



**PATRIMONIO  
INDUSTRIALE  
MARITTIMO  
NELL'ADRIATICO  
CENTRALE**

a cura di  
**Paola Pierucci**



**T**EMI di **FRANCOANGELI**  
**S**TORIA



## Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.





I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it) e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.

**PATRIMONIO  
INDUSTRIALE  
MARITTIMO  
NELL'ADRIATICO  
CENTRALE**

a cura di

**Paola Pierucci**

**FRANCOANGELI**

Copyright © 2013 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it).*

# Indice

<b>1. Testimonianze e percorsi tra le due sponde dell'Adriatico, di Paola Pierucci</b>	pag.	9
<b>2. Il rapporto terra-mare nell'Abruzzo adriatico. Urbanizzazione, infrastrutture, paesaggio, di Piergiorgio Landini e Marina Fuschi</b>	»	13
1. Premessa	»	13
2. Le vicende dell'occupazione antropica e il processo di urbanizzazione litoranea	»	14
3. Due differenti modelli di industrializzazione e urbanizzazione	»	17
4. La cerniera metropolitana	»	19
5. Il nodo critico della portualità	»	20
6. Le trasformazioni del paesaggio: una lettura di sintesi	»	22
Nota bibliografica	»	24
<b>3. Il sistema portuale abruzzese dal Settecento all'Unità d'Italia, di Paola Nardone</b>	»	30
Nota bibliografica	»	44
<b>4. Monaci-imprenditori: l'Abbazia di San Giovanni in Venere nell'Abruzzo pre-unitario, di Natascia Ridolfi</b>	»	52
Nota bibliografica	»	63

<b>5. Il ruolo commerciale delle torri costiere, di Marcello Benegiamo</b>	pag.	70
1. Il quadro strutturale e cronologico	»	70
2. Uomini e mezzi	»	73
3. Il ruolo economico e il quadro attuale	»	78
Nota bibliografica	»	83
<b>6. Attività commerciale e investimenti immobiliari a Ragusa nel Cinquecento: il caso di Vincenzo Stefani, di Dario Dell’Osa</b>	»	90
1. L’economia ragusea e il mercante Vincenzo Stefani	»	90
2. Gli interessi del mercante	»	93
3. Le abitazioni sulla costa croata	»	96
4. Gli immobili dislocati sulle isole	»	101
5. Conclusioni	»	103
Nota bibliografica	»	104

### Abstracts

<b>1. Testimonies and Pathways Between the Two Adriatic Shores, by Paola Pierucci</b>	»	111
<b>2. The “Land-Sea” Connection in the Adriatic Coastline of Abruzzo. Urbanization, Infrastructures, Landscape, by Piergiorgio Landini and Marina Fuschi</b>	»	115
1. Introduction	»	115
2. Anthropic Settlement Events and Coastal Urbanization Process	»	115
3. Two Different Models of Industrialization and Urbanization	»	117
4. The Metropolitan Belt	»	118
5. The Critical Crux of the Port	»	119
6. Landscape Transformation: Conclusion Synthesis	»	119
<b>3. The Abruzzo’s Port System from the Eighteenth Century to the Country’s Unification, by Paola Nardone</b>	»	121



<b>4. Monks-entrepreneurs: the Abbey of San Giovanni in Venere in Abruzzo Pre-unification, by Natascia Ridolfi</b>	pag.	128
<b>5. The Commercial Role of the Coastal Towers, by Marcello Benegiamo</b>	»	134
1. Chronological and Structural Picture	»	134
2. Men and Means	»	135
3. The Economic Factor and the Present Picture	»	136
<b>6. Business and Real Estate Investments in Ragusa in the Sixteenth Century: the Case of Vincenzo Stefani, by Dario Dell’Osa</b>	»	139



# *1. Testimonianze e percorsi tra le due sponde dell'Adriatico*

*di Paola Pierucci*

L'Adriatico centro meridionale rappresenta un'area culturale e turistica dotata di grandi potenzialità che emergono con prepotenza nella parte orientale ma che costituiscono una realtà importante anche nel tratto abruzzese marchigiano.

