vi è una sola levatrice

⁷ Vincenzo Cicerone morì all'improvviso nel 1909, all'età di 55 anni, mentre si stava recando con il calesse ad Avezzano. Sull'importante ruolo svolto *pro* ferrovia del Salto vedi in questo Quaderno la relazione di A. Marrucci e Cesare Silvi *All'inizio del Novecento la Valle del Salto si mobilita per la costruzione del tronco Rieti-Avezzano della linea ferroviaria Terni-Roccasecca*, pp. 157-215.

autorizzata, nemmeno patentata, una certa Angelini Adelaide, alla quale il Comune corrisponde il lauto stipendio di lire 80 annue!

Sarebbe quindi tempo che l'amministrazione pensasse a sistemare il servizio ostetrico istituendo almeno due condotte elevando lo stipendio ad una misura congrua, come ormai stanno facendo tutti i Comuni a seguito delle insistenze degli Uffici superiori.

Veterinario

La condotta veterinaria che abbraccia una vastissima zona, è consorziale con Pescorocchiano e procede discretamente bene mercé l'attività dell'attuale titolare dott. De Masi. Il Comune però non ha ancora provveduto alla revisione del capitolato, giusta la circolare prefettizia 19 settembre 1907 Div.III. Bisognerà quindi che la rappresentanza consorziale si occupi dell'argomento, come a voce raccomandai al sindaco.

Cimiteri

Oltre il Cimitero del capoluogo, che visitai, ve ne sono altri otto sparsi nelle varie frazioni. Quello del centrale, recinto da un muro di recente costruzione, ha bisogno di una migliore manutenzione ed occorre inoltre provvedere alla costruzione della strada d'accesso pel breve tratto che dalla strada di Ville conduce alla cancellata d'ingresso. La spesa sarà piccola e l'amministrazione dovrà subito espropriare la piccola zona di terreno occorrente per congiungere il camposanto alla sottostante strada.

Negli altri cimiteri, che non potei visitare, ho ragione di ritenere che la manutenzione lasci pure a desiderare. In quello di Castelmenardo (in comune con la frazione di Pagliara) bisognerà fare dei lavori di drenaggio per impedire che le acque piovane si radunino nel recinto producendo continui infiltramenti tanto da ridurre il suolo in un vero acquitrino.

Tutti i cimiteri poi sono sforniti di ossario ed anche a ciò bisognerà provvedere e con speciale sollecitudine pel cimitero di Castelmenardo dove urge procedere alla esumazione ordinaria essendo ormai stato utilizzato tutto lo spazio disponibile per le tumulazioni.

L'amministrazione dovrà quindi accingersi alla esecuzione di queste opere tanto necessarie e che rispondono ai più elementari bisogni dell'igiene oltre che della moralità, giovandosi delle provvide disposizioni di legge emanate per favorire la esecuzione di opere di risanamento dei Comuni.

Nel dare esecuzione a detti lavori sarà pure il caso di studiare se non sia necessario costruire un nuovo cimitero per la frazione Pagliara che attualmente si serve, come si è detto, di quello di Castelmenardo che trovasi in condizioni impossibili.

Avverto infine che i custodi dei vari cimiteri non sono forniti del registro di cui all'art. 50 del Regolamento di polizia mortuaria 25 luglio 1892 e che anche a ciò dovrà provvedersi dall'amministrazione comunale.

Istruzione pubblica

Il comune ha tredici scuole obbligatorie tra classificate e non classificate e due scuole facoltative.

Durante la mia permanenza in Borgocollepegato, profittando anche della presenza dell'Ispettore scolastico, volli visitare le scuole del capoluogo e quelle delle frazioni di Torano, Ville e Corvaro e mi informai dallo stesso Ispettore delle condizioni delle scuole delle altre frazioni.

D'accordo con lui si convenne che occorre:

- 1) ripulire e rimbiancare tutte le aule scolastiche e fornirle delle suppellettili necessarie;
- 2) provvedere un locale più igienico e più aereggiato per la scuola maschile di S. Anatolia
- 3) ridurre meno disagiata e pericolosa l'accesso alla scuola di Corvaro,rendendo meno ripida l'attuale scala di legno esistente;
- 4) provvedere altri locali per le scuole di S.Stefano e per quelle di Castelmenardo;
- 5) studiare se nelle frazioni di Poggiovalle, Grotti e Pagliara sia il caso d'invocare le disposizioni dell'articolo 64, (1°o 2°capoverso) della legge 15 luglio 1906 n. 383 nel qual caso le scuole verrebbero ad essere classificate di 3° rurale col concorso dello Stato. Il Comune in tal caso continuerebbe a pagare L. 500 per ciascun insegnante, come attualmente, ed il Governo contribuirebbe per la rimanente somma onde completare la misura dello stipendio in L. 900. Al deliberato del Consiglio bisognerà unire l'elenco degli obbligati (dai 6 ai 12 anni) non superiore al n. di cinquanta;
- 6) vedere se sia il caso di deliberare lo sdoppiamento della scuola mista di Ville in base alle disposizioni dell'articolo 60 della citata legge;
- 7) far deliberare che le due scuole di S. Anatolia divengano miste, affidando la prima classe al maestro sig. Tupone, la seconda e la terza alla maestra Scafati, e ciò non soltanto per motivi didattici, ma anche per il ripristinamento dello stato giuridico della stessa maestra Scafati Maria (in tal senso il Consiglio deliberò il 13 luglio u.s.);
- 8) far deliberare la richiesta di un sussidio per l'arredamento delle scuole: superiore maschile nel capoluogo e mista, per sdoppiamento, in Corvaro, comprendendo nella istanza anche il sussidio per duecento banchi, avendo il Ministero già concesso un sussidio di L. 500 per le altre scuole;
- 9) curare la istituzione di scuole di Stato in Collefegato e Collorso, ai sensi dell'articolo 64 della legge 15 luglio 1906;
- 10) far deliberare la costruzione di un edificio scolastico modello nel capoluogo essendo disadatti e per nulla rispondenti alle esigenze igienico- didattiche gli attuali locali adibiti ad uso scuole.

Ebbi inoltre a rilevare che la Commissione di vigilanza scolastica non cura sufficientemente il rispetto alla legge della leva scolastica risultando che la frequenza degli obbligati nei mesi di aprile, maggio e giugno diventa scarsissima con danno evidente dei buoni risultati dell'insegnamento. Basti dire che nelle scuole di Corvaro il numero degli obbligati è di 114 e negli ultimi mesi dell'anno scolastico si riduce a meno della metà il numero degli alunni che frequentano le lezioni.

Ad ovviare a questo e a molti altri inconvenienti facili a verificarsi in un Comune suddiviso in 17 frazioni, sarebbe opportuno espediente quello della istituzione di una Direzione didattica consorziale con i limitrofi comuni di Fiamignano e Pescorocchiano. Con tale istituzione i Comuni consorziati verrebbero ad ottenere un miglior funzionamento delle scuole ed anche un risparmio nella spesa, non certo indifferente, che attualmente sostengono per gli esami di compimento, potendosi far obbligo al direttore didattico di assistere ai detti esami di compimento.

La proposta, a mio avviso, merita di essere consigliata al Comune, come già feci a voce, dal momento che lo Stato concorrerebbe alla metà della spesa e quindi anche assegnando lo stipendio annuo di lire 1800 al nominando direttore didattico. I Comuni consorziati spenderebbero una somma inferiore a quella che normalmente sostengono, come già detto, per gli esami di compimento, e ne ritrarrebbero un indiscutibile vantaggio pel buon andamento dell'istruzione.

Prima di chiudere la trattazione dell'argomento scolastico mi occorre far cenno alla vertenza del Comune con la maestra Argentino Francesca della quale dovei occuparmi personalmente come ora dirò.

Il Consiglio comunale con deliberazione 15 aprile u.s. stabilì il licenziamento della maestra predetta, insegnante nella scuola mista di Pagliara per inettitudine didattica e per avanzata età.

Precedentemente il sig. Provveditore scolastico, con lettera n. 738 del 27 febbraio 1909 aveva avvertito il Comune che in base ai rapporti dell'Ispettore scolastico, la maestra Argentino aveva, durante il triennio di prova, mostrato infima capacità e scarsa diligenza, per cui dava parere contrario al conseguimento della stabilità.

La comunicazione del Sig. Provveditore venne fatta in conformità delle disposizioni contenute nell'art.159 del Regolamento generale vigente ed agli effetti di cui all'art. 10 del testo unico 21 ottobre 1903 n. 431. Il comune quindi avrebbe dovuto notificare giudizialmente alla insegnante Argentino, non più tardi del 14 aprile, il suo licenziamento. Sta di fatto però che nel termine utile l'amministrazione non procede alla detta notifica avendo presa la deliberazione di licenziamento soltanto il 15 aprile, motivo per cui il Consiglio provinciale scolastico, nell'adunanza del 17 giugno u.s. non poté approvare l'atto consiliare.

La maestra Argentino intanto che vedeva disertata la scuola dagli alunni per la sua inettitudine sospese le lezioni e l'amministrazione comunale non avendo in tempo provveduto al licenziamento fu tenuta al pagamento dell'intero stipendio di lire 500 per l'annata scolastica 1908-09, sebbene in effetti la maestra non avesse fatto scuola che per pochissimi giorni.

Ma il guaio maggiore era quello di dover mantenere in servizio la maestra, che nel frattempo aveva acquistato la stabilità, fino a tanto che non fosse espletato il procedimento di licenziamento per inettitudine ai sensi dell'art. 11 del testo unico 21 ottobre 1903 e 162 del regolamento 6 febbraio 1908 n. 150.

Ad evitare lungaggini e noie al Comune persuasi, dopo molte insistenze, la maestra a presentare le sue dimissioni che infatti furono accettate dal Consiglio nella seduta del 13 luglio u. s. e le feci pagare i mensili di stipendio dovutigli anche per i mesi in cui la scuola era rimasta chiusa

Patronato scolastico

Il patronato scolastico fu istituito nel principio dell'anno 1898 a seguito della circolare Gianturco dell'aprile 1897 n. 30 e si hanno tracce del suo funzionamento soltanto fino al 1903. Le mie indagini al riguardo dovettero però subire un forzato arresto perché disgraziatamente l'intero fascicolo, di cui il sindaco e il segretario mi assicurarono l'esistenza e contenente tutte le carte e documenti relativi alle passate gestioni del Patronato, non si potette rinvenire nell'archivio del Comune malgrado le lunghe ricerche fattene.

Gli atti esistenti riguardano l'attuale patronato ricostituito nel febbraio 1909 per lodevole iniziativa della Commissione di vigilanza scolastica, come si rileva dall'annesso verbale (allegato B) dal quale risulta la distribuzione delle varie cariche.

Il Patronato così ricostituito cominciò funzionare in effetti il 23 febbraio 1909 (tale data porta infatti la prima adunanza riportata nel registro delle deliberazioni) e fa piacere il constatare come in breve abbia dato buona prova della sua attività.

Fu infatti subito approntato uno schema di statuto ed in breve si tenne l'adesione di molti soci che vennero divisi nelle categorie di fondatori (sono 87), benemeriti (8), ed annuali (85).

A tutto maggio u.s. il nuovo Patronato aveva riscosse 192,50 lire di rate sociali e doveva ancora riscuoterne per lire 72,50 che unite alle 200 lire di sussidio governativo elargite negli anni 1907 e 1908 danno un attivo di lire 465 al quale bisognerà aggiungere il sussidio di lire 92,50 per l'annata 1909 promesso dal Ministero.

Tutte le somme, man mano che si riscuotono, vengono depositate alla Cassa di risparmio postale mediante libretto dal quale vengono all'occasione prelevati i fondi per le provviste di carta, libri etc. ai fanciulli poveri.

La risorta istituzione, mercé l'attività e l'interessamento di cui dà sicuro affidamento il nuovo Presidente avv. Morelli Giovanni, darà certo benefici risultati a pro dell'infanzia bisognosa e giova sperare che all'aiuto del Governo venga ad unirsi il benefico contributo della Provincia e dello stesso Comune per porre così in grado la provvida istituzione di raggiungere sempre meglio i filantropici scopi che si propone.

Questo lo stato presente del Patronato che fa maggiormente risaltare la trascuraggine e l'abbandono del passato nel quale bisognerà pur gettare uno sguardo, non soltanto per accertare possibili irregolarità e responsabilità, ma benanco per trarne un qualche vantaggio a beneficio delle finanze del risorto istituto.

Come già dissi, nel Comune non mi riuscì di trovare gli atti riguardanti le gestioni del Patronato, volli dunque tentare altre vie per assodare se e quali sussidi fossero stati nelle occorse annate elargiti dal Governo o da altri Enti ed all'uopo mi rivolsi al locale Ricevitore del Registro e alla Delegazione del Tesoro di Aquila, ma senza alcun esito. Egual sorte ebbero le mie ricerche all'ex tesoriere del quinquennio 1893 – 97 Sig. Lazzaro Rapetti il quale non seppe fornirmi né documenti né schiarimenti al riguardo, sebbene egli anche nel precedente quinquennio 1908 – 1902, nella qualità di collettore dell'esattore Sig. Morelli Antonio, fosse stato incaricato delle funzioni di tesoriere del Patronato.

In una lettera del 12 marzo 1909 n. 264 dell'ispettore scolastico di Aquila Sig. Merolla, diretta al presidente del Patronato, si legge n. 264:” Io ho fatto elargire finora due sussidi di lire 100 ciascuno. Negli anni precedenti, quando il patronato non dava segni di vita, non furono concessi sussidi. La Provincia non dà aiuti. In avvenire le elargizioni governative saranno commisurate ai reali bisogni di coteste scuole”.

Per mancanza assoluta di altri documenti non potei quindi approfondire le mie indagini sulle passate gestioni del Patronato, ma da una lettera in seguito pervenutami dal sindaco ho appreso che si è finalmente rinvenuto l'incartamento tanto cercato e che non voglio supporre sia stato ad arte nascosto proprio nei giorni in cui io mi interessavo alla faccenda.

Dal prospetto delle entrate e delle spese per gli anni 1897 al 1903, compilato dal sindaco (allegato C) risulterebbe un fondo di cassa di lire 297,64 che dovrà andare a beneficio del risorto Patronato, giusta l'ordine già impartito al sindaco. Ad ogni modo per acquietare i dubbiosi sospetti di qualche ricorrente non sarà male che i conti delle passate gestioni del Patronato siano più esattamente riveduti con la scorta dei documenti venuti fuori dopo la mia partenza dal Comune.

Acquedotto del capoluogo

(n. 13 dell'o.d.g)

La costruzione dell'acquedotto ed il suo difettoso funzionamento ha fornito, come sopra si disse, la causa occasionale per le agitazioni ed i comizi popolari di protesta contro l'amministrazione comunale e contro l'appaltatore dei lavori Sig. Micangeli Elia.

Il progetto dell'acquedotto fu compilato dall'ing. Inverardi nell'anno 1898 con un preventivo di spesa in lire 60 mila, ed il contratto di appalto al Micangeli venne stipulato l'8 settembre 1903 in base al ribasso d'asta che risultò pattuito in ragione di lire 25,925 per cento. Per far fronte alla spesa si contrattò un prestito di lire 50.000 con la Cassa depositi e prestiti che venne autorizzato con R.D. 29 marzo 1903.

I lavori furono assegnati il 24 settembre 1903 e avrebbero dovuto ultimarsi il 21 luglio 1904, ma su domanda dell'appaltatore furono dall'amministrazione comunale concesse due proroghe per cui l'ultimazione dei lavori fu legalmente rinviata al 30 ottobre 1904. Ma per detta epoca tutti i lavori non furono compiuti e l'ultimazione di essi non fu accertata con formale atto, come rilevasi dalla relazione di collaudo dell'ing. Antonucci e da notizie potute avere in proposito in mancanza di documenti relativi alla pratica i quali, come appresso dirò, erano stati consegnati all'ing. Ciarletta incaricato dal sig. Prefetto, dietro richiesta dell'amministrazione comunale di esaminare il progetto, gli atti di collaudo e le pretese dell'appaltatore per riferire circa la fondatezza delle lagnanze della popolazione pel funzionamento della condotta.

Le questioni tecniche e contabili tra il Comune e l'appaltatore Micangeli, inerenti alla costruzione dell'acquedotto, sono state ampiamente trattate dall'ingegnere collaudatore sig. Antonucci ed io non ho potuto interessarmi, come avrei voluto, per un bonario accordo tra l'amministrazione e l'appaltatore sulle varie questioni pendenti perché per farlo avrei avuto bisogno della relazione dell'ing. Ciarletta che invano sollecitai ed attesi nei giorni di mia permanenza a Borgocollefegato.

