

LA FERROVIA ELETTRICA

Penne - Pescara

1929-1963



PROVINCIA DI PESCARA



Ragioni, scenari, vitalità, oblio

Si ringraziano per la generosa e sensibile collaborazione:



Ministero per i Beni e le Attività Culturali
ARCHIVIO DI STATO - PESCARA

SALVATORE DI FAZIO
ACHILLE RASETTA
STEFANO MUCCIANTE
RENATO D'AMARIO
EZIO FAIETA
MARIO MORETTI
GIUSEPPE (Peppino) CASTAGNA
GREGORIO MALTESE
ANGELO PRIMITERRA
DAVIDE CAVUTI (FOTO CAVUTI)
MARGHERITA CAVUTI-SESTILI (FOTO SESTILI)
ELIO MARRONE
FEDERICO VALERIANI
CATALDO LOIODICE
FIORE AMICONE
LIBERATO RUGGIERI
WALTER ROSSI
PIERO VADINI
ANDREA CASTAGNOLA
ANNALISA MOSCA
ANTONIO TORTORA
MARIO PIATTELLI
BERARDO (Dino) DI NICOLA
FIORENTINO PILLA
ERCOLE DEL SIGNORE
PAOLO AMBROSINI



BLUSEAENA®
CLUB & HOTELS
è pura vita



INDUSTRIA PER LA STAMPA

LA FERROVIA ELETTRICA Penne - Pescara

1929-1963



Ragioni, scenari, vitalità, oblio

**LA PUBBLICAZIONE È DEDICATA AGLI OPERATORI DI QUESTA STRAORDINARIA IMPRESA FERROVIARIA.
A TUTTI QUELLI CHE NE CONSERVANO INTATTO IL RICORDO.
AI GIOVANI, PERCHÉ APPROFONDISCANO LA MEMORIA DI CIÒ CHE È STATO.**

Coordinamento Editoriale: Renzo Gallerati.

La riproduzione dei documenti conservati presso l'Archivio di Stato di Pescara è stata autorizzata dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Archivio di Stato di Pescara. Nota del 18 marzo 2008, prot. n. 858 (classifica 28.34.07).

Testi a cura di:

Renzo Gallerati, Laureato in Economia e Management, studioso di storia ferroviaria italiana, Consigliere anziano della Provincia di Pescara, già Sindaco di Montesilvano.

Roberta Franchi, Laureata in Lettere, studiosa di storia contemporanea, collaboratrice de "Il Messaggero".

Enzo Fimiani, Storico, Direttore Biblioteca Provinciale "Gabriele D'Annunzio" - Pescara.

Dario Recubini, Sociologo e Giornalista, Responsabile Direzione Relazioni con i Media e Redazione di Gruppo delle Ferrovie dello Stato per Abruzzo-Marche-Molise.

Tullio Tonelli, Consigliere del Sindaco di Pescara, già Direttore Generale della Gestione Trasporti Metropolitan S.p.a.

Renzo Marini, Ingegnere, già Dirigente del Servizio Trazione delle Ferrovie dello Stato, cultore di tecnica dei trasporti ferroviari.

Piero Muscolino, Ingegnere, già Dirigente delle Ferrovie dello Stato, Docente di storia dei trasporti all'Università IULM di Milano.

Antonello Lato, Ingegnere, studioso di trasporti ferroviari.

Antonio Ambrosini, Ingegnere, già Direttore di vari Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione, erede dell'impresa di trasporti omonima.

Raffaele Ambrosini, Ingegnere, funzionario ARPA S.p.a. (Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi), erede dell'impresa di trasporti omonima.



14 maggio 2008 - Il gruppo di autori e non solo, nel moderno stabilimento Grafica SIVA di Montesilvano che ha stampato questo libro. Da sinistra: Roberta Franchi, Salvatore Di Fazio, Antonello Lato, Andrea Castagnola, Renzo Gallerati, il Cav. Piero Vadini, Tullio Tonelli, Enzo Fimiani, Piero Muscolino, Dario Recubini, Renzo Marini, Antonio Ambrosini, Raffaele Ambrosini.



**gestione trasporti
metropolitani s.p.a.**

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

E' con vero piacere che, in qualità di Presidente della Gtm di Pescara, mi sento di salutare questa bella iniziativa volta a salvaguardare e ricordare la vicenda, la storia, e soprattutto il ruolo, che la Ferrovia Elettrica Abruzzese ha assunto fino agli anni '60 per assicurare la mobilità di migliaia di viaggiatori concentrati nella provincia pescarese. Il trenino della Fea, riuscendo nell'impresa di collegare la tratta Penne-Pescara passando per Montesilvano e per la vallata del Tavo, ha avuto anche il merito di favorire lo sviluppo delle zone collinari del Pescara contribuendo in maniera notevole all'integrazione sociale ed economica delle varie realtà territoriali. La rievocazione storica della Fea ci permette di riportare alla memoria la straordinaria dedizione e l'attaccamento all'azienda di tanti lavoratori che con intensi sacrifici seppero far ripartire l'attività e con essa le linee, il materiale rotabile e le stazioni dopo i gravi danni provocati dai bombardamenti e dalla guerra. Purtroppo la concentrazione simultanea di diversi fattori portarono al superamento della gestione aziendale dalle cui ceneri, tuttavia, ha avuto origine la Gestione Governativa, la cui completa denominazione non a caso è rimasta a lungo legata alla storica Ferrovia Penne-Pescara. Oggi l'azienda ha cambiato nome e ragione sociale, però rimane sempre intenso il legame con la vecchia Fea e con lo storico "Trenino di Penne" verso cui tutti continuano a sentire un po' di commozione e del quale conserviamo un ricordo indelebile.

Dott. Donato Renzetti



Il Consiglio di amministrazione

Presidente	Donato RENZETTI
Vicepresidente	Verino CALDARELLI
Consigliere	Emilio D'INNOCENTE

Il vertice aziendale

Direttore Generale	Emanuele PANUNZIO
Vicedirettore Generale, Direttore dell'esercizio	Pierluigi VENDITTI

Collegio sindacale

Presidente	Roberto COSTANTINI
Sindaco effettivo	Franco SIGISMONDI
Sindaco effettivo	Luciano MUCCIANTE



Il Presidente del Consiglio Regionale

Negli anni 2004 e 2005, da Vice Presidente della Provincia di Pescara, mi venne sottoposta una brillante idea progettuale di recupero, a fini culturali e turistici, del vecchio tracciato della ferrovia Penne-Pescara, da attenti professionisti e colleghi di uno studio di Montesilvano. Volendo scorgere gli atti di quell'Amministrazione, in particolare il Piano Triennale delle Opere Pubbliche, si può rinvenire lo stanziamento di una somma apposita, successivamente cancellata, per indisponibilità di trasferimenti erariali e, comunque, per la saturata capacità di indebitamento raggiunta dalla medesima, per finanziare numerose e più urgenti infrastrutture viarie, e scolastiche in particolare. L'odierna proposta editoriale sulla vicenda storica di questa affascinante via di collegamento, ad esercizio ferroviario elettrificato, sicuramente si colloca in un panorama di pregevole dimensione culturale. Non escluderei, da parte degli Enti Locali interessati, il ripristino della discussione, ancora oggi dai toni troppo soffusi, sulla intelligente qualità di quegli spunti progettuali, di cui ricordo perfettamente l'elaborazione di tutte le tavole. Anche in sede Comunitaria, risultano essere numerosi progetti simili posti all'esame degli organi competenti, per il recupero di analoghe ferrovie dismesse, in altre regioni italiane. Si assiste, di recente, alle attività di più movimenti socio-culturali volti alla valorizzazione di tali patrimoni storici e naturalistici, che in Italia superano i seimila chilometri lineari di estensione territoriale. Perché non promuovere anche nel nostro Abruzzo ciò che altre regioni d'Europa da tempo hanno già sperimentato, con successo? Come sempre, sono pronto a fare la mia parte.

Arch. Marino Roselli





L'Assessore Regionale ai Trasporti

La circostanza della ristampa del volume sull'esperienza tecnica, economica, sociale e umana della storica ferrovia Penne-Pescara, con annesso servizio tramviario urbano fino al 1957, mi riserva il privilegio di porgere il saluto grato e rispettoso della Giunta Regionale. Infatti, in occasione della prima presentazione di questo intenso ed interessante volume, il Sottoscritto rivestiva un altro ruolo all'interno del Consiglio Regionale abruzzese. Pur tuttavia, l'eco ed il successo dell'iniziativa avevano pervaso anche gli ambienti della nostra Istituzione, non solo per i puntigliosi resoconti giornalistici, ma anche per la copiosa richiesta di copie che veniva rivolta, da allora ad oggi, alla Provincia di Pescara, ai Comuni interessati, alla Gestione Trasporti Metropolitan, oltre che agli uffici di settore della Regione. Di tutto ciò, va reso merito alla brillante iniziativa dell'Associazione "Acaf" di Montesilvano, nonché alla onlus "Auser-area saline" di Montesilvano. Parimenti, gli esperti autori dei testi, da Renzo Gallerati a Dario Recubini, da Tullio Tonelli agli eredi Ambrosini, dagli ingegneri illustri come Piero Muscolino, Renzo Marini e Antonello Lato, sino agli storici come Enzo Fimiani e Roberta Franchi, meritano plauso ed apprezzamento sinceri. E' a tutti loro, in perfetto disegno corale, che si deve il lavoro, sin qui mai svolto, di ricostruzione storiografica di una relazione ferro-tramviaria che segnò per trentaquattro anni lo sviluppo della vallata "vestina", che negli anni della nuova Provincia di Pescara, risentiva di una forte carenza infrastrutturale e viaria, ancora oggi troppo avvertita. Da tempo le Regioni italiane affrontano la sfida dell'innovazione nel settore del trasporto pubblico e di massa, ripensando "alla radice" la funzione del mezzo ferroviario, immaginando di poterlo pienamente coniugare con quello su gomma. Purtroppo negli anni del cosiddetto "boom economico", la dimensione del tradizionale modello di trasporto ferroviario "minore" ed in concessione, subì irrimediabili colpi e mutilazioni, nella consapevolezza che il futuro sarebbe stato garantito con i soli investimenti per la motorizzazione individuale e collettiva. Solo da qualche tempo, sollecitati da statistiche ambientali-medico-scientifiche, i vari livelli di governo dei territori, elaborano disegni di strategia alternativa negli interventi di mobilità di massa. Se volessimo considerare che già nel 1903, la Città di Pescara ebbe in servizio la prima filovia sperimentale d'Italia, ci accorgeremmo di come lungimiranti furono quelle scelte, in periodo di traffico urbano inesistente. Come pure le linee ferroviarie e tramviarie non statali, dell'allora regione "Abruzzi e Molise", rappresentarono per l'epoca l'unica modalità moderna ed efficiente per i collegamenti tra località, non sempre felicemente ubicate. Anche sul solco di queste esperienze, come appunto la "Penne-Pescara", questo Assessorato persegue l'obiettivo di più innovativi ed eco-compatibili sistemi di trasporto filoviario, sull'esperienza della antica filovia teatina, peraltro da ricollegare alla cantierata pescarese, con estensioni nei Comuni di Francavilla al Mare, Città Sant'Angelo e Silvi. Sistemi relazionali che nelle più avanzate città italiane ed europee, quasi mai hanno affrontato l'avversione popolare, proprio in virtù del retaggio culturale che le connotano. Occorre soffermarsi, quindi, sulle pagine di questa pubblicazione che restituisce valore e dignità ad un'impresa di trasporto, per la quale i semplici ricordi della aneddotica e delle rare ricerche, non potevano essere più esaustivi.

Dott. Bartolomeo Donato Di Matteo





Il Presidente della Provincia

Ripensare alla ferrovia elettrica che collegava Penne a Pescara significa non solo tornare indietro negli anni, ma anche ricordare come le cose siano profondamente cambiate. E tra queste il modo di muoversi degli abitanti della provincia. Sapere che quando l'esercizio dell'ex Fea cessò la sua attività, il 19 giugno 1963, a bordo non c'era nessun passeggero, fa una certa impressione. Gli autobus e l'arrivo delle macchine nelle famiglie avevano preso il sopravvento rendendo la tratta a gestione più economica. Ma anche, passatemi la considerazione, meno romantica: raggiungere, alla velocità di 40 chilometri orari, il porto canale dall'area vestina è effettivamente cosa d'altri tempi. Appartenente ad un mondo i cui ritmi erano, a volte per forza di cose, meno costretti e frenetici. E magari ci si affacciava ancora fuori dal finestrino per guardare il paesaggio che digradava dalla collina verso il mare. Questa pubblicazione, perciò, ha il merito di far conoscere ai più giovani, e rinfrescare la memoria a chi ha i capelli bianchi, la profonda trasformazione che ha caratterizzato non solo il territorio, ma anche il modo di viverlo. In altre zone d'Italia, potendo contare su maggiori risorse, strutture analoghe sono state recuperate ed adibite al trasporto dei turisti. Penso ad esempio alla ferrovia elettrica Merano - Malles che attraversa la Val Venosta. E' comunque un bene, se non realmente, ricostruire attraverso le preziose foto e la ben raccontata storia la linea che serviva centri come Montesilvano, Cappelle, Moscufo, Collecervino e Pianella. Un progetto interessante anche dal punto di vista dell'ingegneria dei trasporti, che rimanda a nomi importanti come Antonio Cavaliere Ducati, poi insieme ai figli fondatore della famosa casa motociclistica. Una struttura che fece discutere, battibeccare e alla fine mettere d'accordo, gli amministratori di allora, dal podestà di Pescara Bernardo Montani al sindaco, sempre del capoluogo adriatico, Antonio Mancini, passando per la frapposizione del direttorio fascista che volle dire la sua anche per la collocazione dei binari. Un trenino che, anche se non c'è più, è sempre nei ricordi di chi, non giovanissimo, passa ancora ad esempio accanto alla palazzina sul lungomare Matteotti dove venivano ricoverate le carrozze.