Le strutture e le testimonianze del passato presenti lungo il tratto di costa centro-meridionale dell'Adriatico occidentale sono forse poco evidenti e soprattutto poco valorizzate rispetto a quelle esistenti lungo altri tratti di costa, a Nord e a Sud, ma pur sempre rappresentano testimonianze preziose e significative di un'attività legata al mare che nei secoli passati ha condizionato ed influenzato, sotto molteplici punti di vista, la vita delle popolazioni costiere.

La conoscenza di tali testimonianze è indubbiamente il punto di partenza per la tutela e la fruibilità, secondo i criteri più attuali, del patrimonio storico, artistico e architettonico; motivo per cui si è reso necessario fissare un percorso metodologico che comprenda una serie di fasi, collegate tra di loro, allo scopo di delineare un quadro completo degli elementi strutturali di tale complessa ed articolata realtà. Le tappe di questo percorso partono dalla individuazione della tipologia di manufatti presenti sul territorio.

Primo obiettivo che si è posto è stato quello di individuare i luoghi di produzione di beni e di servizi legati al mare, che hanno svolto o svolgono tutt'ora un ruolo nell'economia della costa o del vicino retroterra. La tipologia di questi manufatti, o per meglio dire *siti*, è molto articolata in quanto essi rappresentano la testimonianza di una storia diversamente caratterizzata; vale a dire che le differenze rilevate nella struttura morfologica ed in quella architettonica delle coste adriatiche hanno condizionato e rappresentato la testimonianza dello sviluppo di quelle stesse aree.

L'indagine ha messo in evidenza la presenza, in primo luogo, di infrastrutture portuali e di una serie di realtà ad esse correlate: villaggi di pescatori,

mercati ittici, scuole nautiche, cantieri navali, impianti fissi per la pesca. Inoltre sono presenti torri costiere, strutture di accoglienza e abbazie fortificate.

Il lavoro si pregia di scrupolose operazioni di censimento, ricerca d'archivio e ricerca bibliografica. Il censimento ha permesso di rilevare l'esistenza, all'interno delle diverse categorie, di numerosi siti più o meno importanti, ma certamente significativi nella ricostruzione del patrimonio industriale marittimo della costa. Al censimento si è affiancata un'indagine archivistica che ha avuto l'obiettivo di documentare la storia del manufatto e di conoscere le diverse interazioni di carattere economico e culturale con il relativo quadro ambientale. In ultimo, la bibliografia consultata ha consentito, per i diversi siti censiti, di delineare il livello delle conoscenze relative ai siti stessi.

Le schede di catalogazione rappresentano il risultato finale di questa fase della ricerca; esse sono state compilate secondo i criteri stabiliti dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e hanno rappresentato la base per le ricerche successive.

A riguardo, occorre sottolineare che il criterio seguito al momento della individuazione dei nuclei tematici da trattare nel prodotto finale, ha privilegiato quelli relativi all'Abruzzo perché poco conosciuti e valorizzati rispetto alla realtà delle regioni limitrofe.

Tuttavia, tale scelta è stata nello stesso tempo condizionata inevitabilmente dal particolare rapporto della popolazione abruzzese con il mare nel corso dei secoli passati; un rapporto nel tempo poco significativo, intendendo con questa espressione un certo distacco verso le attività marinare ed un'attitudine più marcata verso le attività legate alla terra. Tale atteggiamento è senza dubbio spiegabile con le caratteristiche del territorio costiero, che presentava un litorale disseminato di acquitrini, con una scarsa portualità naturale ed una costa prevalentemente bassa e sabbiosa.

Ad aggravare ulteriormente il quadro contribuiva una idrografia sfavorevole, caratterizzata da fondali variabili ed incostanti nei quali i fiumi, prevalentemente di portata torrenziale, riversavano materiale sabbioso e detriti, contribuendo alla formazione di fondali poco profondi e al continuo insabbiamento delle poche strutture portuali esistenti. Infine, la posizione geografica dell'Abruzzo, posta ai confini del Regno di Napoli, imponeva un controllo adeguato delle coste che si traduceva nella necessità di lasciare le marine libere da insediamenti e senza punti di appoggio per le imbarcazioni nemiche.