Ritengo quindi inutile soffermarmi ad accennare i punti controversi trattandosi di materia che sarà competentemente esposta e vagliata dall'ing. Ciarletta il quale nella sua relazione saprà certamente illuminare l'amministrazione comunale sui reali difetti riscontrati nell'opera eseguita dal Micangeli, sulle eventuali sue responsabilità, sulla convenienza o meno di accondiscendere alle di lui richieste di maggiori compensi e sull'attendibilità delle varie riserve fatte dall'impresa.

A me quindi basterà ricordare, per chiarire l'ultimo argomento elencato nell'ordine del giorno votato dal comizio, che le prime lagnanze per la mancanza e per l'intorbidamento dell'acqua della condotta risalgono al novembre 1904, epoca in cui l'appaltatore, sebbene non avesse eseguita la consegna del lavoro, aprì al pubblico servizio l'uso delle fontane.

L'8 novembre di detto anno si verificò infatti la prima ostruzione della condotta, il 20 agosto 1908 si ripeté il fatto della mancanza dell'acqua e così pure nell'aprile scorso, dando occasione alle proteste popolari a seguito delle quali il 24 aprile u.s. l'ing. Ciarletta si recò sul posto per le necessarie verifiche e proposte del caso.

Le spese “*inutili fatte e da fare*” per la condotta, cui si fa cenno nell'ultimo capo dell'ordine del giorno, sono appunto quelle sostenute dall'amministrazione per i restauri all'acquedotto nelle suesposte occasioni e di esse, non senza ragione, si chiede dai reclamanti a chi spetti la responsabilità.

Per i guasti verificatisi nel dicembre 1904 il Comune ebbe a sostenere una spesa di lire 581,95 in lavori di restauro. Nell'agosto 1908 l'ing. Inverardi, chiamato a verificare le cause dell'avvenuta mancanza d'acqua si trattene sul posto dal 21 agosto ai 1° settembre liquidandosi lire 793,20 di indennità (nelle quali sono comprese lire 148,40 per un suo figlio che l'accompagnava come collaboratore, la quale spesa l'amministrazione comunale non intende riconoscere all'ingegnere che non ancora è stato per intero pagato del suo avere) ed il Comune in quella occasione dové sborsare altre L.276,90 per lavori di escavazione onde rintracciare le cause dell'ostruzione della condotta.

Altre lire 200 infine furono date all'ingegnere Ciarletta in acconto di compensi da liquidare per la visita eseguita nell'aprile scorso, in modo che l'amministrazione ha dovuto erogare una somma che si avvicina alle duemila lire, al solo scopo di rimediare ad inconvenienti verificatisi nel funzionamento della condotta.

Di queste somme deve farsi carico all'appaltatore? A questa domanda che i reclamanti hanno rivolto all'amministrazione nel comizio su ricordato, darà una risposta l'ing. Ciarletta il quale dovrà pure riferire sulle richieste di maggiori compensi e sulle riserve fatte dall'appaltatore in sede di collaudo.

Il Micangeli a sua volta seccato delle lungaggini e delle complicazioni sorte a seguito del mal contento popolare, sollecita lo svincolo della cauzione ed il pagamento a saldo del lavoro, compresi i maggiori compensi liquidatigli dal collaudatore ing. Antonucci, in modo che non è infondata l'ipotesi di una vertenza giudiziaria se le conclusioni della relazione Ciarletta non incontreranno il gradimento dell'amministrazione e dell'appaltatore, assicurando così un desiderabile bonario accordo sulle varie questioni inerenti ai lavori dell'acquedotto.

Eliminate così le divergenze d'indole tecnica ed amministrativa, eseguiti sull'acquedotto i lavori riconosciuti necessari per assicurarne il normale funzionamento, l'amministrazione dovrà aver cura di assumere un fontaniere pratico e con apposito regolamento dovrà disciplinare, come ha consigliato l'ing. collaudatore, non solo le attribuzioni del detto fontaniere per ciò che riguarda la sorveglianza lungo la condotta ed il servizio della dispensa dell'acqua per mezzo delle fontane, ma anche l'uso della galleria sotterranea, entro cui corre una parte della tubatura, da parte dei mugnai di S.Stefano in quanto esso (*uso*) non deve riuscire di danno alla buona conservazione della condotta ⁸.

Vertenza con le sorelle Costantini per la costruzione della strada di Collemaggiore (n. 2 dell'o.d.g.)

Nel n° 2 dell'ordine del giorno si accenna alla responsabilità delle spese sostenute per la lite con le Sig.re Costantini proprietare di un terreno espropriato in occasione della costruzione della strada di Collemaggiore. Pur desiderando di essere breve mi è necessario riandare allo svolgimento della vertenza.

Fin dall'anno 1880 venne redatto dall'ing. Gelli Edoardo il progetto della strada comunale che dalla provinciale porta a Collemaggiore e a Castelmenardo, ed in base a tale pro-

⁸ Si tratta del cunicolo di cui all'immagine di copertina e alle pagg. 11-18 del presente Quaderno.

getto l'amministrazione comunale il 21 febbraio 1885 stipulò con l'appaltatore Cesidio Micangeli il contratto di appalto per la costruzione del tronco anzidetto e di altre sei strade comunali, senza che, a quanto sembra, preventivamente la stessa amministrazione avesse curato di espletare le occorrenti pratiche per le espropriazioni dei terreni sui quali dovevano passare i tracciati stradali.

Nel corso dei lavori non sorsero mai contestazioni coi proprietari delle zone occupate e soltanto nel 1900, quando si pose mano alla costruzione dell'ultimo tronco che dalla provinciale conduce a Collemaggiore, sorse opposizione da parte delle signore Concetta ed Enrica Costantini per l'occupazione, che ritennero abusiva, di un loro terreno sul quale doveva passare la strada in costruzione.

Esse iniziarono subito un giudizio contro il Comune per l'occupazione arbitraria e danneggiamento prima davanti al pretore che accogliendo la tesi del Comune si dichiarò incompetente e poscia in tribunale che annullò la decisione del primo giudice riconoscendo la competenza del pretore e ponendo le spese dei due giudizi a carico del Comune e dell'appaltatore Micangeli.

Nell'archivio del Comune non trovai gli atti della causa che, a quanto mi si disse, furono in quel tempo rimessi in Aquila all'avv. Mariani, ora defunto, con l'incarico di studiarli per un eventuale ricorso in appello e non più restituiti.

Il fatto è che le spese giudiziarie, ammontanti a lire 856 furono effettivamente pagate per una metà dall'appaltatore Micangeli e per l'altra metà dal Comune con mandato del 28 luglio 1905 per lire 428 intestato al sig. Baliva Fabio, in quell'epoca amministratore delle signore Costantini. In seguito il Comune si è messo d'accordo con le sorelle Costantini le quali si accontenteranno di essere pagate del costo, a base di perizia, del terreno occupato e l'amministratore delle medesime ing. Zuccalà è disposto a firmare il verbale d'accettazione dell'esproprio come potei rilevare dalla corrispondenza interceduta fra lui ed il Comune e come mi assicurò lo stesso sindaco.

Per la opposizione delle Costantini si doverono dunque sospendere i lavori di costruzione della strada di Collemaggiore la quale rimase così eseguita per due terzi del suo percorso rimanendo ancora da completare l'ultimo tratto.

Ma se la vertenza con le Costantini può dirsi ormai appianata un'altra più grave ne è sorta in conseguenza della prima con gli eredi dell'appaltatore Cesidio Micangeli i quali con citazione al Comune del 27 febbraio 1909 chiedono fra l'altro: "la risoluzione del contratto d'appalto 21 febbraio 1885 per la parte non eseguita; la condanna al pagamento di lire 3566 residuo dei lavori eseguiti; la condanna al pagamento di lire 6370, importo complessivo dei danni e spese dipendenti dal giudizio con le signore Costantini, ed alle spese del giudizio oltre l'onorario d'avvocato".

All'intento di evitare l'ulteriore corso di questa lite che, qualunque possa essere l'esito, rappresenta certo un nuovo pericolo di dannoso dispendio per l'erario comunale, cercai di persuadere gli eredi dell'appaltatore Micangeli a discutere insieme col Sindaco e con la Giunta la possibilità di un bonario componimento e così, dopo molte recriminazioni da parte dei Micangeli, si venne alla conclusione di far tenere all'avvocato del Comune sig. Selli Serafino tutti gli atti riguardanti la vertenza perché il medesimo possa tracciare le linee di un equo componimento in ordine alle pretese dei Micangeli. Ed è proprio da augurarsi che sulla via degli accordi si mantenga il Comune per non correre l'alea di un giudizio che non si presenta certo sotto lieti auspici ed anche perché con gli stessi Micangeli

sarebbe possibile intendersi per sollecitare l'ultimazione della strada rimasta incompiuta mentre se ne reclama l'attivazione da parte dei frazionisti di Collemaggiore.

Tornando all'origine della lite con le sorelle Costantini che, come dissi, diede lo spunto all'altro ben più grave giudizio con gli eredi dell'appaltatore Micangeli, appare evidente che la causa delle insorte controversie fu l'errore commesso dall'amministrazione comunale di appaltare cioè i lavori di costruzione delle strade comunali senza avere, prima di fare la consegna all'appaltatore, provveduto in alcun modo alle espropriazioni delle zone da occuparsi o mediante bonari accordi coi proprietari o con la procedura di espropriazione di pubblica utilità.

Fu anzi di gran ventura che di tante ditte espropriate soltanto le Costantini si opposero all'arbitraria occupazione dei loro fondi, perché in caso diverso chi sa quante noie e quante spese giudiziarie avrebbe dovuto sopportare il povero Comune.

Il contratto d'appalto col Micangeli del 21 febbraio 1885 (allegato D) fu stipulato con l'intervento degli assessori del tempo Francesco De Sanctis, Cesidio Luciani, e Francesco Franchi e del sindaco ff. Alessio Franchi, tutti ormai defunti ad eccezione del Franchi Francesco.

L'atto di consegna dei lavori all'appaltatore fu invece eseguito il 25 aprile 1900 con l'intervento dell'appaltatore Cesidio Micangeli, del sindaco Antonio De Sanctis, del direttore dei lavori sig. Livio Spalloni e del sorvegliante stradale Allegretti Odorisio. Non mi fu dato riscontrare il progetto dell'ing. Gelli né gli atti d'asta tenutasi nel 1884 per l'appalto dei lavori stradali di cui sopra e dovrà ora l'amministrazione comunale riesumare gli atti ed accertare come mai sia stato possibile di appaltare i lavori di costruzione delle strade e farne la consegna al Micangeli senza prima espletare gli atti procedurali prescritti dalla legge 25 giugno 1865 n. 2359 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

A mio avviso l'appaltatore Micangeli condannato al pagamento della metà delle spese del giudizio intentato dalle signore Costantini ha ben diritto di farsi rivalutare dal Comune, come infatti chiedono i suoi eredi (che chiedono anche la rivalsa dei danni). E l'attuale amministrazione dovrà studiare bene l'argomento, con la scorta degli atti consegnati molti anni orsono all'avv. Mariani di Aquila, per accertare se e quale responsabilità possa ricadere sugli amministratori che intempestivamente, a quanto sembra, aggiudicarono l'appalto e permisero la esecuzione dei lavori dando origine alla vertenza con le signore Costantini ed a quella ben più pericolosa che permane con gli eredi dell'appaltatore Cesidio Micangeli.

Spese per la fontana di S. Erasto

(n. 3 dell'o.d.g.)

Con deliberazione n. 41 del 13 novembre 1898 il Consiglio comunale a seguito delle premure dei frazionisti di Corvaro accordò un sussidio di L. 150 per restaurare l'antica fontana di S.Erasto, sita in aperta campagna in mezzo ad una zona di terreno adibita al pascolo e quindi utilissima agli allevatori di bestiame. Tale sussidio, come si legge nella deliberazione, doveva essere pagato nell'anno 1899 e dopo che l'opera di restauro fosse stata regolarmente compiuta. Il Sig. Morelli Luigi, ora defunto e in quell'epoca consigliere comunale, si assunse l'incarico di eseguire i lavori di restauro alla detta fontana giovandosi della prestazioni d'opera dei Corvaresi e del sussidio che aveva promesso il Comune. A tale intento egli incaricò lo scalpellino Di Nunzio Filippo di lavorare le pietre occorrenti ed

al medesimo furono dal Comune pagate L. 100 (come da mandato n. 51 del 27 marzo 1899) prima cioè che l'opera di restauro fosse stata compiuta. Di poi le pietre scalpellate non furono poste in opera e rimasero giacenti sul posto perché essendosi in quel torno di tempo riconosciuta la necessità di riattare anche la strada detta Via Dritta che costeggia la detta fontana si pensò di utilizzare le prestazioni d'opera dei Corvaresi per completare insieme i lavori di riatto della strada e della fontana, mentre poi non se ne fece più nulla ed i lavori non vennero nemmeno iniziati.

L'unica spesa dunque sostenuta dall'amministrazione fu quella di cento lire pagate allo scalpellino che lavorò le pietre rimaste poi inutilizzate sul posto. Ma di questa spesa non sembra possa chiamarsi responsabile alcuno avendo l'amministrazione pagato un lavoro effettivamente eseguito dall'operaio Di Nunzio ed avuto riguardo che il materiale scalpellato potrà ancora servire qualora il Consiglio o la stessa amministrazione decidesse di riattare la fontana di S. Erasto rimasta da quell'epoca sempre inservibile.

Spese per la fontana di Villecollevegato

(n. 7 dell'o.d.g.)

Anche i reclamanti affermano che si sia speso del danaro senza alcuna utilità ed io per meglio constatare lo stato delle cose mi recai di persona assieme al sindaco ed a due assessori a constatare de visu la fontana in discorso.

In verità credevo di trovare chi sa quale opera monumentale, mentre potei constatare che la frazione di Ville possiede l'unica fontana lontano dall'abitato, con una strada di accesso disagiabilissima e per giunta povera di acqua tanto che nel periodo di magra si può dire che rimanga all'asciutto.



Resti dell'antico fontanile di Villerose (foto cortesia L. Gagliardi)

I reclamanti parlando di spese inutili intendono accennare alla scarsità dell'acqua convogliata e ad un piccolo lavatoio coperto adiacente alla fontana, ma l'accusa non è punto giustificata nei riguardi almeno dell'amministrazione comunale la quale costruendo la predetta

fontana cercò di accontentare le fondate richieste di quei frazionisti che debbono ancora oggi, durante il periodo estivo dissetarsi con acqua di cisterna o con quella del fiume Salto.

La somma spesa per la fontana in parola non potei accertarla stante che l'appalto, aggiudicato nell'agosto 1895 al sig. Cesidio Micangeli per cumulativo con la costruzione di altre fontane per un ammontare complessivo di lire 4.490 ed i lavori furono eseguiti contemporaneamente nelle varie frazioni tanto che i mandati di pagamento furono emessi cumulativamente.

Da un conteggio approssimativo fatto senza tener presente la perizia che non rinvenni nell'archivio, mi risultò che per la fontana di Ville si spesero circa lire 1500 e se a lavoro compiuto si constatò che le sorgenti allacciate erano troppo povere d'acqua, la colpa non può darsi all'amministrazione ma se mai a chi compilò il progetto.

Strada di Villecollefegato. Restauri

(n. 12 dell'o.d.g.)

Altre lagnanze hanno mosso i cittadini per la mancata sistemazione della strada che dal capoluogo conduce a Ville ed i reclamanti hanno ragione perché la strada trovasi veramente in cattive condizioni.

Il Consiglio comunale fin dal 1907, con deliberazione n.75 del 14 novembre detto anno (approvato dalla G.P. il 28. 2. 1908 n. 3757) stabilì di dare esecuzione ai lavori di riattamento delle strade comunali obbligatorie nelle frazioni di Corvaro, Ville, Castelménardo, S. Anatolia e Torano giovandosi, stante la mancanza di mezzi, delle prestazioni di opere in natura giusta tariffa che si fissò con la stessa deliberazione. Difatti si compilò il ruolo delle prestazioni (approvato il 7 nov. 1908 col n. 4975) e si eseguirono i lavori di riattamento, ma quelli per la strada di Ville rimasero sospesi poco dopo essere stati iniziati.

Il sindaco mi diede affidamento che i lavori sarebbero stati al più presto ripresi e così cesserà ogni ragione di lagnanza.

Spese per un commissario prefettizio

(n. 4 dell'o.d.g.)

Con la domanda contenuta nel n. 4 dell'ordine del giorno si fa un'accusa indiretta all'attuale segretario comunale sig. Tiberi accennandosi alla responsabilità della spesa per l'intervento di un commissario prefettizio per la gestione del dazio consumo.

I fatti cui si allude risalgono al 1900 epoca in cui il sottoprefetto del tempo, con decreto 25 settembre di detto anno, inviava sul posto quale commissario il sig. Edmondo Tagliaferro per esaminare l'andamento della gestione daziaria e per sollecitare la compilazione dei ruoli delle tasse comunali.

