

La Via degli Abruzzi nella struttura viaria della regione

*Giovanni De Santis**

Parole chiave: *Via degli Abruzzi, struttura fisica, comunicazioni*

1. *Premessa*

Uno dei fattori più importanti per la localizzazione dei centri e per il loro successivo sviluppo è, senza dubbio, costituito dalla morfologia che caratterizza il territorio circostante. Tale considerazione vale ancor più per la realizzazione della rete viaria. In tale contesto, arteria fondamentale per i collegamenti nord-sud è stata per secoli quella direttrice che ha interessato la viabilità dell'area che attualmente ricade nel territorio abruzzese-molisano e che viene ricordata con il nome di Via degli Abruzzi. Quest'arteria deve la sua nascita e il suo sviluppo proprio alla particolare morfologia di un ambito caratterizzato da imponenti rilievi (Gran Sasso, Morrone-Majella, Sirente-Velino, Monti della Laga,...) divisi tra loro da solchi vallivi percorsi da fiumi (Tordino, Vomano, Aterno, Pescara, Sangro, Trigno, Fortore...) che, pertanto, hanno assunto la funzione di itinerari da cui non era possibile prescindere per la realizzazione di una rete viaria che permettesse scambi demografico-economici tra aree che altrimenti non sarebbero venute in contatto.

Il lavoro intende, quindi, verificare questa situazione e individuare le cause e le direttrici che hanno portato al suo sviluppo e alla sua persistenza nel tempo, tanto da risultare ancora oggi fondamentali, naturalmente tenendo conto dell'enorme sviluppo delle tecnologie e delle tecniche di costruzione, per la viabilità regionale ed extra-regionale e per i collegamenti nord-sud, soprattutto nel contesto orientale adriatico dell'Italia.

2. *Caratteri geomorfologici del territorio*

La necessità per l'uomo di comunicare con i propri simili è stata determinante per la nascita di una rete viaria che, soprattutto per strade e ferrovie, non può prescindere da sedi opportune di localizzazione. In tale contesto, tra gli elementi di maggior condizionamento, va senza dubbio considerato il ruolo importante rivestito dalla morfologia del territorio: se questo è oggi valido soltanto in parte, in passato costituiva spesso un ostacolo insormontabile, obbligando la viabilità, nel suo complesso, ad utilizzare tracciati naturali. Una simile constatazione è ancor più valida se si esamina la struttura viaria dell'Abruzzo, territorio per il quale la morfologia risulta estremamente determinante.

* Sezione di Geografia del Dipartimento di Lettere-Lingue, Letterature e Civiltà antiche e moderne dell'Università degli Studi di Perugia, Italia.



Fig. 1 – Il territorio dell'attuale Regione Abruzzo evidenzia una complessa struttura orografica che le ha conferito l'importante ruolo di "cerniera" tra nord e sud.

Fonte: G. De Vecchis e G. Calafiore (1986, p. 297).

La notevole montuosità, infatti, si ripercuote in maniera decisiva sulla stessa viabilità in quanto i tracciati si possono giovare della particolare disposizione dei rilievi, paralleli tra loro in senso nord-sud, i cui fondovalle ospitano spesso corsi d'acqua, o vallate fluviali che, in senso ovest-est, si riversano dall'Appennino verso l'Adriatico, tra i quali spiccano i fiumi Tronto, Tordino, Vibrata, Pescara, Fortore, Trigno che hanno facilitato la costruzione di importanti assi viari. Queste catene, quella orientale con i monti della Laga, il Gran Sasso e il gruppo Maiella-Morrone, e quella occidentale con i monti Carseolani e Simbruini, i quali, al loro interno, racchiudono massicci non meno imponenti quali il Sirente-Velino, il monte Greco o i monti Marsicani, si elevano tra ampi bacini e conche di sprofondamento tettonico, rimodellate in parte dall'erosione carsica e in parte da quella normale, come la piana del Fucino, le conche di L'Aquila, di Ofena-Capestrano, di Sulmona o gli Altopiani Maggiori o quelli delle Rocche. La morfologia ha condizionato, anche se in misura minore, la stessa fascia degradante sul versante adriatico, la cui cimosa costiera si presenta pianeggiante e più regolare, perché, per lunghi periodi storici, insospitale e repulsiva per la presenza dell'uomo e le sue attività a causa dei forti impaludamenti.

3. *I caratteri della viabilità abruzzese*

Quanto finora illustrato conferma ancor più come, verso ovest, le comunicazioni con l'interno della regione stessa e con quelle confinanti siano state e siano tuttora possibili solo attraverso i pochi valichi e le vallate intermontane: tra tutte spicca quella del fiume Aterno che, attraversata la conca aquilana e raggiunta quella di Sulmona, si dirige ad est, verso il mare, attraverso la stretta Gola di Tremonti nei pressi di Popoli, dove riceve le acque della Pescara. Continuando verso nord, poi, si incontra dapprima la vallata del fiume Vomano mentre, ancora più a nord, la regione è lambita dal corso del fiume Tronto; verso sud, invece, hanno avuto importanza per le comunicazioni le ampie vallate del Trigno, del Biferno e del Fortore.

Il dipanarsi, quindi, di una morfologia nella quale si intersecano e si intrecciano massicci montuosi ed ampie vallate ha permesso il costituirsi di percorsi che hanno favorito i collegamenti nord-sud. In questo contesto è risultata fondamentale la cmosa costiera, perché, durante i periodi di corretta gestione del territorio ha permesso di localizzarvi, come ad esempio in epoca romana, una direttrice di raccordo per tutte le altre strade che attraversavano la regione in senso ovest-est.

Una tale situazione ha consentito all'area abruzzese, nel passato come anche oggi, di assumere il ruolo di crocevia essenziale ed indispensabile per i collegamenti con gli altri territori confinanti. Infatti, grazie al percorso lungo la valle dell'Aterno, era possibile comunicare con la Sabina e, ancora più a nord, con i territori delle odierne Umbria e Toscana; verso sud, attraverso i valichi degli Altopiani Maggiori, si poteva raggiungere, lungo le valli del Ràsino, del Sangro e del Volturno, l'Italia meridionale; ad ovest, i passi di Monte Bove e di Forca Caruso rendevano possibili i collegamenti con Roma ed il Lazio, mentre, ad est, le Gole di Popoli e la Valle della Pescara garantivano di raggiungere l'Adriatico¹.

È facile, perciò, ritenere che, proprio per la suddetta distribuzione dei rilievi, delle valli e dei valichi, la struttura viaria abruzzese debba aver utilizzato le summenzionate direttrici, già in passato sfruttate dalle popolazioni italiane ivi stanziata. Questa rete viaria, resa funzionale, come vedremo, nell'epoca romana, è rimasta pressoché immutata nel corso dei secoli anche perché la natura del terreno non permetteva di individuare nuovi itinerari che contribuissero a cambiare gli antichi percorsi. Solo negli ultimi decenni, grazie alle moderne tecniche di costruzione, è stato possibile modificare diversi tratti della vecchia struttura, pur restando, nel complesso, molto efficienti le direttrici viarie classiche.

¹ Per ulteriori notizie può risultare utile la consultazione, anche per la corposa bibliografia riportata, dei lavori di G. De Santis (1976, pp. 231-55), di M. Fondi (1970), di P. Gasparinetti (1964-66) e di F. Sabatini (1960).

4. Le tappe dello sviluppo viario

4.1. *Un antichissimo peculiare sistema viario: il tratturo* – Prima di addentrarci nell'esame della viabilità che ha caratterizzato i diversi momenti storici, ritengo possa essere oltremodo utile soffermarsi su un tipo particolare di struttura viaria utilizzata dalle greggi transumanti: il tratturo². Questa capillare tipologia di collegamenti interessava i territori dell'Italia centro-meridionale, come riporta il Gasperini (1972, pp. 64-65):

presumibilmente già dall'epoca delle comunità pastorali tardo-preistoriche (...), il tratturo [era una] (...) arteria vitale da millenni (...). La rete di questi *itineri callium*, come una notissima iscrizione di Sepino (C.I.L., IX, 2438) chiama queste 'autostrade della transumanza', è molto importante per l'Abruzzo (...). Non di rado, infatti, la rete tratturale abruzzese sta alla base della rete viaria romana della Regio IV (*Aprutium et Samnium*). Basti citare la corrispondenza, perfetta per centinaia di chilometri, tra la via che collegava in età romana *Corfinium* nella Conca Peligna ad *Aequum Tuticum* in Irpinia e il tratturo Celano-Foggia fino circa all'altezza dell'abitato di Roccaraso e (...) il tratturo Pescasseroli-Candela da Alfedena in poi.

Già in epoca preromana, infatti, come ben sottolinea La Regina (1968, pp. 426-29), la posizione geografica ha favorito una maggiore concentrazione di insediamenti lungo le vie naturali, utilizzate come collegamento, pur risultando comuni sentieri, tanto che il Sovrintendente Archeologico per l'Abruzzo e Molise, Valerio Cianfarani (1963, p. 102) poteva affermare che

ad unire tra loro le comunità, per i modesti interessi dei loro membri, dovevano essere modestissimi sentieri, tracciati tra i rari campi, nelle frequenti e folte boscaglie, ai bordi delle paludi e dei laghi; soprattutto attraverso valichi montani dovevano comunicare tra di loro i popoli della fascia costiera e quelli del retroterra e quelli delle valli e conche chiuse entro i monti.

Parlando di tratturi, si ritiene necessario tracciare un breve ma esauriente esame di questa rete di comunicazione che per secoli è stata alla base delle direttrici viarie più capillari che hanno interessato l'intera area in esame.

Tra le pratiche più radicate nella tradizione storica e culturale delle popolazioni abruzzesi e molisane va annoverata, senza dubbio, la transumanza,

² La ricerca di pascoli anche nel periodo invernale ha da sempre caratterizzato l'impegno di pastori e allevatori. La transumanza non è stata esclusiva prerogativa del territorio in esame, infatti, era in uso anche in altre regioni dell'Italia e, in genere, nella sponda nord del bacino del Mediterraneo, interessando la Francia, la Penisola Iberica e l'area balcanica. A questa pratica, che aveva le zone di residenza degli addetti nelle aree montane dove si allevavano soprattutto ovini e caprini, se ne aggiunge una seconda, quella dell'alpeggio, dal nome delle dimore temporanee di montagna utilizzate, chiamate alpi, che consisteva nel trasferimento delle mandrie di bovini, nel periodo estivo, sui prati-pascoli montani, dalle stalle o dai pascoli di residenza vallivi.