Questi difficili rapporti con il mare, che hanno segnato la storia dell'Abruzzo in età moderna, rappresentano un pesante retaggio di cui la regione stenta a liberarsi. Ancora oggi, d'altra parte, l'economia della regione ed il suo sistema produttivo sono legati solo in minima parte al mare, e grazie

soprattutto allo sviluppo del turismo balneare avvenuto nella seconda metà del '900.

Per meglio evidenziare quanto abbiamo appena detto, la scelta dei temi più significativi per l'elaborazione dei contributi ha privilegiato le strutture portuali: infatti, esse rappresentano i segni più evidenti delle attività economiche legate al mare.

Solo alla fine del XIX secolo si incominciò a riflettere sull'importanza di dotare l'Abruzzo marittimo di un sistema portuale adeguato, del quale la regione aveva da sempre sofferto la mancanza. Infatti, agli inizi del XX secolo, alcuni lavori strutturali vennero realizzati nei porti di Pescara ed Ortona, mentre lo scalo vastese venne dotato di un faro. Tali opere comportarono una ripresa delle attività del commercio marittimo che, però, si mantennero sempre su livelli modesti. In ogni caso, il ruolo assunto dai porti abruzzesi tra Otto e Novecento fu soprattutto quello di divenire veri e propri centri di importazione per le materie prime che, attraverso la ferrovia, venivano avviate per la trasformazione nei pochi stabilimenti industriali esistenti; inoltre nella seconda metà del XX secolo l'incidenza economica delle strutture portuali venne ulteriormente ridotta dalla creazione di infrastrutture viarie che agevolarono il trasporto su gomma.

Il debole sistema portuale della costa abruzzese era supportato, in età moderna, da un sistema di depositi di merci e di magazzini, dislocati lungo la costa. Situati in corrispondenza di caricatoi e sbarcatoi, essi furono successivamente inseriti in contesti difensivi incorporati nel modello protettivo delle torri costiere. Le torri costiere furono realizzate lungo le coste abruzzesi attorno alla metà del Cinquecento: si trattava peraltro di strutture del tutto in linea con l'intero sistema difensivo del Regno di Napoli. Tale rete protettiva, che si prefiggeva finalità prevalentemente di difesa, perseguiva, al tempo stesso, anche obiettivi di natura economica e commerciale. La scelta di trattare tale tema è stata motivata appunto da queste considerazioni. Infatti, le fortificazioni costiere, riuscendo a garantire una certa sicurezza degli approdi, svolsero un ruolo di rilievo a favore di traffici, tanto che alla fine del '500 il quadro commerciale dell'Abruzzo marittimo appariva certamente più vivace che in precedenza, grazie anche alla funzione rassicurante delle torri.

Lungo la costa abruzzese, alle strutture più propriamente marittime, come torri e porti, si affiancavano strutture di altra natura, anche religiosa, che però ebbero anche una valenza economica legata al mare sia per i traffici che ad esse facevano capo sia per la gestione e per la funzionalità di porti e caricatoi. Il terzo tema di ricerca tratta il caso di una realtà molto significativa quale quella dell'Abbazia di San Giovanni in Venere. La struttura religiosa seppe sfruttare la sua vicinanza al mare per il commercio dei prodotti

provenienti dai possedimenti dell'entroterra e da quelli costieri. La vicenda storico-economica dell'Abbazia si concluse tra il diciottesimo ed il diciannovesimo secolo. Nel 1793, il Regno di Napoli sequestrò la struttura e la dichiarò di Regio Patronato e solo nel 1815 Ferdinando IV la restituì ai Padri Filippini. Il passaggio delle truppe francesi aveva, tuttavia, irrimediabilmente alterato l'equilibrio economico del monastero, i coloni degli ex feudi si rifiutarono di corrispondere nuovamente i canoni enfiteutici e il dissesto crescente portò al progressivo spopolamento degli edifici, nonché al decadimento delle strutture ormai prive di ogni manutenzione.

All'inizio dell'età moderna, i porti abruzzesi erano frequentati da imbarcazioni provenienti dalle più importanti località della costa dalmata; in particolare la Repubblica di Ragusa, la cui la flotta mercantile era la seconda per importanza in Adriatico dopo quella veneziana, aveva importanti relazioni commerciali con l'Italia meridionale e con l'Abruzzo. Le navi ragusee trasportavano le merci in occasione degli importanti appuntamenti delle fiere di Lanciano nelle quali i mercanti della Repubblica avevano un ruolo di primo piano.