Dall'esame della pratica relativa al dazio potei riscontrare che il Comune nel settembre 1899 aveva stipulato n. 11 contratti per l'appalto della riscossione dei dazi nel triennio 1899 – 901 pel capoluogo e frazioni e che non essendosi fornita la prova del versamento delle varie cauzioni, come aveva richiesto la Sottoprefettura fin dal 2 dicembre 1899, si rese necessario l'intervento del commissario.

La relazione che a suo tempo avrà presentato il sig. Tagliaferro non è stato possibile rintracciarla in questo archivio. Risulta solo da una lettera del sindaco in data 1° ottobre 1900 che dallo stesso commissario furono spediti alla Tesoreria provinciale i depositi cauzionali degli 11 appaltatori per l'ammontare di lire 1142,75.

Non avendo la pratica avuto alcun seguito è lecito arguire che il commissario non abbia trovato elementi sufficienti per addebitare responsabilità a chicchessia e quindi non si dovrebbe ora parlare, alla distanza di nove anni, di responsabilità personali per le 72 lire d'indennità pagate al Commissario.

Questo capo d'accusa, come ho già accennato, mira a colpire quasi apertamente il segretario Tiberi il quale come tutti i poveri mortali, pur essendo una onesta e pacifica persona, conta qualche avversario cui farebbe piacere di poterne offuscare la reputazione d'uomo onesto facendo dilagare accuse che per la loro stessa indeterminatezza lasciano adito a facili sospetti e malignazioni.

Io ho cercato, in mancanza della relazione del commissario Tagliaferro, di ricostruire i fatti che motivarono l'inchiesta ed all'uopo ho raccolto le dichiarazioni dello stesso segretario Tiberi, del sindaco del tempo sig. De Sanctis, e di uno degli appaltatori daziari.

Il segretario Tiberi ebbe a dichiararmi:

1° - che i depositi cauzionali degli appaltatori daziari, allorquando nel settembre 1900 avvenne l'inchiesta Tagliaferro, non erano stati ancora completamente versati mancando fra gli altri quello di lire 431,25 dell'appaltatore del capoluogo sig. Elia Micangeli il quale provvisoriamente aveva depositato nelle mani del segretario, a garanzia, del contratto stipulato il 3 settembre 1899, un mandato a lui intestato per somma superiore a quella che avrebbe dovuto prestare in cauzione;

2° - che le cauzioni già versate al segretario dagli altri appaltatori furono temporaneamente adoperate, col consenso del sindaco del tempo sig. De Sanctis, per far fronte a pagamenti urgenti per conto dell'amministrazione e precisamente alla tipografia della Prefettura, al direttore dei lavori di costruzione delle strade comunali obbligatorie, etc.

Il Micangeli, interrogato sulla circostanza del tardato deposito cauzionale, mi confermò i fatti esposti dal segretario.

L'ex sindaco De Sanctis a sua volta mi dichiarò che trovandosi gravemente malato nell'epoca dell'inchiesta Tagliaferro, non poteva rammentare con precisione fatti e circostanze, però ammise che una porzione dei depositi cauzionali versati dagli appaltatori furono momentaneamente erogati per pagamenti urgenti e aggiunse, a mia domanda, che non riteneva affatto capace il segretario Tiberi, da lui conosciuto e sperimentato per oltre venti anni, di commettere qualsiasi benché minima indelicatezza.

Da siffatte dichiarazioni risulterebbe dunque che in quella circostanza non si procedette in vero regolarmente né dal segretario né dall'amministrazione che dopo aver tollerato un indebito ritardo nei versamenti delle cauzioni da parte degli appaltatori, finì poi con l'adoperare le somme, sia pure momentaneamente, per conto del Comune, mentre tali depositi dovevano rimanere del tutto intangibili.

All'infuori di siffatte deplorevoli irregolarità non risulta che il segretario avesse distratto per suo uso, come si vorrebbe insinuare dai reclamanti, una porzione delle somme in sue mani depositate. A queste conclusioni suppongo debba essere venuto lo stesso commissario Tagliaferro dal momento che la pratica non ebbe più seguito né risulta fossero state fatte proposte di provvedimenti disciplinari od altro.

Su tale argomento fu anche richiamata l'attenzione delle autorità dal consigliere Colabianchi allorquando si trattò di approvare il conto 1900. Egli fece inserire nel verbale una protesta per l'esistenza nel conto stesso di alcuni mandati per compensi a commissari che non riteneva giustificati, chiedendo l'accertamento da parte della Superiorità degli eventuali responsabili di tali spese, volendo con ciò alludere al segretario ed alle spese pel commissario Tagliaferro. Ma nel decreto d'approvazione del conto 1900

(emesso il 12 novembre 1904) in una osservazione fu fatta in proposito dal Consiglio di Prefettura, il che conferma l'opinione che neanche allora si poté riscontrare la colpevolezza del segretario Tiberi.

Dal canto mio, ripeto, sono convinto che il segretario Tiberi in quella occasione abbia agito, e per colpa anche dell'amministrazione, irregolarmente ma non disonestamente, come del resto la pensa la gran maggioranza della popolazione che da tanti anni vede in lui non solo l'impiegato buono e servizievole, ma anche il cittadino morigerato ed onesto, contrariamente a quanto vorrebbe far credere la voce anonima di qualche malevolo.

Spese per la lite con Martorelli Domenico

(n. 5 dell'o.d.g.)

Con mandati di pagamento del 5 luglio, 1 settembre, 12 novembre 1904 e 6 maggio 1905 il Comune di Borgo si costituiva debitore di L. 200 in favore di Martorelli Domenico a titolo di indennità per la costruzione dell'acquedotto.

Il Martorelli non potendo riscuotere detti mandati per rifiuto del tesoriere che accampava la mancanza di fondi, con atto di citazione del 17.12.1906 chiamò davanti il pretore il Comune in persona del sindaco del tempo sig. Felli, per farlo condannare al pagamento dei predetti mandati in lire 200, al rimborso di L. 55 per indennità di viaggio da S.Stefano al capoluogo e ad Aquila, e al pagamento degli interessi dal dì di emissione di ciascun mandato, oltre, s'intende le spese di giudizio e d'onorario.

Abbandonata una prima volta la causa dietro formale promessa di pagamento fatta dall'amministrazione comunale, fu riprodotta con atto 22 aprile 1907 e per la stessa ragione nuovamente abbandonata; da ultimo fu richiamata con atto 7 giugno 1907.

All'udienza del 13 giugno 1907, contumace il Comune, il pretore accolse la domanda del Martorelli e condannò il Comune al pagamento di lire 255 a favore dell'attore, nonché degli interessi legali su tal somma dal 17 dicembre 1906 alla effettiva soddisfazione oltre al pagamento di lire 63,30 per le spese di giudizio.

Tale sentenza fu notificata al Comune il 29 giugno 1907, ma nemmeno allora l'amministrazione si scosse tanto che successivamente l'attore con atto 19.VII.1907 procede al pignoramento presso terzi; il 2 agosto fece precetto mobiliare ed infine il 27 ottobre ed il 6 dicembre successivi eseguì precetto immobiliare, in modo che le sole spese giudiziarie si elevarono alla bella sommeta di lire 271,55 che furono finalmente pagate con mandato n. 301 del 24 gennaio 1908.

Da questa nuda esposizione dei fatti risulta in modo evidente la deplorabile trascuratezza spiegata dall'amministrazione la quale per non aver pagato a tempo debito e dopo condiscendenti dilazioni la somma di lire 200, si è poi dovuta sobbarcare a sborsare più del doppio!

Giustamente quindi si lamenta dai reclamanti questo spreco del pubblico danaro e merita conto di assodare a chi spetti la responsabilità della inutile spesa.

Io esaminai i verbali di verifica di cassa degli anni in cui avrebbe dovuto effettuarsi il pagamento delle 200 lire e riscontrai che:

- Nell'esercizio 1904 il tesoriere risulta sempre in credito da un minimo di lire 242,03 ad un massimo di lire 6517,61;
- Nell'esercizio 1905 il tesoriere è in credito per i primi cinque bimestri, mentre nel verbale di chiusura d'esercizio figura in debito di lire 1978,85;
- Nell'esercizio 1906 il tesoriere in credito per i primi cinque bimestri è in debito nel verbale di chiusura per lire 480,52;

– Nell'esercizio 1907 il tesoriere in credito per i primi cinque bimestri, in debito alla chiusura per lire 485,35.

Del mancato pagamento delle 200 lire al sig. Martorelli, che come dissi fruttò la bellezza di lire 271,55 di spese giudiziarie, si palleggiano la responsabilità l'esattore-tesoriere e l'amministrazione comunale.

Il tesoriere Di Pirro afferma che quando il Martorelli si presentava a riscuotere i noti mandati (perché in quell'epoca si aveva la brutta consuetudine di consegnare i mandati agli interessati anziché trasmetterli al tesoriere, come invece si usa da circa tre anni a seguito di richiami di questo ufficio) egli non poteva eseguirne il pagamento per mancanza di fondi.

L'amministrazione dal canto suo, di fronte alle insistenze, alle citazioni, ai sequestri ed ai precetti mobiliari ed immobiliari del creditore, dormiva i sonni del giusto senza darsi alcuna premura di tacitare le legittime richieste del Martorelli pur trattandosi di somma di minima importanza e nonostante che alla fine degli esercizi 1905 – 1906 – 1907 il tesoriere risultasse costantemente di somme molto superiori alle 200 lire dovute al Martorelli.

Così svoltisi i fatti, a me sembra che ben a ragione dai reclamanti si muova rimprovero all'amministrazione di un siffatto sperpero di pubblico danaro e se ne chieda la rivalsa al Comune da parte dei responsabili.

Il giudizio su una tale questione esorbita dalla mia competenza e niuno meglio del civico consesso potrà, vagliati i fatti e tenute presenti le circostanze in cui essi si svolsero, emettere una dichiarazione di responsabilità per far indennizzare il Comune delle somme spese per la lite Martorelli, lite che non avrebbe avuto occasione di sorgere se gli amministratori del tempo non avessero dato esempio di una neghittosità che è doppiamente colpevole in coloro che amministrano la pubblica cosa e dovrebbero sentire tutto il dovere di invigilare perché bene ed utilmente impiegato, anziché in inutile sperpero, vada il danaro del pubblico erario.

Spese per la lite col barone Coletti

(n. 8 dell'o.d.g.)

L'amministrazione comunale non era purtroppo alle prime armi con le prodezze del giudizio Martorelli di cui si è dianzi discusso. Debbo ora occuparmi della vertenza col barone Coletti e trattandosi di un caso anche più tipico del precedente dovrò dilungarmi, mio malgrado, per la chiara esposizione dei fatti, il che gioverà anche a meglio lumeggiare il sistema tenuto dagli amministratori di quell'epoca nel governo della civica azienda.

Per circa venti anni il Comune teneva in fitto (per contratto verbale) un fondo in contrada *Chiusa*, oggi Piazza del Mercato, di proprietà della marchesa Antonini Castiglione, maritata al barone Coletti Alfonso, per l'annuo corrispettivo di lire 60.

Nell'anno 1903, il tesoriere Di Pirro Giovanni, allegando la mancanza di fondi in cassa ricusò di pagare l'annualità del fitto in L. 60 di cui al mandato n. 346 emesso il 21.12 di detto anno a favore della proprietaria baronessa Coletti. Passò un anno senza che le richieste della creditrice sortissero migliore effetto tanto che la baronessa si vide costretta a valersi delle vie legali e con atto di citazione del 3 dicembre 1904 al Comune si fece a chiedere:

1° Il pagamento del fitto scaduto e non pagato per l'annata 1903 in L.60 per l'affitto del terreno adibito a Piazza del mercato;

2° il rilascio del fondo locato;

3° il pagamento di L. 500 per danni arrecati al fondo;

4 ° il rimborso delle spese di giudizio.

Nell'udienza del 5 dicembre 1904 il Comune, rappresentato dal sindaco del tempo Antonio De Sanctis, ammetteva il debito di lire 60 e chiedeva un termine per rispondere su gli altri capi della domanda. La causa subì in seguito vari rinvii e per e fu poscia abbandonata dall'attrice.

Passarono intanto altri otto mesi e la proprietaria, non vedendosi soddisfatta dall'amministrazione, con altro atto del 22 agosto 1905 richiamava la causa ed all'udienza del successivo giorno 24 chiedeva pure il pagamento dell'altra annata già scaduta, cioè del 1904, (giusta mandato di pagamento rilasciato addì 2, aprile 1905 n.418) ed insisteva pel rilascio del fondo con sentenza munita di clausola provvisoria. In quanto ai danni chiedeva una perizia.

Il Comune convenuto non comparve ed il pretore con sentenza 30-31 agosto 1905 ordinava un novello richiamo di causa nei termini prescritti dall'art. 147 C.P.C. rinviando il merito al definitivo.

L'attrice baronessa Coletti ottemperò all'ordine e alla udienza del 18 settembre 1905 chiedeva la condanna del Comune al pagamento della somma domandata con i precedenti verbali di causa ed insisteva per il rilascio del fondo ed in quanto ai danni chiedeva una perizia.

Il Comune, a mezzo dell'assessore De Cesare comparso all'udienza ammetteva il debito e negando i danni consentiva la chiesta perizia.

Finalmente con sentenza 25 settembre 1905 il pretore condannò il Comune al pagamento di lire 120 per fitto due annualità; dichiarò risolto il contratto per mora del debitore; condannò il Comune a rilasciare il terreno ed ordinò la perizia per la valutazione dei danni. Ma neanche dopo questa sentenza, che venne regolarmente notificata, l'amministrazione comunale si decise a pagare quanto doveva.

Vi fu precetto ed il rilascio del fondo (che poi venne nuovamente ripreso in fitto nell'anno 1908) e le spese del giudizio salirono alla discreta somma di lire 209,95 come da mandato n. 219 del 7 novembre 1905. Ed anche qui vale la pena di indagare a chi spetti il merito di aver procurato queste inutili spese al Comune.

Durante le more del giudizio dal 3 dicembre 1904 al 25 settembre 1905 il tesoriere risulta sempre in credito come dal seguente specchio dei risultati delle verifiche trimestrali di cassa:

Esercizio 1904	bimestre	Data verifica	Tesoriere in credito di lire
	1°	13 marzo	242,03
	2°	7 maggio	3334,18
	3°	23 luglio	3145,58
	4°	24 settembre	6517,61
	5°	26 novembre	3790,57
	6°	12 gennaio 05	529,17
Esercizio 1905	bimestre	Data verifica	Tesoriere in credito di lire
	1°	13 marzo	2770,71
	2°	14 maggio	4083,53
	3°	6 luglio	5033,42
	4°	5 settembre	6298,82
	5°	13 novembre	746,97
	6°	9 gennaio 06	1978,8 in debito

Tale lo stato della cassa comunale nel biennio 1904-1905, ma l'essere il tesoriere rimasto in credito per quasi tutto il suddetto periodo non giustifica il costante rifiuto da lui opposto al pagamento dei mandati per annualità di fitto alla baronessa Coletti.

Quando fu emesso dal Comune il mandato 21 dicembre 1903 di lire 60 pel pagamento dell'annata 1903 il tesoriere affermava essere in credito in base a tale verbale di verifica di cassa del V° trimestre eseguita il 5 novembre da cui risultava il suo credito di lire 1416,22, ma bisogna ritenere il contrario dal momento che dal verbale di chiusura dell'esercizio, compilato l'8 gennaio 1904, risulta un debito di lire 143,10.

All'epoca dunque che fu emesso il primo mandato di lire 60, pel fitto dell'anno 1903, il tesoriere aveva fondi ed avrebbe dovuto pagare, mentre, come mi assicurò personalmente il sig. Filauro, amministratore della casa Coletti, tutte le volte che egli si presentò a riscuotere il detto mandato si ebbe sempre lo stesso rifiuto dal tesoriere Di Pirro che adduceva la mancanza di fondi. A sua volta il tesoriere da me interrogato in proposito si ostinò a dire che il sig. Filauro si è sempre presentato a lui più volte pel pagamento del detto mandato, ma non però alla chiusura dell'esercizio 1903 e solo posteriormente, ossia nell'anno 1904, nel periodo in cui egli figura costantemente in credito verso il Comune come dal riportato specchietto.

Ma quale che sia la vera delle due asserzioni, rimane nella sua dolorosa realtà il fatto che per non essersi pagata la tenue somma di lire 60 pel fitto 1903, e quando v'erano fondi in cassa più che sufficienti si andò incontro ad un giudizio che venne a gravare sulla cassa comunale per ben 209,35 lire, una vera enormità!