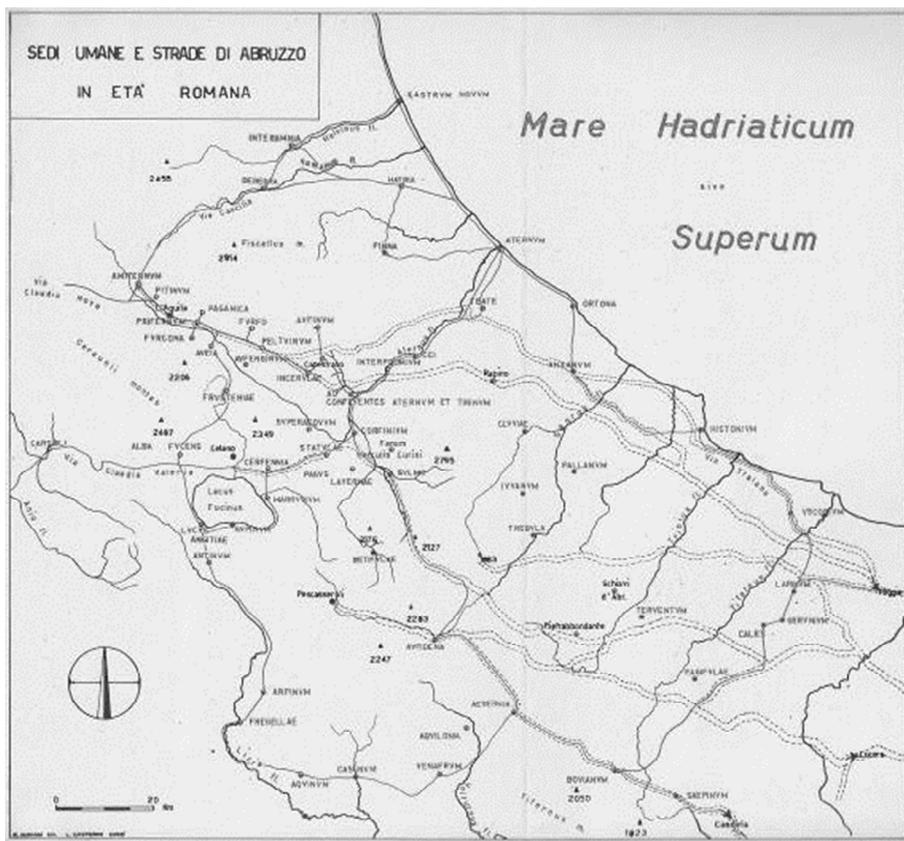


Fig. 2 – La rete dei tratturi (punteggiato) che attraversavano il territorio dell'odierno Abruzzo.
Fonte: L. Gasperini (1972, carta f.t. tra pp. 71-72).

usanza che interessava il periodico trasferimento delle greggi di ovini che alla fine di settembre lasciavano gli abituali pascoli montani dell'Abruzzo per dirigersi verso le ampie distese pianeggianti del Tavoliere delle Puglie per poi far ritorno sui monti a fine maggio³.

Infatti, già all'epoca delle comunità pastorali tardo-preistoriche si era andato sviluppando un particolare tipo di viabilità per il transito delle greggi. Con il passar del tempo queste direttrici viarie particolari hanno registrato un sempre maggiore sviluppo per consentire alle migliaia di capi ovini di

³ Il fenomeno della transumanza ha quindi un andamento ciclico con partenza ai primi freddi autunnali e ritorno a primavera inoltrata. Tutto ciò, naturalmente, ha scandito per lungo tempo, la vita stessa delle comunità sotto molteplici profili tra cui spiccano quelli economici, sociali e religiosi. Ancora oggi, in molte aree montane, pur essendo questo fenomeno scomparso, le antiche tradizioni resistono, anche se con spirito diverso perché volto soprattutto al turismo. Si assiste, infatti, ad una cospicua presenza di manifestazioni, feste, fiere... che continuano a svolgersi a maggio-giugno, quando, un tempo, si celebrava la festa del ritorno, durante la quale si celebravano matrimoni, battesimi, comunioni..., e a settembre quando, invece, veniva festeggiata la partenza.

attuare la millenaria pratica di spostarsi dalle zone montane verso quelle di pianura nei periodi freddi. Era necessario poter utilizzare sentieri molto larghi ed erbose per permettere il loro transito e, al contempo, offrire la possibilità di alimentarsi lungo il tragitto.

Questa complessa struttura viaria di “vie erbose” che, dalle valli trasversali tra i rilievi montani e collinari dell’Appennino centro-meridionale, raggiungeva il mare è ricordata appunto con il nome di tratturo. Il termine trova la sua origine nel participio passato *tractus* del verbo latino *trahere* = tirare, trascinare, che, nella versione medievale tende a divenire *tracturus* = via, fosso, tratturo [largo sentiero con fondo naturale segnato dalle greggi nel loro periodico spostarsi, di solito con lunghi tratti rettilinei; il termine è particolarmente usato per le piste che univano l’Appennino abruzzese-molisano alle pianure della Puglia e della Calabria] (De Mauro, 2005; Trecani, 1994).

Come dimenticare i primi versi della celebre lirica “I pastori” di Gabriele D’Annunzio:

Settembre, andiamo. È tempo di migrare.
 Ora in terra d’Abruzzi i miei pastori
 Lascian gli stazzi e vanno verso il mare:
 Scendono all’Adriatico selvaggio
 Che verde è come i pascoli dei monti. (...)
 E vanno pel tratturo antico al piano (...)
 Su le vestigia degli antichi padri. (...)
 Ora lung’esso il litoral cammina
 La greggia...

Questa lirica, vivida testimonianza dell’amore del Poeta pescarese verso la sua terra, permette di sottolineare l’importanza che la transumanza ha avuto, ed aveva ancora al suo tempo, per questo territorio.

Gli *itineraria callium* dell’iscrizione *de grege ovarico* di Sepino (CIL, IX, 2438), databile al 169-172 d.C., sono alla base della successiva viabilità romana ed offrono, anche oggi, molte testimonianze di questa fitta rete di vie armentizie formata da ben 14 tratturi, 71 tratturelli, 13 bracci e 9 riposi per una lunghezza complessiva di oltre 3.300 km ed una superficie occupata di circa 21.000 ettari. Questa rete strutturale era notevole tanto che dalla direttrice fondamentale rappresentata dai tratturi, di norma larghi 111 metri, si snodavano e si diramavano sentieri minori come i tratturelli e i bracci che, svolgendo una funzione di raccordo sia tra i vari tratturi sia tra loro e i centri abitati posti lungo il percorso, avevano rispettivamente, a seconda dell’importanza, una larghezza canonica di 55,55 e 18,50 metri. I riposi, invece, erano ampie spianate erbose destinate alla sosta delle greggi ed al riposo dei pastori durante il riparto e l’assegnazione delle terre del Tavoliere dove trascorrere il periodo invernale; assommavano a ben 13 e tra questi degni di citazione sono quelli della Guardia (Isernia) ampio ben 57 ettari e di Casanicola e Bottone (Cantalupo del Sannio) ampio 82 ettari.

La storia di un così complesso sistema viario ha subito alterne vicende da quando i Romani, nel periodo repubblicano, vennero a contatto con questa realtà e provvidero a disciplinare la transumanza con leggi importanti, a partire dalla *Lex agraria* del 111 a.C. che regolamentava l'utilizzo delle aree a pascolo e delle *publicae calles* istituendo, giustamente, pedaggi e dazi solo sull'effettivo utilizzo dei pascoli. Importanti sono anche i codici teodosiano e giustiniano che ufficializzano il privilegio della *tractoria*, ossia l'utilizzo da parte dei pastori delle vie pubbliche.

Ben diversa importanza riveste la transumanza e di conseguenza anche la rete tratturale dalla caduta di Roma (476 d.C.) a tutto il medioevo in quanto, essendo venuto meno il potere centrale che poteva garantire la sicurezza dei percorsi, nelle aree centro-meridionali il fenomeno diventa quasi insignificante. È solo con l'arrivo dei Normanni e con la promulgazione della Costituzione di re Ruggiero, che garantiva nuove tutele e dava maggiore sicurezza ai pastori e alle greggi, che la transumanza può risorgere e ripercorrere i secolari tratturi, ancor più favoriti da Federico II di Svevia (1194-1250) nella sua Costituzione *De annalis in pascuis assegnandi*.

Con l'avvento degli Aragonesi l'accoglienza delle greggi diventa una vera industria e una cospicua fonte di reddito per lo Stato; infatti Alfonso I d'Aragona, con il Privilegio del 1° agosto 1447, istituiva la *Dohana menae pecudum Apuliae*, regolamentando definitivamente, sia sotto il profilo normativo che organizzativo, quella rete di tracciati utilizzati per la transumanza secondo un assetto territoriale che è giunto in sostanza fino a noi. I tratturi di cui ci sono ancora oggi tracce ben visibili sul territorio sono, infatti, quelli alfonsini: sei tracciati principali, compresi tra il Matese e la costa adriatica che, a partire dall'Abruzzo, raggiungevano il Tavoliere e che, a loro volta, erano collegati tra loro da percorsi trasversali secondari. Iniziava così la grande stagione della pastorizia transumante, che diverrà attività fiorente almeno fino ai primi anni dell'Ottocento. Ne deriva un abbondante rifiorire di attività commerciali e artigianali legate all'allevamento con conseguente produzione di ricchezza. Principale espressione di questa rinascita economica fu il forte sviluppo registrato dalla città di L'Aquila, divenuta punto centrale di incontro di mercanti e proprietari di armenti e punto di partenza del Tratturo Magno, che collegava il centro abruzzese con Foggia.

A partire dai tratturi alfonsini si possono ricostruire in qualche misura anche i percorsi utilizzati per le comunicazioni nei secoli precedenti; infatti, essi hanno in parte ricalcato le *viae publicae* e le *calles* romane, ossia i percorsi armentizi che, a loro volta, avevano spesso inglobato parti della viabilità preromana, conservandone il tracciato e mantenendolo fruibile nel corso del tempo.

L'importanza di questo sistema viario è ancora più evidente in un ambito di difficili comunicazioni in quanto, spesso, rappresenta l'unica possibilità di mantenere i contatti tra le varie comunità, come ritenuto dalla stessa autorità statale che, il 20 dicembre 1908, provvede ad istituire, con la legge 706, la Commissione per la reintegra dei tratturi con lo scopo di individuare l'intera

rete tratturale dell'area meridionale ancora esistente e realizzare la *Carta dei tratturi, tratturelli, bracci e riposi* il cui elenco, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 1912, comprendeva 12 tratturi, 60 tratturelli e 11 bracci, con uno sviluppo totale di 3.112 km di lunghezza ed una estensione superficiale di 20.918 ettari, cui vanno aggiunti 163 ettari di terreno occupato dagli 8 riposi. La carta venne aggiornata nel 1959 e ripresa nel 1993 dal Corpo Forestale dello Stato quando, secondo la Circolare 16339 del 17 maggio restavano ancora percorribili diversi tratti di 11 tratturi (per un totale di km 1.149), di 6 tratturelli (116 km) e di 6 bracci (km 79) (Monti, 1998; Pellicano, 2007).