All'interno di tale contesto, si inserisce la scelta del quarto tema trattato relativo alla ricerca dei luoghi nei quali visse e operò un importante uomo di affari raguseo della seconda metà del '500: Vincenzo Stefani. A tale scopo è stato necessario procedere alla trascrizione di un libro contabile risalente agli anni '50-'70 del XVI secolo, nel quale è documentata l'attività svolta dallo Stefani nei settori mercantile, finanziario ed armatoriale. Dalla stessa fonte emergono anche notizie preziose relative alle strutture utilizzate dallo stesso Stefani nella vita privata e negli affari, che sono state oggetto di una approfondita ricerca svolta nella contea di Dubrovnik. Le informazioni contenute nella fonte contabile, incrociate con altre reperite da altra documentazione d'archivio, come atti notarili e delibere delle più importanti istituzioni ragusee, hanno consentito di far rivivere, attraverso immagini e citazioni prese dai documenti, il complesso apparato immobiliare che faceva da supporto alle attività private e d'affari del mercante.

Per quanto riguarda i risultati ottenuti dai contributi presentati, occorre innanzitutto far riferimento al quadro informativo e conoscitivo di partenza, che presentava una realtà molto carente e frammentaria. Mancavano, infatti, ricerche organiche che trattassero dei temi individuati in quanto, nella maggior parte dei casi le informazioni archivistiche e bibliografiche risultavano disseminate nei diversi archivi e biblioteche e difficilmente reperibili.

La pubblicazione dei contributi in questione consente di integrare questo quadro informativo, mettendo a disposizione degli interessati un materiale prezioso per lo studio e per la valorizzazione del patrimonio industriale marittimo dell'Adriatico centro meridionale.

## 2. *Il rapporto terra-mare nell’Abruzzo adriatico. Urbanizzazione, infrastrutture, paesaggio\**

di Piergiorgio Landini e Marina Fuschi

### 1. Premessa

Nel pensiero geografico contemporaneo, il rapporto terra-mare ha subito una profonda revisione concettuale. Dalla lettura separata della morfologia costiera, delle condizioni oceanografiche, dell’insediamento umano legato alla marittimità e delle conseguenti attività economiche (pesca e portualità, sostanzialmente; poi, anche il turismo), con una netta distinzione fra retroterra e avanmare (quest’ultimo considerato esclusivamente come tramite dei rapporti con la sponda opposta, specie nei mari mediterranei), si è progressivamente transitati verso una lettura integrata di quello che è stato definito *interfaccia marittimo-litoraneo*, ovvero dei sempre più attivi e dinamici processi di *litoralizzazione* delle funzioni urbano-industriali e di *regionalizzazione* degli spazi marittimi.

Tale approccio si dimostra particolarmente stimolante nello studio della regione abruzzese, che, a partire dalla metà del 19° secolo, ha visto cambiare radicalmente il suo assetto territoriale a favore di un ampliamento dello spazio costiero, trasformatosi da semplice *spazio di transizione* a *spazio di relazione*. Tuttavia, il processo di regionalizzazione marittimo-litoranea si è sviluppato in maniera parziale, tendendo cioè a “traslare” la linea di riva nell’entroterra in termini interattivi ma non coinvolgendo la facciata a mare, che, con il territorio, presenta ancora relazioni discontinue.

Dal punto di vista della cultura territoriale ciò non sorprende, se si considera che il rapporto della popolazione abruzzese con il mare è stato stori-

\* Il contributo deriva da una rilettura unitaria delle esperienze di ricerca degli autori. A P. Landini vanno comunque attribuiti i paragrafi 1, 3 e 5; a M. Fuschi i paragrafi 2, 4 e 6. Le elaborazioni cartografiche sono state curate da Fabrizio Ferrari.

camente debole: nessuna grande tradizione peschereccia o turistica da rispettare e scarsa portualità naturale – dovuta alla prevalenza della costa bassa di accumulo sabbioso, su cui si stabilivano semplici approdi – hanno determinato condizioni di *spazialità litoranea non marittima* percepibili fino ai nostri giorni. Ancora oggi, infatti, tale rapporto si traduce nella relativa mancanza di integrazione con il mare da parte del sistema produttivo, da sempre legato all'infrastruttura stradale e ferroviaria. In effetti, è stata quest'ultima a generare, lungo la direttrice costiera, quel *continuum urbanizzato* (v. oltre) che trova tuttora nel mare una barriera naturale, tale da condizionarne l'espansione: la stessa città di Pescara è divenuta fulcro del sistema regionale perché situata allo snodo di un sistema territoriale interno e non perché al centro del bacino adriatico.

