



La ferrovia Adriatico - Appennino:

usi e trasformazioni di un'infrastruttura storica

Simona Pagliari - Roberto Nasini

Architetti

La Porto San Giorgio - Fermo - Amandola o Adriatico - Fermo - Amandola (A.F.A.) è, in ordine cronologico, la prima ferrovia in territorio italiano costruita dall'Ing. Ernesto Besenianica di Milano, inaugurata il 14 dicembre 1908 e definitivamente chiusa il 27 agosto 1956. Di tipologia economica a scartamento ridotto di 0,95 m, essa collegava l'area costiera e quella montana, snodandosi per circa 57 Km per tutta la lunghezza di quella che oggi è la Provincia di Fermo, con un dislivello totale di circa 460 m.

Già dal 1877 le autorità locali, con a capo il Comune di Fermo, manifestarono la volontà di costruire una linea ferroviaria di connessione del territorio fermano alla direttrice adriatica delle Ferrovie Meridionali. L'anno successivo venne redatto il primo progetto per il tronco Porto San Giorgio - Fermo dell'Ing. Pompeo Marini di Torino, poi succeduto da quello del 1880 dell'Ing. Pio Fenili che comprendeva l'intera linea e che fu da base a quella effettivamente realizzata. Nei trent'anni seguenti si susseguirono vari eventi per cui la linea ferroviaria sembrava non poter essere realizzata. Le aspettative degli abitanti del territorio fermano, ed in particolare della vallata del fiume Tenna furono finalmente ripagati con l'arrivo il 2 maggio 1903 dell'Ing. Besenianica ad Amandola, dove il giorno successivo stipulò l'accordo di subconcessione con la Provincia di Ascoli Piceno per la costruzione dell'A.F.A., assumendone tutti i diritti e gli oneri. I lavori iniziarono ufficialmente il 2 luglio 1905 con la grande cerimonia della posa della prima pietra del ponte monumentale di Servigliano e si conclusero nel settembre del 1908. Il 14 dicembre dello stesso anno ebbe luogo la prima corsa del treno e il 2 agosto dell'anno successivo l'inaugurazione del tronco di collegamento di circa 2 Km tra la linea e Piazza delle Statue antistante Piazza del Popolo, il cosiddetto "tronchetto". Con l'avvento delle guerre mondiali la ferrovia continuò il suo servizio, con anche il passaggio da treno a vapore a treno elettrico nel 1928. Lo sviluppo del trasporto su gomma e il mancato ammodernamento della linea portarono ad un progressivo degrado e malfunzionamento del tracciato nel periodo postbellico. Nonostante manifestazioni e pareri contrari alla soppressione della linea essa chiuse definitivamente con l'ultima corsa del 27 agosto 1956. Venne sostituita da mezzi gommati e nel tratto Porto San Giorgio - Fermo dalla filovia elettrica che rimase in funzione per 19 anni. Dagli anni '60 ad oggi hanno avuto luogo vendite di parte dei beni demaniali riguardanti l'A.F.A., con una progressiva scomparsa di parte del tracciato e con la privatizzazione e modificazione di alcuni manufatti.

Il tracciato originario partiva da Porto San Giorgio e risaliva un impegnativo dislivello lungo la Valle Castiglione per giungere a Fermo, dove nei pressi delle mura nord si trova tutt'oggi inalterata la Stazione di Fermo - Santa Lucia. Da questa, la linea discendeva alla valle del Tenna per poi seguire il fiume e la strada provinciale Faleriense, risalente all'epoca romana, fino al capolinea di Amandola.

L'apparato edilizio della ferrovia era composto da 3 Stazioni di prima classe (Porto San Giorgio, Fermo, Amandola), 10 di seconda classe, 15 caselli e 38 ponti di cui 2 viadotti. Realizzando uno studio incentrato sui caratteri del paesaggio del territorio attuale su cui giacciono le rimanenze della strada ferrata (seguendo le teorie e le ricerche sul paesaggio dell'urbanista e architetto Kevin Lynch) è possibile suddividere il tracciato in 3 tronchi principali.

Un tratto a connotazione prevalentemente urbana da Porto San Giorgio a Fermo, dove ci si rapporta con aree densamente abitate, contesti turistici e servizi pubblici. Un secondo tratto, Fermo - Servigliano, che dialoga prevalentemente con il paesaggio agricolo della media valle del Fiume Tenna, seppur spesso affiancato da piccole aree urbanizzate per lo più residenziali. Infine, da Servigliano ad Amandola, il paesaggio ha una connotazione fortemente naturalistica, dove, con lo stringersi della valle, vi è uno stretto rapporto tra ferrovia, Faleriense e fiume Tenna con la sua vegetazione ripariale.

Successivamente, andando a studiare, classificare e schedare i vari manufatti è possibile capirne lo stato attuale. Risulta evidente che le opere che hanno subito alterazioni rispetto all'originale abbiano bisogno di interventi di ripristino delle condizioni iniziali o di mitigazione delle parti modificate, mentre quelli abbandonati e lasciati a se stessi hanno sviluppato patologie di degrado materico e saranno necessari interventi di risanamento degli apparati murari dell'edificio e, in alcuni casi, di quelli strutturali. Per quanto riguarda i 38 ponti solo 5 sono andati completamente persi e 30 sono ancora oggi integri e, ad un primo esame, strutturalmente solidi seppur con problematiche di degrado materico.

Il ponte, spesso non considerato un bene culturale, rappresenta invece una testimonianza storica unica del territorio in dialogo stretto con il paesaggio sul quale si pone, tanto da diventarne parte caratterizzante. Sono stati così suddivisi in 4 categorie, ponte su canale di irrigazione, su fosso, su fiume e viadotto.

La ricerca si è poi spostata sulla realizzazione di una proposta progettuale di intervento, andando ad indagare aspetti meno conosciuti e studiati, ovvero il recupero di ponti ferroviari dismessi per la realizzazione di nuovi servizi. Nel caso della Porto San Giorgio - Fermo - Amandola ci si è concentrati sull'ultimo tratto precedentemente nominato a connotazione naturalistica.

Il riutilizzo è volto alla valorizzazione delle valenze naturalistiche e turistiche proprie dell'area posta a stretto contatto con il Fiume Tenna, con la realizzazione di un parco ludico-sportivo per una lunghezza lineare di circa 10 Km compreso tra la strada Faleriense e la sponda destra del fiume. Analizzando il sito e la vegetazione autoctona è stato possibile immaginare uno scenario di intervento non invasivo ma che sfrutti le varie occasioni che si incontrano.

Il vecchio tracciato ferroviario diventa percorso ciclopedonale e asse principale di un nuovo sistema che si inserisce nell'area naturale andando a formare piattaforme sul corso d'acqua che possono essere punti panoramici, aree di sosta, servizi con proprie strutture. I ponti diventano i centri delle attività del parco, al quale si agganciano spazi servizi e ambienti.