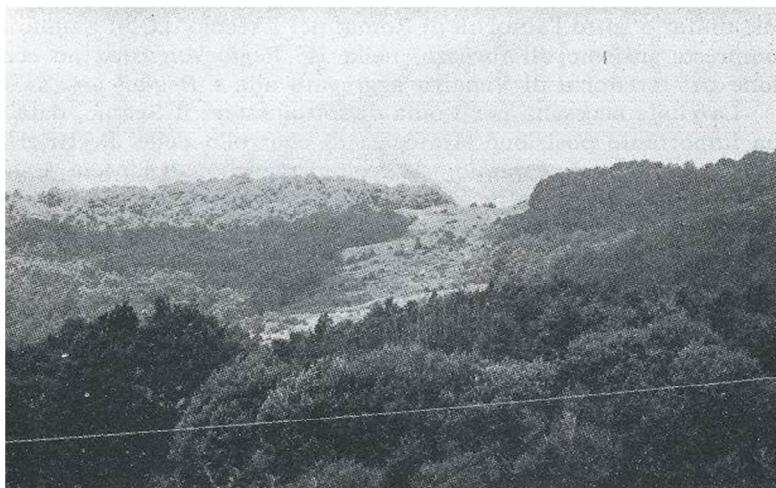


Foto 1 – Il tratturo Castel di Sangro-Lucera nel suo tratto montano, presso Vastogirardi, interrompe la continuità dei fitti e rigogliosi boschi... (Foto G. De Santis, 1986).



Foto 2 – ... e presso Salcito, sui pianori dello spartiacque tra il Fiume Trigno ed il Torrente Fratta, attraversa vaste zone a coltivi. (Foto G. De Santis, 1986).

I due tratturi che avevano la lunghezza maggiore erano il Tratturo Magno da L'Aquila a Foggia (km 244) e il Pescasseroli-Candela (km 221), rispettivamente, il più "adriatico" e il più "tirrenico" dei percorsi, cioè quelli posizionati più a est e più a ovest rispetto al territorio abruzzese-molisano. Il terzo per lunghezza era il Celano-Foggia (208 km), il più interno di tutti che, proprio grazie a tale posizione, ha potuto svolgere per lunghi secoli una notevole funzione di raccordo viario anche con i centri maggiori dell'Italia centro-meridionale. Da esso, infatti, si originavano tratturi minori, tratturelli e bracci. Con il Braccio Nunziatella-Stignano si poteva raggiungere il Regio Tratturo L'Aquila-Foggia, mentre si poteva accedere al Tratturo Ateleta-Biferno (100 km) utilizzando il Tratturo Sant'Andrea-Biferno e il Tratturello Castel del Giudice-Sprondasino. Ci si poteva, invece, raccordare con il Regio Tratturo Castel di Sangro-Lucera (127 km) attraverso il Braccio Cortile-Centocelle e i due tratturelli Pescocolanciano-Sprondasino e San Domenico. Merita, infine, di essere ricordato anche il Tratturo Centurelle-Montesecco (km 120) che rappresentava una divagazione interna del Tratturo L'Aquila-Foggia in quanto, distaccandosi da questo nei pressi della chiesa di Santa Maria dei Cintorelli a Caporciano, vi si immetteva nuovamente a Montesecco, nei pressi di Chieti, dopo aver attraversato la Piana di Navelli, le valli del Tirino e della Pescara e lambito i versanti settentrionale ed orientale delle montagne della Maiella.

4.2. *La struttura viaria in epoca romana* – Ultimato il doveroso e necessario riferimento ad una struttura viaria antichissima, base, senza dubbio, di quelle successive, può essere interessante riflettere sulla situazione delle comunicazioni in alcuni momenti della vicenda abruzzese:

- quello relativo al periodo romano, che quasi codifica i caratteri della struttura viaria, sarà oggetto di maggiore approfondimento, proprio perché l'impianto stradale ha rappresentato nel corso dei secoli e rappresenta tuttora la base viaria essenziale e di riferimento per tutti i collegamenti della regione;
- quello medioevale durante il quale molte strade, soprattutto quelle che si snodavano lungo arterie ubicate nelle zone basse e paludose, perdono importanza sia per la mancanza di sicurezza dei viaggiatori costretti a utilizzare strade spesso fatiscenti e prive di manutenzione e, talvolta, di difficile transito, sia per l'infestare di malattie come la malaria ma anche per la presenza di bande di predoni e briganti, consentendo una maggiore utilizzazione, pur tra molti disagi, di quelle interne e montane, tra le quali eccelle proprio l'asse viario costituito dalla Via degli Abruzzi;
- quello odierno, per la riscoperta della funzionalità della struttura antica, ricalcata e riutilizzata con i percorsi sia delle strade statali sia delle autostrade, anche se è stato necessario, per rendere più agevoli e veloci i collegamenti, apportarvi svariati miglioramenti, utilizzando le moderne tecnologie costruttive che hanno permesso la realizzazione di ponti arditi, lunghe gallerie e fondo stradale scorrevole.

Sono proprio questi i tre momenti essenziali che possono essere presi a riferimento della tesi proposta in quanto confermano l'importanza fondamentale della morfologia del territorio abruzzese nella realizzazione di una rete viaria funzionale.

Con l'avvento di Roma e della sua capillare organizzazione, le direttrici offerte dalla struttura geomorfografica del territorio hanno rafforzato lo sviluppo di tali itinerari facendoli assurgere a base viaria fondamentale, innestata su pochi assi trasversali che, partendo dalla Capitale, raggiungevano la costa adriatica ed erano raccordati longitudinalmente tra loro da strade nord-sud⁴. Tale struttura, altamente funzionale, è arrivata fino ai nostri giorni, pur registrando un quasi completo abbandono durante il periodo medioevale.

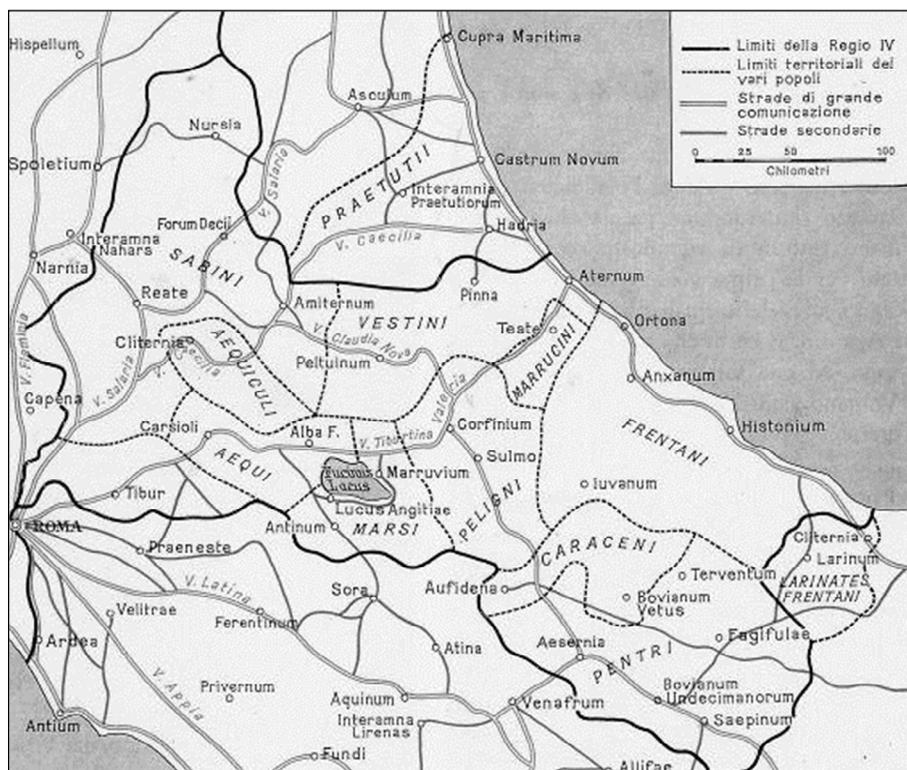


Fig. 3 – I popoli e la struttura viaria abruzzese nella Regio IV Augustea (secondo P. Fraccaro).

Fonte: M. Fondi (1970, p. 2).

⁴ Interessante ed utile per avere un quadro di ampio riferimento sulla struttura viaria romana in generale può risultare la consultazione del volume edito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004), mentre una visione più focalizzata sulla struttura viaria nel suo complesso e che trae origine da quella di epoca romana, si può desumere dalla consultazione di A. La Regina (2008).

Dall'esame della fig. 3, in cui viene evidenziata la struttura della viabilità romana, ma che deve essere considerata anche l'ossatura di base della viabilità odierna, si evince che esistono due punti focali dove si intersecano le direttrici principali sia trasversali sia longitudinali e precisamente i nodi di *Amiternum* (L'Aquila) a nord e di *Corfinium-Sulmo* (Corfinio-Sulmona) più a sud.

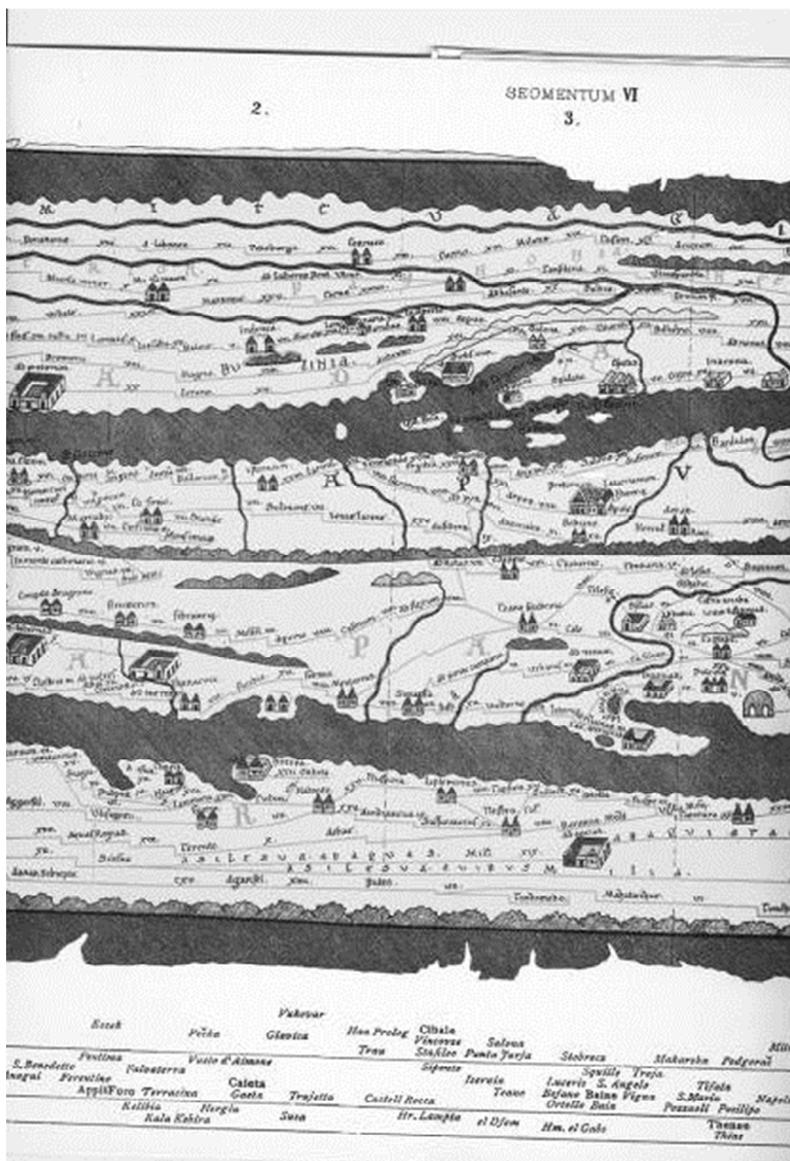


Fig. 4 – Spezzone della Tabula Peutingeriana relativo alla sezione, posta nella parte centrale, che interessa buona parte del territorio abruzzese.