L'amministrazione che male fece nel dicembre 1903 col consegnare nelle mani del Sig. Filauro il mandato delle 60 lire e peggio operò a non vigilare che il tesoriere soddisfacesse, quando era in grado di farlo, un tale piccolo debito, raggiunse il colmo nel periodo successivo allorché nemmeno dopo la prima citazione né tampoco nelle more del giudizio che ho voluto a bella posta descrivere nelle sue lunghe fasi, volle decidersi a pagare per troncare i dannosi effetti della procedura coattiva. E dire che si trattava di un terreno che è di grande utilità al Comune che lo adibisce per piazza di mercato!

Ogni commento a carico dell'amministrazione che diede prova di una incuria che fa degno riscontro alla riluttante ostinazione del tesoriere Di Pirro, sarebbe inutile dopo la esposta narrazione dei fatti.

Anche per questo argomento, come per la lite Martorelli, il Consiglio dovrà, ora che l'argomento è tornato in campo e forma oggetto di giuste critiche e lagnanze, pronunciare una dichiarazione di responsabilità delle somme sperperate, ed a me sembra che non soltanto gli amministratori del tempo ma anche lo stesso tesoriere sig. Di Pirro Giovanni ne dovranno rispondere.

Spese per la lite con Petricca Silverio

(n. 6 dell'o.d.g.)

Fra le censure fatte pubblicamente all'amministrazione nel comizio del 25 aprile u.s. vi è anche quella in cui si parla delle inutili spese sostenute per la lite giudiziaria con Petricca Silverio. Ecco come si svolsero i fatti.

Nell'anno 1894 il Comune, che era stato autorizzato con regolari deliberazioni consiliari del 15 luglio e 4 agosto di detto anno (approvate dalla G.P.A. l'11.12. 1894) a contrarre un mutuo a breve scadenza di lire 8000, fece un prestito di lire 1500 col sig. Petricca Silverio di Corvaro.

Gli interessi del prestito, nella misura di lire 120 annue furono sempre pagati fino all'anno 1907 epoca in cui il tesoriere Di Pirro si rifiutò di estinguere il mandato di lire 120 emesso dall'amministrazione il 28 XII 1907 col n. 274. Si maturò in seguito un'altra annata di interessi per il 1908 e nemmeno il mandato n. 265 del 3 gennaio 1909 per altre 120 lire si volle pagare dal detto tesoriere tanto che il creditore Petricca, per far valere i suoi diritti, con atto del 14 marzo 1909 citò il Comune in persona del sindaco attuale sig. Antonini Ermenegildo per il pagamento delle 240 lire, ammontare delle due annate d'interessi sulla somma mutuata.

Il Comune a sua volta, con citazione del 30 marzo 1909 chiamò in causa del 30 marzo il tesoriere Di Pirro (che all'udienza del 1° aprile successivo si rese contumace) ed il pretore con sentenza del 7-8 aprile, riservando al Comune ogni azione verso l'esattore Di Pirro, dichiarò il primo obbligato a pagare al Petricca la somma di lire 240 e alla rifusione delle spese che ammontavano a lire 39,40 e che poi con la notifica della sentenza avvenuta il 23 aprile u.s. salirono a lire 59,14.

In seguito vi fu anche atto di pignoramento e solo allora il tesoriere pagò le 240 lire al Petricca per i due mandati emessi negli esercizi 1907,1908, e lire 68,90 per rimborso di spese giudiziarie giusta mandato n. 87 del 2 maggio 1909.

Venendo alle responsabilità per queste dannose spese giudiziarie che si sarebbero potute e dovute evitare, si osserva:

- che il mandato del 28 dicembre 1907 n. 274 per lire 120 si sarebbe potuto estinguere perché dal verbale di chiusura dell'esercizio 1907 (verifica di cassa del 30 gennaio 1908) il tesoriere risultava in debito di lire 485,35;
- che l'altro mandato del 3 gennaio 1909 n.265, pure di lire 120, per gli interessi dovuti per l'annata 1908 non fu potuto pagare perché dai riscontri da me fatti in base ai verbali di verifica di cassa per tutto l'esercizio 1908 e per la prima metà dell'anno 1909 il tesoriere risulta costantemente in credito.

Ma per chiarire le responsabilità è d'uopo riportarsi alle origini della vertenza, anche perché è lecito supporre che se il Petricca fosse stato soddisfatto del primo mandato alla fine dell'anno 1907, molto probabilmente avrebbe pazientato ancora per il pagamento degli interessi per l'anno 1908 risparmiando al comune le spese del giudizio.

Ora il tesoriere, da me richiesto, ha ripetuto il solito ritornello che il mandato 28 dicembre 1907 fu a lui presentato quando era sfornito di fondi, mentre, come sopra ho detto, alla chiusura dell'esercizio 1907 risultava un fondo di cassa di lire 485,35. Ed infatti il mandato in parola, sebbene in quell'epoca l'amministrazione avesse già adottato il sistema di emettere i mandati direttamente al cassiere, rimase eccezionalmente in mano dell'interessato al quale fu spedito dal segretario comunale per la quietanza mentre trovavasi malato a Corvaro.

Sarà bene che anche su questa faccenda della spesa di lire 68,90 per gli atti giudiziari esperiti dal Petricca il Consiglio porti il suo esame per la dichiarazione di eventuali responsabilità. Aggiungo per notizia che il credito Petricca di lire 1500 sarà estinto col ricavato del mutuo di lire 32mila per dimissione di debiti in corso di approvazione.

Vendita del Bosco San Rocco

(n. 9 dell'o.d.g.)

Con contratto 13 gennaio 1901 il Comune vende, a seguito di regolari esperimenti d'asta, al sig. Colabianchi Antonio la 5° sezione del bosco Cerasolo (Terzetto San Rocco) per la somma di lire 8300 da pagarsi in quattro rate annuali che scadevano nel mese di aprile degli anni 1901, 1902, 1903, 1904.

Garanti solidali per l'aggiudicatario furono i sig.ri Desideri Bonaventura e de Sanctis Giannantonio.

Mancato, nell'aprile 1901, il pagamento della prima rata, il Comune con citazione 23 maggio 1902 convenne in giudizio il Colabianchi ed i fideiussori per la risoluzione del contratto, ai sensi dell'art. 1165 del C.C. e per la rivalsa dei danni. Il Tribunale, con sentenza 21-23 luglio 1903 (allegato E) dichiarò risolto il contratto, condannò l'aggiudicatario Colabianchi ed i fideiussori De Sanctis e Desideri al pagamento in solido di lire 300 a titolo risarcimento danni nonché al pagamento di tutte le spese del giudizio compresi gli onorari d'avvocato.

L'amministrazione comunale soltanto dopo due anni, e precisamente il 18 maggio 1904, notificò detta sentenza ai condannati.

Posteriormente i fideiussori suddetti con istanza diretta al sig. Prefetto chiesero di essere esonerati dal pagamento di cui alla sentenza del Tribunale ed il Consiglio comunale, cui fu sottoposta l'istanza, in seduta del 10 febbraio 1907 (approvata dalla G.P.A. il 14 aprile 1907 n. 4695) accordò una riduzione di lire 100 sulla somma di lire 300 dovuta a titolo risarcimento di danni.

In tal modo il credito del Comune verso il Colabianchi ed i suoi fideiussori veniva ad essere così residuo: rivalsa di danni L. 200; spese giudiziali L.221,85, in totale L. 421,85.

L'amministrazione comunale però non si è curata ancora di riscuotere tale credito ed ora dovrà rinnovarsi l'invito ai fideiussori solidali, essendo il Colabianchi insolubile, a pagare detta somma proseguendo nel caso di rifiuto gli atti giudiziari pel recupero dell'intero credito.

Credo opportuno aggiungere per l'esatta narrazione dei fatti che a seguito della risoluzione del contratto il Comune, a titolo di pagamento della porzione del bosco già utilizzata incassò le 400 lire depositate dal Colabianchi per adire alle aste, la quale somma figura infatti introitata nel conto 1901.

Al Colabianchi, all'atto della rescissione del contratto fu pure sequestrata una piccola quantità di carbone proveniente dal taglio di bosco già iniziato, il quale carbone fu venduto all'asta in Corvaro ricavandone, detratte le spese, la piccola somma di lire 10,25.

Su questa vendita però non potei rintracciare sufficienti documenti giustificativi e queste notizie mi vennero confermate verbalmente dall'assessore del tempo sig. Ferreri Pietro il qual ebbe incarico dal sindaco sig. De Sanctis di occuparsi della vendita del carbone sequestrato.

Non voglio credere che in quella occasione si verificassero irregolarità e malversazioni magari di piccola entità; certo è però che l'amministrazione in questa faccenda si è mostrata poco o niente curante di tutelare gli interessi del Comune e dovrà ora scuotersi dall'inerzia proseguendo gli atti coattivi pel recupero delle 421,85 lire di cui sopra.

Demani comunali

I Demani comunali di Borgocollefegato, come purtroppo si è verificato in tanti altri Comuni, ebbero a subire in proprio danno numerose ed antiche usurpazioni, tanto da far sentire alla popolazione il bisogno di completarne l'accertamento, operazione che venne infatti affidata all'agente demaniale sig. Giustini il quale non ancora ha esaurito il suo compito.

In base agli accertamenti fatti dal Giustini, con deliberazione del 29 novembre 1906 n. 81, il Consiglio comunale autorizzava la compilazione di un ruolo straordinario suppletivo per due annate arretrate (1904-1905) pel corrispettivo dovuto tanto dagli occupatari che avevano conciliato tanto per quelli che non comparvero dinanzi all'agente o ricusarono la conciliazione ma per i quali risultasse essere effettivamente detentori di fondi demaniali.

Si compilò infatti il ruolo per un ammontare di lire 14700,01 e fu reso esecutivo dal sig. Prefetto col visto n. 623 del 12 agosto 1907.

Consegnato il ruolo all'esattore per la riscossione sorse una viva opposizione contro di esso che colpiva molte persone appartenenti alla classe abbiente del paese tra cui parecchi consiglieri comunali e si manifestò fra gli interessati un'agitazione contro l'operato dell'agente, agitazione che prese forma concreta in giudizi di opposizione al ruolo.

Dapprima le ditte più importanti e poscia quelle minori adirono il Tribunale o la Pretura, a seconda della competenza, e fra gli oppositori si trovarono alcuni consiglieri comunali tanto che con deliberazione del 5 aprile 1908 i sig. Santori Angelo, Di Gaetano Giovanni e Ferreri Pietro furono dichiarati decaduti dalla carica appunto per trovarsi in lite col Comune.

Il Tribunale con sentenza 12-16 novembre 1908 ritenne illegale la compilazione del ruolo perché non erano avvenute le conciliazioni; e per le ditte che avevano firmato il verbale di conciliazione mancava la prescritta sanzione sovrana. Conseguentemente furono dichiarati nulli ed improduttivi di effetti giuridici gli atti esecutivi espletati nel frattempo dall'esattore per la riscossione del ruolo in parola.

Tale sentenza, che non trovai fra gli atti d'ufficio, essendo stata rimessa in prefettura il 28 giugno u.s. con la sottoprefettura n.2550 venne notificata al Comune il 12 dicembre 1908.

Rimaneva a conoscersi l'esito delle cause pendenti in Pretura per l'opposizione fatta da ben 178 ditte al ruolo predetto. Dopo molti rinvii venne fissata l'udienza del 13 maggio 1909 per la definitiva discussione delle promosse opposizioni, ma la Giunta comunale in considerazione dell'esito sfavorevole avuto in Tribunale, con deliberazione d'urgenza del 10 maggio decise di venire ad una transazione con le ditte ricorrenti stabilendo di rivalere le spese, accordare l'indennità di lire 3 a ciascun ricorrente e rimborsare i canoni che risultassero indebitamente pagati (ossia le ditte che non avevano conciliato).

Tale deliberazione d'urgenza venne ratificata dal Consiglio il 23 maggio e la G.P.A. nella tornata del 15 luglio successivo autorizzò la transazione (v. prefettizia n.364 del 30 luglio 1909) facendo salva ogni azione dell'ente verso gli amministratori del Comune. Quanto sopra dicesi riguardo al ruolo straordinario per gli arretrati 1904, 1905.

Il Comune ogni anno e fino al 1906 ha compilato il consueto ruolo dissodati (ordinario) che dà un gettito di circa 3000 lire. Nel detto ruolo ordinario sono comprese le ditte già conciliate nel 1895-96 in seguito alle operazioni di revisione del perito demaniale Giustini ed anche quelle per le quali non furono eseguiti nuovi accertamenti e quindi venivano tassate in base a quelli antichi.

Il ruolo 1907, compilato come di solito, venne respinto dalla Prefettura, a seguito di che la Giunta comunale nella seduta del 7 marzo 1908 riformò il ruolo escludendo le partite per le quali non si erano eseguiti accertamenti, in modo che il gettito del ruolo da lire 3184,65 si ridusse a lire 2567,26. Il ruolo così modificato venne nuovamente respinto dalla Prefettura, ma poi a seguito del diretto interessamento dell'Agente Giustini, venne approvato. La Prefettura in quella occasione, con lettera n. 315 del 14 maggio 1908 diretta al sindaco ebbe a scrivere: “ Soltanto in via del tutto eccezionale, e per questo solo anno, restituisco reso esecutorio l'unito ruolo dei canoni demaniali per le frazioni S. Anatolia, Cartore, Spedino, Torano, Grotti e Poggiovalle.”

Il ruolo ordinario 1908 venne compilato con ritardo, ossia nel giugno 1909 e per sole lire 2562,26, perché si sperava avere dal sig. Giustini i verbali delle conciliazioni eseguite con i frazionisti di Corvaro e S. Stefano fin dall'anno 1906 e ciò nell'intento di includere nel ruolo anche queste partite che avrebbero apportato l'aumento di circa 3000 lire nel gettito del ruolo stesso.

Il ruolo 1909 sarà compilato in fine di esercizio per la stessa ragione, per includervi cioè le ditte conciliate di Corvaro e S. Stefano e rimediare in parte alle esigenze del bilancio nel quale figurano stanziati lire 5800 per canoni demaniali.

L'Agente Giustini, sebbene sollecitato, non ancora ha approntato il ruolo di cui sopra e ritengo molto difficile che l'amministrazione potrà realizzare nell'esercizio questo maggiore introito sul quale faceva assegnamento fin dall'anno 1907, avendo il Giustini eseguiti gli accertamenti nell'anno precedente. Le operazioni di accertamento ancora da compiersi riguardano le terre demaniali del capoluogo e delle frazioni Ville, Castelmenardo, Collemaggiore, Pagliara, Villetta e Collorso.

Spedalità romane

Il debito del Comune per le spedalità romane anteriori al 1907 ammonta alla bella cifra di lire 10838,94 e l'annualità trentennale stabilita con la legge 24 marzo 1907 n.110, compreso l'interesse del 4%, è di lire 626,82.

Nell'esercizio 1907 il debito delle spedalità ascese a lire 1491,39 e nel successivo 1908 a lire 1826,38

L'amministrazione comunale di fronte al crescendo allarmante di queste spese non ha fatto dal canto suo alcunché di concreto per rivalersi, almeno in parte, dagli interessati delle somme..... pel ricovero negli ospedali della capitale né si è mostrata sollecita dei propri interessi impugnando in tempo (ai sensi dell'art.3 legge 31 maggio 1900 n.211) gli elenchi dei ricoverati tutte le volte che in essi furono compresi individui non appartenenti al Comune per nascita o per averne acquistato il domicilio di soccorso.

Soltanto nell'anno 1906, con ricorso del 3 settembre al Consiglio di Stato, il Comune impugnò il conto delle spedalità per l'annata 1903 (reso esecutorio dal Ministero dell'interno il 18.6. 1906) che ammontava a lire 922,21, sostenendo che per 19 ricoverati non si era data alcuna partecipazione all'atto dell'avvenuto ricovero e che per altri 5 risultava non esser nati né domiciliati né residenti nel Comune.

Il Consiglio di Stato con decisione del 28.12.1908 dichiarò ammissibile il ricorso ma lo respinse considerando fra l'altro che il Comune “non dimostra come gli infermi stessi di cui si domanda la cancellazione nell'elenco siano in condizione di poter esser iscritti fra la

popolazione avente il domicilio di soccorso nella capitale, e perché nessuno degli iscritti si trova nel registro dell'anagrafe di Roma”.

È quindi da sperare che per l'avvenire l'amministrazione impari a sue spese ad essere più vigile custode dei propri interessi di fronte alle richieste degli Ospedali romani; intanto è necessario compilare un ruolo di rimborsi nel quale figureranno tutte le persone abbienti ricoverate nell'ultimo quinquennio ed alle quali si potrà agevolare il pagamento con quote rateali. In tal modo il Comune potrà realizzare, se coadiuvato dal buon volere dell'esattore tesoriere, una discreta somma che non è opportuno né giusto vada perduta per l'erario comunale.