Arch. Giuseppe De Dominicis



Il Presidente del Consiglio Provinciale

A metà degli anni '50, per un bambino della zona del Fermano, nelle Marche, poter andare a “passare i bagni di mare” significava dover salire sul treno delle FAA che sferragliando su una rotaia a scartamento ridotto collegava la montagna (Amandola) con la costa (Porto San Giorgio). Non mi sono mai reso conto di quanto duri e scomodi potessero essere i sedili di legno di quei tre vagoni perché tutto il tempo del tragitto lo passavo al finestrino, aperto sulla campagna, a guardare il paesaggio cambiare con la stessa tranquilla lentezza con la quale il convoglio procedeva. Ed era emozionante percorrere con quel trenino le vie interne dei paesi a mò di tram, in tranquilla convivenza con lo scarso traffico automobilistico ed i prudenti passanti. Sono sicuro che la stessa romantica esperienza sarà stata vissuta anche dai coetanei bambini della zona vestina quando da Penne, utilizzando il servizio fornito dal materiale rotabile delle FEA, avevano la necessità di spostarsi a Pescara, sulla costa. Non ho conosciuto direttamente la realtà delle FEA ma, dalla documentazione storico-fotografica che mi è stata sottoposta, non posso non individuare con commozione un significativo parallelismo tra i due sistemi di trasporto che furono capaci, spesso testimoni di tragici eventi durante il periodo bellico, di garantire i collegamenti tra i piccoli paesi della Valle del Tenna l'uno e della Valle del Tavo l'altro. Sono pertanto felice e commosso nel tessere le lodi di quanti hanno operato affinché il ricordo della linea ferrata FEA fosse immortalato in questo volume, a futura memoria di una storica realtà provinciale che non esiste più perché travolta dalle spietate esigenze del progresso e dai freddi ritmi della modernità. Sarò forse un temerario sognatore, ma auspico, considerati i noti problemi ambientali causati dal trasporto sostitutivo su gomma, che si possa tornare in un futuro non lontanissimo al riutilizzo alternativo del trasporto su binario così come la FEA riuscì a suo tempo a proporre, nell'ambito di una concezione progettuale figlia di un contesto tecnologicamente avanzato.



Dott. Filippo Pasquali



L'Assessore Provinciale alla Cultura e Turismo

Il risultato della ricerca storica sulle Ferrovie Elettriche Abruzzesi non solo rappresenta per le nostre comunità una ricostruzione documentale di una grande infrastruttura di trasporto, ma offre l'occasione per rivisitare sotto vari aspetti il ruolo che essa ha avuto, e che avrebbe potuto continuare ad avere, per lo sviluppo economico e sociale di una parte importante della "nuova" Provincia di Pescara. La ferrovia ha unificato e identificato territori con vocazioni diverse di una Provincia appena nata. Il "trenino", come lo chiamavano familiarmente gli abitanti della vallata del Tavo, con i suoi vagoni aperti senza scompartimenti, ha contribuito notevolmente alla socializzazione ed alla positiva contaminazione tra gli abitanti di un entroterra ricco di storia e paesaggi e la costa, già inevitabilmente destinata ad assumere l'importanza odierna. Ha trasportato cose e persone, idee e sentimenti. Dopo la ricostruzione post-bellica, dopo aver contribuito alla nascita delle prime forme di turismo balneare di massa, nel pieno della ripresa economica e dello sviluppo delle forme di trasporto su gomma private, la ferrovia non ha però retto alla prova della competitività nascente ed è stata dismessa. Oggi, a distanza di quarantacinque anni dalla soppressione, la storia della ferrovia Penne-Pescara diventa, a nostro parere, occasione di riflessione e interrogazione sulle conseguenze future delle decisioni che incidono sulla qualità della vita dei nostri territori. I tempi di percorrenza di allora tra i due capolinea del trenino sono paragonabili ai tempi attuali del trasporto su gomma; l'inquinamento, sotto varie forme, nei centri abitati non è sicuramente diminuito; la forte crescita del cosiddetto "turismo ferroviario" (oggi conta circa due milioni di praticanti) ha generato, in Europa e in Italia, interventi di recupero di linee dismesse e di ferrovie turistiche su percorsi naturalistici collegati all'enogastronomia dei territori. Quindi? Saremmo di fronte ad un'ulteriore dimostrazione, qualora ve ne fosse il bisogno, di come non sempre le scelte che riguardano la vita e lo sviluppo futuro delle comunità debbano tener conto di logiche legate solo ed esclusivamente al rapporto costi/ricavi. Nostalgia del "trenino"? Probabile.

Ing. Paolo Fornarola
già Sindaco di Penne





L'Assessore Provinciale ai Trasporti e Mobilità

Fin dai primi del '900 esigenze economiche e sociali indussero il governo a ritenere che il collegamento a mezzo di una strada ferrata tra Pescara e Penne fosse ormai necessario e indifferibile. Tanto fu l'impegno che in appena un anno furono terminati i lavori e il 22 settembre 1929 si inaugurò la ferrovia elettrica Penne-Pescara. Per più di trenta anni rappresentò un importante sistema di trasporto per persone e merci, in un periodo in cui le comunicazioni erano affidate a mezzi molto più rudimentali, se non addirittura di fortuna. La rivoluzione industriale e la ricostruzione post bellica di fatto, però, segnarono il declino della rete ferroviaria Penne-Pescara che chiuse i battenti il 19 giugno 1963. Oggi sarebbe turisticamente molto interessante ricollegare le diverse stazioncine, dislocate lungo il vecchio tracciato e considerarle punti di collegamento tra la costa e il territorio Vestino, così ricco di tradizioni e di bellezze storiche, nonché porta del Parco Gran Sasso-Monti della Laga. Sarebbe un sogno poterlo realizzare ma è più realistico immaginare che si tratti veramente di un sogno. Nel frattempo riviviamo questo importante fenomeno socio-economico, con una rilettura storica arricchita ed impreziosita da inedite foto d'epoca che fanno risorgere nei nostri ricordi il mitico trenino e lo consacrano alla storia del nostro territorio, consegnando alle nuove generazioni un passato da rivivere e, mi auguro, un sogno da realizzare. Un grazie di cuore a tutte le persone che hanno reso possibile, con la loro passione, questa pubblicazione.

maggio 2008

Dott. Vincenzo Fianza





Il Sindaco di Pescara

L'idea di pubblicare il volume "La ferrovia elettrica Penne-Pescara 1929 – 1963", attraverso la collaborazione di relatori, che hanno avuto rapporti e conoscenze dirette con questa importante opera, e l'analisi delle fasi che hanno portato alla costruzione della ferrovia ed alla successiva decisione del suo smantellamento, arricchendola di una copiosa documentazione fotografica e documentale, va ascritta a merito delle due associazioni culturali e di volontariato – ACAF e AUSER – promotrici dell'iniziativa. L'opera resterà quale importante testimonianza di una delle cause principali del grande sviluppo che ha caratterizzato la provincia di Pescara nell'immediato dopoguerra. Testimonia anche lo straordinario sviluppo tecnologico nel settore della mobilità che ha visto in un breve arco di tempo, limitato a circa 50 anni, trasformazioni così radicali che hanno cambiato il modo di vivere delle popolazioni. Sta di fatto che l'automobile e, più in generale, il trasporto su gomma hanno progressivamente sostituito il più antico trasporto ferroviario provocando cambiamenti, non sempre positivi, nelle abitudini e nella organizzazione della vita delle famiglie. Tracciare, quindi, un ricordo storico degli eventi che hanno caratterizzato questi eventi nella nostra città e nella provincia assume valore importante da trasmettere alle generazioni future.



Dott. Luciano D'Alfonso



Il Sindaco di Penne

Sono molto grato all'Acaf ed all'Auser, di cui solo in parte conoscevo i programmi e le realizzazioni, come la recente mostra, curata con il sostegno del sindacato CGIL, sulla ferrovia Penne-Pescara. Affidare alle stampe un libro che ripercorre, con rigore storico, le tappe della "vita" della FEA è stata sicuramente scelta felice, matura e degna di alta considerazione. La nostra Città, da sempre "cuore pulsante" di un più esteso bacino di riferimento, "comprese" forzatamente la dismissione del servizio ferroviario, pur ricorrendone, all'epoca, tutti i presupposti economici. Oggi, avendone potuto salvare tracciato ed opere civili (oltre le opere d'arte), si sarebbe potuto immaginare un progetto di collegamento (come nelle intenzioni ottocentesche) con la "porta" del Parco del Gran Sasso-Monti della Laga, senza che questo creasse la duplicazione con il servizio automobilistico, sicuramente figlio del suo tempo. Purtroppo da anni le strategie politico-economiche immolano, nel nome del contenimento della spesa pubblica, le ragioni delle popolazioni dei centri montani e pedemontani, a vantaggio di centri costieri, costringendo gli ultimi a convivere con le disfunzioni di urbanizzazioni a volte tumultuose e disordinate. Questa pubblicazione rende merito non solo alla nostra vicenda storica, ma anche al bisogno di dibattito che ci deve poter essere intorno alle questioni di sviluppo delle nostre comunità, a distanza di quasi un secolo dalla costruzione della "Penne-Pescara".



Ezio (Donato) Di Marcoberardino



Il Sindaco di Montesilvano

La nostra Città deve molto del suo sviluppo costiero alle vie di comunicazione. L'antico e laborioso borgo, che fu sede comunale fino 1927, cominciò a registrare una crescita demografica, sociale ed economica con la costruzione della ferrovia adriatica con il cui passaggio, nel 1863, si verificò uno slancio epocale nella vita dei montesilvanesi e di quant'altri poterono giovare, da paesi vicini, della comodità dello scalo ferroviario. A quest'evento se ne aggiunse, nel 1929, un altro di pari rilevanza dovuto alla realizzazione di una ferrovia elettrica (segno di tempi avveniristici), in grado di assicurare migliori movimenti fra persone e merci nella nostra città. La F.E.A., infatti, aveva previsto e realizzato solo a Montesilvano la possibilità che due stazioni si collegassero mediante appositi binari e carrelli trasportatori, volendo solo accennare anche all'altra fermata denominata "Montesilvano Colli" e, dal dopoguerra, le fermate facoltative di "Villa Verrocchio" e di "Villa Carmine", in grado di offrire ulteriori servizi. Esprimo vivo compiacimento, quindi, per questa interessante e completa rivisitazione storica, di cui si avvertiva il bisogno, dopo parziali e poco note ricerche. Di tutto questo rendo merito agli amici dell'Acaf e dell'Auser; sinceri interpreti di un'esigenza di scoperta di "radici" troppo spesso classificate come superficiali. Unisco ai miei sentimenti di gratitudine quelli dei colleghi della Giunta e dell'intera Amministrazione Civica.

Dott. Pasquale Cordoma



Il Sindaco di Cappelle Sul Tavo

Far rivivere la memoria di un simpatico, e ancora oggi apprezzato, mezzo di trasporto come "il trenino", genera in me e in quanti ne conservano intatto il ricordo, viva emozione. Molti studenti, lavoratori, produttori agricoli e viaggiatori di ogni estrazione se ne servirono, prima che i più moderni autobus lo avvicinarsero inesorabilmente. Passare, oggi, dinanzi alla nostra stazioncina, così perfettamente restaurata dai nuovi proprietari, significa godere, sebbene siano trascorsi quasi quarant'anni dall'ultimo transito, di un immobile carico di intenso significato che comunque contribuì, con la sua ferrovia, a meglio relazionare le comunità servite e non, oltre che a favorire traffici di merci tipiche del nostro territorio. Per questo dico grazie ai protagonisti di questo volume che finalmente colma una lacuna culturale, i cui risvolti sono definitivamente affidati alle future generazioni.