Fonte: F. Prontera (2003, vol. 3, pp. II-70, cfr. pieghevole f.t.).

Il primo nodo, quello di *Amiternum*, permette i collegamenti, tramite la *Via Salaria*, verso nord con le Marche, l'Umbria e la Toscana e verso ovest con la Sabina e Roma, mentre con la *Via Caecilia* si raggiunge, verso est, il mare Adriatico dove si raccorda al percorso costiero indicato nell'*Itinerarium Antonini* (*Via Flaminia – Ab Urbe per Picenum et inde Brundisium*); verso sud, con la *Via Claudia Nova* che sfrutta il solco del fiume Aterno, si raggiunge il secondo nodo, quello di *Corfinium-Sulmo*, dove la strada si interseca alla *Via Tiburtina Valeria*, per proseguire più a sud lungo quello che si potrebbe definire, visto che non si è ancora riusciti a stabilirne con certezza il nome, il collegamento *Corfinium-Beneventum* (Corfinio-Benevento).

In definitiva, si può ritenere che le principali direttrici trasversali, in un territorio montano accidentato e, quindi, dalle comunicazioni molto difficoltose proprio nei collegamenti ovest-est, siano state la *Via Salaria* che costeggiava il territorio abruzzese a nord lungo l'asta del fiume Tronto fino a *Castrum Truentinum* (Martinsicuro); parallela ad essa, ma più a sud, vi era, quasi ramo meridionale della Salaria, la *Via Caecilia*, così chiamata dal nome del magistrato che l'aveva ristrutturata, e che collegava *Amiternum* al mare attraverso le Valli del Vomano e del Tordino. La terza direttrice fondamentale era ed è la *Via Tiburtina-Valeria* e *Valeria-Claudia*, che attraversava l'attuale Abruzzo proprio al centro della regione e permetteva, nel complesso, ottimi collegamenti trasversali tra il Tirreno e l'Adriatico. Queste arterie trasversali si andavano, poi, a raccordare a quelle longitudinali che, localizzate l'una lungo la costa – la già ricordata direttrice adriatica –, l'altra, più all'interno – la *Via Claudia Nova* e il suo proseguimento verso sud con il collegamento *Corfinium-Beneventum* –, hanno permesso di realizzare quel funzionale sistema viario che ha retto al fluire del tempo arrivando fino ai nostri giorni.

Proprio in questo contesto si inserisce quella direttrice interna, oggetto di questo lavoro, fondamentale per le comunicazioni, conosciuta e ricordata con il nome di "Via degli Abruzzi". Certamente esistente da tempi antichi, quest'arteria potrebbe, con tutta probabilità, ricollegarsi al tracciato di un antichissimo tratturo che metteva in collegamento la Sabina con la Puglia attraverso quel percorso che, come abbiamo visto, utilizzava solchi vallivi interni e scalcava i tanti gruppi montuosi attraverso i valichi più accessibili.

4.2.1. *Assi trasversali* – In senso trasversale la prima arteria che interessa il nostro studio, pur correndo ai confini dell'attuale Abruzzo, è la *Via Salaria*, di antichissima origine come ricordano anche Orazio (*Epist.*, III, 1, 24-25) e Dionigi di Alicarnasso (*Antiqu. Rom.*, III, 3). Si snodava alla sinistra del Fiume Tevere ed era utilizzata dai Sabini già dall'epoca regia per andare a rifornirsi di sale sulla costa tirrenica, come ricorda Plinio (*N.H.*, 31.89) «*Salariae viae, quoniam illam salem in Sabinos portari convenerat*», data l'importanza del sale per un popolo dedito alla pastorizia e all'allevamento, per conservare carni e formaggi e trattare le pelli. Di certo il prolungamento fino all'Adriatico della strada, che doveva ricalcare un antico tracciato della

transumanza che dai pascoli montani portava alle pianure laziali, si può ricollegare alla conquista da parte di M. Curio Dentato della Sabina nel 290 a.C. e del territorio dei Senoni nel 284-83 a.C., con la fondazione della colonia di *Firmum* (Fermo). Anche il Coarelli (2008, pp. 132-134) ritiene che la strada fosse destinata al trasporto del sale dal guado del Tevere alla Sabina, ma la mette in stretta relazione con la *Via Campana* che dalla foce raggiungeva, alla destra del fiume, il guado nei pressi del Foro Boario costituendo, in un sistema unitario presente già prima della fondazione di Roma, un prolungamento e un completamento l'una dell'altra.

Prendendo a prestito quanto riportato dalla *Tabula Peutingeriana* e dall'*Itinerarium Antonini Augusti*, si può ipotizzare che la strada, staccandosi dalla *Via Cassia* a *Vicus Novus* nei pressi di *Trebula Mutuesca* (Monteleone Sabino) per raggiungere il *Mare Superum* a *Castrum Truentinum*, si snodasse lungo i percorsi riportati nella nota⁵.

Una seconda arteria che attraversava la parte nord della nostra regione in senso ovest-est era una diramazione della Via Salaria che, originatasi ad *Interocrium* (l'odierna Antrodoco) nei pressi di Rieti, metteva in collegamento, dopo l'attraversamento delle gole di Antrodoco e del valico di Sella di Corno, *Amiternum* con il territorio meridionale del *Picenum* e *Hadria*, oggi Atri (PE).

Dall'iscrizione rinvenuta nel 1873 (CIL I², 808, cfr. p. 954 = VI, 3824, 31603 = ILS, 5799) a Roma nei pressi di Porta Collina, si viene a conoscere il nome di *Via Caecilia*, nome che può essere ricollegato ad un Lucio Cecilio Metello Dentato riportato in un *miliarium* rinvenuto lungo la valle del fiume Vibrata, dal quale risulta che questa *Via* attraversava un fiume al miglio XXXV, superava gli Appennini prima del miglio XCVIII e dava origine

⁵ A tale proposito vengono riportate le tappe degli *Itineraria*:

Tabula Peutingeriana			Itinerarium Antonini Augusti		
Ab Urbe			Ab Urbe Hadriae	mp	CLVI
Fidenis	mp	V	sic		
Ereto	""	XIV	Ereto	mp	XVIII
Ad Nouas	""	XV	Vico Novo	""	XIV
Reate	""	XVI	Reate	""	XVI
Aque Cutilliae	""	IX	Cutillas	""	VIII
Interocrio	""	VII	Interocrio	""	VI
Faroecri	""	XII	Falacrino	""	XVI
Falacrinis	""	IV	Vico Badies	""	IX
Surpicano	""	X	ad Centesimum	""	X
Vico Badies	""	II	Asclo	""	XII
Adaquas	""	IX	Castro Truentino	""	XX
Asclopiceno	""	X	Castro Novo	""	XII
Castro Truentino	""	XX	Hadriae	""	XV

Per le indicazioni sugli itinerari della struttura viaria romana appena riportata e per i percorsi delle altre strade di epoca romana, si rimanda ai volumi di K. Miller (1916, p. LXII e coll. 315-318) e O. Cuntz (1929).

Per quanto, poi, concerne la *Via Salaria*, può risultare utile anche la consultazione di G. Alvino (2003); L. Camilli (2008, pp. 35-44), E. Catani e G. Paci (2000, pp. 121-144) e N. Persichetti (1893).

ad una strada diretta ad *Interamnina Praetuttiorum* (Teramo) tra le miglia XCVIII e CXXV. Pur se rimasta inattiva per molti secoli, la sua costruzione si può far risalire al II sec. a.C., come attesta il *miliarium* di Poggio Umbricchio, nel Comune di Crognaleto (TE). In definitiva, il tracciato raggiungeva i centri di *Cliterna* (Petrella Salto – RI), *Fistenae*, *Foruli* (Civitatomassa di Scoppito – AQ), *Amiternum*, superava gli Appennini al Passo delle Capanelle e, seguendo il corso del fiume Vomano, dopo aver dato origine ad una diramazione per *Interamnina Praetuttiorum*, proseguiva per *Hadria* e raggiungeva il *Mare Superum* a *Castrum Novum* (Giulianova)⁶.

In relazione all'altra grande arteria che interessa il nostro territorio, va ricordato che Roma aveva cominciato ad avere rapporti con le popolazioni dell'area centro-orientale dell'Abruzzo intorno al 325 a.C. quando, al fine di stabilizzare i contatti con l'*Apulia* ed essendo preclusa la via più rapida da Sanniti e Lucani, in continua lotta tra loro, si preferì quella strada, più lunga ma più sicura, che si snodava attraverso l'Italia centrale per poi discendere a sud lungo il litorale adriatico. A tale proposito, compiuta una spedizione contro i *Vestini* nel 327 a.C., Roma poté usufruire più agevolmente della direttrice che sfruttava la Valle della Pescara e superare così il nodo costituito dalla dorsale appenninica del sistema Gran Sasso-Morrone-Maiella per immettersi nella cimosa costiera. Sono proprio queste le premesse che portarono all'allungamento e potenziamento della terza fondamentale direttrice trasversale per l'Abruzzo rappresentata dalla *Via Tiburtina*, *Valeria* e *Claudia Valeria* che tagliava nettamente in due parti l'intera regione e consentiva di raggiungere *Aternum*, come si può arguire dalle tappe riportate nella *Tabula Peutingeriana* e nell'*Itinerarium Antonini Augusti*⁷. Questo tracciato⁸,

⁶ Per la *Via Caecilia* si rimanda, innanzi tutto, a CR. HÜLSEN (1886, pp. 87-99), anche se risulta oltremodo interessante la consultazione di altri studi, a partire da quello di G. Cerulli Irelli (1971, pp. 59-64), di G. De Santis (1976, pp. 240-41), di F. Guandalini (2004, pp. 105-106), di A. La Regina (1966, pp. 712-713) e di E. Martinori (1931, pp. 117 e sgg).