Se la fascia costiera abruzzese deve ancora ripensare l'avanmare come spazio da organizzare, per quanto riguarda il retroterra può, invece, misurare l'entità dei cambiamenti intervenuti in un processo lungo il quale le scelte localizzative di matrice politica hanno finito per ribaltare un assetto in precedenza dettato soprattutto dai fattori naturali, con marcati effetti di impatto ambientale e sociale.

## **2. Le vicende dell'occupazione antropica e il processo di urbanizzazione litoranea**

L'assetto insediativo dell'Abruzzo adriatico è stato caratterizzato, in passato, da un relativo distacco dal mare, per fattori sia fisici che storico-culturali. Il fronte del Medio Adriatico ha, infatti, risentito di un pesante isolamento proprio della politica relazionale di un mare strutturato su precise polarità urbane quali Venezia, Ancona, Spalato, Ragusa, Bari, Brindisi, Valona, mentre lo stesso Regno di Napoli trovava sul versante tirrenico la principale apertura marittima, relegando il tratto aprutino-pugliese in posizione secondaria. Così, del tutto in ombra il ruolo di città-porto o, più propriamente, di città-scalo come Pescara, Ortona, Vasto che risentivano di una serie di congiunture storico-politiche amplificate dalle stesse condizioni naturali<sup>1</sup>: l'inserimento nel raggio d'azione della Serenissima, la dipen-

<sup>1</sup> Nonostante la storia riconsegna trascorsi più gloriosi legati alla posizione strategica di collegamento della Roma Imperiale con l'opposta sponda della Dalmazia proprio per il tramite della costa medioadriatica: in particolare, la città di Ostia Aterni fungeva da "porta" di accesso e tramite, principalmente come porto di Roma sull'Adriatico, mentre «dalle Marche



denza amministrativa dal Regno di Napoli, le privilegiate vie interne di comunicazione, una morfologia costiera decisamente svantaggiosa per la portualità caratterizzata da fondali bassi e sabbiosi e da poche e deboli insenature<sup>2</sup>.

La cultura insediativa abruzzese privilegerà così l'entroterra dove si articolerà la vera struttura urbana portante organizzata attorno alle vie terrestri di comunicazione commerciale, prima fra tutte la "via degli Abruzzi" che collegava Napoli con Milano passando per Venafro, Isernia, L'Aquila, mentre una serie di innesti trasversali di tipo tratturale garantiva la penetrazione di un territorio accidentato come quello appenninico-abruzzese<sup>3</sup>. Bisognerà attendere gli ultimi decenni dell'Ottocento per assistere a un ribaltamento delle gravitazioni a vantaggio della fascia costiera a partire dalla costruzione, nel 1863, della ferrovia litoranea Ancona-Pescara-Foggia che, oltre a rivoluzionare l'intero assetto territoriale<sup>4</sup>, permise alla regione di uscire da un pesante isolamento e di inserirsi a pieno titolo nei circuiti di scambio a lungo raggio, seppur inizialmente su base agricola. Con il Secondo Dopoguerra si consolida il processo di attrazione costiera alimentato da flussi migratori interni e strutturato, principalmente, sulla base della mobilità territoriale<sup>5</sup> che risulterà determinante ai fini dell'urbanizzazione litoranea e del più ampio sviluppo economico di tipo prevalentemente industriale e turistico<sup>6</sup>. In particolare, la costa abruzzese – con appena 19 comuni su un totale di 305 - catalizzerà le maggiori risorse demografiche ed economiche arrivando a polarizzare le maggiori attività extragricole (con circa

alle Puglie non vi era altro emporio con retroterra più vasto e più ricco». N. Marino, *Funzione regionale di Pescara*, Pescara 1969, p. 37.