Geom. Antonio (Pierino) Redolfi





Il Sindaco di Moscufo

L'Associazione Culturale Amatori Ferrovie e L'Auser-area saline, mi consentono di porgere un saluto non solo formale, non di circostanza, non obbediente alla sola buona maniera. La ferrovia Pescara-Penne, ha significato per i Moscufoesi, se pur in gran parte distanti per abitazione dalla stazione oltre cinque chilometri, un innovativo sistema di collegamento con il capoluogo di provincia, oltre che con gli altri del comprensorio. La nostra Amministrazione, volendo rendere immutati i luoghi e gli immobili ex FEA, ha investito notevolmente avviando a conclusione la ristrutturazione dell'ex Stazione, che annetteva anche la "sottostazione di conversione" per alimentare l'intera linea in territorio vestino. Purtroppo, nonostante le corse automobilistiche di collegamento del "Paese" alla "Stazione", il declino del "trenino" fu inarrestabile, complici una voglia di motorizzazione individuale e la scelta economicamente valida di sostituirlo con autocorriere, commettendo l'errore di disarmarne, troppo sbrigativamente, il tracciato, tutt'oggi rinvenibile nel nostro territorio. Godere delle pagine di questo libro, aiuta a calarsi in atmosfere d'altri tempi, oltre che a scoprire lo sforzo di quanti sostennero l'importanza di tale infrastruttura viaria, per l'epoca sicuramente lungimirante.

Arch. Dilva Ferri



Il Sindaco di Collecervino

Nella Contrada "Case Bruciate" (comunemente chiamata "la stazione") del nostro Comune, venne costruita la Stazione della FEA, l'unica demolita fra le altre dell'intera linea Pescara Penne, che i cittadini utilizzarono per gli spostamenti fra Comuni più o meno popolosi dell'intera vallata, oppure diretti verso il Capoluogo della giovane Provincia di Pescara. I quattro chilometri distanti dal centro urbano, negli anni trenta, sembravano non molti per raggiungere con un mezzo moderno e veloce le altre località, oltre che per spedire i prodotti della nostra terra ai mercati cittadini, se non per destinarli, mediante la stazione di Montesilvano alle città del nord dell'Italia. L'idea e la funzione di questa opera di comunicazione risalente a circa un secolo fa, rappresenta e contiene elementi di straordinaria utilità: oggi, sarebbe utile per risolvere il problema della viabilità e dei collegamenti dell'intera vallata del Tavo con il Capoluogo di Provincia. Le immagini ed i documenti pubblicati in quest'opera storiografica consegnano a tutti la possibilità di ripercorrere tappe salienti di vita locale, così come di saperne tanto di più per quanti sentono, forse, ancora parlare di quel "trenino" che raggiungeva Pescara in poche decine di minuti. Perciò vanno pubblicamente lodati quanti si sono presi l'impegno di curare la pubblicazione di questo volume che restituisce dignità e lustro ad un'impresa ferroviaria troppo presto affidata ai soli racconti degli utenti di un tempo.

P.A. Massimiliano Volpone





Il Sindaco di Pianella

La nostra cittadina ebbe il privilegio di una stazioncina ferroviaria, non nel suo territorio, ma nella denominazione; cosa impensabile nei primi anni del Novecento. Fa veramente piacere vedere la copertina di questo libro dedicata, con foto a colori, a Pianella, nonostante la distanza notevole dal centro abitato. Tuttavia ricordi, testimonianze ed approfondimenti d'archivio attestano che l'assolata ed elegante costruzione della Fea, consentì a molti di servirsene, sino alla fine del servizio: non a caso la segnaletica stradale, in zone vicine recava, sino a poco tempo fa, l'indicazione "Pianella Stazione", a riprova dell'importanza del luogo e della funzione. Sarebbe interessante approfondire tecnicamente e finanziariamente un'ipotesi progettuale di ripristino del vettore ferroviario, foss'anche per scopi turistici, come avvenuto nei Paesi Anglosassoni, della Confederazione Elvetica, e persino in alcune ferrovie italiane, a partire dalla nostra "Sangritana", con il suo "Treno della Valle", oggi sospeso per causa lavori di rifacimento della linea sino a Castel di Sangro. La Pescara-Penne non di certo "sfigurerebbe". Mai dire mai! Un grazie sincero all'Acaf, all'Auser e all'amico e collega in Provincia Renzo Gallerati.

On. Giorgio D'Ambrosio



Il Sindaco di Loreto Aprutino

Il mio predecessore Sericola, nel lontano 1883, propugnò presso il Consiglio Comunale l'idea che la Ferrovia "Montesilvano-Penne" potesse significare un'imperdibile occasione di crescita e di sviluppo per le popolazioni e le attività economiche del Comune del "Circondario", così come di altri circonvicini. Anche allora il nostro Municipio si connotò, con il suo voto unanime, per intelligenza delle scelte e capacità d'innovazione. Purtroppo solo nel 1929 il treno giunse a Loreto Aprutino, per poi attestarsi a Penne, sotto gli occhi di una folla plaudente e visibilmente soddisfatta, come dimostrano i filmati dell'epoca. Erano gli anni in cui nel Governo fascista si affermava la figura di un nostro concittadino, l'On. Giacomo Acerbo, che sicuramente si spese energicamente per la costruzione della ferrovia. Ma più tardi proprio le scelte politiche di belligeranza dello stesso Governo, all'interno del secondo conflitto mondiale, determinarono dolorosissimi lutti nella nostra comunità, cui venne anche inferta una insanabile ferita: il mitragliamento violento e sconsiderato, da parte alleata, del "trenino" poco dopo la galleria di "Valloscuuro" di "Collatuccio". Fu un'azione militare o un atto di incivile barbarie? Mai nessuna guerra potrà essere giustificata! E le rievocazioni, a scopo preventivo e didattico, non saranno mai abbastanza. Nel fabbricato della nostra "stazione" oggi si svolgono attività culturali e sociali, ma sicuramente, in biblioteca, troverà giusta collocazione questa pubblicazione, frutto del lavoro appassionato e disinteressato di un concittadino come Salvatore Di Fazio, oltre che di associazioni meritorie come Acaf ed Auser.

Rag. Bruno Passeri





Il Direttore dell'Archivio di Stato di Pescara

La passione ostinata, molto abruzzese, di Salvatore Di Fazio unita alla disponibilità di materiale documentale riversato, in particolare dalla vecchia Gestione Commissariale Governativa Ferrovia Penne-Pescara, consentono oggi di poter disporre di un testo completo e di rilevante interesse storico. Ai miei collaboratori il merito della conservazione di molti documenti, altrimenti destinati a ben altra sorte, così come hanno potuto dimostrare gli eventi culturali che, da qualche anno, trovano luogo nei nostri locali, tra i quali una mostra tematica sulla "nostra" FEA, inaugurata il 21 ottobre 1997. Per la verità il Ministero dei Beni Culturali si prefigge un po' ovunque, nelle nostre sedi, di dare spazio e metodo a "rivisitazioni" di imprese ferroviarie, come accaduto dal 23 settembre al 22 ottobre 2004, presso l'Archivio Centrale dello Stato in Roma, per la storia della "Rimini- San Marino", o come per il ponderoso volume, di recente pubblicazione, sulla vicenda della ferrovia della Val Nerina, nota come la "Spoleto-Norcia". Non potevamo quindi, anche in questa circostanza, sottrarci al piacere-dovere di concorrere al sostegno del progetto editoriale dell'Associazione Culturale Amatori Ferrovie di Montesilvano, perfettamente armonico con le aspirazioni dell'Auser-area Saline. Il patrocinio di così importanti Enti Locali, oltre che di note aziende come la Gestione Trasporti Metropolitan spa o di operatori del Credito e di imprenditori affermati, non possono non conferire al lavoro di ricerca e alle qualificate firme sottoscrittrici dei testi, un valore unico per la qualità e la specificità degli argomenti trattati.

Dott.ssa Maria Teresa Iovacchini



Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Le origini della Ferrovia Elettrica Penne – Pescara e del leggendario "trenino", che con la sua modesta dimensione traversava più volte al giorno la vallata del Tavo e del Saline, nonché la costa tra Montesilvano e la città adriatica, coincidono con l'anno stesso della mia nascita e la storia di quella tratta perciò, più che rievocare una fase non spregevole del Fascismo imperante, parla alla mia memoria partecipe sul piano della vita privata e dei fatti coinvolgenti la mia infanzia, adolescenza e prima giovinezza. Rivedo da una vecchia fotografia, conservata a lungo in casa, gente borghese o in divisa il giorno dell'inaugurazione nell'elegante stazioncina tuttora esistente a Terrarossa in Cappelle sul Tavo e mi ritrovo altre volte, insieme con mia madre e i miei fratellini, a ripercorrere con gli occhi della mente i binari alla volta di Montesilvano per andare al mare o a visitare i parenti materni, oppure più tardi alla volta di Pescara per prendere il treno che mi portava a Roma alla Facoltà di Lettere, o la mattina presto per tornare da Pescara a Cappelle in occasione delle vacanze, dopo gli esami universitari. Tutta una parte della mia esistenza, insomma, è legata a quel trenino e a quella ferrovia e il velo di una lontananza irrevocabile la ricopre come di una nube di struggente tristezza o di dolorosa estraneità. Su tutte le impressioni, però, o dolci o amare o neutre, che risalgono dal pozzo degli anni e gremiscono il cuore, prevale il ricordo sgradevole della distanza, circa un chilometro e ottocento metri, che separava il paese di Cappelle dalla stazioncina del trenino e che diveniva quanto mai faticosa, quando tornavo da Roma con una o due valigie. Spesso mi domandavo, sbuffando, mentre posavo a terra le valigie per riprendere fiato, perché non fosse stata fatta una deviazione della ferrovia a Cappelle, cosa che non sarebbe poi costata una cifra impossibile. E non mi veniva mai fatto di pensare, come in seguito mi è accaduto invece stabilmente, che l'Italia è un paese troppo strano, troppo amante delle idee brillanti o complicate e sempre troppo a corto di denaro di fronte alle spese necessarie, per adottare soluzioni ragionevoli, a portata di mano, utili a tutta la collettività e non solo a una parte di essa.

Prof. Luigi Iachini Bellisarii



Il Presidente dell'Associazione Culturale Amatori Ferrovie

Non sono molte le iniziative che rendono oggi affermata e conosciuta la nostra realtà associativa, sorta per l'attivismo di colleghi ferrovieri, studiosi del trasporto su rotaia, appassionati fermodellisti e giovani soci. Quando, nel 2002, ci recammo presso il Municipio di Montesilvano, alla presenza dell'allora Sindaco, Dott. Renzo Gallerati, e del Notaio incaricato della stesura dell'Atto Costitutivo, Avv. Prof. Nicola Gioffrè, alcuni soci fondatori stentavano a credere sul futuro di questo sodalizio, sorto come tanti altri, per poi affrontare difficoltà logistiche, relazionali, sociali ed economiche. Ci sembrava impossibile che allora il Comune di Montesilvano, attraverso la sua Giunta e gli uffici di settore, potessero destinarci ambienti per le attività di modellismo, video-media-biblioteca e, addirittura, volesse assegnarci in comodato d'uso un convoglio storico, con alla testa una veterana locomotiva a vapore, già dismessa dalle Ferrovie dello Stato sul finire degli anni Ottanta. Sostegno che mai, da allora, il Comune di Montesilvano, attraverso i Sindaci, Prof. Enzo Cantagallo e Dott. Pasquale Cordoma, come pure il Commissario Straordinario, Prefetto Dott. Fulvio Rocco, ci ha negato, consentendoci di essere ricompresi, come nascente "Museo del Treno", tra i siti di interesse storico locale, in via di riconoscimento da parte della Regione Abruzzo. Come pure generosissima risulta essere, nel tempo, la collaborazione, disinteressata e paziente, di dirigenti, funzionari e tecnici delle varie articolazioni societarie del Gruppo FS (Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Ferservizi, Cargo, etc.), con particolare riguardo all'attenzione sempre rivolta dal Dott. Dario Recubini e dall'Ing. Alberto Cialone. La Provincia di Pescara, più che sensibile attraverso i suoi rappresentanti quali il Presidente della Giunta, Arch. Giuseppe De Dominicis, il Presidente del Consiglio, Dott. Filippo Pasquali, gli Assessori ai Trasporti, Dott. Vincenzo Fianza, e alla Cultura, Ing. Paolo Fornarola, ha inteso assecondare, ancora una volta, i nostri desideri ed obiettivi statutari e, tra questi ultimi, il più impegnativo per noi: far rivivere la memoria del nostro passato, nella vicenda dei trasporti su ferro, contribuendo fattivamente alla pubblicazione di questo volume, quasi in concomitanza del periodo dedicato alle celebrazioni dell'ottantesimo anniversario della sua costituzione. Non posso esimermi dal sottolineare l'apporto materiale e morale fornito, a questo lavoro, dal Dott. Donato Renzetti, Presidente del Consiglio di Amministrazione della Gestione Trasporti Metropolitan spa di Pescara (moderno erede della società "Ferrovie Elettriche Abruzzesi"); così come debbo rilevare in positivo la competente e preziosa disponibilità umana, oltre che professionale, della Direzione dell'Archivio di Stato di Pescara e per essa la gentile Direttrice, Dott.ssa Maria Teresa Iovacchini. Un particolare ringraziamento desidero altresì rivolgere agli operatori economici privati, che dall'origine di questo nostro "cammino" hanno supportato la dimensione dei nostri programmi culturali e associativi. Un gesto di grata riconoscenza, non di certo per ultimo, voglio riservare a un sodalizio come l'AUSER e, per esso, a un infaticabile, premuroso ricercatore fotografico e documentale come Salvatore Di Fazio, senza la cui appassionata amicizia questo lavoro non avrebbe visto la luce. Un grazie sincero a tutti gli altri cultori, protagonisti e testimoni, che con le loro firme e presenze, hanno conferito spessore e contenuto al libro.