⁷ Il tracciato riportato negli *Itineraria* era il seguente (Müller, 1916; Cuntz, 1929):

Tabula Peutingeriana			Itinerarium Antonini Augusti		
Ab Urbe			Ab Urbe Hadriae	mp	CXLIII
Ad Aquas Albulas	mp	XVI	sic		
Tibori	'''	IV	Tiburi	mp	XX
Variae	'''	VIII	Carsiolis	'''	XXII
Lamnas	'''	V	Alba Fucentia	'''	XXV
Carsulis	'''	X	Cerfennia	'''	XXIII
In monte grani	'''	VI	Corfinio	'''	XVI
In monte carbonario	'''	X	Interpromio	'''	XI
Vignas	'''	V	Teate Marrucinatorum	'''	XVII
Alba	'''	VII	Hadriae	'''	XIV
Marrubio	'''	XIII			
Cirfennia	'''	VII			
Mons Imeus	'''	V			
Statuale	'''	IV			
Corfinio	'''	VII			
Interpromium	'''	VII			
Noceo	'''	V			
Teate Marrucinatorum	'''	XII			
Ostia Aterni	'''	XII			

di antichissima origine, denominato *Via Tiburtina*, che da Roma raggiungeva *Tibur* (Tivoli) al XIX miglio, punto di arrivo della strada, era legato fortemente alla transumanza degli armenti che dalle montagne scendevano a svernare lungo le piane costiere laziali. La sua sistemazione si può far risalire al IV-III sec. a.C. quando Roma, penetrata nel territorio degli Equi e costituite le colonie di *Alba Fucens* (oggi nel comune di Massa d'Albe – AQ) nel 303 e di *Carseoli* (Civita di Oricola in comune di Carsoli – AQ) nel 298 a.C., provvide a collegarle con la *Via Valeria*, come ci ricorda anche un passo di Strabone che nella sua Geografia (V, 3, 11), parlando della viabilità entro i confini dell'attuale regione Abruzzo, accenna al suo tracciato, affermando che si originava da *Tibur* e proseguiva fino ad *Alba* in territorio marsicano e a *Corfinium*, capitale dei Peligni.

La prima parte di quest'arteria, probabilmente fatta costruire da M. Valerio Massimo nel 307 a.C. fino a *Tibur* (K. MILLER, *Itineraria...*, col. 321), fu prolungata da M. Valerio Messalla ad *Alba* e a *Cerfennia* (Collarmele), attraverso il valico di monte Bove a m 1300 e il *Lacus Fucinus*⁹. Nel tratto compreso tra *Cerfennia* e *Corfinium* si presume dovessero esistere due tracciati, il primo, più antico come riferito da Strabone, scendeva nella valle di Sulmona attraverso il valico di Cocullo (*Koûxoulon*), mentre il secondo, che soppiantò l'altro, raggiungeva *Corfinium* e, superando gli Appennini al valico di Forca Caruso (*Mons Imeus*), il centro di *Statulae* (Goriano Sicoli).

Al percorso che, invece, da *Corfinium* raggiunge *Ostia Aterni* (Pescara), fu dato il nome di *Via Claudia Valeria* solo dopo che Claudio, nel 48-49 d.C., come risulta dall'iscrizione C.I.L. IX, 5973 «*Ti Claudius (...) Viam Claudiam Valeriam a Cerfennia Ostia Aterni munit idemque pontes fecit XLIII*»¹⁰, provvide alla ristrutturazione e all'ampliamento di un percorso già esistente, come ci farebbe capire anche Ovidio (*Tristia*, IV, 10, 3-4) che attesta l'esistenza di un *miliarium* fino a Sulmona: «*Sulmo mihi patria est (...) / Milia qui novies distat ab Urbe decem*».

⁸ In relazione a quest'arteria, oltre alla consultazione di Z. Mari (2008, pp. 160-173), per i numerosi riferimenti alle fonti sia letterarie sia epigrafiche, può risultare utile lo studio di P. Olivanti del 1997.

⁹ Posto a m 669 sopra il livello del mare e con una superficie di 155 kmq ed una profondità di m 22, era caratterizzato da forte instabilità che provocava frequenti inondazioni alle campagne circostanti. Il primo progetto di prosciugamento pare fosse attribuito a Cesare, ma soltanto Claudio riuscì nell'impresa facendo scavare una galleria (lunga m 5.653, con m 5-10 di sezione e un dislivello di m 8,44) sotto il monte Salviano per scaricarne le acque nel fiume Liri. L'opera, portata a termine in 11 anni e inaugurata nel 52 d.C., permise di abbassare il livello idrico di m 4,50, con conseguente miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni rivierasche. Seguirono, poi, secoli di abbandono, nei quali il lago si riappropriò del proprio bacino naturale, fino al 1878 quando i principi Torlonia provvidero al suo prosciugamento definitivo. Per ulteriori e maggiori informazioni si rimanda all'esauritivo lavoro di A. Giarrizzo (1971, pp. 619-666).

¹⁰ Come giustamente asserisce il Cianfarani (1956, pp. 325-26) la frase *munire viam* non significa solo costruire *ex novo* una strada, ma anche riadattare, risistemare, rendere più scorrevole e sicura, anche con opere d'arte, una strada già esistente.

4.2.2. *Assi longitudinali* – Gli assi viari trasversali di cui si è appena parlato, erano raccordati in senso longitudinale da due strade fondamentali, alle quali si aggiungono anche tratti viari di interesse strettamente locale o di raccordo tra arterie maggiori: la litoranea adriatica ad est e la *Via Claudia Nova* con il suo prolungamento nella direttrice *Corfinium-Beneventum*, che taglia l’Abruzzo in due da nord a sud, strada interna, quindi, che avrà grande fortuna nel corso dei secoli e che, come visto, sarà ricordata come la Via degli Abruzzi.

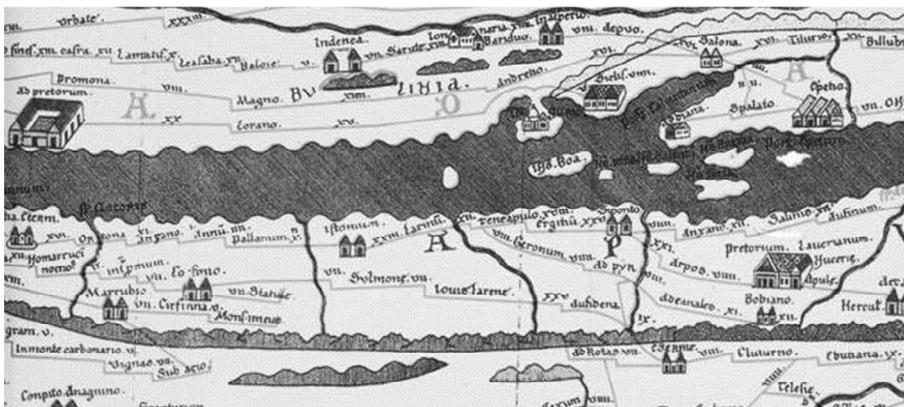


Fig. 5 – Dettaglio di uno spezzone Segmentum VI della Tabula Peutingeriana relativo ad un’area che interessa parte del territorio abruzzese.

Fonte: F. Prontera (2003, vol. 3, pp. II-70, cfr. pieghevole f.t.).

La costa adriatica era attraversata da una fondamentale direttrice che quasi sicuramente, come viene riportato anche nell’*Itinerarium Antonini Augusti*: «*Flaminia, Ab Urbe per Picenum, Anconam et inde Brundisium*», doveva essere un prolungamento della Via Flaminia, che dalla sua sede di arrivo ubicata a *Fanum Fortunae* (Fano – PU), arrivava fino a Capo di Santa Maria di Leuca¹¹. A dimostrazione della sua grande importanza ci sono anche i tanti

¹¹ Questa strada non fu fatta costruire da Traiano, ma solo proclamata *via publica*, come ben individua l’articolo di Th. Ashby e R. Gardner (1916, pp. 104-171). Per una migliore comprensione del tracciato si ritiene utile riportare quanto indicato negli *Itineraria* studiati da Miller (1916) e Cuntz (1929).

Tabula Peutingeriana

Itinerarium Antonini Augusti – Via Flaminia –
Ab Urbe per Picenum et inde Brundisium

.....
Castro Tuentino

Castro Novo mp XII

Macrinum "" XVIII

Ostia Aterni "" VII

Ortona "" XVI

Anxano "" XI

Annum "" III

Pallanum "" IV

Istonium "" XII

.....

Castro Tuentino

Castro Novo mp XII

Hadriae "" XV

Ostia Aterni "" XVI

Angelus "" X

Ortona "" XI

Anxano "" XIII

Histonios "" XXV

Uscosio "" XV

.....

riferimenti su movimenti di truppe lungo la costa fin dal IV sec. a.C., che si possono ritrovare nelle fonti antiche¹². Inoltre, quest'arteria svolgeva il ruolo di raccordo con tutte le strade che, a partire dalla Flaminia in direzione sud, collegavano Roma alla costa adriatica come la Salaria, la Cecilia, la Claudia Valeria. Gli stessi *Itineraria*, pur non assegnandole un nome preciso, ne indicano chiaramente il percorso che, originatosi da *Fanum Fortunae*, arrivava fino a *Brundisium* (Brindisi) nell'*Apulia*, seguendo un itinerario costiero. Tuttavia, nell'economia del presente intervento, ci interessa in particolare il tratto abruzzese, nella fattispecie, quello compreso tra *Castrum Truentinum*, alla foce del fiume Tronto, e *Histonium* (Vasto – CH). Infatti, raggiunta *Aternum*, dove si raccordava alla *Via Claudia Valeria* e da dove partiva una deviazione verso l'interno, diretta a *Hadria* e *Pinna* (Penne – PE), la strada proseguiva seguendo un andamento parallelo alla costa lungo il tratturo Frisa-Rocca di Roseto per raggiungere *Ortona* (Ortona – CH) e *Anxanum* (Lanciano – CH), da dove, superato il fiume Sangro, lungo la direttrice del tratturo L'Aquila-Foggia, perveniva ad *Histonium*, *Larinum* (Larino – CB) e *Beneventum* per riconnettersi quindi alla viabilità meridionale.