<sup>2</sup> Da evidenziare, altresì, la presenza lungo la costa di pianure acquitrinose e malariche che, nel Medioevo, unita alla maggiore pericolosità legata al diffondersi della pirateria nell'Adriatico, indusse la popolazione a rimanere stabilmente arroccata nei "paesi" dell'entroterra, considerati dei veri borghi difensivi.

<sup>3</sup> Si ricorda, a tal proposito, il collegamento trasversale per Castel Frentano, Casoli, Lama dei Peligni, Taranta Peligna, Palena, Pescocostanzo, Roccaraso e la "via frentana" che univa Pescara, Ortona, Lanciano, Vasto e Larino.

<sup>4</sup> All'indomani della costruzione della linea ferroviaria i centri collinari cominciarono a "slittare" verso la costa, dando vita a nuove realtà urbane, protagoniste di uno sviluppo economico autonomo o alle cosiddette "marine" nate come gemmazione dei paesi dell'interno. Inizialmente, tra i centri "sdoppiati" si instaurerà una certa connessione destinata ad affievolirsi nel secondo Dopoguerra per l'autonomia economica raggiunta dalle "marine" che cominceranno a prevalere, per importanza, sul centro originario.

<sup>5</sup> Con l'importante realizzazione dell'autostrada A14.

<sup>6</sup> Risultato di un euforico quadro politico post-bellico che scopre la "via della costa" nella politica degli investimenti industriali e turistici in evidente sintonia con le aumentate possibilità offerte dal dilagare della motorizzazione privata.

il 25% degli addetti regionali nel manifatturiero; il 37% degli addetti nel terziario e ben oltre il 40% degli addetti nel terziario avanzato, al 2001<sup>7</sup>) e a pesare demograficamente per circa il 33% del totale regionale con una crescita – valutata nell’arco censuario 1861-2011 – di circa il 400% (v. tab. 1), mentre l’area pescarese si proporrà come ambito urbano funzionalmente maturo per colmare il vuoto litoraneo tra Ancona e Bari. Il superamento della soglia dei 100.000 abitanti, negli anni Settanta, consoliderà Pescara al vertice dell’armatura urbana abruzzese legittimando la centralità della fascia costiera nell’organizzazione territoriale regionale, seppur con un assetto non omogeneo tra il tratto teramano e quello teatino (v. par. seguente). Il primo, caratterizzato da incrementi di popolazione temporalmente e spazialmente continui, produrrà un *continuum urbanizzato* alimentato dalla spinta turistico-insediativa e sostenuto da una caratterizzazione urbano-terziaria a servizio anche della più ampia fascia collinare quale ambito di diffusione di un insediamento sparso strettamente connesso con l’industria endogena; il tratto teatino, invece, produrrà un insediamento discontinuo riflesso, in parte, della morfologia costiera caratterizzata da una costa alta e rocciosa e, in parte, di un più blando processo di diffusione territoriale che vedrà coesistere forme di polarizzazione urbana (proprie dei comuni più settentrionali – quali Francavilla al Mare e Ortona saldati alla stessa area pescarese con profili di marcata suburbanizzazione per il primo – e più meridionali – con Vasto e San Salvo espressione combinata dello sviluppo industriale e della lottizzazione turistica degli anni Sessanta –) con tratti di costa debolmente popolati e con caratteri di sostanziale inerzia economica (tratto mediano compreso tra San Vito Chietino e Casalbordino).

Si tratterà, come detto, di una ritrovata centralità adriatica di tipo litoraneo e non marittimo che ancora oggi si traduce in un debole rapporto fra territorio costiero e sistema portuale segnalato dalla modestissima consistenza del movimento complessivo e da una strutturazione del sistema economico produttivo fortemente tributario del trasporto su gomma; mentre lo stesso profilo insediativo basato sui caratteri della città diffusa ha finito per vedere nel mare una barriera naturale limitativa della propria espansione dando vita ad assetti conurbativi interni con prolungamenti lungo i solchi fluviali vallivi trasversali.

<sup>7</sup> Al momento, il censimento economico più recente disponibile.