P.I. Antonio Schiavone

ultimo Capostazione Titolare FS -Rfi, in servizio nella Stazione di Montesilvano



“Il trenino della memoria”

La nostra Associazione nell'estate del 2003 decise di recuperare alla comunità tutto il materiale fotografico e documentale ancora esistente riguardante la nota ferrovia elettrica della vallata del Tavo F.E.A., prima che l'incuria e il tempo facessero sparire per sempre queste preziosissime testimonianze vive. Per molti di noi, non più giovani, la parola “trenino” suscita una marea di bei ricordi che riguardano un periodo pieno di speranze. La guerra era finita da poco e la ricostruzione era iniziata, e questo unico mezzo di locomozione collegava Pescara e Montesilvano ai paesi dell'entroterra fino a Penne con qualsiasi tempo e, nell'atmosfera ovattata dei paesaggi invernali, innevati, quando tutto sembrava arrestarsi, era il “trenino” a tenere collegamenti sicuri. Solo le terribili nevicate del 1956 lo hanno a volte fermato. Il ricordo del suo sferragliare e il suo fischio suscita in noi, ancora oggi, tanta tenerezza. Nel suo cammino verso il capolinea mostrava ai passeggeri un paesaggio agricolo incontaminato con uliveti a perdita d'occhio e con tratti panoramici straordinari. Il suo fischio fungeva spesso da orologio per tanti contadini che lavoravano nei campi. In quegli anni il “trenino”, come affettuosamente lo chiamavamo, trasportava senza sosta tanti lavoratori, professori, studenti e merci di ogni genere. Inoltre era con il “trenino” che si andava al mare a Montesilvano o Pescara. Anche se originariamente i progetti ferroviari, prima della costruzione della linea, avevano previsto una stazione di testa, denominata “Pescara-Porto”, proprio per favorire quanto più possibile il trasporto di persone e merci in riva all'Adriatico: il porto canale dista, infatti, poche decine di metri da questa stazione, che poi, soprattutto dopo la fine della seconda guerra mondiale, è stata destinata a sede della Direzione Generale, uffici amministrativi e tecnici, oltre a deposito ed officina per le manutenzioni. Purtroppo questo immobile, di proprietà pubblica, versa oggi in condizioni più che fatiscenti. L'odore dell'arredamento dei convogli F.E.A. era inconfondibile.

Tuttavia questo, diciamo pure, romantico mezzo di locomozione è stato una delle tante illustri vittime del progresso che avanza. Il “trenino” è uscito di scena senza far rumore dopo aver svolto con onore e con efficienza il suo lavoro e dopo aver patito anch'esso le distruzioni, le rovine della guerra tra le cui vittime si annoverano anche suoi dipendenti e viaggiatori. Non ha inquinato e ha lasciato in eredità tutto il suo tracciato, anzi buona parte di esso è servito per ampliare strade di intenso traffico come la ex S.S. 16 tra Pescara e Montesilvano e la S.R. 151 tra Cappelle sul Tavo e Penne. La maggior parte delle sue stazioni e caselli sono ancora in ottime condizioni, anzi oggi alcune sono diventate, con gli opportuni interventi edilizi, belle abitazioni mentre quella di Penne funge da rimessaggio di autobus; l'ex Stazione F.E.A. di Loreto e la ex Fermata di Santa Filomena sono diventate centri sociali per anziani, quella di Pescara centrale (ex “chiosco”) è tuttora una biglietteria. Il “trenino” ha chiuso la sua attività il 19 Giugno 1963; non è stato mai dimenticato. In tutti gli anni successivi è stato sempre pre-

sente nella mente e nei discorsi della gente; ogni tanto compare un articolo che lo riguarda su qualche giornale; solo l'Associazione Culturale Amatori Ferrovie di Montesilvano ha realizzato un plastico, in scala 1:87, riproducente le stazioni F.E.A. di Montesilvano Marina e Montesilvano Colle con il percorso ferroviario nelle immediate vicinanze, di straordinaria fattura. Questa iniziativa, grazie a un capillare lavoro di ricerca, ha permesso di raccogliere centinaia di immagini che sono state esposte già al pubblico in occasione del centenario della CGIL a Pescara nel 2006. Ora che questa iniziativa si conclude con la pubblicazione di un libro, sentiamo il dovere morale di esprimere la nostra profonda gratitudine a chi, in tutti questi anni ci è stato sempre vicino ed è stato sempre un nostro punto di riferimento, anche come studioso di trasporti ferroviari italiani: il Dottor Renzo Gallerati. Quando era ancora Sindaco di Montesilvano ci assegnò un contributo economico che ci permise di affrontare le prime spese. Successivamente l'ACAF (Associazione Culturale Amatori Ferrovie), con il suo Presidente Antonio Schiavone, ha completato la raccolta con una grande quantità di materiale inedito e apportando quella qualità professionale che solo la vita lavorativa specifica dei suoi soci poteva dare, e inoltre ha reperito le risorse economiche necessarie per poter pubblicare questo libro, che vede la luce grazie al patrocinio economico della Provincia di Pescara e altri soggetti pubblici come la GTM, la cui storia è così legata al "trenino". Per tutto questo, sicuramente l'onore e il merito va senza dubbio all'ACAF, agli altri sponsors, nonché a coloro che con la loro esperienza professionale e culturale hanno arricchito questo lavoro.

Ringraziamenti

L'Auser esprime un particolare ringraziamento per la gentile collaborazione avuta, in occasione della mostra fotografica tenutasi a Pescara, nel 2006, presso il sito culturale teatro d'Annunzio a: CGIL Abruzzo; Amministrazione Provinciale di Pescara; Comune di Montesilvano; GTM (ex F.E.A.) (Dott. Riccardo Chiavaroli, già Presidente C.d'A.; Dott. Tullio Tonelli, già Direttore Generale); Archivio di Stato (Dott.ssa Maria Teresa Iovacchini e Sig. Pasqualino Carota) – Pescara; Museo delle Genti D'Abruzzo – Pescara; Biblioteca Comunale "Giulio Cesare Croce" – San Giovanni in Persiceto(BO) (Sig.ra Gloria Serra Zanetti); AUSER – Penne; Associazione Culturale Amatori Ferrovie di Montesilvano, appassionati di storia della rotaia, che abbiamo conosciuto come persone straordinarie, in quanto ci hanno sempre colmato di consigli e gentilezze; inoltre i ringraziamenti vanno ai collezionisti: Prof. Renato D'Amario, insegnante di Spoltore, proprietario di una straordinaria collezione di immagini d'epoca di Pescara e Castellamare Adriatico; Stefano Mucciante, noto collezionista abruzzese, proprietario di una grande raccolta di immagini e documenti riguardanti l'Abruzzo, stimata fra le più complete d'Italia; ai Fotografi: Foto Cavuti (Montesilvano) - Foto Sestili (Loreto Aprutino) - Foto Bevilacqua (Penne); ai Privati: ing. Ezio Faieta, appassionato studioso della storia del trenino, che in tanti anni ha raccolto immagini uniche; Achille Rasetta, che ci ha favorito con tutto il suo archivio riguardante il trenino; Mario e Giuseppe Castagna, disponibili custodi di archivi fotografici; Antonio Marcucci (ex dipendente F.E.A.); Plinio Pelagatti (figlio ex dipendente F.E.A.); Teresa Acciavatti D'Agostino (moglie ex dipendente F.E.A.); Ennio Caravaggio; Mauro Soccio - A.C.L.; Arnaldo Chiavaroli (figlio ex dipendente

F.E.A.); Carmela Ruscitti Chiavaroli (moglie ex dipendente F.E.A.); Guido Zicola (ex dipendente F.E.A.); Antonio Pomponio (ex dipendente F.E.A.); Maria Teresa Renzetti Di Pentima (moglie ispettore F.E.A. Remo Di Pentima); Giancarlo, Maria e Francesca SCIARRETTA (figli del capotreno F.E.A., Galizio); Curzio Senepa, figlio del già tecnico F.E.A., Seneca; dott. geol. Angelo Iezzi; a OHMASA – Pescara; EUROPA KOLOR FOTO – Montesilvano per la scansione, ritocco fotografico e masterizzazione; a BLU FACTORY – Francavilla per il progetto mostra e impaginazione; a XT SERVICE – Pescara per la stampa digitale; infine un ringraziamento particolare va al Sig. Bruno Colalongo, presidente regionale della F.I.A.F.(Federazione italiana arti fotografiche).

Dott.ssa Elisabetta Canonico, già ricercatrice C.N.R.
C.L.C. Salvatore Di Fazio, Comandante della Marina Mercantile in pensione



28 giugno / 2 luglio 2006 - Mostra fotografica "Il trenino della memoria" in occasione del centenario della fondazione CGIL - Collezione Salvatore Di Fazio.



1961 - Deposito F.E.A. Precetto pasquale del personale. Al centro il Vescovo Monsignor Iannucci. - Archivio personale Tullio Tonelli.



1961 - Deposito F.E.A. Precetto pasquale. In ginocchio Monsignor Iannucci ed Antonio Marcucci. - Archivio personale Antonio Marcucci.



1961 - Deposito F.E.A. Precetto pasquale del personale. - Archivio personale Antonio Pomponio.



Mons. Antonio Iannucci
ARCIVESCOVO EMERITO DI PESCARA - PENNE

Un caro, immutabile ricordo

Assieme all'allora Sindaco di Pescara, Dott. Antonio Mancini, a molte altre Autorità, e con la mia benedizione, si diede avvio alla nuova attività della Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara, che subentrava all'amministrazione della Società "Ferrovie Elettriche Abruzzesi". Una nuova azienda chiamata ad assicurare trasporti per i cittadini di Pescara e buona parte della Provincia. In quel giorno furono immessi in servizio alcuni autobus, a fianco del famoso mezzo ferro-tramviario. Qualche anno dopo assistetti, in Corso Vittorio Emanuele II di Pescara, alla rimozione delle rotaie che assicurarono per molti anni la sede viaria dell'unico mezzo pubblico moderno in grado di collegare Pescara alla vallata vestina, attraversando Montesilvano, Cappelle, Moscufo, Collecorvino, Pianella, Loreto Aprutino sino a raggiungere la Città di Penne. Tutto questo per diverse volte al giorno, con ritorno a Pescara. Così come per il collegamento con la Pineta di Pescara. Anche io, come unico mezzo disponibile, sono salito su quel trenino più volte per recarmi a Penne, per scopi pastorali e vi facevo ritorno. Assicuro per tanti anni un servizio sicuro e sereno. Indelebili sono i miei ricordi delle Celebrazioni Eucaristiche, in occasioni di Solennità e Festività di Precetto, che si svolgevano nei locali della Direzione della Gestione Governativa, in un'atmosfera di grande familiarità.

+ Antonio Iannucci



1961 - Deposito F.E.A. Precetto pasquale del personale. Al centro Monsignor Iannucci. - Archivio personale Arnaldo Chiavaroli.



Fine anni '20 - Strada Statale Adriatica tra Pescara e Montesilvano - Collezione Biblioteca Provinciale di Pescara



1939 - Elettromotrice tramviaria per il servizio urbano, in sosta sul binario d'incrocio e precedenza, davanti alla stazione centrale di Pescara. - Collezione Plinio Meriggola.