A questo percorso costiero che interessa la regione Abruzzo, si deve aggiungere una seconda direttrice, sempre con direzione nord-sud, che avrà grande importanza nel corso dei secoli successivi e sarà determinante per le vicende del territorio in esame: la Via degli Abruzzi che, utilizzando tronchi di varie arterie, percorre l'interno della regione, quasi parallela alla via litoranea. Tale direttrice di collegamento prende l'avvio dalla *Via Salaria* ad *Hinterocrium* e, dopo aver attraversato le Gole di Antrodoco, il valico di Sella di Corno – ad *Amiternum* incrociava la *Via Caecilia* –, la vallata dell'Aterno – a *Corfinium* incrociava la *Via Claudia Valeria* –, la conca di Sulmona, i valichi degli Altopiani Maggiori e le valli dei fiumi Ràsino, Sangro e Volturno, raggiungeva *Beneventum*. Qui si immetteva nella *Via Traiana* per proseguire verso la costa adriatica attraverso *Aequum Tuticum* (Ariano Irpino – AV) e *Canosa* (Canosa di Puglia – BAT), costituendo così una valida alternativa alla *Via Appia* diretta a *Brundisium*, come ci ricorda anche Orazio nelle sue *Epistole* (I, 18, 20) «*Brundisium Minuci melius via ducat an Appi*».

Va inoltre ricordato che la *Tabula Peutingeriana* riporta anche la deviazione di raccordo, con le relative distanze, tra:

- *Castro Novo - Hadria mp XII*
- *Pinna mp VI*
- *Salinas mp VI*
- *Ostia Aterni mp V*;

a tale proposito può risultare utile la consultazione di G. Forni (1963, voll. I-II, pp. 47-55).

¹² Per averne conferma, basti citare Polibio (III, 88), Cicerone (*Pro Clu.*, 27) o ancora Tito Livio (XXVII, 43, 10) il quale, pur con imprecisioni geotopografiche, riporta: «*item per agrum Larinatem, Marrucinum, Frentanum, Praetutianum (...)*» o lo stesso Cesare (*B.C.*, I, 23) che, dopo aver lasciata *Sulmo*, raggiunge la costa adriatica ad *Aternum* per poi dirigersi verso l'*Apulia* «*(...) per fines Marrucinatorum, Frentanorum, Larinatum in Apuliam pervenit*». Ulteriori informazioni si possono ritrovare in G. De Benedittis (2010, pp. 123), che, pur soffermandosi soprattutto sull'area molisana, fornisce anche preziose informazioni sulla viabilità dell'area abruzzese.

(l'odierna Civitatomassa – AQ) (CIL, IX, 5959-ILS, 209) «*Ti Claudium ... Viam Claudiam Novam a Forulis ad Confluentis Aternum e Tirinum ... sternendam curavit*» ci ricorda che fu fatta costruire dall'imperatore Claudio nel 47 d.C., anche se può essere presa in considerazione l'ipotesi che si tratti dell'ampliamento e della ristrutturazione di un tracciato già esistente, come fa pensare il verbo *sternere*.

Quanto al tronco meridionale del tracciato, cui in passato molti studiosi avevano erroneamente attribuito il nome di *Via Minucia*, anche seguendo quanto già riportato da Orazio nelle *Epistole*, si è preferito indicarlo come “collegamento *Corfinium-Beneventum*” (De Santis, 1973) che, dopo aver utilizzato il tratto *ad Confluentes-Corfinium* della *Via Claudia Valeria*, aveva il suo punto di origine proprio nella capitale dei Peligni, come riporta la *Tabula Peutingeriana*:

Corfinium			
Sulmo	mp		VII
Jovis Larene	””		VII
Aufidena	””		XXV
Aesernia	””		IX

e da qui proseguiva per *Bobiano, Sepinum e Benevento*.



Foto 3 e 4 – Valico di Sant'Antonio (AQ): tratti di pavimentazione stradale lastricata di tipo romano, smantellati dai tedeschi durante l'occupazione della zona tra il 1943 e il 1944 (Foto V. Rainaldi, 1933).

Fonte: F. Sabatini (1970, p. 20).

Infatti il tracciato, raggiunta *Sulmo* da *Corfinium*, costeggiava il versante orientale di Colle Mitra, raggiungeva *Jovis Larene*¹³ (ubicato a km 2 a sud-ovest di Cansano) e, dopo aver attraversato il valico di Sant'Antonio – è interessante riportare le due immagini (foto 3 e 4) pubblicate nel volume del Sabatini su Pescocostanzo e Roccaraso, che stanno a testimoniare l'esistenza, fino alla seconda guerra mondiale, di ampi tratti di basolato romano proprio in quest'area –, gli ampi piani carsici degli Altopiani Maggiori d'Abruzzo e le valli dei fiumi Ràsino e Sangro, raggiungeva *Aufidena* (Alfedena – AQ), *Aesernia* (Isernia), *Beneventum* e la viabilità meridionale.

4.3. *La viabilità nel periodo medioevale* – A testimonianza dell'importanza raggiunta da questo tracciato nel tardo Impero e nei secoli successivi, non si può non ricordare quanto riportato nell'*Itinerarium Antonini Augusti* in relazione al grande collegamento che da Milano raggiungeva lo Stretto di Sicilia (*Iter quod a Mediolano per Picenum et Campaniam ad Columnas, id est Traiectum Siciliæ ducit mp DCCCCLVI*) attraversando

Troento civitas		
Castro civitas	mp	XII
Aterno civitas	'''	XXVIII
Interpromium vicus	'''	XXV
Sulmone civitas	'''	XXVIII
Aufidena civitas	'''	XXVIII
Serni civitas	'''	XXVIII

Si venne così a codificare l'importanza di quella che poi sarà chiamata la Via degli Abruzzi e che sfruttava, nella nostra regione, due tracciati naturali: l'uno, dopo aver attraversato il territorio piceno, percorreva la valle della Pescara, l'altro attraversava le aree interne.

Questo immenso patrimonio viario, affermatosi in epoca romana e che aveva contribuito ad attenuare, se non a risolvere, l'atavico isolamento delle plaghe interne della Penisola, entra in piena crisi con la caduta dell'Impero e la conseguente scomparsa delle istituzioni preposte alla tutela del territorio, determinando un grave vuoto di potere. Lentamente questa funzionale struttura viene nuovamente travolta da fenomeni erosivi e da esondazioni di fiumi e ruscelli che, a lungo andare, determinano, nelle plaghe più basse, condizioni repulsive per le attività umane a causa del forte impaludamento,

¹³ In relazione all'identificazione di questo sito con la denominazione di *Jovis Larene* riportata nella *Tabula* (De Santis, 1973) si sono di recente avuti interessanti sviluppi, dal momento che gli scavi condotti nella contrada Pantano-Zeppe-Tavuto di Cansano (AQ) hanno portato alla luce notevoli resti archeologici, compresa una iscrizione, trovata nel maggio 2000, nella quale si legge «*Sex Paccio Argynno Cultores Jovis Ocriticani P.*», (TUTERI, 2005, pp. 13-37) che ha spinto a far attribuire al centro il nome di *Ocriticum*, dagli *Ocriticani* dell'epigrafe, anche se questa risulta essere l'unica attestazione del termine, non essendoci nessun'altra testimonianza nelle fonti classiche sia letterarie sia epigrafiche, il che ci lascia abbastanza dubbiosi sulla veridicità di tale asserzione.

con relativa comparsa di malattie (malaria). Tali condizioni ambientali costringono le popolazioni ivi stanziati a rifugiarsi sui monti, abbandonando le aree costiere e le vie consolari ed imperiali, che diventano tracciati fatiscenti sui quali è rischioso avventurarsi, come ben dice Mario Fondi (1970), per l'aggravata pericolosità assunta dalle strade divenute regno di ladri e briganti che fanno rientrare queste aree nel loro millenario abbandono e isolamento, percorse ormai soltanto dalle greggi transumanti lungo gli ampi tratturi.

Bisognerà attendere molti secoli, prima che queste plaghe possano recuperare la loro piena funzionalità e importanza, come, ad esempio, avverrà con la costruzione della linea ferroviaria adriatica che, realizzando un'intensa opera di bonifica, permetterà l'eradicazione della malaria, il recupero di vaste plaghe acquitrinose e la loro conseguente messa a coltura. Queste terre torneranno così di nuovo appetibili per le popolazioni ubicate nei centri montani e attrattive per l'insediamento (si svilupperà massiccio il fenomeno delle gemmazioni intorno alle stazioni ferroviarie) e le comunicazioni, come, ad esempio, ci ricordano il Correnti e il Maestri (1859-64, pp. 50 ss), nella prima indagine conoscitiva delle repulsive condizioni geografiche della penisola risalente al 1861 e pubblicata nel 1864, che assegnano all'Abruzzo aree "umide" per kmq 1.127 su una superficie di kmq 19.858, come evidenziato nell'Annuario Statistico Italiano.

In un tale contesto, oltremodo negativo, l'unica arteria che conserva una certa importanza è proprio la Via degli Abruzzi, sfruttata da tutti gli invasori, compresi i Longobardi, come attestano ancora oggi le numerose "fare", i quali, nella conquista dei territori successivamente entrati a far parte del Ducato di Benevento, seguirono, «essendo il cammino per monti più coperto e meno esposto a sorprese, l'antica via che sotto Valva si staccava dalla Via Valeria e per Sulmona, Isernia, e Boviano raggiungeva Benevento» (Pochettino, 1834, p. 111). Non va dimenticato, però, che con la conquista dei Normanni, il cui potere politico supera il Fiume Sangro e raggiunge i solchi vallivi del Tronto e del Velino, l'Abruzzo si meridionalizza sempre più e i suoi rapporti prevalenti restano nell'ambito del Regno, ciò avrà importanti conseguenze sull'economia e sugli stessi usi e costumi, anche perché l'aspra morfologia rappresenta un ostacolo per le comunicazioni con Roma ed il Tirreno nel periodo invernale a fronte di un'apertura verso il sud e l'area napoletana attraverso le valli del Liri e del Volturno.

Con gli Angioini, poi, si rinsaldano maggiormente i rapporti tra il nostro territorio e Napoli, nuova capitale, tanto da permettere alla Via degli Abruzzi di assumere un ruolo fondamentale, raccordando le comunicazioni tra Nord e Sud anche grazie ai notevoli miglioramenti della rete viaria che, nel frattempo, erano stati realizzati e agli stretti rapporti politici e commerciali con Firenze, attraverso l'asse viario che la collega a Napoli passando per Perugia, L'Aquila, Sulmona, Isernia e Capua, come ci fa ben comprendere il *Prontuario* di Francesco di Balduccio Pegolotti, riportato dal Peruzzi (1868), che ci ricorda il tempo necessario per raggiungere i vari centri

Vassi da Firenze a Napoli da 11 a 12 dì,
 Vassi da Firenze a L'Aquila da 5 a 6 dì,
 Vassi da Firenze a Sulmona da 5 a 6 dì.

L'itinerario in esame viene, tuttavia, a perdere molta importanza con l'avvento degli Aragonesi, anche perché le comunicazioni tendono a privilegiare il tracciato tirrenico e i rapporti con Roma che, riacquisito prestigio economico e diplomatico, ridiviene il fulcro attrattivo.