### 3. Due differenti modelli di industrializzazione e urbanizzazione

Dagli anni Sessanta del 20° secolo si assiste, in Abruzzo, alla localizzazione di insediamenti industriali pianificati, mediante la creazione di agglomerati consortili che tendono ad occupare gli spazi pianeggianti dei fondivalle, nella fascia adriatica, e dei grandi bacini intermontani, nell'area appenninica. Ciò alimenta nuovi spostamenti di popolazione lungo le valli, con l'abbandono ulteriore dei centri di crinale, relegati sempre più alla marginalità demografica ed economica. Questa prima forma di industrializzazione – che ricalca il modello della politica meridionalistica, fondato sulla creazione di grandi impianti finanziati con capitali esterni – comincia, pur lentamente, a interagire con il territorio e a trovare riscontro nelle aree ancora debolmente strutturate: fra queste, in particolare il Chietino, con il polo vetrario di San Salvo e, successivamente, quello meccanico della Val di Sangro. Nel Teramano invece, come in parte nella Val Pescara, emerge la piccola impresa endogena.

L'affermarsi di questa duplice forma di industrializzazione, se produce una più intensa occupazione della fascia costiera e sub-litoranea nonché un complessivo innalzamento dei livelli di reddito, tende a consolidare il divario tra fascia litoranea settentrionale e meridionale. A nord, il Teramano realizza un modello in cui l'impresa locale è integrata con il territorio; a sud, il Chietino adotta invece un modello caratterizzato da grandi industrie esogene, che tarderanno a produrre effetti di diffusione.

Tale realtà si riflette sul sistema insediativo, che nel Teramano appare disperso, in funzione sia dell'azienda agricola policolturale, sia della piccola industria. La conurbazione lineare costiera da Pescara alla foce del Tronto vede rafforzarsi le attività manifatturiere e terziarie: si realizza, così, una saldatura tra questa forma d'insediamento e quelle, pure di tipo lineare, che si sviluppano lungo gli assi vallivi trasversali, interessando molti centri dell'interno, tra cui le città storiche allineate lungo la direttrice transcollinare, che sembrano ritrovare un loro ruolo territoriale. Ne scaturisce un quadro complesso, animato da una notevole spinta alla diffusione, in virtù della particolare interrelazione esistente tra i singoli fattori della trasformazione: turismo, crescita edilizia urbana, industria e terziario dei servizi.

Questi stessi elementi hanno prodotto una differente realtà paesaggistica nel Chietino, dove alla costa bassa e sabbiosa si intercalano tratti di costa alta a falesia, molto più pittoresca ma senz'altro meno adatta all'espandersi del turismo di massa. Cosicché, nonostante il primo stabilimento balneare sia stato inaugurato nel 1873 a Francavilla al Mare (ancora una volta in concomitanza con l'inaugurazione della linea ferroviaria per Roma), l'affermarsi del turismo è avvenuto qui con un certo ritardo e, spesso, come

conseguenza della saturazione delle coste settentrionali. La “città lineare” sviluppatasi in continuo a nord si interrompe a Ortona, per lasciare spazio a uno sviluppo insediativo intervallato – soprattutto in corrispondenza delle cuspidi deltidie fluviali – dalla persistenza di quella vegetazione spontanea, tipica dell’ambiente mediterraneo, che un tempo copriva la gran parte del litorale abruzzese. Alla concentrazione dell’industria nei maggiori fondivalle (Sangro, Sinello, Trigno) fa riscontro la permanenza di ampie superfici agrarie utilizzabili, grazie anche alla forte ripresa di alcune colture specializzate (vite, ortaggi) nel triangolo Francavilla-Ortona-Lanciano, sostenuta dalla creazione di forme associative (cooperative, consorzi).

Gli antichi centri collinari, nel Chietino, sono stati caratterizzati da un differente divenire storico: se, inizialmente, hanno subito meno quell’isolamento che, invece, ha contraddistinto i centri del Teramano in seguito al consolidarsi delle marine, nella fase dell’industrializzazione hanno visto marcarsi una cesura con gli agglomerati localizzati nei fondivalle. La popolazione, di formazione socio-culturale tipicamente rurale, si è progressivamente bene adattata al lavoro industriale, gravitando massicciamente su tali agglomerati, peraltro deboli sotto il profilo dell’urbanizzazione terziaria.