Contravvenzioni forestali

Prima della promulgazione della legge 19 luglio 1906 n.379 (modificata dalla successiva del 14 luglio 1907 n.359) le contravvenzioni forestali erano di esclusiva competenza del Pretore sotto la qualifica di furto e contravvenzione forestale. Nelle sentenze di condanna, quindi, il più delle volte i contravventori erano chiamati anche al risarcimento di danni; ma ebbi occasione di rilevare che il Comune non si è mai curato per circa un ventennio di farsi risarcire i danni dai condannati, venendo così a rinunciare, senza giustificati motivi ad un cospite di entrata non del tutto trascurabile.

Per rimediare almeno in parte alle perdite subite dall'erario comunale per incuria degli amministratori bisognerebbe ora si desse incarico ad una apposita Commissione di fare uno spoglio di tutte le sentenze pronunciate dal Pretore (nell'ultimo decennio almeno) per contravvenzioni forestali anteriormente alla legge 19 luglio 1906 e quindi compilare un ruolo di rimborsi includendovi le persone condannate al risarcimento dei danni.

S'intende che alla Commissione stessa bisognerebbe dare facoltà di eliminare dal ruolo le ditte che risultassero effettivamente nullatenenti e di fare delle transazioni all'occorrenza per fissare la misura equitativa del risarcimento del danno. In tal modo il Comune potrebbe realizzare una discreta somma a vantaggio delle sue poco floride condizioni finanziarie.

A seguito della citata legge 19 giugno 1906 n. 369, l'amministrazione comunale, non essendo subito stato emanato il regolamento 2 gennaio 1908 n. 37 ritenne che i proventi delle conciliazioni per contravvenzioni forestali andassero a proprio vantaggio ed infatti, come rilevai dal bollettario degli ordini di incasso esistente nell'ufficio comunale, a tutto aprile dell'esercizio 1907 si erano introitate a tal titolo lire 211,03.

Ma proprio a seguito delle disposizioni di cui alla circolare 24 gennaio 1907 n. 10 del Ministero delle finanze (comunicata al sindaco con sottoprefettura del 10 aprile stesso anno) i proventi delle contravvenzioni conciliate furono versati alla Ricevitoria del Registro. La stessa Prefettura con nota n. 6046 del 15 aprile 1909 invitò il sindaco a versare al Ricevitore le 211.03 lire di cui sopra indebitamente riscosse ma tale versamento non si era poi eseguito tanto che io dovetti rinnovare speciali premure al sindaco ed allo stesso tesoriere il quale mi promise che avrebbe provveduto al più presto.

Esattore-Tesoriere

Esattore-tesoriere del Comune pel decennio 1903 – 1912 è il sig.Di Pirro Giovanni il quale, è meglio subito dirlo, non è un uomo adatto per la carica che ricopre.

A lui manca la conoscenza e la pratica del servizio e gli fa difetto anche quella dote di energia occorrente per ben disimpegnare le funzioni di esattore: meglio quindi farebbe a curare la sua azienda privata e il commercio e l'industria del bestiame, cui si dedica anche adesso, per non crearsi incosciamente imbarazzi con la gestione esattoriale di cui non conosce a fondo il complicato meccanismo

Sul suo conto è quasi generale il lamento pel ritardo nei pagamenti dei mandati emessi dall'amministrazione, anche per somme di poca entità, ed i rifiuti del tesoriere purtroppo non sono sempre giustificati da legittime ragioni.

L'Ufficio dell'esattore-tesoriere non è un modello d'ordine: manca il registro di cassa, manca la cassaforte (prescritta dall'art.107 del Regol. per l'applicazione della legge comunale); non si conservano i verbali delle verifiche di cassa che l'amministrazione, è bene dirlo, non cura di fare sempre puntualmente allo scadere dei bimestri; sui mandati estinti non si applica il timbro con la dizione "pagato" (art. 139 Regol.Com.).

Se qualche volta l'ufficio comunale, come ho avuto occasione di rilevare, emette mandati mancanti di qualcuna delle indicazioni prescritte dall'art. 138 del Regol. comunale, o della firma dell'assessore (art. 197 legge comunale), non è certo l'esattore che fa difficoltà per accertarli né cura poi vengano debitamente completati.

Il bollettario delle riscossioni non è vidimato dal sindaco ai sensi dell'art. 109 del Regolamento comunale; i registri delle quietanze non si tengono distinti per anno come prescrive l'art. 12 dei Capitoli normali, e le quietanze stesse non si segnano scrupolosamente con numero d'ordine progressivo dal principio di ciascun anno fino alla completa riscossione dei ruoli pubblicati nell'anno stesso, giusta la prescrizione contenuta nell'art 13 dei Capitoli normali. Infatti nel bollettario per le tasse comunali 1909 riscontrai che il registro n.1 porta nelle bollette la numerazione progressiva dal numero 1 al 119, mentre nel registro n. 2, che sarebbe la continuazione del primo, la numerazione ricomincia dal 101 fino al 301, in modo che si sono staccate bollette dal n. 101 al n. 119 con numero duplicato.

Per le entrate del dazio consumo che è stato sempre appaltato, si adopera un bollettario che fu iniziato nel marzo 1904 ed ho potuto anche rilevare che abitualmente l'esattore tarda a pagare la rata mensile del canone governativo, ai sensi dell'art.275 del Regol. generale daziario, tanto che più volte si dovette ricorrere alla minaccia di un sorvegliante all'esattoria. La rata pel mese di maggio 1909, ad esempio, fu pagata soltanto il 16 giugno successivo.

Inutile dire che il tesoriere ritarda enormemente la presentazione dei conti oltre i tempi stabiliti dall'art 146 del Regol. comunale, e l'amministrazione dal canto suo se la prende con altrettanta calma nell'approvarli, tanto che non ancora si è potuto ottenere l'invio dei conti 1907 e 1908, sebbene quello del 1907 sia stato compilato mercé il mio interessamento.

In complesso dunque il servizio di esattoria e di tesoreria non soddisfa e le lagnanze del pubblico sono fondate anche pel fatto che l'orario d'ufficio viene frequentemente trascurato dal titolare.

La Giunta comunale con deliberazione del 10 maggio 1909 stabilì l'orario giornaliero per l'esattore (dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 18 nei mesi estivi e dalle 13 alle 17 nel periodo invernale), ma il sig. Di Pirro ben di frequente ha occasione di allontanarsi per i suoi affari privati in modo che in ufficio è reperibile soltanto il messo il quale è a disposizione del pubblico allorché si tratta di incassare, ma viceversa non è autorizzato a far pagamenti di sorta, e di qui le lagnanze di tutti coloro che si recano all'esattoria per riscuotere mandati e spesso debbono fare un viaggio sprecato magari dalle lontane frazioni.

Il sig. Di Pirro non è il tipo adatto per disimpegnare la carica di esattore-tesoriere, e sebbene io non voglia mettere in dubbio la sua onestà debbo però rilevare che per effetto, più che altro, della sua scarsa capacità in materia, dovuta all'ignoranza delle norme legislative e regolamentari vigenti, egli talvolta agisce con troppa leggerezza e si crea delle situazioni imbarazzanti che prestano il fianco ai commenti poco benevoli del pubblico,

E qui per chiarire meglio le cose non posso esimermi dal narrare un fatto che formò oggetto di svariati commenti nella popolazione di Borgo e che di certo non contribuì ad accrescere la stima verso il sig. Di Pirro. E veniamo al fatto.

Allorquando nei pubblici comizi dell'aprile e maggio scorso si fecero le note accuse contro l'amministrazione comunale, gli oratori nell'ultimo comizio del 23 maggio accennarono anche al fatto che il fittuario della montagna comunale di Corvaro (e con ciò si alludeva al sig. Tommaso Micangeli) non pagava nel termine stabilito la rata di fitto fissata in lire 3040 annue da sborsarsi il 30 aprile di ogni anno.

Infatti dalla verifica ordinaria di cassa del 2° bimestre eseguita l'11 maggio 1909 (allegato F) il tesoriere non si era caricato, né il sindaco pensò di farlo, le 3040 lire che al 30 aprile avrebbe dovuto sborsare l'affittuario.

Questa notizia del mancato pagamento non avrebbe dovuto uscire dall'ambito dell'ufficio comunale e diventare di pubblico dominio dando argomento agli agitatori della piazza di colpire in uno l'amministrazione comunale e l'affittuario Micangeli. Il fatto si è che l'operaio Manti, il solito tribuno dei comizi era venuto a conoscenza dei risultati della verifica di cassa dell'11 maggio e quindi accusò, fra l'altro, l'amministrazione di trascuratezza e di biasimevole tolleranza per non aver costretto l'affittuario a pagare la rata annua di lire 3040 allo scadere del termine pattuito.

Il sig. Tommaso Micangeli, che ha subaffittato ai sigg. Vulpiani di Roma la montagna in discorso, avuto sentore delle accuse che si facevano per il tardato pagamento del fitto, scrisse subito ai sig. Vulpiani per sapere se veramente non avessero versata al tesoriere la somma dovuta entro il 30 aprile ed i Vulpiani risposero (allegato G) di aver pagato metà del fitto il 2 aprile e l'altra metà a saldo il 30 di detto mese.

All'intento di chiarire i fatti, anche nell'interesse del sig. Micangeli il quale giustamente risentiva dell'accusa mossigli ingiustamente dagli oratori del pubblico comizio, feci mandarmi dai Vulpiani le ricevute loro rilasciate dal tesoriere per confrontarle con le relative matrici.

Il tesoriere dunque insiste nell'affermare, come risulta dalla dichiarazione scritta che mi feci da lui rilasciare (allegato H) che i fratelli Vulpiani, subaffittuari della montagna, pagarono il 20 maggio 1909 e non prima di detta epoca le 3040 lire da loro dovute.

I Sig.ri Vulpiani invece affermano che una metà circa della rata, e precisamente lire 1440, fu versata il 2 aprile e la rimanenza a saldo in lire 1600 il 30 stesso mese.

Poste a raffronto le madri e le figlie delle bollette rilasciate con i n. 5 e 6 ai sig.ri Vulpiani (allegato I) rilevasi una palese discordanza tra le date appostevi.

Nelle figlie: alla bolletta n. 5 a mio avviso si legge, sebbene non chiaramente, la data 2 aprile anziché la sola parola Borgocollegato come asserisce il tesoriere nella sua dichiarazione, e nella bolletta n. 6 ugualmente chiara risulta la data del 2/5, ossia due maggio 1909.

Nelle matrici invece: al n. 5 risulta evidentemente corretta posteriormente la data primitiva del 2/4 in quella del 20/5; al n. 6 si scorge la data del 20/5 1909 scritta con inchiostro diverso da quella apposta nella corrispondente bolletta, il che lascia supporre che nella matrice la data del 20/5 fu apposta posteriormente e forse corretta con l'aggiunta di uno zero la primitiva data del 2/5 che diventò 20/5.

Di fronte a queste constatazioni di fatto io, nonostante le contrarie deduzioni del tesoriere, che avrei potuto meglio controllare se avessi potuto avere sott'occhio i due vaglia bancari girati al tesoriere dai signori Vulpiani, sono portato a ritenere che i pagamenti in questione furono eseguiti il 2 e il 30 aprile, come affermano i signori Vulpiani, e che il tesoriere abbia rilasciato la prima ricevuta il 2 o 4 aprile e la seconda il 2 maggio, ossia dopo ricevuto il residuo a saldo rimessogli il 30 aprile 1909.

Le ragioni che avrebbero indotto il tesoriere a sostenere il contrario sono evidenti: nelle verifica di cassa dell'11 maggio egli asserì al sindaco di non aver ancora riscosso le lire 3040 dai signori Vulpiani per potersene caricare nella verifica del successivo bimestre e figurare così in credito di lire 2340, giusta i risultati del verbale, mentre in realtà egli sarebbe stato in quell'epoca debitore di lire 700. Il che in sostanza significava per il tesoriere potersi comodamente esimere da qualche pagamento con la scusante di non aver fondi in cassa.

I mezzucci adoperati dal tesoriere col correggere le date apposte sulle matrici e convalidare così il suo asserto, che cioè il pagamento venne eseguito non prima del 20 maggio trovano la loro naturale spiegazione nel bisogno in cui egli si trovò di non comparire bugiardo di fronte al pubblico che ormai era a conoscenza delle sue assertive in aperta contraddizione con quelle dei signori Vulpiani divulgate dall'altro interessato Tommaso Micangeli.

I fatti ora esposti costituiscono grave irregolarità e forse assumerebbero la gravità del reato di falso di cui all'art.275 del codice penale, se non fossi convinto che in quella circostanza il tesoriere agì con la massima leggerezza frutto della sua imperizia ed un po' anche sotto l'orgasmo dei commenti poco benevoli fatti sul suo conto nelle pubbliche riunioni di piazza.

Basta guardare l'annesso bollettario (allegato...) che meglio potrebbe chiamarsi informe zibaldone, per convincersi quale stoffa di tesoriere sia il Di Pirro, il quale mostra di ignorare le principali norme regolamentari sulla tenuta dei registri e delle contabilità e tira avanti così alla buona senza la piena coscienza degli inciampi cui può andare incontro e delle responsabilità che lo minacciano senza che neppur se ne avveda.

Date queste risultanze delle verifiche fatte io sarei dell'avviso che al Di Pirro venisse applicato dall'ill.mo sig. Prefetto un'ammenda ai sensi dell'art. 27 dei Capitoli normali, in quella misura che si riterrà più equa in base alle riscontrate irregolarità, con diffida di più gravosi provvedimenti qualora perdurasse lo stato attuale di disordine nell'ufficio esattoriale di tesoreria.

Ciò dico indipendentemente dalle eventuali responsabilità che potessero ricadere sul Di Pirro per i tardati pagamenti alle ditte Martorelli, Coletti, e Petricca di cui ho già discorso e che apportarono danni al Comune responsabilità per inutili spese di liti.

Finanze

(n. 11 dell'o.d.g.)

Nel n. 11 dell'ordine del giorno i reclamanti domandano perché il Comune non è alla portata di conoscere a quale somma ammontano i debiti e perché si pagano gli interessi. Ho compilato quindi un elenco dei debiti esistenti alla fine del 1908 che in cifra tonda ammontano a 120.000 lire come meglio rilevasi dall'unito prospetto (allegato L) nel quale figurano dettagliatamente esposte le varie partite.

In quanto al debito di lire 5956 (di cui al n. 6 dell'elenco) per canoni telegrafici arretrati a tutto il 30 giugno 1908 debbo rilevare che a datare dal 1 luglio 1908 il Ministero ha esonerato il Comune dal canone annuo di lire 300 per la sorveglianza e manutenzione della linea telegrafica. L'amministrazione pagherà il debito per lire 4mila col ricavato del mutuo di lire 32mila, già emesso, e le rimanenti 1356,57 lire figureranno fra i residui passivi del 1908 non ancora compilati. Il Comune però chiederà al Ministero l'abbuono di tutto o di parte del residuo debito ed il sindaco spera ottenere l'intento facendo conoscere alla Superiorità le difficili condizioni in cui versa l'amministrazione.

Nell'elenco non figura un prestito di lire 5000 a breve scadenza deliberato dal Consiglio il 23 maggio 1909 perché all'estinzione di esso si farà fronte col rimborso dovuto dallo Stato per aumento di stipendio agli insegnanti, rimborso che per l'esercizio 1908 ammonta a lire 4433,50 non ancora versato dal Ministero nonostante le premure del Comune e col ricavato del ruolo dissodati 1908 non ancora approvato e posto in riscossione.

Così pure nell'elenco dei debiti non figura quello di lire 626,82 per quota trentennale spedalità romane, di cui ho parlato nell'apposito capitolo, né quello di lire 1039,17 per onorari di cause all'avv. Martelli avendo il sindaco promesso che si sarebbe pagato l'interessato con appositi storni dai capitoli che fossero per risultare in eccedenza verso la fine dell'esercizio.

Bilancio

Dando uno sguardo al bilancio dell'esercizio 1909 rilevasi che le entrate ammontano a lire 62991,05 con una cifra corrispondente in uscita.

La sovrimposta comunale ammonta a lire 4823,48 e la quota delegata alla Cassa depositi e prestiti è di lire 3960,91. Giova però avvertire che col nuovo prestito di lire 32000 per dismissioni debiti, già approvato, anche il resto della sovrimposta rimasta disponibile sarà delegata alla Cassa depositi e prestiti.

Nell'esercizio 1909 il pareggio si ottiene preventivando lire 3000 per la prima rata della vendita del bosco Cartora e con lo stanziamento di lire 5800, ammontare del ruolo corrispettivo dissodati comunali (...). Però su queste due entrate non credo possa farsi effettivo assegnamento.