Per quanto concerne l'importanza e l'utilizzazione della Via degli Abruzzi per il periodo che dal Mille si protrae fino all'Unità d'Italia, si ritiene opportuno, per chi desiderasse avere maggiori e più dettagliate notizie ed un quadro esaustivo delle vicende che hanno interessato questo territorio, rimandare alla consultazione dell'ampio e ben documentato volume, già citato, di Francesco Sabatini che, pur raccontando delle vicende storiche della vasta area degli Altopiani Maggiori d'Abruzzo, le inserisce nel contesto della regione e dell'Italia centro-meridionale.

Questo andamento alterno, dovuto alla maggiore o minore possibilità di attrarre i traffici e gli interessi politici, economici, diplomatici... si protrae fino al XVIII secolo, quando riprende vigore la necessità di comunicazioni efficienti e sicure. Vengono quindi ristrutturare tutte le direttrici viarie romane, ristabilendo i tanti collegamenti, ripristinando e ampliando le antiche vie consolari ed imperiali, ridotte ormai, quando ancora esistenti, a semplici tracciati in via di smantellamento.

5. *La struttura viaria attuale*

L'esame della struttura viaria, che ha interessato il territorio dell'attuale Regione Abruzzo, fin dai tempi più remoti e con gli inevitabili adeguamenti alle condizioni storiche che l'hanno caratterizzata nei vari periodi, dimostra chiaramente che l'obbligatorietà e la continuità nell'utilizzo di determinati percorsi non poteva prescindere dal loro prolungarsi fino ai nostri giorni. Tenendo, ovviamente, conto delle modificazioni a seguito dell'utilizzo di più avanzate tecniche di costruzione, la rete viaria mantiene ancora oggi la sua essenza originaria che può essere riassunta nell'intreccio funzionale di assi orizzontali e verticali:

5.1. *Assi trasversali* – In senso ovest-est la Regione è interessata da due Autostrade che, dopo un tratto iniziale da Roma al Bivio Torano (km 72), si dividono in due assi trasversali: l'uno, più a nord, diretto a L'Aquila-Teramo, e che ricorda il tracciato della *Via Caecilia*, l'altro, più meridionale, diretto a Pescara, lungo quella direttrice che richiama la *Via Tiburtina-Valeria-Claudia Valeria*.

5.1.1. *Asse trasversale nord* – L'A 24 (Roma – Bivio Torano – L'Aquila – Teramo, da dove, tramite una strada a scorrimento veloce, raggiunge l'Adriatico e si innesta all'A 14).

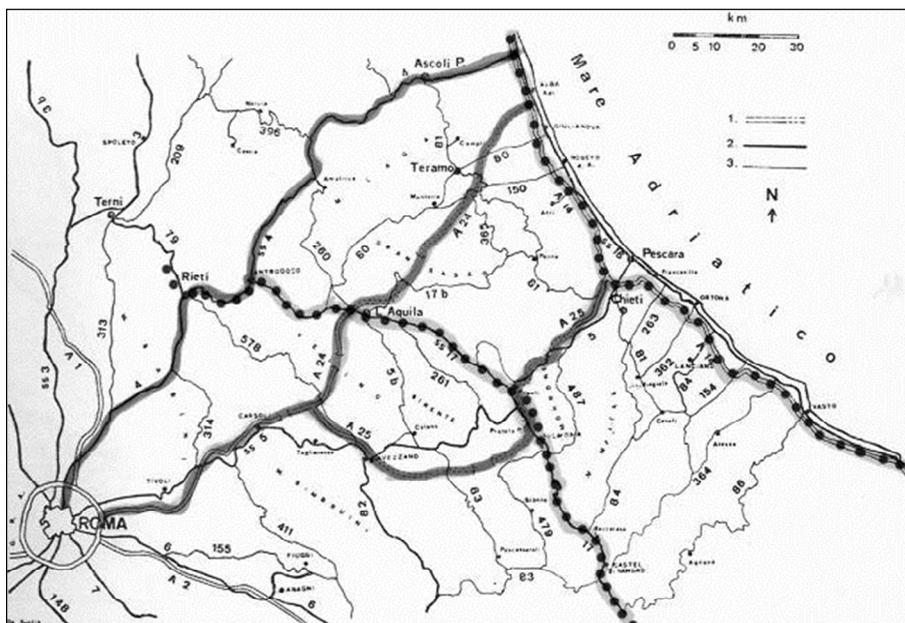


Fig. 7 – La struttura viaria abruzzese mantiene tuttora la sua fisionomia acquisita in epoca romana, come chiaramente dimostrano gli assi viari trasversali (linea continua) e quelli longitudinali (linea puntinata).

Fonte: G. De Santis (1975, tav. IV f.t.).

Le premesse per la costruzione di un collegamento veloce Roma-Torano-L'Aquila-Teramo-Giulianova, con l'intento di collegare tra di loro Lazio e Abruzzo nonché le autostrade del Sole e Adriatica, risale al 1963, quando la *Società Autostrade Romane S.p.A.*, in seguito divenuta *Società Autostrade Romane ed Abruzzesi (S.A.R.A.)* ottenne dall'ANAS il via libera alla realizzazione della A 24, avvenuta tra il 1969 ed il 1989 con l'entrata in funzione del tratto Villa Vomano-Teramo. Per completare il collegamento tra le due autostrade, mancava ancora il tratto di strada con il casello di Giulianova-Mosciano Sant'Angelo sull'A 14, cosa che avvenne nel 2006 tramite la cosiddetta "Superstrada Teramo-Mare", con un tracciato parallelo alla vecchia SS 80.

L'Autostrada, lunga complessivamente km 166,5 e gestita, dal 2000, dalla *Strada dei Parchi S.p.A.*, attraversa quel già ricordato territorio caratterizzato da monti, massicci e colline, per superare i quali si rese necessario approntare nuove ed ardite soluzioni ingegneristiche, per i lunghi tratti in viadotto e per le 42 gallerie (4 di esse superano i km 4) nonché per il traforo a doppia canna del Gran Sasso, il più lungo d'Europa (km 10,175), la cui seconda galleria fu aperta al traffico nel 1993. L'arteria, che si origina dal Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA), raggiunge dopo km 17 l'innesto con la A 1 Milano-Napoli, per proseguire poi verso i caselli di Tivoli (km 20), Castel Madama (km 20), Carsoli (km 57), Tagliacozzo (km 68), Bivio

Torano (km 72, da dove parte la diramazione per Pescara dell'A 25), Tornimparte (km 92), L'Aquila (Ovest al km 108 e Est al km 114), Assergi (km 124), Colledara-San Gabriele (km 143), Teramo (km 158) e la superstrada per l'A 14 (km 166).

5.1.2. *Asse trasversale sud* – A 25 (Bivio Torano – Avezzano – Sulmona – Pescara, con innesto all'A 14).

Realizzata tra il 1969 e il 1978, l'A 25 si dirama, al km 72, dall'A 24 (Roma-Teramo) nei pressi del Bivio Torano, per collegare la parte centrale dell'Abruzzo con la costa adriatica. Il suo percorso, lungo km 115, ricalca il tracciato della romana Via Tiburtina-Valeria-Claudia Valeria (oggi SS 5) costeggiando la Conca del Fucino e superando l'Appennino Abruzzese con la galleria di Cocullo. Raggiunta la Valle Peligna e Sulmona, si dirige verso il Vallone di Tremonti nei pressi di Popoli e la valle del fiume Aterno-Pescara per poi allacciarsi all'A 14 dopo l'uscita del casello di Chieti. Gestita come l'A 25 dalla Strada dei Parchi SpA, collega tra loro i centri di Magliano de' Marsi (al km 11), Avezzano (km 16), dove dà origine alla SS 690 per Sora-Cassino, Aielli-Celano (km 29), Pescina (km 37), Cocullo (km 48), Pratola Peligna-Sulmona (km 64), Bussi-Popoli (km 77), Tocco da Casauria-Torre de' Passeri (km 84) e Chieti (km 11), da dove raggiunge l'A 14 (Bologna-Taranto) (km 115).

Si deve, inoltre, sottolineare che, nel contesto geomorfologico dell'Abruzzo, che non consente molti collegamenti trasversali in un sistema basato soprattutto sulle direttrici nord-sud, proprio queste due ultime autostrade, insieme al tracciato della SS 4 Via Salaria, continuano a svolgere, come già avvenuto per il passato, l'importante funzione di unire, oggi entro l'isocrona delle 2 ore, il Tirreno all'Adriatico.

5.2. *Asse longitudinale* – È rappresentato dall'A 14 Adriatica (Bologna – Ancona – Pescara – Bari – Taranto), più interna rispetto alla SS 16 Adriatica e alla quale si sostituisce rilevandone l'importanza, che ricorda il tracciato dell'arteria costiera adriatica. Tra le più architettonicamente belle per il continuo susseguirsi di arditi ponti e lunghe gallerie, l'Autostrada A 14 Adriatica, lunga km 743,4, costituisce il secondo asse nord-sud della penisola italiana dopo l'Autostrada del Sole che la incrocia proprio a Bologna. Realizzata in applicazione della legge 729 del 1961 sul *Piano di nuove costruzioni stradali e autostradali*, tra il 1966 ed il 1973 (fino a Bari) ed il 1975 (a Taranto), interessa la nostra Regione nel tratto compreso tra il casello di San Benedetto del Tronto (al km 311,7), anche punto di arrivo della SS 4 Salaria, e il casello di Vasto nord-Casalbordino (km 437,3) attraverso le città di Giulianova (km 334,4), punto di arrivo della SS 80 da Teramo, Roseto degli Abruzzi (km 344,0), Atri-Pineto (km 351,8), Pescara (km 378,0), dove si allaccia all'Autostrada A25 in direzione Roma, Ortona (km 404,6) e Lanciano (km 413,8).

5.3. *Asse longitudinale della Via degli Abruzzi* – Questo sistema di comunicazioni trasversali è ben raccordato, oltre che dall’A 14 e dalla SS 16 Adriatica, dalla direttrice interna costituita dalla SS 17 dell’Appennino Abruzzese e Appulo-Sannitico (Antrodoco-L’Aquila-Sulmona-Isernia-Foggia). La strada, attraversate dopo Antrodoco le omonime gole, supera i mille metri circa presso il valico di Sella di Corno e scende nella conca de L’Aquila e prosegue, utilizzando grosso modo il tracciato dei tratturi L’Aquila-Foggia fino a Caporciano e Centurelle-Montesecco fino a Collepietro, lungo l’antica *Via Claudia Nova*. Attraversa le ampie piane di Barisciano e di Navelli e scende a Popoli, dove si innesta alla Via Valeria, e, raggiunta Sulmona, prosegue lungo la valle del fiume Gizio fino all’altopiano delle Cinquemiglia con un percorso di moderni viadotti che sovrastano l’antico tracciato. Incontrata nei pressi di Roccaraso la SS 84 Frentana, prosegue verso Castel di Sangro con una strada a scorrimento veloce fino ad Isernia, da dove si dirige verso Foggia e la Puglia.