La quantificazione dei dati di carico turistico e industriale mostra chiaramente le peculiarità e diversità territoriali dei due fenomeni.

Nonostante l’evoluzione recente della domanda turistica, tendente alla diversificazione delle mete e alla segmentazione dei periodi di vacanza, con la conseguente emersione dei segmenti “di nicchia” e il declino della classica villeggiatura balneare, il carico relativo all’Abruzzo adriatico (v. fig. 1, riferita al periodo antecedente l’attuale crisi economica) si presenta molto più concentrato nella stretta fascia litoranea, con una parziale integrazione del retroterra solo nel Teramano, grazie alla citata ripresa dei centri storici, e una cesura in corrispondenza della costa teatina, per i fattori morfologici pure sopra evidenziati.

Viceversa, il carico industriale (v. fig. 2 e nota 7) appare distribuito in una fascia notevolmente più ampia, in particolare lungo i fondivalle; mentre, però, a nord esso appare continuo lungo la costa e assai più diffuso territorialmente, per la presenza della piccola impresa, a sud il grande agglomerato di Atessa-Paglieta, in Val di Sangro, sposta il baricentro verso l’interno, determinando una sensibile rarefazione nei comuni litoranei compresi fra Ortona e Vasto-San Salvo, quest’ultimo unico polo dell’industria di base a localizzazione strettamente costiera.

#### 4. La cerniera metropolitana

Le due differenti realtà urbano-industriali della fascia costiera trovano nel nodo pescarese un eccellente ambito di raccordo territoriale. E proprio la storia passata di Pescara – a lungo misconosciuta – è utile per capire lo sviluppo e le tendenze attuali della città. La contrapposizione tra *Piscaria*, antico centro sviluppatosi in destra idrografica del fiume e in posizione arretrata rispetto alla costa, e Castellammare, cresciuta sulla sponda opposta come sobborgo marino in seguito all'associarsi di attività industriali e alla pratica dei bagni estivi, segna una realtà territoriale che guarda alla prima come centro storico e alla seconda come modello di sviluppo economico.

Tra la fine del 19° e l'inizio del 20° secolo, Pescara si rivolge al mare, sia come ambiente da utilizzare per l'attività peschereccia con la formazione di un'importante marineria, sia come tramite di comunicazione; iniziano a svilupparsi attività di trasformazione che utilizzano materie prime provenienti in parte dal retroterra e in parte dall'esterno, con esportazione dei prodotti finiti verso destinazioni quanto mai diverse.

Pescara assume una particolare vivacità nel settore industriale, vantando alcuni dei complessi produttivi più significativi dell'Abruzzo: esempi di tali insediamenti, certamente dipendenti anche dalle possibilità di ancoraggio che offriva il tratto terminale del fiume (poi trasformato in porto-canale), sono il Cementificio Adriatico, che vendeva nei mercati di molti Paesi del bacino del Mediterraneo orientale; il Colorificio Italiano Blu Oltremare, una fra le poche industrie al mondo a produrre questa particolare sostanza colorante; le Officine Fonderie Camplone, detentrici di numerosi brevetti nel campo della siderurgia e della meccanica, specializzate nella fabbricazione di armi e manufatti di ghisa e di acciaio con una tecnologia certamente evoluta per l'epoca.

Con l'ascesa di Pescara a capoluogo di provincia (1927) si assiste ad un accentramento delle attività terziarie che, in un primo momento, cresceranno a discapito delle attività secondarie, ma che poi saranno in grado di attivare ulteriori processi di industrializzazione. Il polo urbano rappresenterà, così, il terminale privilegiato dei flussi migratori regionali che, soprattutto dai centri collinari, si riverseranno sulla costa.

Gli anni Cinquanta e Sessanta registrano, infatti, una notevole crescita della città che sfiora il raddoppio della sua base demografica (v. tab. 1), unitamente ad una riduzione della popolazione di molti comuni limitrofi dell'entroterra. Tale crescita sarà confermata ulteriormente con l'attuazione del Piano regolatore relativo all'Area di sviluppo industriale Val Pescara (1965) che prevedeva, attraverso la creazione di più agglomerati, l'indus-