Un passato indelebile

On. Prof.ssa Filomena Delli Castelli*

Nella prima metà degli anni '50, si delineava il declino finanziario della Società "Ferrovie Elettriche Abruzzesi". Insieme ad altri colleghi parlamentari abruzzesi e non, si ragionò molto nelle commissioni competenti di Camera e Senato di ipotesi di gestione commissariale, in capo a molti esercizi ferroviari di linee, cosiddette minori. La disponibilità politica ed istituzionale del corregionale e collega Spataro, poi Ministro dei Trasporti, agevolava non poco il nostro compito di proponenti. La mia esperienza, nei numerosi viaggi compiuti per raggiungere le diverse località della "Vallata del Tavo", era anche fatta di spostamenti con il "trenino" della FEA. Una moderna, seppur sofferente nei bilanci, infrastruttura viaria in grado di garantire traffici e movimenti per ingenti quantità di persone e merci. Quanti Comuni dell'hinterland dell'alta e più bassa zona vestina se ne sono potuti giovare, senza immaginare che solo qualche decennio in là, si cominciasse a ragionare dell'importanza strategica delle zone montane, di particolare pregio ambientale (poi divenute parchi)! Ancor oggi tali zone risentono della inadeguatezza del sistema viario, che dalla dismissione della storica ferrovia a scartamento ridotto, si affidano alle strade di costruzione pre-unitaria. Il Parlamento proprio nei primi anni '50 approvò, anche con il nostro voto, le scelte del Ministero dei Trasporti, volte a scongiurare la fine di tante ferrovie locali "concesse". Per questo la Penne-Pescara, dopo un decennio, mutò il carattere dei suoi mezzi: da quelli ferro-tramviari a quelli automobilistici. La logica ispiratrice di tali scelte di politica economica era sicuramente rispettosa delle esigenze di contenimento della spesa pubblica e di "presunta" comodità dei nuovi autoservizi. Il tempo ha avuto la possibilità di dimostrare che in numerosi capoluoghi di provincia italiani si vanno tuttavia ripristinando moderne e meno inquinanti metro-tramvie, a dimostrazione dell'utilità di certe imprese su ferro dell'epoca. Non dimenticherò il clima familiare che caratterizzava l'ambiente delle vetture, durante le mie sortite nelle partecipate campagne elettorali. Né, l'affabilità, il calore e l'amicizia che sentivo indirizzati alla mia persona, da passeggeri di ogni ceto e livello culturale, durante quei viaggi nei quali si discuteva, ovviamente, di politica, ma anche di tante altre questioni di carattere sociale e personale. Plaudo volentieri ai promotori di questo progetto editoriale, che mi aiutano a "rinverdire" una memoria troppo spesso cancellata.

Lì, 18 aprile 2008 (*sessant'anni dopo la convocazione di libere Elezioni Politiche per il nuovo Parlamento della Repubblica*)

* Eletta all'Assemblea Costituente, già Deputato al Parlamento, già Sindaco di Montesilvano.

Un'esperienza vissuta

On. Sen. Nevio Felicetti*

E' davvero meritoria l'idea di raccontare, con questa bella pubblicazione, il "trenino Penne-Pescara". Aiuta, fra l'altro, a capire la storia della parte pescarese dell'Abruzzo, dalla metà dell'Ottocento in poi. Siamo al tempo in cui la ferrovia nel 1863, arriva a Castellamare Adriatico per collegare dopo l'unità d'Italia il Nord al Sud, quando la blasonata classe agraria dell'area vestina comincia a coltivare l'idea di collegarsi allo straordinario processo di modernizzazione che, con l'arrivo della ferrovia, si annunciava. Si intuiscono le grandi opportunità mercantili che, con lo snodo ferroviario, si apriranno per l'economia. Si cominciano così a formulare le prime ipotesi di raccordo. Si avviano i primi studi. Si agitano gli uomini politici del tempo e le istituzioni locali. Per alcuni decenni. Fino a quando Giacomo Acerbo (che dei possidenti vestini è l'espressione politica più autentica) diventato Ministro fascista autorevole, non ne avvia, con forte decisionismo, la realizzazione. Consegnando così alla nuova provincia un'opera di grande valore anche sociale. Di cui beneficeranno le popolazioni dell'intera vallata per una libertà di movimento, a fini occupazionali, di cui non avevano mai goduto sino ad allora. Poi, con il fascismo, la guerra. Che tanto duramente colpì anche il trenino, quasi segnandone il destino. Dopo la guerra, la faticosa ricostruzione. Mentre, però, cambiavano i tempi, i bisogni della gente, i comportamenti dei cittadini. Con il boom economico, si fa strada l'idea che il trasporto su gomma è più rapido e più economico. Le ferrovie passano di moda, quelle pubbliche e quelle private. Una classe dirigente inconsapevole le considera forme antiquate di trasporto. La Fiat impone la motorizzazione di massa. Risulta inevitabile, in questa logica, decidere lo smantellamento della ferrovia elettrica Penne-Pescara. Inutile chiedersi oggi se si fece bene o si fece male. Se avessimo potuto prevedere tutti i rischi di quelle scelte (strade intasate, aria inquinata, incidentalità crescente) forse avremmo deciso diversamente. Rimasero in pochi a difendere i treni e i trenini. E furono definiti conservatori. Quei conservatori potrebbero oggi avere la loro rivincita. Se è vero che a volte per arrivare davanti alla stazione di Pescara, partendo da Penne, si impiega in macchina più del tempo che si impiegava, con il "trenino", tanti anni fa. Potrebbero anche chiedere, in polemica seppure tardiva, a chi impose lo smantellamento del "trenino" dalle strade di Pescara, se non sia il momento di una sincera autocritica, ora che a Firenze, nel centro storico della città, a pochi metri da una delle più belle chiese del mondo, sarà messo in attività un "trenino". La fretta, talvolta, fa davvero compiere errori irreparabili.

* già Deputato al Parlamento, già Senatore della Repubblica.

SULLA PROGETTATA

FERROVIA ECONOMICA

MONTESILVANO-PENNE

RELAZIONE

AL

CONSIGLIO COMUNALE DI LORETO-APRUTINO

approvata e stampata per sua unanime deliberazione



TORINO

TIPOGRAFIA EDITRICE G. CANDELETTI
via della Zecca, n. 11

1883

Un progetto per un dibattito nella giovane realtà politico-istituzionale unitaria

Renzo Gallerati

Non provo difficoltà alcuna nel calarmi nell'atmosfera della discussione tenutasi in seno al Consiglio Comunale di Loreto Aprutino, il 7 luglio 1883, con relazione introduttiva svolta dal Signor Sindaco Felice SERICOLA e affidata poi alle stampe della Tipografia editrice "G.Candelelli", sita in Via della Zecca, n. 11, nella Città di Torino (Pagina precedente). Nell'introdurre l'argomento, con oggetto "SULLA PROGETTATA FERROVIA ECONOMICA MONTESILVANO-PENNE", il Primo Cittadino non ci tiene a riproporre la cronistoria del progetto, in quanto *"troppo se n'è parlato e disputato persino sui giornali"*. Tuttavia, il nostro approfitta per ringraziare *"l'Onorevole Consesso Provinciale"* di Teramo per la proposta ivi pervenuta; così come plaude all'esito della Deliberazione *"presa dal Consiglio Comunale della patriottica Penne"*, evidentemente sul medesimo argomento. Approfondendo infatti le ragioni del provvedimento in esame, il Sericola sottolinea i vantaggi in capo a tutti i Comuni circoscrivendo a quello *"Capoluogo di Circondario"*, evidenziando quelli *"compresi nel circolo"* come *"Cittasantangelo, Collecervino, Picciano-Piccianello, Castiglione Messer Raimondo, Bisenti, Bacucco, Farindola, Montebello di Bertona, Civitella Casanova-Vestea-Celiera, Carpineto della Nora, Pianella, Moscufo, Spoltore-Caprrara e Montesilvano-Cappelle"*. Stupisce come, a poco più di un decennio dalla proclamazione del Regno d'Italia, in un'Amministrazione comunale allora "periferica", non si discutesse semplicemente di ordinarie attività di competenza, ma addirittura si potesse convergere comodamente sulle risultanze di un dibattito, che ho approfondito anche fra gli atti della "Deputazione" Provinciale di Teramo, circa l'importanza di una strada ferrata che, lo vedremo leggendo le successive tabelle, assicurasse sviluppo e crescita economica alla vallata vestina. Come è noto, molti anni separavano tali eventi da quel 1929, in pieno regime fascista; anno in cui si inaugura quest'opera innovativa, che può avvalersi dell'azione di un protagonista indiscusso, oltre che cittadino illustre di Loreto Aprutino: l'On. Giacomo Acerbo, Ministro dell'Agricoltura e Foreste. Ciò nonostante, già a fine Ottocento, appariva ineludibile l'esigenza di raccordare centri pulsanti come Penne alla stazione ferroviaria di Montesilvano, mediante una nuova e più agevole via di comunicazione per persone e merci. Il Sindaco di Loreto Aprutino, continuando nella relazione, elenca tutte le vie *"carrozzabili"* afferenti il bacino tra le Province di Chieti e Teramo; Circondario per Circondario, affiancando ad una meticolosa descrizione geografico-strutturale i dati della popolazione relativi all'ultimo censimento del 1871, che rilevavano la cifra di 60.883 abitanti. Non viene sottaciuto, durante l'esposizione, il duplice interesse rappresentato dalla *"ferrovia economica"*, a vantaggio dei bisogni di diversi gruppi di comunità: quelle dall'alta valle vestina e quelli intorno alla parte finale della medesima; il conteggio riportato per le due diverse realtà

si attesta a 57.174 abitanti per il primo gruppo e 5.826 abitanti per il secondo. Si passa quindi a esaminare i dati sulla dimensione socio-economica della Provincia di Teramo che, alla data dello stesso censimento, conta una popolazione di 246.000 abitanti, la cui economia *“vien basata sui prodotti agricoli, avendo un territorio, quasi tutto coltivabile, di 3.324 chilometri quadrati”*. Nei successivi *“quadri”* originali, allegati alla Deliberazione, ci si può rendere conto della puntigliosità e del rigore descrittivo con i quali si annotavano quantità di prodotti, animali e merci, con le relative voci numeriche per parametri (superfici, produzioni, unità di misura, numeri e tipologie animali, quantità per diverse misure di merci destinate ad importazione ed esportazione). Quindi in Aula viene posta la domanda se con la *“citata relazione, può con sicurezza affermarsi che la produzione, l'importazione e l'esportazione siano in generale relative alla sua popolazione?”* Oppure se il territorio in cui vivono 41.000 abitanti *“sul quale prospera la pianta dell'olivo, può considerarsi sotto i rapporti di che nella precedente domanda?”* Veramente straordinario, se pensiamo alla dimensione, alle strutture ed alle disponibilità tecnico-contabili degli uffici dell'allora Municipio loretese, sicuramente inferiori alle capacità d'analisi ed approfondimenti tecnico-finanziari dell'organizzazione burocratica della Provincia. I dubbi posti dalle domande vengono subito fugati dalle ulteriori (allegate) tabelle, tratte dalla *Relazione della Camera di Commercio di Teramo sulla importazione ed esportazione nell'anno 1878*, tenendo conto dell'entità della tassa terreni erariale e provinciale *“che pesa su detto territorio, e per conseguenza sulla sua popolazione, a confronto di quella che gravita sull'intera Provincia”*. A corredo ulteriore del provvedimento amministrativo in questione, si analizzano le distanze chilometriche dei tronchi stradali in costruzione e/o ultimati, afferenti la progettata relazione ferroviaria, incrociandoli con i quintali di merce spediti normalmente, giungendo poi alla conclusione che proporzionalmente occorrono 21 chilometri di strada carrozzabile per ogni quintale di merce spedita. Elaborando, quindi, il traffico generale secondo le stesse proporzioni, fatte di 255,296 quintali, *“si avrebbe un movimento totale, fra Penne e Montesilvano e viceversa di 4,941,216 chilometri-quintali”*. Sin qui l'analisi sul movimento delle merci risulta più che convincente, oltre che evoluta e lungimirante; ma è dal punto di vista del trasporto passeggeri che l'intervento del Sindaco Sericola diviene più interessante e denso di spunti di approfondimento storico. La città di Penne viene citata come Capoluogo di Circondario, con i suoi 10.000 abitanti *“con un importante mercato settimanale (sabato)”*. L'intera popolazione del bacino di riferimento è costretta a considerare l'opportunità di una diretta relazione con lo scalo ferroviario di Montesilvano, il più vicino in grado di assicurare relazioni per viaggiatori e merci che la stessa *“ha con l'Italia Settentrionale e Meridionale, con Teramo capitale della Provincia, con la vicina Pescara, per la sua importanza commerciale ed il suo interessante mercato del lunedì, e con Castellamare Adriatico, per le sue importantissime stazioni ferroviarie e balnearia”*. Si attesta a 31 il numero dei viaggiatori da e per i treni di transito nella stazione di Montesilvano, nella media giornaliera, così come le spedizioni *“sì a grande velocità che a piccola velocità, ascendono a ben 12.000 annue, le quali generalmente chiamano gl'interessati alla stazione suddetta, essendo esse quasi tutte importanti,*