La rendita del bosco Cartora, sebbene deliberata fin dal 23 maggio 1908 dovrà ancora andar per le lunghe.

L'ufficiale forestale incaricato della perizia non l'ha ancora presentata e prima che l'autorità competente approvi la vendita ed il Ministero dia la sua omologazione ne occorrerà del tempo in modo che non sarà possibile riscuotere subito i proventi sperati.

Così pure sull'altra entrata di lire 5800 per corrispettivo dissodati non è a far assegnamento per l'esercizio 1909 perché tarderà l'approvazione del ruolo per le ragioni già esposte nel capitolo Demani comunali.

Le tasse comunali pel bestiame, focatico, esercizio e rivendite e sui cani sono applicate in base alle tariffe riportate nell'allegato M.

La tariffa bestiame sarà modificata a seguito del nuovo regolamento provinciale, approvato con R.D. 18 aprile 1909 n. 117, in modo che l'amministrazione potrà fare a meno di chiedere l'autorizzazione per eccedere i limiti della tariffa come si è praticato nei decorsi anni.

Per la tariffa focatico debbo rammentare che la G.P.A. nella tornata del 27 maggio 1909 decise di sospendere, in attesa della pubblicazione del nuovo regolamento provinciale, ogni provvedimento in merito alla nuova tariffa deliberata dal Consiglio il 15 aprile

1909. Detta tariffa rimessa in Prefettura il 19 maggio 1909 non risulta sia stata posteriormente approvata.

No mi risulta che vi siano lagnanze dei contribuenti per l'applicazione delle tasse comunali, devesi però raccomandare all'amministrazione di applicare con maggior rigore la tassa focatico se si vuole aumentare il gettito preventivato in lire 5000, mentre il ruolo potrebbe dare una somma molto maggiore a beneficio delle esauste finanze del Comune.

Residui attivi

Nella esposizione che son venuto facendo, più volte ho dovuto far rilevare che le varie amministrazioni succedutesi al potere non hanno dato prova di eccessivo zelo per tutelare gli interessi del Comune. Una nuova prova di questa trascuratezza si ha dando uno sguardo ai residui attivi riportati pel conto 1906, l'ultimo finora presentato.

Fra essi rilevo:

1° - Debito di lire 722,16 (fondo di cassa dell'esercizio 1882) a carico del sig. De Michelis Antonio di Corvaro il quale fu tesoriere soltanto per l'esercizio 1882. Meravigliato della esistenza di questo credito chiesi schiarimenti al sindaco il quale mi fece conoscere che nel 1899 fu eseguita la coazione contro il De Michelis pel recupero del fondo di cassa a lui addebitato, ma che gli atti riuscirono infruttuosi essendo il medesimo risultato insolubile come da analogo verbale di nullatenenza redatto dall'ufficiale giudiziario.

Poco soddisfatto di queste ragioni volli approfondire le indagini e così mi riuscì di rintracciare nel caos dell'archivio di deposito l'unita deliberazione del 2 aprile 1882 (allegato N) che merita di essere illustrata.

Con detta deliberazione presa in adunanza ed a votazione segreta, il Consiglio deliberò:” di assumere a sé la cauzione che sarebbesi dovuta prestare dal tesoriere De Michelis e ciò per il solo esercizio 1882, come dall'atto di nomina” e l'atto venne approvato dal sottoprefetto del tempo il 22 maggio 1882 col seguente visto:”Visto, salvo la responsabilità personale dei signori consiglieri deliberanti.” Essendo riuscita infruttuosa la procedura coattiva contro il tesoriere De Michelis, tuttora vivente, è chiaro che i consiglieri avrebbero dovuto rimborsare del proprio le 722,16 lire delle quali era rimasto in debito il tesoriere. Invece per lo spazio di 27 anni nessuno si è curato di chiamare in causa i consiglieri sebbene essi si fossero in modo molto esplicito dichiarati cauzionanti del tesoriere.

Spetterà ora all'attuale amministrazione di adottare gli opportuni provvedimenti pel recupero del deficit di cassa lasciato dall'ex tesoriere De Michelis del quale dovranno rispondere in solido i consiglieri intervenuti all'adunanza del 23 aprile 1882 fra cui sono tuttora viventi: Canoni Emilio, Antonini Vincenzo, Chiavelli Latino, Franchi Francesco e Santori Francesco.

2° - Debito di lire 1850,20 (fondo di cassa esercizio 1992) a carico dell'esattore Chichiarelli Flaviano.

Tale debito è garantito dalla cauzione prestata dal Chichiarelli che tenne l'appalto della tesoreria pel quinquennio 1888 – 1892 consorziale con Pescorocchiano.

L'amministrazione comunale non si è ancora decisa ad espropriare la cauzione prestata perché è necessario agire d'accordo col Comune di Pescorocchiano, anch'esso creditore del Chichiarelli, e le due amministrazioni non si sono ancora intese al riguardo. Ma ora è tempo di definire anche questa pendenza e bisognerà sollecitare la vendita della cauzione perché possa reintegrarsi il fondo di cassa.

3° - Debito di lire 1748,50 (fondo di cassa esercizio 1902) a carico dell'esattore Morelli Antonio.

Il Morelli però possiede due mandati per lire 354,75 significatigli dal Consiglio di Prefettura nel decreto d'approvazione del conto 1902 perché irregolari nella forma, che sono stati riprodotti col conto 1905 testé approvato. Egli possiede inoltre un mandato di lire 851 per rimborso quote indebite ed un altro di lire 75 per stipendio al segretario Tiberi (riportati fra i residui passivi del conto 1906) in modo che il suo debito sarà in gran parte ridotto.

È ad ogni modo necessario che l'amministrazione s'interessi di liquidare ogni conteggio col suo ex tesoriere Morelli e si faccia rimborsare delle somme di cui egli risulterà debitore.

Residui passivi

Fra i residui passivi figuranti nel conto 1906 trovo fra gli altri riportata la somma di lire 187,15 per soccorso ai danneggiati del terremoto dell'anno 1904 e ne faccio parola per dimostrare a qual punto di trascuratezza possano talvolta giungere le amministrazioni di certi Comuni.

Nell'anno 1904, a seguito dei danni prodotti da un terremoto, il Ministero dell'interno elargì un sussidio di lire 300, la Provincia altre 100 e non mancò nemmeno l'obolo di S.M. il Re che inviò lire 150 a sollievo dei poveri danneggiati, cui bisogna aggiungere altre lire 87,20 rimesse dal Grande Oriente della Massoneria.

Orbene i soccorsi inviati da S. Maestà e dal Ministero, in tutto lire 450 furono distribuiti ai danneggiati poveri di cui fu compilato un elenco che tuttora esiste; non così le altre 187,20 lire elargite dalla Provincia e dalla Massoneria le quali figurano e si riportano fra i residui passivi dei conti consuntivi a somma lode degli amministratori i quali attendono forse le vibrazioni sismiche di un altro terremoto per decidersi ad erogare il fondo rimasto che, per sacrosanto dovere, si sarebbe dovuto subito distribuire a sollievo dei poveri danneggiati.

Piano regolatore

Prima di passare a trattare delle condizioni e dei bisogni delle frazioni debbo far cenno di un altro inconveniente rilevato nel capoluogo.

L'ufficio di Delegazione stradale di Avezzano fin dal 1893 approntò un progetto di sistemazione della strada interna che congiunge quella di Ville alla provinciale attraverso l'abitato di Borgocolleferato. Giusta il progetto si sarebbero dovute abbassare tutte le porte delle case prospicienti la detta strada e di conseguenza furono dall'amministrazione pagate ai proprietari le rispettive indennità. Tutti i proprietari eseguirono i lavori prescritti ad eccezione di tre che malgrado avessero percepito l'indennizzo loro assegnato non si sono mai curati di sbassare gli ingressi delle loro abitazioni in modo che attualmente ingombrano la strada con gradini di pietra. Le ditte inadempienti sarebbero: gli eredi di Giovanni Salvatore, che percepirono lire 400, Damiarosa Salvatore che ebbe lire 283,19 e Proia Luigi indennizzato con lire 160.

Chieste spiegazioni al sindaco perché si tollerasse un tale abuso, egli si giustificò col dire che avendo l'amministrazione in animo di riattare la strada in parola si dovrà probabilmente rialzarne il livello e quindi si è creduto opportuno temporeggiare fino a che i lavori saranno compiuti onde dar modo ai frontisti di costruire le porte d'ingresso alle abitazioni allo stesso livello del piano stradale.

Speriamo che ciò si effettui perché diversamente bisognerebbe dire che i predetti proprietari hanno percepito una indennità in premio dell'ingombro che deturpa la strada.

L'amministrazione dovrà pure provvedere a far rilasciare una piccola zona stradale nell'interno dell'abitato abusivamente occupata e recinta da siepe da Angelini Giuseppe e ciò non tanto pel valore dell'area usurpata ma per impedire abusi che ove rimanessero impuniti creerebbero una folla di imitatori.

Frazioni del Comune

La popolazione di Borgocollefegato è distribuita, come è noto, in 17 frazioni ed un tale stato di cose accresce naturalmente il disagio finanziario dell'amministrazione la quale si trova a dover provvedere ai molteplici bisogni di tanti separati centri abitati pur non avendo le adeguate risorse per soddisfare i legittimi desideri di tutti.

Da qui doglianze e reclami continui presso gli uffici, pressioni e malumore verso l'amministrazione la quale ben di sovente non fa o non è in grado di adottare le necessarie misure per accontentare le aspirazioni dei reclamanti

Corvaro e S. Stefano.

A Corvaro, la più importante delle frazioni, cui è aggregato il villaggio di S. Stefano, e molto più popolosa dello stesso capoluogo, si è venuta da tempo formando tale una corrente di protesta verso l'amministrazione che, come dirò appresso, gli elettori hanno deciso di ottenere la separazione del patrimonio e delle spese dal capoluogo

I Corvaresi lamentano l'abbandono in cui sempre vennero lasciati dalle varie amministrazioni succedutesi al potere le quali solo ebbero cura di spendere le maggiori somme del bilancio a vantaggio del capoluogo, senza tener conto che le rendite patrimoniali della frazione ed il contributo dei frazionisti soggetti a tasse danno all'erario comunale un introito importante tanto da dar loro diritto ad un ben diverso trattamento da parte dell'amministrazione.

Ed in verità non mi sembra che le lagnanze siano infondate. A Corvaro le vie interne, e l'ho constatato de visu, sono addirittura impraticabili non soltanto per lo stato in cui è ridotta la pavimentazione di esse, ma benanco per le immondizie d'ogni sorta che impunemente vi si lasciano accumulare.

Le fontane, tre in tutto, situate alla base, al centro e al sommo del paese, che è fabbricato sul pendio di una collina, hanno bisogno, essendo due di esse quasi totalmente ostruite, di importanti riparazioni invano più volte reclamate.

Si lamenta la mancanza del medico, della levatrice, della illuminazione pubblica che non esiste affatto; si chiede la riattazione della strada che mena al capoluogo, il completamento della via Diritta, già tracciata ma non finita, che sbocca sulla provinciale ed abbrevierebbe sensibilmente il percorso per Avezzano; si vuole una guardia campestre sul posto per la vigilanza dei boschi; si chiede un maggior assegno di zona boschiva pel pascolo delle capre; si fanno insomma tali e tante recriminazioni d'ogni sorta, specialmente in riguardo alla sproporzione fra il contributo che dà la frazione ed il nessun vantaggio che riceve, che mi son formato il convincimento che nulla varrà a rabbonire il sentimento, ormai generale, di ostilità verso il capoluogo all'infuori del desiderato provvedimento di separazione.

In merito alla istanza di separazione avanzata da Corvaro e dall'annesso villaggio di

S.Stefano, è opportuno notare che la manifestazione di un tale desiderio rimonta a molti anni orsono.

Nel 1881, tanto la frazione Corvaro che quella di S. Anatolia (costituenti prima del 1811, come le altre frazioni del Comune, altrettante Università con amministrazione e demanio propri) avanzarono istanza per separazione di patrimonio, istanza che venne però respinta dal Consiglio comunale con deliberazione del 4 settembre di detto anno.

Nel 1901 la frazione Corvaro ripropose da sola la istanza in parola ed il Consiglio comunale in seduta 19 novembre stesso anno non ritenendo opportuna la separazione respingeva nuovamente l'istanza nella considerazione anche che non si erano prodotti i titoli occorrenti per documentare le ragioni addotte.

Da quell'epoca sempre ha regnato nella frazione Corvaro un certo dissenso col capoluogo e mai in quei naturali è venuta meno l'aspirazione di tener separati il patrimonio e le spese. In questi ultimi tempi il malcontento è acuito ed una prova manifesta dei loro sentimenti separatisti i Corvaresi vollero dare astenendosi dal prendere parte alla elezioni suppletorie fissate il 2 agosto 1908 per la surrogazione di tre consiglieri della frazione decaduti perché in lite vertente col Comune.

La causa occasionale di quella improvvisa levata di scudi fu la soppressione della condotta medica nella frazione S. Stefano, ma la causa vera fu il malcontento, sapientemente forse aizzato da qualche interessato, contro l'amministrazione cui si volle fare un pubblico atto di protesta per l'abbandono in cui lasciavasi la più importante delle frazioni.

Alla diserzione delle urne seguirono il 23 agosto 1908 le dimissioni di altri due consiglieri, in modo che da quell'epoca, essendo 3 i consiglieri decaduti e 2 dimissionari dei 6 assegnati alla frazione, un solo consigliere è rimasto a rappresentare l'importante gruppo di Corvaro e S. Stefano

Giusta il disposto dell'art. 272 della legge comunale, avendo la frazione perduto cinque dei sei consiglieri assegnati, si sarebbe dovuto provvedere alle elezioni suppletorie, ma non si ritenne opportuno di ritentare la prova indicando le nuove elezioni perché, come assicurava il sindaco in quell'epoca e come meglio mi son potuto convincere io conferendo coi maggiorenti del paese, a Corvaro, come pure a S.Stefano, sono ormai decisi; avvega che può, a disertare le urne fino a tanto che non verrà accordata la invocata separazione.

Per quanto mi adoperassi in tutti i modi a persuadere quei cittadini che la loro insistenza nel disertare le urne ormai non avesse più ragion d'essere, dal momento che la loro protesta aveva sortito un primo effetto, quello cioè di richiamare l'attenzione delle Autorità Superiori sulle loro disagiate condizioni, e che non sarebbe stato d'ausilio, ma anzi di possibile intralcio al buon esito della loro istanza di separazione, il contegno assunto dalla popolazione quasi ribelle alle prescrizioni di legge, nulla poterono su quegli animi eccitati le esortazioni e gli argomenti persuasivi da me adottati.

Il contegno risoluto di questa popolazione e la difficoltà da parte dell'amministrazione di soddisfare le numerose pretese, hanno indotto quest'ultima a considerare come più opportuno espediente quello di assecondare la domanda di separazione anziché di respingerla come pel passato, ed infatti il Consiglio nella seduta del 23 maggio u.s. deliberando sull'istanza presentata dai frazionisti di Corvaro e S.Stefano ha dato parere favorevole per la chiesta separazione.

Il Consiglio nel prendere una tale decisione ha tenuto presente che a seguito della separazione il bilancio verrebbe a risentire una perdita di circa duemila lire annue, a tale somma ammontando la differenza fra le entrate di cui dispongono le frazioni (circa 14

mila lire) e le spese che annualmente vengono erogate per le esigenze delle frazioni stesse, ma pur di troncare una buona volta le cause di vecchi malumori e delle nuove agitazioni gli amministratori hanno preferito accogliere la domanda di separazione, unica soluzione che potrà tacitare gli animi dei reclamanti ai quali non sarebbe certo agevole cosa, nelle attuali contingenze, far concessione di tutte le accampate richieste.

La frazione Corvaro, con l'aggregato villaggio S. Stefano, stando alle affermazioni del sindaco e degli stessi frazionisti, si trova nella possibilità di poter provvedere a tutti i suoi bisogni e quindi in linea di massima ritengo che possa effettuarsi la chiesta separazione; sarà poi questione in sede di riparto lo stabilire quali entrate patrimoniali spettino alla frazione e quali passività debbano rimanere a carico degli istanti i quali col fatto della separazione non potranno pretendere di essere esonerati dal contribuire alle spese generali del Comune.

Questa del riparto non è certo una questione di facile soluzione, e quindi ritarderà l'attuazione della progettata separazione, ma io son convinto che a questa conclusione bisognerà pur venirci se si vorrà restituire in calma una popolazione di circa duemila frazionisti (il terzo quasi della popolazione dell'intero Comune) che ormai sono fermamente decisi a veder soddisfatta la loro antica aspirazione di amministrare per proprio conto i beni di cui dispongono e provvedere da soli alle loro esigenze.