Verso nord, invece, la SS 17, raccordandosi dapprima con la Via Salaria ad Antrodoco, poi con la Rieti-Terni e con la strada di grande comunicazione, E 45, Roma-Varsavia, nel tratto Terni-Perugia-Cesena-Ravenna, attraversa tutta l’area interna della regione italiana. A questa direttrice si deve aggiungere la superstrada di raccordo Perugia-Bettolle che, staccandosi dalla E 45 presso Ponte San Giovanni, immette, tramite il casello della Val di Chiana, direttamente sull’Autostrada del Sole (A 1) in direzione Firenze, perpetuando nel tempo l’importanza dello storico tracciato della Via degli Abruzzi che, per l’appunto, da Firenze portava, a ovest, verso il litorale tirrenico fino a Napoli e all’area campano-calabrese e, ad est, verso quello adriatico fino a Foggia e a Brindisi.

6. *Conclusioni*

Quanto esposto ci porta decisamente alla chiara e conclusiva conferma della tesi iniziale sulla grande importanza che la struttura geomorfologica, nel contesto più generale delle direttrici viarie e delle comunicazioni, ha avuto per l’area abruzzese-molisana, in quanto ha rappresentato l’elemento determinante, proprio per essere fortemente caratterizzata da aspri ed imponenti rilievi, divisi tra loro da ampie conche intermontane e da solchi fluviali, per svolgere la fondamentale funzione di cerniera tra il sud ed il nord, nonché tra l’est e l’ovest. Infatti, la favorevole posizione della Regione, caratterizzata e percorsa, come visto, dagli ampi solchi vallivi che s’inframezzano ai monti, riuscendo a offrire ottime direttrici naturali alla rete delle comunicazioni, ha permesso e permette ancora oggi all’Abruzzo di giovare di validi collegamenti con il resto dell’Italia: realtà questa che si è fortemente evidenziata con la realizzazione di una funzionale rete di strade a scorrimento veloce grazie alla costruzione di infrastrutture autostradali e superstradali che hanno dovuto necessariamente ricalcare gli antichi percorsi della struttura viaria romana.

Bibliografia

- ALVINO G., *Via Salaria*, Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma, 2003.
- ASHBY TH., GARDNER R., "The Via Traiana", in *Papers British School at Rome*, 8, 1916, n. 5, pp. 104-171.
- CAMILLI L., s.v. *Via Salaria*, in LA REGINA A., *Lexicon...*, op. cit., vol. 5, pp. 35-44.
- CAPEZZALI W., "La Transumanza nella storia e nella bibliografia", in *Tratturi e transumanza: arte e cultura*, Arkhé, L'Aquila, 2008, pp. 61-72.
- CATANI E., PACI G. (a cura di), *La Salaria in età antica, Atti del Convegno, Ascoli-Offida-Rieti 2-4.10.1997*, Macerata-Roma, Dipartimento di scienze archeologiche e storiche dell'antichità-L'Erma di Bretschneider, 2000.
- CERULLI IRELLI G., *Carta archeologica d'Italia al 100.000, F. 140 di Teramo*, IGMI, Firenze, 1971, pp. 59-64.
- CIANFARANI V., *Archeologia*, a cura di AA.VV., in *Abruzzo*, Milano, 1963, p. 102.
- CIANFARANI V., "Touta Marouca", in *Studi Calderoni-Peribeni*, III, Milano, 1956, pp. 311-327.
- COARELLI F., *I santuari, il fiume, gli empori*, Collana Einaudi Storia dei Greci e dei Romani, vol. 13, 2008, pp. 132-134.
- CORRENTI C., MAESTRI P., *Annuario Statistico Italiano*, 2, 1859-64, pp. 50 ss.
- CUNTZ O., *Itineraria Romana. Itinerarium Antonini Augusti*, Lipsia, 1929.
- DE BENEDITTIS G., *La Provincia Sannii e la viabilità romana*, Cerro al Volturno (IS), Volturina Edizioni, 2010, pp. 123.
- DE MAURO T., *Grande Dizionario Italiano dell'uso*, vol. VI (SP-Z), UTET, Torino, 2005.
- DE SANTIS G., *Jovis larene in territorio di Cansano (AQ)*, Sulmona, Tipografia Labor, 1973.
- DE SANTIS G., "Struttura viaria antica e recente in Abruzzo", in *Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia - Università di Perugia*, XII (1974-75), Perugia, Grafica, 1975, pp. 233-255 + tavv. 4 f.t.
- DE SANTIS G., DE MEO F., PATELLA SCOLA L.V., "Il Molise. Indagine campione sui centri capoluogo di comune. Altitudine, localizzazione e variazioni di popolazione dall'Unità d'Italia ad oggi", in *Quaderni Istituto Policattedra di Geografia - Università di Perugia*, 8 (1986), Perugia, Guerra, pp. 3-84.
- DE VECCHIS G., CALAFIORE G., *Progetto Geografia I*, Torino, Paravia, 1986, p. 297.
- DI BALDUCCIO PEGOLOTTI F., *Prontuario*, in PERUZZI L.S., *Storia del commercio e dei banchieri...*, cit.
- DI IORIO A., "Transumanza e tratturi demaniali", in *Molise economico*, 1984, I, pp. 35-90.
- Enciclopedia Italiana Treccani*, s.v. *Tratturo*, Vocabolario della lingua italiana, Arti Grafiche Ricordi, Milano, 1994.
- FORNI G., "La strada romana da Hadria (Atri) a Pinna (Penne)", in *Abruzzo*, 1-2, 1963, pp. 47-55.

- FONDI M., *Abruzzo e Molise*, Collana Le regioni d'Italia, 12, Torino, UTET, 1970.
- GARDNER R., "The Via Claudia Valeria", in *Papers of the British School at Rome*, 9, 1920, pp. 75-106.
- GASPARINETTI P., "La Via degli Abruzzi e l'attività commerciale di Aquila e Sulmona nei secoli XIII e XV", in *Bullettino della Deputazione Abruzzese di Storia Patria*, L'Aquila, Presso la Deputazione, 54-56, 1964-66, pp. 5-103.
- GASPERINI L., "Sedi umane e strade in Abruzzo in età romana", in *Abruzzo*, 10, 1972, pp. 63-71.
- GIARRIZZO A., "La piana del Fucino dopo il prosciugamento. Note antropogeografiche", in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 108, 1971, pp. 619-666.
- GUANDALINI F., *La rete viaria minore in Italia centrale*, in MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Le strade dell'Italia romana*, cit., p. 105-106.
- HÜLSEN CH., "L'iscrizione della Via Caecilia", in *Memorie dell'Accademia dei Lincei*, Roma, 1886.
- LA REGINA A., s.v. "Teramo", in *Enciclopedia Arte Antica*, Roma, 1966, pp. 712-713.
- LA REGINA A., "Ricerche sugli insediamenti Vestini", in *Memorie dell'Accademia dei Lincei*, Roma, s. VIII, 13 (1968), pp. 426-429.
- LA REGINA A., *Lexicon topographicum Urbis Romae. Suburbium*, Roma, Ed. Quasar, 2008.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Le strade dell'Italia romana*, Milano, T.C.I., 2004, pp. 256.
- MARI Z., s.v. "Via Tiburtina", in LA REGINA A., *Lexicon topographicum Urbis Romae*, cit., vol. V, pp. 160-173.
- MARTINORI E., *Via Salaria, Via Claudia Nova*, Roma, 1931, pp. 117 ss.
- MASTROBERARDINO L., "U/n itinerario gastronomico ante litteram: le vie della transumanza nel Molise", in PARATORE E., BELLUSO R. (a cura di), *Studi in onore di Cosimo Palagiano. Valori naturali, dimensioni culturali, percorsi di ricerca geografica*, EDIGEO. Editoriale geografica, Roma, 2013, pp. 383-396.
- MILLER K., *Itineraria Romana. Romische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*, Stuttgart, 1916.
- OLIVANTI P., *Via Tiberina*, Roma, Poligrafico e Zecca dello Stato, 1997.
- PELLICANO A., *Geografia e storia dei tratturi del Mezzogiorno: ipotesi di recupero funzionale di una risorsa antica*, Aracne, 2007 pp. 19-25.
- PERSICETTI N., "Viaggio archeologico sulla Via Salaria", in *Memorie dell'Accademia dei Lincei*, Roma, 1893, pp. 87-99.
- PERUZZI L.S., *Storia del commercio e dei banchieri di Firenze in tutto il mondo conosciuto dal 1200 al 1345 compilata su documenti in gran parte inediti*, Firenze, M. Cellini, 1868.
- PIGANIOL A., "Hannibal chez les Pelignies", in *Revue des Etudes Anciennes*, Université de Bordeaux, 22, 1920.

- POCHETTINO G., *I Longobardi nell'Italia meridionale (570-1080)*, Napoli, 1834.
- PRONTERA F., *Tabula Peutingeriana. Le antiche vie del mondo*, in Collana Biblioteca di "Geographia Antiqua", Olschki, 3, 2003, pp. II-70, + pieghevole f.t.
- RADKE G., *Viae Publicae Romanae*, in RE, suppl. XIII, trad. it., Bologna, 1981.
- SABATINI F., *La regione degli Altopiani Maggiori d'Abruzzo*, A.S.T. di Roccaraso, Genova, Sigla Effe, 1960.
- TUTERI R. (a cura), *Ocriticum. Frammenti di terra e di cielo*, Sulmona, Sinapsiedizioni, 2005.

Via degli Abruzzi in the regional road routes path

The geomorphological structure of a territory may be critical for the location of road routes. Such is the case with the historical *Via degli Abruzzi* that in its path takes advantage of the physical conditions along paths which run in the valleys of Abruzzo and Molise. The Abruzzo, in fact, has four fundamental axis, two longitudinal and two transverse colon that have always made possible communications with the rest of Italy. The route used by *Via degli Abruzzi* runs within the region and connects Florence with Naples passing through Perugia, L'Aquila, Sulmona, Isernia and Capua.

Via degli Abruzzi dans le chemin régional des itinéraires

La structure géomorphologique d'un territoire peut être très importante pour localiser les itinéraires routiers. C'est le cas de la fameuse *Via degli Abruzzi* qui, tout le long du trajet, profite des conditions physiques des chemins qui traversent les vallées des Abruzzes et du Molise. Les Abruzzes présentent, en effet, quatre axes routiers fondamentaux, deux longitudinaux et deux transversaux, qui ont toujours assuré la communication avec le reste de l'Italie. L'itinéraire utilisé par la *Via degli Abruzzi* traversait le cœur de la région et la reliait avec Florence et avec Naples en passant par Péruse, l'Aquila, Sulmona, Isernia et Capoue.