per la ragione che i piccoli colli oggi si spediscono a mezzo della posta. Quindi si può calcolare a 6.000 il numero delle persone che recansi a Montesilvano per questa bisogna". Immaginando, poi, il ritorno alle città di provenienza sulla relazione in esame, si giunge a calcolare in 12.000 i viaggiatori, con una media di 33 al giorno, e volendo sottrarre i 4 viaggiatori da e per Città S. Angelo, il numero si riduce a 29. Per quanto concerne le merci, applicando la stessa detrazione per le provenienze angolane, "ossia riducendo le prime a quintali 55.000, e le seconde a 11.000, il numero dei viaggiatori per questo oggetto da 33 scenderà a 30 al giorno". Il ragionamento si arricchisce di motivazioni sulla utilità economica, una volta compiuta l'opera, in capo ai Comuni di Pianella, Moscufo e Cepagatti, come pure Vicoli e Brittoli, comunque facenti capo, per esigenze di mobilità, a Penne. Si prosegue con la descrizione di importanti realtà produttive intorno all'asse ferroviario, citando ad esempio la Ditta Torelli e C., affidataria del trasporto di Sali e Tabacchi, che, insieme ad altre merci, movimentava una massa dal peso "non inferiore ai 45.000 quintali", sottolineando come da Penne, nei giorni di mercato, si inoltrano a Pescara importanti e rilevanti spedizioni di cereali, frutta ed animali. Così come da Loreto Aprutino, nel solo mese di febbraio 1883, partirono "più di 4.000 quintali di sansa (noccioli di olive), come pure ingenti quantità di prodotti agricoli con cadenza settimanale." Il Comune di Loreto, infatti, viene descritto come quello che anima per la terza parte il movimento merci della stazione di Montesilvano. Parimenti, le persone che quotidianamente si muovono tra Loreto e Penne sono almeno 20, volendo non considerare le 100 che da Loreto raggiungono Penne, nel giorno del mercato (sabato); così come 14 sono quelle che si recano a "fiere e feste" in altri comuni vicini, calcolando in più di 30.000 potenziali viaggiatori quelli che annualmente, tra andata e ritorno, caratterizzavano il movimento generale. Viene ovviamente ricordato che in Loreto Aprutino operavano "numero sette carrozze in affitto", oltre altri mezzi analoghi presi in affitto "di paese forestiere". Calcolando per tali mezzi a trazione animale, in un periodo di 300 giorni lavorativi annui, con incasso di "lire sei" nella sola Loreto, si spendevano almeno 10.800 lire all'anno per percorrere il tragitto Loreto-Montesilvano Stazione. Intelligentemente il Sindaco avveduto si poneva la domanda di ulteriori movimenti straordinari "durante la stagione de' bagni", essendo "certo che almeno cento famiglie Loretane" si recassero a Castellamare Adriatico. Prudentemente, ma sagacemente, si pone anche l'interrogativo per valutare il traffico straordinario durante i pellegrinaggi religiosi verso i "Santuari di Castellamare Adriatico, Francavilla, di Manoppello, di Casalbordino, di Miglianico e di Loreto Marche". Nel pervenire alle conclusioni il Sindaco Sericola illustra la parte finale del "seguito ordine del giorno", secondo il quale il Consiglio Comunale di Loreto Aprutino delibera una spesa annua di tremila lire per la costruzione ed esercizio della Ferrovia economica Montesilvano-Penne, impegnandolo per trentacinque anni all'esborso della stessa somma, con decorrenza dal primo anno dell'inizio dei lavori e vincolandolo a precise prescrizioni contrattuali, di cui al progetto dell'Ingegnere Gaetano Crugnola, Direttore dell'ufficio tecnico provinciale di Teramo, nel rispetto della planimetria a corredo dell'atto, sperando che il cantiere dei lavori avviasse le opere "col 1° gennaio 1884"! Avveniristico appare il conte-

nuto del sesto comma del dispositivo, secondo il quale il Consiglio “*presta il suo pieno assenti-mento alla costituzione di un Consorzio fra gli enti che concorrono materialmente alla costruzione ed esercizio di tale ferrovia economica, nel caso fosse promosso dall'Amministrazione Provinciale o dai Comuni interessati*”. Lo stampato, dopo la firma dello stesso Sindaco, riporta che “*il suddetto ordine del giorno è stato votato per acclamazione*”. Purtroppo le lentezze della programmazione politica, le vicissitudini dei primi anni del Novecento, le incertezze finanziarie conseguenti, e soprattutto la scarsa capacità di rappresentanza politica, in sede governativa, delle comunità in questione, determinarono alcuni decenni di ritardo per la realizzazione di un'opera della quale oggi si potrebbe comprendere meglio l'importanza, più di ieri. Basterebbe confrontare i circa sessanta minuti di velocità commerciale, necessari per la tratta Penne-Pescara del vecchio convoglio ferroviario, con i non meglio precisati delle prestazioni dei comodi autobus attuali, sicuramente competitivi da Penne, sino alla contrada “Terrarossa” di Cappelle Sul Tavo, ma assolutamente antieconomici e stressanti (quando non eco-compatibili) per lentezza di marcia, da quest'ultima località sino al terminal bus, nei pressi della Stazione RFI di Pescara Centrale. Vorrei qui anche sottolineare, per pura casualità, che molto prima dell'affidamento di tale servizio in sede ferroviaria, fu rilasciata regolare concessione per il trasporto di persone al Cavaliere dell'Ordine della Corona d'Italia Raffaele Gallerati (mio bisnonno originario di Loreto Aprutino), per un servizio dal tragitto simile e con l'utilizzo di mezzi a trazione animale, ivi compresa la messaggeria postale, per le località dei Comuni della stessa relazione. Quanto sopra, prima che l'impresa Valentino Ambrosini di Penne subentrasse, con le stesse finalità, ma con moderni mezzi automobilistici, magari affiancando o addirittura sostituendo i convogli F.E.A., durante il periodo bellico. Così come, avendo approfondito per mio personale interesse storico numerosi documenti sulla qualità del trasporto pubblico nel primo Novecento, all'interno della giovane Provincia pescarese, ho dovuto argomentare, spesso animatamente e con fatica, sui banchi del Consiglio Comunale di Montesilvano e su quelli della Provincia di Pescara, a proposito della conveniente innovazione che progetti di mobilità alternativa pubblica recheranno all'attuale popolazione “metropolitana”, nonostante anacronistiche e “partigiane” prese di posizione abbiano, persino nel nuovo millennio, causato malaugurati ritardi procedurali, quando non venggiamenti politico-amministrativi. Spero che i relativi verbali, un giorno, non debbano essere riletti, per ulteriori rivisitazioni storiografiche, a commento di ricerche sull'intelligente utilità di avanzati sistemi di trasporto, magari troppo repentinamente “archiviati”.
Ma questa è storia del nostro tempo.



Dott. Renzo Gallerati

Consigliere Anziano della Provincia di Pescara

Tabelle allegate alla relazione del 7 luglio 1883

Quadro N. I.

PRODOTTI	Superficie coltivata in ettari	PRODUZIONE		Unità di misura
		media per ettaro	Totale	
Agricoltura.				
Grano	100,000	8,50	850,000	ettolitro
Granturco	54,156	16,20	877,005	"
Fave, lupini, ecc.	9,516	9,20	87,547	"
Fagioli, lenticchie e piselli	7,525	6,20	46,415	"
Avena	1,600	14,20	22,270	"
Segala ed orzo	47,500	15,60	258,000	"
Patate	2,180	102,00	222,560	quintale
Castagne	1,560	9,00	12,240	"
Canape	720	5,50	5,816	"
Lino	1,052	5,18	5,545	"
Uva	71,250	11,00	785,750	ettolitro
Olive	95,500	5,00	285,000	"
Paglia e fieno	"	"	2,875,000	quintale
Semi di lino	1,052	"	7,300	ettolitro
Bozzoli	"	"	51,250	chilogr.
Erbaggio fresco ed ortaglie	"	"	624,000	quintale
Frutti	"	"	35,250	"
Industria e Commercio.				
Formaggio di pecora	"	"	2,510,000	chilogr.
Lana di pecora	"	"	555,275	"
Pelli conciate	"	"	21,250	numero
Olio di oliva	"	"	520,760	quintale
Vino	"	"	1,175,625	ettolitro
Uova	"	"	5,000,000	numero
Liquirizia	"	"	2,000	quintale
Fichi secchi	"	"	25,000	"
Cremore di tartaro	"	"	25,000	chilogr.
Maioliche di Castelli	"	"	5,000	quintale
Legna e carbone	"	"	170,000	metr. cub.

Quadro N. II.
Prospetto della produzione del bestiame nel 1878.

ANIMALI	Numero
Cavalli, cavalle, puledri	5,000
Asini ed asine	5,815
Muli e Mule	2,000
Bovi, vacche, giovenche, vitelli	30,000
Pecore e capre	550,000
Agnelli e capretti	500,100
Maiali	225,750
Pollame e cacciagione	4,125,000

Quadro N. III.
Quadro del movimento d'importazione ed esportazione della Provincia di Teramo redatto per l'anno 1878 da quella Camera di Commercio.

MERCI	Unità di misura	Importazione	Esportazione	Riduzione a quintali
Vino ed aceto	ettolitro	"	825,700	825,700
Uva	quintale	"	257,800	257,800
Birra in botti	ettolitro	450	"	450
Album in botti	"	4,000	"	4,000
Acquavite in botti	"	5,500	"	5,500
Olii minerali	"	75,000	"	75,000
Olio di oliva	"	242,000	"	242,000
Olii diversi	"	8,000	"	8,000
Caffè	quintale	4,500	"	4,500
Cacao, cannella, ecc.	"	20	"	20
Pepe e garofano	"	480	"	480
Zucchero	"	20,000	"	20,000
Radici di liquirizia	"	10,000	"	10,000
Liquirizia	"	"	2,000	2,000
Medicinali e prodotti chimici	"	4,450	"	4,450
Cera	"	"	400	400
Saponi di profum. ed ordinari	"	4,750	"	4,750
Frutti	"	"	50,000	50,000
Fichi secchi	"	"	42,750	42,750
Burro	"	4,850	"	4,850
Formaggio di pecora	"	"	44,500	44,500
Miele	"	"	200	200
Pesci salati e marinati	"	5,250	"	5,250
Uova di pollame	numero	"	2,000,000	4,200
Cavalli e cavalle del valore di L. 500 e al disotto	"	2,500	"	"
Cavalli e cavalle del valore superiore a L. 500	"	1,200	"	"
Muli e mule	"	"	4,500	"
Asini ed asine	"	"	4,000	"
Bovi e Tori	"	12,000	50,000	"
Vacche, giovenche e vitelli	"	"	2,500	"
Capre e pecore	"	440,000	410,000	"
Agnelli e capretti	"	"	252,000	44,000
Al rapporto 1,312,740				

Segue quadro N. III.

MERCI	Unità di misura	Importazione	Esportazione	Riduzione a quintali
Maiali	numero	"	Rapporto 1,512,740	16,000
Pelli grezze	"	15,600	"	4,560
Pelli conciate	"	"	44,000	2,200
Canapa e lino pettinato	quintale	2,050	"	2,050
Cotone filato	"	5,915	"	5,015
Tessuti diversi	"	620	510	950
Passamaneria in generale	"	545	"	545
Lana di pecora	chilogr.	"	246,780	2,167
Bozzoli	"	"	51,250	542
Sela	quintale	415	"	145
Grano	"	"	220,000	220,000
Granturco	"	"	148,000	148,000
Avena	"	12,600	"	12,600
Fave	"	5,000	"	5,000
Castagne	"	"	1,500	4,500
Riso	"	275,000	"	275,000
Paste di frumento	"	42,500	14,500	55,800
Legna da fuoco (a chilogr. 300 il metro cubo)	metro cub.	"	"	62,500 512,000
Legna da costruzione (a chilogrammi 600 il metro cubo)	"	525,000	"	4,050,000
Carbone	quintale	125,700	"	125,700
Carta e cartone	"	5,250	"	5,250
Mobili di legno	"	22,000	"	22,000
Ferro di 4 ^a fabbricazione	"	257,000	"	257,000
Rame, ottone, piombo, stagno, ecc.	"	52,000	"	52,000
Vasellami, vetri e cristalli	"	47,791	"	47,791
Erbaggio fresco ed ortaglie	"	"	520,000	520,000
Pietra da lavoro	"	20,854	"	20,854
Maioliche di Castelli	"	"	5,600	5,600
Cremore di tartaro	chilogr.	"	25,000	250
Candele steariche	quintale	400	"	100
Zolfo macinato ed in pani	"	2,700	"	2,700
				Totale 5,500,529

NB. Per il peso de' liquidi si è supposto l'ettolitro eguale al quintale compreso il fusto

Quadro N. IV.

ALLA PROVINCIA			AI COMUNI SEGNATI AL N. 5 IN RAGIONE DEL SESTO		
Importazione in quintali	Esportazione in quintali	Totale in quintali	Importazione in quintali	Esportazione in quintali	Totale in quintali
2.887.880	2.412.449	5.500.329	481.515	402.075	885.588

Quadro N. V.
Tassa terreni erariale e provinciale gravitante sul territorio occupato dai 41.000 abitanti come al N. 3.