D'altra parte il Comune se perderà con ciò qualche cespite d'entrata, guadagnerà grandemente in pace e tranquillità, riacquistando l'amministrazione il suo normale funzionamento turbato.

Torano

Altra importante frazione del Comune è quella di Torano ed anche lì serpeggia malcontento contro l'amministrazione per la mancanza dell'acqua potabile. A Torano, come potei constatare di persona, l'unica antica fonte esistente è, nel periodo di magra, totalmente sprovvista di acqua e quella poca che viene nelle altre stagioni è certamente malsana. Occorre quindi provvedere per non attendere che anche a Torano, come a Corvaro, il malcontento si acuisca in modo da provocare inconvenienti e seri grattacapi al Comune.

Un progetto per la condotta dell'acqua, da servire per Torano e S. Anatolia fu compilato nel 1906 dall'ing. Inverardi ed approvato dal Genio civile e dal Consiglio provinciale sanitario nel gennaio 1907. L'ammontare della spesa risulta preventivato in lire 55mila.

Sul capitolato d'appalto, annesso al progetto, l'Ufficio del Genio civile propose delle modifiche (v. Prefettura 18.1.1909 n. 28464 e 9597 dell'11.5.1909) ed il Consiglio comunale con deliberazione 23 maggio 1909, approvata dal sig. Prefetto il 2 luglio 1909 n.14056, stabilì di apportare al capitolato le volute modifiche e di appaltare mediante asta pubblica il lavoro, revocando così i precedenti deliberati (già respinti dalla prefettura) circa l'appalto mediante licitazione privata.

Gli atti sono dunque al completo per la parte tecnica ed anche in linea amministrativa si è esaurita la procedura per addivenire alla apertura delle aste. Manca ora da provvedere alla parte più sostanziale ossia ai mezzi finanziari occorrenti per l'esecuzione dell'opera ed in ciò l'amministrazione si è mostrata manchevole perché non ha fatto procedere di pari passo con l'allestimento del progetto la istruttoria della domanda di mutuo.

Il Consiglio comunale nella tornata del 10 febbraio e 10 aprile 1907 deliberò in doppia lettura la contrattazione di un prestito per l'acquedotto in parola, ma tali deliberati non

furono mai rimessi alla approvazione forse perché in quel torno di tempo l'amministrazione stava trattando con la Cassa depositi e prestiti urgenti operazioni finanziarie quali: la contrattazione di un mutuo di lire 32mila per dimissione di debiti, la trasformazione (in esecuzione alla legge 16 giugno 1907 n.336) del prestito di lire 50mila per l'acquedotto, concesso con R.D. 29 marzo 1903, e la trasformazione del prestito di lire 8.840,37 concesso con R.D. 27 giugno 1907.

A seguito di queste operazioni il Comune si è trovato a non aver più la quota di sovrainposta disponibile per l'ammortamento del nuovo debito di lire 55mila occorrente per la costruzione dell'acquedotto di Torano e S. Anatolia e quindi, a seguito delle premure fatte, il Consiglio si decise a deliberare il mutuo in parola stabilendo che le quote di ammortamento, in mancanza di sovrainposta disponibile, sarebbero state garantite con delegazioni sulle entrate del dazio consumo. Tale decisione presa dal Consiglio in prima lettura nella tornata del 13 luglio u.s., venne confermata in seconda lettura il 14 settembre u.s., però la pratica non ha finora avuto l'ulteriore percorso non avendo ancora il Comune prodotto i documenti richiesti da quell'ufficio, giusta le disposizioni contenute nel Regolamento approvato con R.D. 5 luglio 1908 n.471 e nella legge 5 settembre 1907 n.751, per la parte riguardante il concorso dello Stato richiesto dal Comune.

È quindi da augurarsi che le premure fatte al sindaco sortiscano il desiderato effetto e si possa alla fine attuare il progetto di condotta che sommamente interessa la importante frazione Torano la quale più delle altre ha bisogno di una buona acqua potabile.

Nel contempo l'amministrazione dovrà, essendosi scoperta una nuova sorgente vicino all'abitato di S. Anatolia, far eseguire l'analisi delle acque e studiare se non sia il caso, come sembra conveniente, di utilizzare per la detta frazione la sorgente, servendosi invece dell'attuale fontana di S. Anatolia, posta a valle del paese per alimentare la condotta di Torano.

Vertenza col comune di Sante Marie per delimitazione di confini

I frazionisti di Torano, oltre la soluzione del problema dell'acqua attendono anche la definizione d'una annosa vertenza col comune di Sante Marie, comune appartenente al circondario di Avezzano.

Da oltre venti anni tra la frazione Torano e la limitrofa frazione di S. Stefano, appartenente al Comune di Sante Marie, si agita una questione pel pascolo della montagna detta di Torano, montagna che segna i confini del territorio dei due paesi; e nel passato si ebbero a deplorare gravi conflitti fra le popolazioni contendenti.

Per dirimere la controversia furono incaricati i periti demaniali Sig. Giustini Gregorio, pel Comune di Borgocolleferato, ed il sig. Fiori, pel Comune di Sante Marie, onde accertare la linea di confinazione fra i due territori, ed essi fin dall'anno 1890 presentarono la relazione sugli accertamenti compiuti.

Dell'ulteriore corso della pratica non trovai traccia nell'archivio comunale, però dalle informazioni fornitemi dal Segretario comunale sig. Tiberi risulterebbe che le relazioni dei due periti Giustini e Fiori furono discordi sulla identifica di alcune contrade tanto che la controversia, nonostante gli studi e rilievi fatti dai periti, rimase allo statu quo. Si giunse così fino all'anno 1904 epoca in cui volendo il sig. Prefetto sollecitare una soluzione della vertenza diede incarico all'ing. Sig. Chiarizia Giuseppe di dirimere, quale arbitro, le divergenze risultanti dalle due relazioni Fiori e Giustini.

L'ing. Chiarizia per disimpegnare l'incarico eseguì un sopralluogo sulla montagna ed un altro avrebbe dovuto effettuare nell'ottobre 1907, come risulta da una sua lettera del 9 settembre 1907 diretta al sindaco (l'unica corrispondenza che rimane circa questo affare), ma in effetti l'ingegnere non si mosse perché l'amministrazione comunale non versò la somma di lire 100 chieste dall'ingegnere in anticipo per le spese di accesso. In proposito anzi debbo rilevare, a biasimo dell'amministrazione e del tesoriere, che un mandato per tal titolo di L. 100 fu emesso fin dal dicembre 1904 ma non venne mai estinto nonostante che l'ingegnere Chiarizia vi avesse apposto la firma di quietanza.

Non mancai quindi di fare al sindaco le mie rimostranze pel poco interessamento mostrato dall'amministrazione in questa vertenza che interessa fortemente i frazionisti di Torano ed ebbi assicurazioni che si sarebbero riattivate le pratiche con l'ingegnere perché egli possa sollecitare l'espletamento dell'incarico avuto.

Poggiovalle

I frazionisti di Poggiovalle reclamano per la strada, per la fontana e per la costruzione di un ponte sul fiume Salto,

In quanto alla sistemazione della strada e al riatto della fontana, sebbene l'amministrazione abbia riconosciuto la fondatezza dei reclami, non ha potuto ancora provvedere adeguatamente per la mancanza dei fondi occorrenti.

Il lavoro più urgente di tutti è però quello della costruzione di un ponte sul Salto che i frazionisti debbono attraversare per recarsi al capoluogo e alle altre frazioni.

Il Consiglio comunale con deliberazione del 24 giugno 1906 n. 39 approvò in linea di massima la costruzione di un ponte economico, da servire per il solo passaggio delle persone e delle bestie da soma e diede incarico al sindaco di far eseguire un progetto da persona competente.

Il progetto fu redatto dal muratore Gentile e la spesa prevista ammonta alla cifra di L. 2864,84. Ma l'amministrazione comunale cullandosi nella rosea speranza di una prossima linea ferroviaria Avezzano – Rieti che seguendo la vallata del Salto dovrebbe passare appunto nei pressi della frazione Poggiovalle, ha temporeggiato sempre in attesa che si concretizzasse la costruzione del ventilato tronco ferroviario, nella fiducia che Poggiovalle potesse diventare una stazione ferroviaria, nel qual caso anziché un semplice ponticello economico per pedoni si dovrebbe costruire un ponte transitabile anche dai veicoli ⁹.

Nella più favorevole delle ipotesi è indubitato che altri anni dovranno passare prima che il fischio della vaporiera desti gli echi tranquilli della vallata del Salto e non è certo possibile, per un periodo di tempo forse ancora lungo, che i frazionisti di Poggiovalle continuino a rimanere segregati quasi dal genere umano dalle acque del Salto che se sono guadabili nel periodo di magra, ingrossano invece nella cattiva stagione e costringono i frazionisti a rimanere forzatamente isolati dai vicini paesi.

⁹ Sulla vicenda della mancata realizzazione del tronco ferroviario Avezzano- Rieti che prevedeva la stazione di Villecollevegato, punto di incontro con l'altra progettata linea ferroviaria Teramo-L'Aquila-Carsoli, si veda in questo Quaderno. R. Lorenzetti *Il Cicolano e la sua ferrovia mai realizzata*; A. Marucci, C. Silvi, *A inizio Novecento la Valle del Salto si mobilita per la costruzione del tronco Rieti-Avezzano della ferrovia Terni-Rieti-Avezzano-Roccasecca*, pp. 125-215.

Il sindaco e gli altri amministratori coi quali ebbi occasione di parlare su questo argomento, riconobbero la necessità di addivenire alla costruzione del progettato ponte economico e si attende ora che il progetto sia almeno riveduto da un ingegnere laureato non essendo consentito, per un lavoro di una certa importanza, accontentarsi della perizia compilata dal muratore Gentile.

Vertenza con Ville per pascolo della montagna

Fra i naturali di Poggiovalle e quelli della limitrofa frazione di Villecollevegato si agita attualmente una questione pel diritto di pascolo nella montagna *Monte S. Angelo* in contrada Cristolfo (?)

Circa le origini e le fasi della vertenza fu già riferito all' Ill.mo Sig. Prefetto con la Sottoprefettura n.2817 dell'8 luglio u.s. Non mi resta quindi che riportare qui il contenuto della citata lettera avvertendo che gli allegati cui si accenna trovansi in Prefettura: "i naturali di Poggiovalle adunque fin dal 1907 mossero lagnanze all'amministrazione comunale reclamando la esclusione dei frazionisti di Ville dall'uso del pascolo nella montagna suddetta".

Il sindaco del tempo Sig. Felli Ottavio si occupò della vertenza ed esiste negli atti del Comune un verbale in data 29 giugno 1907 nel quale sono riportate le dichiarazioni di varie persone, tutte di avanzata età e disinteressate nella questione, le quali attestano che il pascolo della montagna di Poggiovalle fu *ab antiquo* sempre esercitato promiscuamente dai naturali di Ville con quelli di Poggiovalle senza che questi ultimi avessero mai mosso lagnanze di sorta.

La vertenza rimasta sopita fino al giugno 1908, epoca in cui, come risulta dalla prefettura n.352 D.C. del 25 giugno 1908, fu presentato un nuovo reclamo dai frazionisti di Poggiovalle per l'esercizio abusivo nel loro territorio degli usi civici di erbaggio e legnatico da parte dei naturali di Ville.

L'attuale sindaco Sig. Antonini, a seguito delle speciali premure rinnovate dall'Ufficio di Sottoprefettura in occasione del nuovo reclamo, tentò di conciliare bonariamente la vertenza ed il giorno 31 maggio 1909 fece un accesso sulla montagna proponendo ai reclamanti che fosse consentito il compascolo ai naturali di Ville nelle località site nel versante della montagna verso la frazione Grotti e propriamente fino al punto denominato la "Madonnella".

Anche queste trattative, come risulta dal verbale, 2 giugno u.s. (rimesso in Prefettura con la citata nota 2817 dell'8 luglio 1909) non approdarono a nulla, essendosi i rappresentanti di Poggiovalle decisamente rifiutati di riconoscere qualsiasi diritto di uso civico da parte dei naturali di Ville.

Le pratiche per un pacifico componimento furono da me riprese durante la mia dimora nel Comune, ma non mi fu possibile di convincere i Poggiovallesi i quali si ostinano a negare qualsiasi concessione facendosi forti dei diritti loro riconosciuti dall'Ufficio di Prefettura con la lettera n.565 del 7 settembre 1908.

A loro volta i naturali di Ville in data 18 giugno u.s. rivolsero al sindaco un contro reclamo portante la firma di 84 cittadini col quale contro il divieto che ad essi si vorrebbe imporre ed insistono che sia loro mantenuto l'antico diritto al compascolo anche nella parte montuosa del territorio di Poggiovalle, ossia della zona che il sindaco, per troncare ogni dissidio, avrebbe voluto assegnare ad uso esclusivo dei Poggiovallesi.

In tale stato di cose, non essendo di mia competenza il poter decidere sulla controversia ed interessandomi che fosse allontanato il timore di possibili conflitti, tanto più facili in

quanto gli abitanti di Poggiovalle sono costretti continuamente ad attraversare l'abitato di Ville per recarsi al capoluogo ed alla strada provinciale, feci il possibile coadiuvato in ciò efficacemente dal sindaco che risiede a Ville ed è uno dei principali proprietari di bestiame, per ottenere dai cittadini di Ville che si astenessero di estendersi con i loro bestiami fino all'altipiano sovrastante la montagna dove esistono alcuni stagni per beverageggio che nella stagione estiva costituiscono, data la mancanza di sorgenti, l'unica risorsa per dissestare gli animali.

Per questa volta si son potuti evitare spiacevoli incidenti tra le due popolazioni ma non è improbabile che nel futuro la questione possa inasprirsi ed è quindi necessario venire ad una soluzione la quale è tutt'altro che agevole non essendo possibile, come ha riconosciuto la stessa Prefettura risolverla in via amministrativa con una decisione che non avrebbe valore giuridico né forza coattiva fra le parti.

I reclamanti quindi potranno far valere le loro ragioni in sede contenziosa dinanzi al R. Commissario Ripartitore ed in tal senso si sono date istruzioni al sindaco il quale, è doveroso ripeterlo, ha molto influito personalmente per tenere a freno i suoi paesani di Ville che non intendono sottostare alle pretese accampate dai Poggiovallesi.

Pagliara

I frazionisti di Pagliara reclamano la costruzione della strada che li congiunga alla provinciale, lontana appena mezzo chilometro dall'abitato e chiedono che venga restaurata la fontana, il lavatoio e l'abbeveratoio. Per il Cimitero ho già riferito più avanti.

Spedino

Anche a Spedino manca la strada e naturalmente quei frazionisti insistono perché il Comune provveda. Altrettanto dicasi per la fontana che ha bisogno di restauri nell'ultima parte della condotta che si è guastata.

Alcuni frazionisti mi fecero pure lagnanze per il pessimo funzionamento del servizio postale affermando che il portalettore incaricato della distribuzione della corrispondenza, un tal Bughetti Francesco, ben di frequente, anziché recarsi di persona a recapitare le lettere ne affidava l'incarico a terze persone o tardava di qualche giorno la consegna.

Risultandomi fondate le lagnanze ne riferii alla Direzione delle Poste in Aquila che ritengo avrà provveduto per eliminare l'inconveniente.

Riepilogo e proposte

Da quanto son venuto esponendo risulta che l'attuale amministrazione comunale di Borgocollefegato si è mostrata fiacca e sovente trascurata di fronte alle necessità presenti e ai gravi problemi avuti in retaggio dalla precedente gestione cui debbono farsi risalire molte delle irregolarità e responsabilità nella relazione accennate.

Malgrado tutto però debbo ad onor del vero dichiarare che se l'attuale amministrazione si mostrò manchevole in molte circostanze nulla di disonesto, né nelle azioni né nelle intenzioni potei riscontrare, e di ciò intendo tributare encomio specialmente all'attuale sindaco Sig. Antonini Ermenelgido, il quale mette tutta la sua buona volontà ed il più scrupoloso disinteresse nell'esercizio dell'onorifica carica.



Ermenegildo Antonini, sindaco di Borgocolleferato

Ubi desint vires tamen laudanda voluntas, ed una lode è meritata dal sindaco Antonini, sebbene non abbia risparmiato all'amministrazione, di cui egli è a capo dal 22 marzo 1908, il rimprovero di fiacchezza e di trascuraggine. Ed è proprio così, ove si pensi che all'attuale sindaco un grave compito incombe, quello cioè di sistemare le numerose ed annose sentenze avute in retaggio, far fronte agli urgenti bisogni risentiti dal capoluogo e dalle frazioni e tutto ciò in mezzo al vivo malcontento diffuso nella popolazione con la opposizione, prima sorda, poi manifesta e sempre tenace di parecchi avversari, senza una maggioranza compatta ed attiva, senza risorse finanziarie e con un bilancio esausto dagli impegni per pagamento di vecchi debiti e che non offre alcuna elasticità per provvedere, almeno in parte, alle tante necessità.

Ho già accennato ai vari disagi del Comune, ai servizi pubblici più deficienti, alle importanti questioni che tengono nell'imbarazzo l'amministrazione e alle varie partite di credito trascurate finora e che potranno dare un utile non indifferente alle finanze del Comune; non istarò quindi a ripetermi riepilogando i singoli argomenti.

Vengo dunque senz'altro alla conclusione esponendo le mie proposte sui provvedimenti che ritengo più adatti per ottenere il riordinamento dell'amministrazione.

La conoscenza delle persone e dell'ambiente mi induce ad escludere senz'altro la proposta di scioglimento del Consiglio. Un tale provvedimento sarebbe a mio avviso eccessivo o perlomeno intempestivo per le ragioni che ora dirò.

Ho già accennato che il mal contento della popolazione, astrazione fatta della frazione Corvaro la quale mira al suo esclusivo obiettivo di separarsi dal capoluogo, è giustificato dai molti bisogni insoddisfatti, ma è pure artificialmente tenuto desto ed aggravato dalle mene di qualche aspirante al potere che, come dissi al principio della mia relazione, tenta tutti i mezzi per raggiungere l'intento.

La pacificazione degli animi è dunque il primo fine da raggiungere se si vuole sperare dall'amministrazione lo svolgimento di un'azione proficua per la graduale sistemazione della civica azienda; e questo fine potrà raggiungersi senza ricorrere allo scioglimento del Consiglio il quale verrebbe poi ricostituito, come è facile supporre, in gran parte delle stesse persone che attualmente lo compongono, stante la deficienza di elementi che non permetterebbe agli elettori di spaziare nella scelta *ab imis* persone e programmi.

Il fatto, secondo me, di cui bisogna tener conto nelle attuali circostanze è il dualismo accentuatosi negli ultimi anni fra il capoluogo e la frazione Ville per la prevalenza di questa nel Consiglio comunale, il che toglie al capoluogo quell'ambita egemonia che vorrebbe avere di fronte specialmente alla detta frazione la quale sebbene molto meno importante del centrale riesce tuttavia ad avere tre rappresentanti al Consiglio mentre il capoluogo non ne ha che due.

Infatti nell'attuale riparto (fissato dalla G.P.A. nella tornata *del 26 maggio 1898*) le frazioni sono divise in sei gruppi per la elezione dei consiglieri (vedasi allegato O) ed il primo gruppo, di cui fanno parte il capoluogo, Ville, Poggiovalle e Collefegato, elegge con un'unica urna cinque consiglieri dei 20 assegnati al Comune.

Borgocollefegato dispone di 76 elettori e le altre frazioni (del gruppo) ne hanno 64 in complesso; potrebbero quindi gli elettori del centrale ottenere una prevalenza nelle elezioni e far risultare almeno tre consiglieri del capoluogo sui cinque assegnati al gruppo. Ma in realtà ciò non avviene perché mentre gli elettori del capoluogo sono abitualmente discordi sui loro candidati, quelli delle frazioni sono nelle votazioni sicuramente compatti sui nomi dei tre maggiorenti di Ville.

Questo stato di cose non dovrebbe costituire un fatto di eccezionale importanza, in effetti però costituisce il perno della discordia ed in sé contiene il germe più profondo del malcontento che dal centro dirama le sue propaggini alle lontane frazioni.

È di fatto innegabile, e d'altro canto è spiegabile, che il capoluogo vede di mal occhio questa prevalenza della frazione Ville nella rappresentanza al Consiglio e considera come una vera e dannosa *diminutio capitis* la sua posizione di fronte alla predominante influenza di Ville.

Aggiungasi che nel capoluogo risiedono l'avv. Morelli Giovanni, il consigliere Rapetti Lazzaro e l'operaio Manti, i principali se non addirittura gli unici promotori delle note agitazioni ed oppositori del sindaco.

È quindi da ritenere che ove fosse effettuato lo sdoppiamento del 1° gruppo di frazioni si darebbe la possibilità al capoluogo di tre consiglieri troncando così i pericolosi effetti del dualismo con Ville, ed in tal modo potrebbero inoltre appagarsi le ambizioni di qualche aspirante al consiglierato che cerca di mantenere desto il movimento di agitazione per provocare crisi a proprio vantaggio.

Col nuovo riparto anziché sei gruppi di frazioni se ne avrebbero sette e dei quattro paesi costituenti il 1° gruppo se ne farebbero due: Borgocollefegato con Collefegato e Vilecollefegato con Poggiovalle.

Gli altri gruppi rimarrebbero composti come lo sono attualmente, solo che al gruppo di Corvaro e S.Stefano, cui sono assegnati sei consiglieri, dovrebbe togliersene uno per aggiungerlo all'altro gruppo Castelménardo, Pagliara etc. che ha due soli consiglieri, mentre gliene spetterebbero tre in proporzione della popolazione come meglio rilevasi dall'unito prospetto (allegato P).

Data in tal modo al capoluogo la possibilità di sottrarsi alla prevalenza di Ville ed assicurata al centrale una rappresentanza di tre consiglieri, sarebbe agevole soddisfare le mire ambiziose dell'avvocato Morelli se non pure dell'operaio Manti e del Rapetti (che ci tiene ad essere rappresentante del capoluogo) ed allora si acquieterebbero facilmente le agitazioni destinate per opera dei predetti, tanto più che entrando il Morelli a far parte dell'amministrazione diverrà sicuramente il capo e potrà infondere una nuova vita al corpo amministrativo iniziando un'era di feconda attività restauratrice. Non dico con ciò che l'avvento del Morelli al potere potrà portare la piena concordia negli animi, ma ritengo che svanirebbe la possibilità di nuove agitazioni della piazza, sempre però che fosse assecondata l'antica aspirazione della frazione Corvaro per la separazione dal capoluogo.

Ed una volta che fosse rientrata un po' di calma negli animi l'amministrazione potrebbe accingersi ad un proficuo lavoro di restaurazione sistemando il passato e provvedendo utilmente per l'avvenire.

Nel periodo più acuto delle agitazioni si era creata in Borgocolleferato una fosca atmosfera di sospetti e di accuse che tutto avvolgeva annebbiando uomini e cose.

Più di uno del paese mi accennò alla necessità di far riesaminare da un commissario ragioniere i conti dell'ultimo trentennio per assodare sospettate irregolarità di passati amministratori. Ma un tale improbo lavoro io non ritengo necessario né praticamente utile e nemmeno opportuno perché servirebbe, più che altro, durante il non breve periodo della revisione, a tener desti i reciproci sospetti fra le parti avversarie che hanno invece bisogno di gettar acqua sul fuoco per sedare il lamentato eccitamento degli animi che disgrega e disperde le forze in lotte sterili oltre che dannose, mentre la pace, la concordia degli intenti e la riunione delle energie fattive ed operose attende il povero Comune per risorgere moralmente e materialmente dopo un lungo periodo di intestine discordie.

Io ho fiducia che a tale intento dirigerà i suoi sforzi e le sue giovanili energie l'avvocato Giovanni Morelli dopo che sarà diventato il capo dell'amministrazione, e mi auguro che i fatti siano per dare conferma alle mie ottimistiche ma non infondate previsioni.

Con tutta osservanza

Dott. Francesco Bellei

**Estratto dell'ordine del giorno votato nel comizio popolare tenutosi
in Borgocollefegato il giorno 25 aprile 1909**

- 1° Chi è responsabile di tutti i deficit dei passati cassieri?
- 2° Chi risponde delle spese fatte contro le signore Costantini per l'esproprio della strada di Collemaggiore e tutte le opere prestate ed ora abbandonate?
- 3° Chi risponde delle spese fatte per costruire una fontana a Santo Erasto che ora è abbandonata?
- 4° Chi è responsabile delle spese fatte per l'intervento di un Commissario per il dazio consumo?
- 5° Chi è responsabile delle spese fatte per la lite Martorelli?
- 6° Chi è responsabile delle spese fatte per la lite Petricca D. Silverio?
- 7° Chi è responsabile del denaro speso per una fontana a Ville senza nessuna utilità?
- 8° Chi è responsabile delle spese fatte pel rilascio del fondo del Barone Coletti, tenuto in fitto dal Comune?
- 9° Chi è responsabile pel boschetto S. Rocco in quanto alla vendita degli alberi?
- 10° Perché per più venti anni il Comune paga l'affitto della Casa comunale, quando ne potrebbe accomodare una di sua proprietà?
- 11° Perché il Comune non è alla portata di sapere a quale somma ammontano i debiti e perché si pagano gli interessi?
- 12° Perché la strada di Ville non si accomoda e che trovasi in pessimo stato?
- 13° Chi è responsabile di tutte le spese inutili fatte e quelle che si stanno facendo per la fontana di Borgocollefegato ed altre cose che si svolgeranno in tali operazioni?

Prospetto delle tasse vigenti per l'applicazione delle tasse comunali**Tassa bestiame (nel bilancio 1909 preventivate 18 mila lire)**

Vacche			
Cavalli	Lire	4,00	a capo
Muli			
Somari	“	1,60	“
Capre	“	1,50	“
Maiali			
Pecore	“	0,70	“

N.B. Il bestiame accertato in più dai numeratori (denunce infedeli) viene tassato con l'aumento del 30%

A seguito del nuovo regolamento approvato con R^e Decreto 18 Aprile 909 N. 117 verrà applicata la seguente tariffa.

Vacche			
Cavalli	Lire	5,00	a capo
Muli			
Somari	“	2,00	“
Capre	“	2,50	“
Maiali	“	1,25	“
Pecore	“	0,70	“

Tassa esercizio e rivendita - (Preventivato nel 1909 L. 900)

1 ^a	Categoria	Lire	100,00	6 ^a	Categoria	L.	15,00	Detta tariffa fu deliberata dal Cons. Comunale in data 7 Maggio 1899 approvata dalla G. ^a P. ^e il 6 luglio dello anno
2 ^a	“	“	50,00	7 ^a	“	“	10,00	
3 ^a	“	“	40,00	8 ^a	“	“	5,00	
4 ^a	“	“	30,00	9 ^a	“	“	3,00	
5 ^a	“	“	20,00					

Tassa fuocatico - (Preventivate L. 5.000)

1 ^a	Categoria	L. 100,00	Reddito oltre L. 5000	15 ^a	Categoria	Lire 40,00	Reddito oltre L. 1750
2 ^a	“	“ 90,00	“ fino L. 5000	16 ^a	“	“ 38,00	“ fino L. 1700
3 ^a	“	“ 80,00	“ “ “ 4000	17 ^a	“	“ 35,00	“ “ “ 1650
4 ^a	“	“ 75,00	“ “ “ 3000	18 ^a	“	“ 33,00	“ “ “ 1600
5 ^a	“	“ 70,00	“ “ “ 2700	19 ^a	“	“ 30,00	“ “ “ 1550
6 ^a	“	“ 65,00	“ “ “ 2500	20 ^a	“	“ 27,00	“ “ “ 1500
7 ^a	“	“ 60,00	“ “ “ 2300	21 ^a	“	“ 25,00	“ “ “ 1450
8 ^a	“	“ 57,00	“ “ “ 2200	22 ^a	“	“ 23,00	“ “ “ 1400
9 ^a	“	“ 55,00	“ “ “ 2100	23 ^a	“	“ 20,00	“ “ “ 1350
10 ^a	“	“ 52,00	“ “ “ 2050	24 ^a	“	“ 18,00	“ “ “ 1300
11 ^a	“	“ 50,00	“ “ “ 2000	25 ^a	“	“ 16,00	“ “ “ 1250
12 ^a	“	“ 47,00	“ “ “ 1900	26 ^a	“	“ 15,00	“ “ “ 1200
13 ^a	“	“ 45,00	“ “ “ 1850	27 ^a	“	“ 14,00	“ “ “ 1150
14 ^a	“	“ 43,00	“ “ “ 1800	28 ^a	“	“ 12,00	“ “ “ 1100

Borgocollefegato: popolazione censimento 1901: n. 6492

Riparto dei Consiglieri comunali per gruppo di frazioni approvato dalla G.P.A. il 26.V.1998

Numero dei gruppi	Frazioni costituenti il gruppo	Popolazione di ciascuna		Elettori per		Numero dei Consiglieri assegnati a ciascun gruppo	Elettori politici	Osservazioni
		frazione	gruppo	frazione	gruppo			
1	Borgocollefegato	787		76			63	I dati del presente prospetto furono presi nell'anno 1909
	Villecollefegato	579		49			47	
	Poggiovalle	155		14			11	
	Collefegato	81	1.602	1	140	5	1	
2	Corvaro	1.468		90			79	
	S. Stefano	315	1.783	20	110	6	12	
3	Castelmenardo	338		24			23	
	Pagliara	182		8			8	
	Collemaggiore	134		4			4	
	Villette	45		"			"	
	Colleviati	78		2			2	
4	Collorso	62	839	8	46	2	4	
	S. Anatolia	857	857	15	15	3	9	
5	Spedino	295	295	27	27	1	20	
	Torano	882		30			26	
6	Grotti	234	1.116	8	38	3	7	
		6.492		376		20	316	

Proposta del nuovo Riparto dei Consiglieri per gruppo di frazioni

Numero dei gruppi	Frazioni costituenti il gruppo	Popolazione di ciascuna frazione		Elettori per frazione		Numero dei Consiglieri assegnati a ciascun gruppo	Elettori politici	Osservazioni		
		gruppo	gruppo	gruppo	gruppo					
1	Borgocollevegato	787		76		3	63			
	Collevegato	81	868	1	77				1	
2	Villecollevegato	579		49		2	47			
	Poggiovalle	155	734	14	63				11	
	Corvaro	1.468		90					79	
3	S. Stefano	315	1.783	20	110	5	12			
	Castelmenardo	338		24					23	
	Pagliara	182		8					8	
	Collemaggiore	134		4					4	
4	Villette	45		“		3	“			
	Colleviati	78		2					2	
	Collorso	62	839	8	46				3	4
	S. Anotolia	857	857	15	15				3	9
5	Spedino	295		27		1	20			
	Torano	882		30					26	
6	Grotti	234	1.116	8	38	3	7			
		6.492		376					20	316
7										

IMMAGINI DI ANTICHE E RECENTI INFRASTRUTTURE DELLA VALLE DEL SALTO

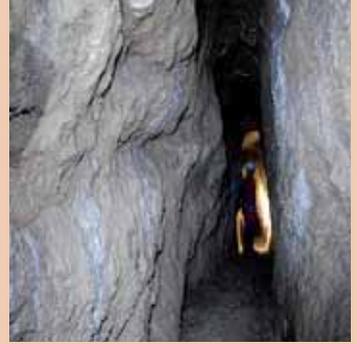
Al centro la copertina dell'ultimo progetto della ferrovia Rieti-Avezzano programmata sin dal 1865



Resti del castello di Poggio Poponesco sopra Fiamignano (da "Incastellamento e viabilità nel Cicolano tra X e XII secolo" di T. Leggio)



Autostrada Roma - L'Aquila. A destra, in basso, l'antica via della transumanza per Cartore - Alba Fucens riscoperta nel 2012 (foto valledelsalto.it 2013)



Il cunicolo di Monte Frontino a S. Stefano del Corvaro, Gruppo Speleo Archeologico Vespertilio, 2010



La diga del Salto in costruzione nel 1938 (Collezione V. Scaccia, Rieti)



Progetto della ferrovia Rieti - Avezzano della Pietro Cidonio S.p.A. (1922) (Archivio storico del Comune di Avezzano)



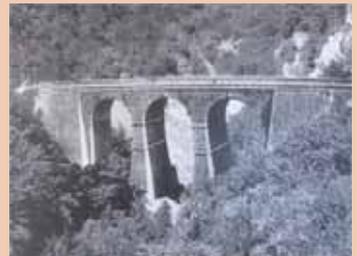
Ingresso della galleria di collegamento dei laghi Salto e Turano in costruzione nel 1938 (Collezione P. D'Alessandro, Rieti)



Acquarello di S. Angelo in Cacumine sopra Fiamignano di Louis Hippolyte Lebas, Istitut National d'Histoire de l'Art, Parigi, inizio 1800



Logo del sentiero europeo E1 che attraversa la Valle del Salto dalle Terme di Cotilia ad Alba Fucense (da <http://www.era-ewv-ferp.com>)



Il ponte a tre archi sulla via S. Lucia - L'Aquila costruito a fine Ottocento e distrutto durante la II guerra mondiale (archivio Marrucci)