TASSA TERRENI GRAVITANTE										Differenza in più della media		TASSA TERRENI GRAVITANTE sul territorio						OSSERVAZIONI
sull'intero territorio della Provincia Popolazione 1871, 246,000		sul territorio occupato dai Comuni al N. 3						Spettanza media del 6° in ragione della popolazione di 41,000 abitanti				dei Municipi di Pama e Loreto Aprutino		del Municipio di Loreto Aprutino		del Comune di Loreto Aprutino		
Erariale	Provinciale	di 1° Categoria Popolazione 1871, 37,171		di 2° Categoria per la 1/2 parte della popolazione 1871 in 23,659		Totale		Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale	
883,332 79	412,005 31	167,257 28	78,292 86	18,718 51	8,622 12	166,655 28	86,830 61	16,222 12	68,017 55	38,435 46	18,282 46	141,505 24	55,804 54	78,542 23	36,388 41	39,239 58	16,231 16	

Qui presente questo risulta essere il territorio occupato dal Comune al N. 3 il più grave della base fondiaria, ed in questo quello del Municipio di Loreto Aprutino, il cui Equivalente si vede notevolmente sparsi non si era ancora che la popolazione ha voluto il pagamento.

Quadro N. VI

Principali prodotti agricoli del territorio della provincia di Teramo a norma delle precedenti statistiche.

Qualità dei prodotti	QUANTITÀ DEI PRODOTTI													
	nella PROVINCIA			nei COMUNI DESCRITTI AL N. 3										
				Ridotta ad	Produzione in			Consumo in			Esportazione in			
	Ettolitri	Numero	Quintali		Ettolitri	Numero	Quintali	Ettolitri	Numero	Quintali	Ettolitri	Numero	Quintali	
Grano	850,000	"	"	1/6	141,666	"	"	41,666	"	"	100,000	"	76,530	
Granone	877,003	"	"	1/6	146,167	"	"	66,167	"	"	80,000	"	56,000	
Bozzoli	"	"	512	1/10	"	"	51	"	"	"	"	"	51	
Frutti	"	"	53,250	1/6	"	"	8,875	"	"	5,875	"	"	3,000	
Olio d'oliva	"	"	320,760	1/6	"	"	53,460	"	"	13,460	"	"	40,000	
Vino	1,175,625	"	"	1/10	117,562	"	"	97,562	"	"	20,000	"	20,000	
Uova	"	3,000,000	"	1/6	"	500,000	"	"	200,000	"	"	300,000	170	
Pelli conciate	"	21,250	"	1/3	"	7,830	"	"	830	"	"	7,000	1,400	
Agnelli e capretti	"	300,000	"	1/6	"	50,000	"	"	30,000	"	"	20,000	1,000	
													Totale	198,151

Quadro N. VII.
Principali articoli d'importazione estratti dal quadro N. III.

QUALITÀ	PER L'INTERA PROVINCIA	Ridotti ad	PER I COMUNI DESCRITTI AL N. 5
	Quintali		Quintali
Acquavite e rhum	9,300	4110	950
Olii minerali e diversi	85,000	4110	8,500
Caffè, zucchero, cannella, pepe, garofano, ecc.	24,700	416	4,416
Medicinali	4,450	416	258
Pelli grezze N. 45,600 a chilogr. 8	4,088	415	562
Canapa e lino pettinato, cotone filato, tessuti diversi	5,685	416	947
Burro	4,850	41100	48
Pesci salati e marinati	3,250	416	871
Riso e paste di frumento	517,500	4150	40,385
Ferro, rame, ottone, stagno, zinco, ecc.	269,000	4125	40,760
Totale			37,145
Si aggiunge il peso dei prodotti di esportazione dal quadro N. VI			498,451
Totale generale			235,296

Quadro N. XI

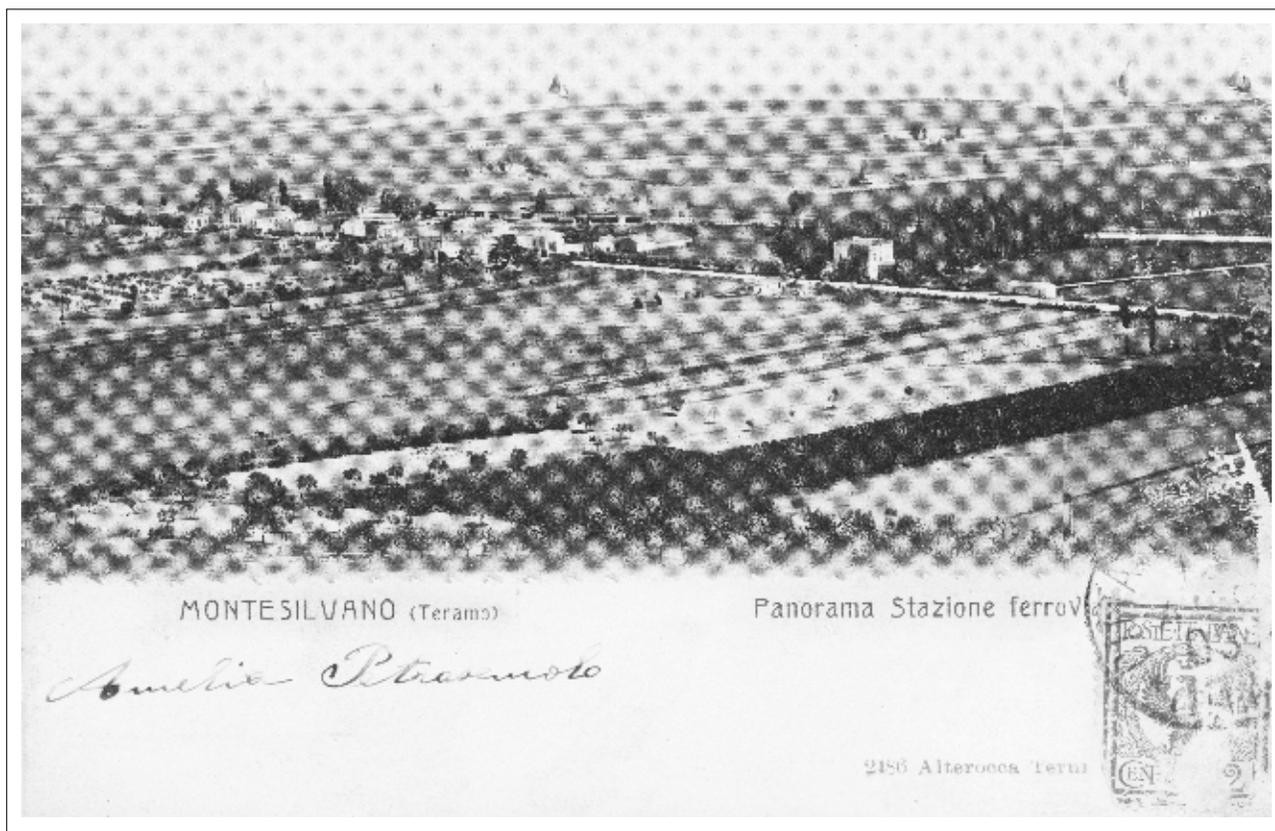
DENOMINAZIONE	POPOLAZIONE	IMPOSTA ENERALE		SOVEREIGNITÀ PROVINCIALE		TOTALE delle colonne 3, 4, 5 e 6	Spettanza media a ciascun abitante	TOTALE delle colonne 5 e 6	Spettanza media a ciascun abitante	OSSERVAZIONI
	Censimento 1881	Terroni	Fabbricati	Terroni	Fabbricati					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Provincia complessivamente	259,005	880,552,79	485,247,05	412,003,51	85,861,94	4,872,447,07	6,069	497,867,25	1,922	I Comuni più direttamente interessati alla ferrovia economica Montesilvano-Penne, sono quelli di Penne, Loreto-Aprutino, Collecervino e Moscufo con una popolazione, secondo l'ultimo censimento, di 20,225 abitanti, gravata da una sovrapposta fondiaria provinciale di L. 67,956,50; somma superiore di L. 29,084,44 alla spettanza media in ragione di popolazione; condizione quasi unica nella nostra Provincia.
COMUNI AL N. 3										
di 1ª categoria										
Penne	9,429	50,478,57	15,477,51	25,664,54	6,097,53	95,414,57	9907	29,738,69	5,156	
Farindola	3,400	7,395,14	968,20	5,486,50	449,54	42,497,56	5,673	5,956,04	1,158	
Montebello di Bertona	4,366	4,887,50	568,55	2,928,29	264,84	8,046,78	3,158	2,800,15	1,654	
Loreto Aprutino	5,726	59,259,39	3,444,98	48,251,46	2,308,74	65,594,47	11,421	20,759,00	5,622	
Collecervino	5,107	21,667,82	1,624,48	10,029,58	750,25	34,071,96	10,966	40,779,65	3,469	
Moscufo	4,065	15,175,96	1,503,65	6,077,78	600,59	21,459,98	10,777	6,678,57	5,492	
Pionano	4,522	4,464,86	796,85	2,050,09	567,11	7,678,89	3,808	2,447,20	1,838	
Castiglione M. r. Balmuccia	5,057	11,015,49	1,478,58	5,130,17	684,19	18,523,45	6,653	3,851,56	1,920	
Benevento	4,750	5,564,44	398,69	4,613,71	277,52	3,998,79	3,426	1,895,05	1,051	
Civitella Casanova	3,577	9,226,62	1,481,74	4,516,84	672,47	43,667,54	3,425	4,989,04	1,090	
Carpiato della Nora	4,205	2,666,92	424,80	1,522,60	494,95	4,646,25	3,778	1,517,35	1,261	
COMUNI AL N. 3										
di 2ª categoria										
Finocchia	6,583	55,315,77	3,003,58	45,438,59	2,556,40	56,421,94	8,527	47,814,79	3,790	
Spillere	4,311	25,496,50	2,533,98	40,799,98	1,477,75	58,058,01	8,450	11,077,75	2,675	
Gittanangelo	6,958	52,463,63	8,163,88	44,930,78	5,775,20	59,279,38	8,543	18,706,07	2,694	
Montesilvano	3,868	45,326,52	2,609,57	6,082,92	4,210,06	25,429,67	5,973	7,295,88	1,855	
Bianchi	2,980	10,161,25	1,713,09	4,688,86	800,52	47,555,70	5,812	5,489,58	1,538	
Totale per i Comuni di 1ª categoria	57,090					286,794,81		91,150,89		
2ª categoria	4,145					52,568,13		10,215,59		
Totale complessivo	41,195					529,459,96	7,990	101,544,48	2,460	

Movimento merci e viaggiatori nella Stazione di Montesilvano

SPEDIZIONI (anno 1882)											Media giornaliera dei viaggiatori					
A GRANDE VELOCITÀ						A PICCOLA VELOCITÀ						Totale generale		da e per		Totale
Arrivo		Partenza		Totale		Arrivo		Partenza		Totale		Numero	Peso in chilogrammi	i treni delle meridionali	la stazione (spedizioni)	
Numero	Peso-chilogrammi	Numero	Peso-chilogrammi	Numero	Peso-chilogrammi	Numero	Peso-chilogrammi	Numero	Peso-chilogrammi	Numero	Peso-chilogrammi					
4,700	274,702	3,125	183,440	7,825	458,232	2,390	1,874,855	1,672	3,968,000	4,062	5,842,855	11,947	6,301,087	31	33	64

Quadro dimostrativo del movimento viaggiatori sulla linea Penne, Loreto Aprutino, Cappelle, Stazione di Montesilvano.

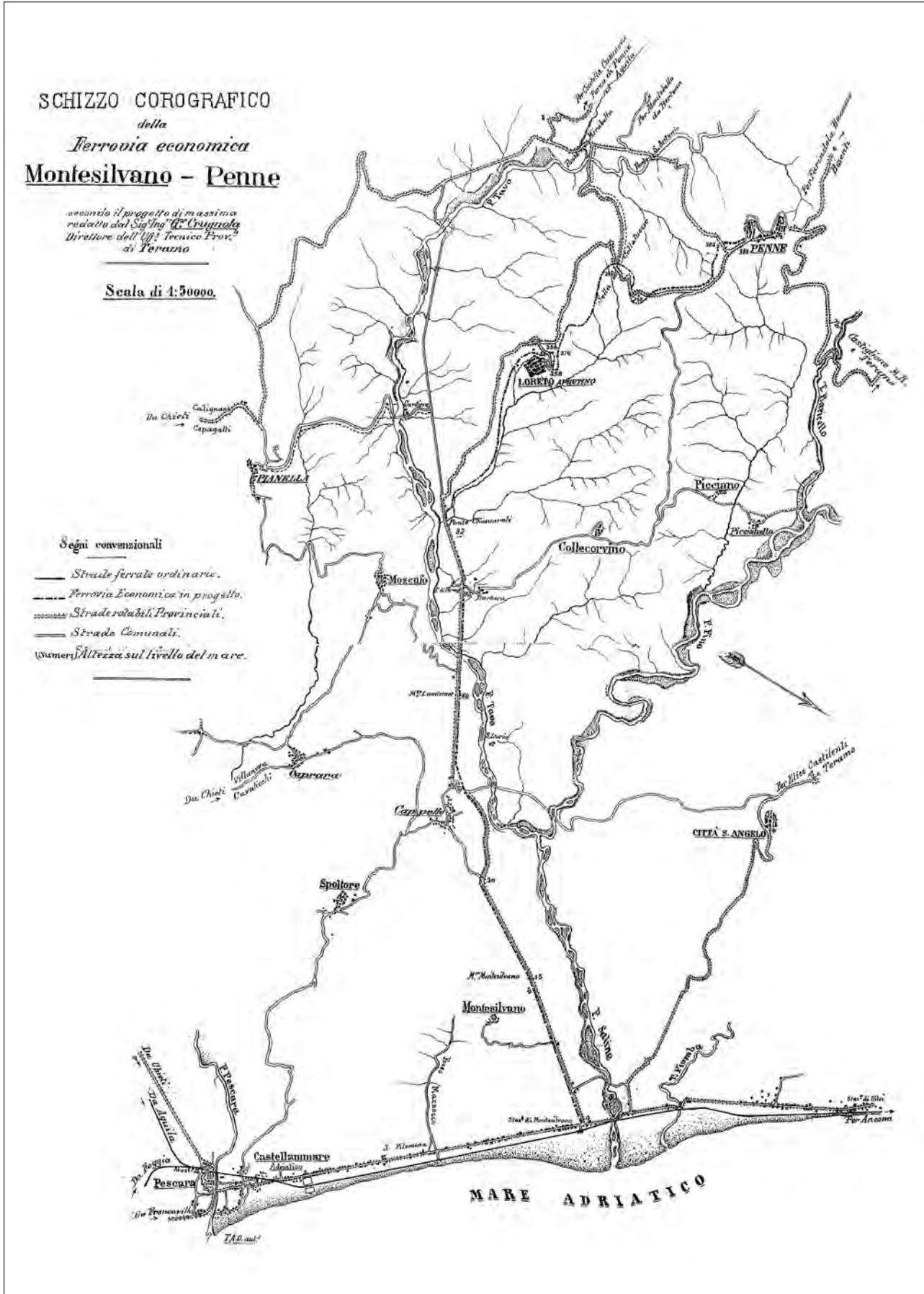
DENOMINAZIONE DEI COMUNI	MOVIMENTO ANNUO													Totale viaggiatori chilometri		
	ANDATA E RITORNO				NUM. DELLE GIORNATE				TOTALE						INVERSIARIO	
	Peso e fere	Mercati	Giornalieri	Baggi	Peso e fere	Mercati	Giornalieri	Baggi	Peso e fere	Mercati	Giornalieri	Baggi	Generale		Luogo di partenza e di arrivo	Percorrenza in chilometri
Da e per Stazione di Montesilvano e paesi al N. 5, ed a norma del N. 7			37				565				20,803		20,803	Stazione Montesilvano, paesi e luoghi al N. 0	21	456,903
Pianella	400	60	6		14	102	249		5,600	6,420	4,394		13,214	Ponte Chiavaroli-Penne	15	171,782
Masupo	200	50			11	31	505		12,200	1,350	606		4,536	Ponte Chiavaroli-Penne	15	56,568
Fra Penne	100	12	12		10	31	504		1,000	612	608		2,220	Cappelle-Penne	18	39,960
Montesilvano-Cappelle	80	8	2		14	31	500		4,120	308	600		2,128	Montesilvano-Cappelle-Penne (media)	20	42,560
Cittasanguano	60	20	6		14	102	249		840	2,040	1,494		4,574	Cappelle-Penne	18	78,752
Penne	1,000	200	20		14	31	500		14,000	10,200	6,000		50,200	Loreto Aprutino-Penne	8	244,600
Cittasanguano	40				12				480				480	Cappelle-Loreto Aprutino	10	4,800
Spoltore	50				6				500				500	Cappelle-Loreto Aprutino	10	5,000
Montesilvano-Cappelle	40				6				240				240	Montesilvano-Cappelle-Loreto-Aprutino (media)	15	5,120
Fra Loreto Aprutino	40				4				160				160	Penne-Loreto Aprutino	8	1,280
Bisenti	20				1				80				80	Penne-Loreto Aprutino	8	640
Bacoco	50				5				150				150	Penne-Loreto Aprutino	8	1,200
Fariudola	40				6				240				240	Penne-Loreto Aprutino	8	1,920
Montebello e paesi toccati dalla Forca di Penne	80		8		15		350		1,200		2,800		4,000	Solla di Collatuccio-Loreto Aprutino	4	16,000
Pianella, Moscufo, Collescivito	80		10		15		350		4,200		5,500		4,700	Ponte Chiavaroli-Loreto Aprutino	5	25,500
Fra Cappelle, Sulphera, ecc.			4				565				1,460		1,460	Molino Landersot-Stazione di Montesilvano	11	16,060
Fra Trilivani, Vico, ecc., ecc.			4				565				1,460		1,460	Solla di Collatuccio-Stazione di Montesilvano	25	55,580
Fra i Comuni al N. 3	450	10	1	90	16	102	147	100	2,400	4,020	388	0,000	15,008	Stazione di Montesilvano, paesi e luoghi al N. 0	21	275,168
Fra i Comuni al N. 3	1,000				7				7,000				7,000	Stazione di Montesilvano, paesi e luoghi al N. 0	21	147,000
TOTALE															4,595,175	



Cartolina inizio secolo '900 - Nucleo abitato intorno alla stazione FS di Montesilvano (all'epoca "frazione"). - Collezione Giuseppe Castagna.



Anni '30 - Panorama della Città di Penne con stazione F.E.A.. - Collezione Renzo Gallerati.



1883 - Schizzo corografico della ferrovia economica, dell' Ing. Gaetano Crugnola. - Collezione Angelo Primiterra.



Anni '50 - Arrivo e partenza di viaggiatori a Pescara Centrale. - Collezione Achille Rasetta.



1956 - Elettromotrice del servizio urbano impegnata, in deviazione, al binario di incrocio, mentre su quello di "corretto tracciato" sostano due vetture rimorchiate. Pescara, Piazza Duca D'Aosta. - Foto collezione Prof. Renato D'Amario.

Da Penne a Pescara: un cammino lungo un secolo

Roberta Franchi

È il 22 settembre del 1929, quando la rivista pescarese “L’Adriatico” titola in prima pagina: “Oggi, alla presenza delle LL.EE. Acerbo e Cao, si inaugura la ferrovia elettrica Pescara-Penne”. Da Pescara a Penne in soli 67 minuti, passando per Montesilvano, Cappelle sul Tavo, Moscufo, Collecervino, Loreto Aprutino¹: è un viaggio lungo trentaquattro anni², quello che prende il via alla fine degli anni ‘20 e che, attraversando nuovi abitati e vecchi scenari della vallata vestina, ricongiunge il nuovo capoluogo della nuova provincia³ con quello che per secoli era stato il polo di attrazione di tutto il circondario.

“Tutta la vallata del Tavo, ricca di prodotti agricoli, di commerci e di officine è attraversata dalla nuova ferrovia. Ma questa non si limita a raccogliere in una superba fusione di intenti e di volontà i paesi che attraversa; ad essa faranno capo, senza dubbio, tutti i centri minori montani già del vecchio circondario di Penne, e tuttora dipendenti dalla provincia di Teramo, perché avranno maggiore possibilità di sviluppo con la aumentata facilità dei trasporti e delle comunicazioni con Pescara, nodo ferroviario di prima categoria”⁴. Al momento dell’inaugurazione della nuova tratta ferroviaria, ma già in seno al dibattito che nei decenni precedenti ne aveva preparato la realizzazione, erano risultate maggioritarie le posizioni di quanti avevano condensato nel progetto della Penne-Pescara le aspettative di una crescita delle esportazioni dei prodotti della terra e di una modernizzazione del settore agricolo, per secoli fulcro economico dell’area, e di tutta la regione.

Ancora basata su sistemi produttivi tradizionali, alla fine dell’Ottocento e nei primi decenni del Novecento l’agricoltura era infatti il settore in cui risultava impiegata la maggior parte della popolazione e che agiva da traino sugli equilibri economici locali, e regionale. Ma a partire dal periodo postunitario, e ancora di più nell’ultimo ventennio del XIX secolo, si assiste anche in Abruzzo a un processo di ridefinizione degli equilibri territoriali ed economici, favoriti da una

¹ “La stazione di origine è posta nelle adiacenze della bella pineta De Riseis (...). A tre chilometri da Pescara è posta la fermata di Santa Filomena che serve l’omonimo fiorente sobborgo di Pescara. (...) La linea, uscita dalla stazione di Montesilvano, attraversa la strada statale Adriatica e percorre l’ubertosa pianura tenendosi a una distanza di circa 50 metri dalla Provinciale Vestina. Oltrepassa la fermata di Montesilvano Colli ubicata nei pressi del bivio omonimo e raggiunge la stazione di Cappelle sul Tavo (...). Costeggiando sempre la strada arriva nella stazione di Moscufo, in prossimità del bivio Moscufo-Pianella. (...) Uscita dalla sottostazione di Moscufo, la linea sorpassa il fiume Tavo sullo stesso ponte della provinciale opportunamente allargato e raggiunge la stazione di Collecervino situata al bivio Tavernola. Qui termina il tratto pianeggiante della ferrovia e si inizia la salita. La linea raggiunge la stazione di Pianella situata in aperta campagna e con ampie volute raggiunge il caratteristico abitato di Loreto. (...) Il tratto da Loreto a Penne è senza dubbio il più pittoresco della ferrovia. (...) La stazione di Penne è ubicata nelle vicinanze della Porta San Francesco”. Cfr. L’Adriatico, giornale della Federazione Provinciale Fascista di Pescara, 22 settembre 1929, Anno III n. 38.

² L’ultimo convoglio ferroviario percorre la linea Penne-Pescara il 19 giugno del 1963.

³ Per effetto della revisione amministrativa, annunciata dal regime fascista nel dicembre 1926 e divenuta operativa con r.d. 2 gennaio 1927 nasceva, dall’unione di Castellamare Adriatico e Pescara e dall’aggregazione al capoluogo di comuni appartenenti alle province di Teramo, Chieti e L’Aquila, la nuova provincia di Pescara.

⁴Cfr. “Ad opera compiuta” nella rivista L’Adriatico, 22 settembre 1929.

spinta modernizzante impressa dalla rivoluzione nel sistema dei trasporti e delle comunicazioni. Le città di Pescara e Castellamare Adriatico, grazie alla ferrovia e al porto canale, vanno acquistando una forte centralità nella rete di quei comuni dell'area interna che per decenni avevano gravitato attorno al polo di Penne. Una centralità, quella delle due città adriatiche, anzitutto economica, consequenziale allo sviluppo e all'insediamento di attività commerciali e industriali che dai primi del '900 ridisegnano il volto delle città gemelle divise dal fiume Pescara. Una centralità che, poi, diventa politica e amministrativa, quando nel 1927 Pescara e Castellamare si uniscono nella nuova città di Pescara, elevata a capoluogo della quarta provincia d'Abruzzo.

Ad appena due anni dalla ridefinizione politica e amministrativa, è inaugurata la linea ferroviaria della Penne-Pescara che, insieme ad altri interventi infrastrutturali che prendono corpo nel cuore della città e nella nuova provincia, è funzionale a rafforzare la centralità di Pescara e a far convergere verso il nuovo polo politico, e soprattutto economico, i comuni del teramano che erano entrati a far parte della recente compagine. L'inaugurazione della linea ferroviaria Penne-Pescara è dunque il punto di arrivo di un percorso che aveva visto i suoi esordi nell'ultimo trentennio del secolo precedente e che avrebbe portato a una ridefinizione complessiva degli equilibri amministrativi, economici e territoriali di tutta l'area vestina.

Ma l'entusiasmo e le aspettative che ben presto si addensano attorno al progetto della Penne-Pescara sono anche e soprattutto figlie di una temperie culturale che aveva iniziato a diffondersi dai primissimi anni del secolo: dalla fede nel progresso al culto della velocità e del dinamismo, il treno è infatti l'icona di una modernità osannata, anzitutto, da gruppi intellettuali che si rifacevano ai primi slanci delle avanguardie futuriste e che è stata, poi, fatta propria dal regime fascista. Un regime che proprio in una fede ruralista e in una fiducia nelle potenzialità del nuovo mezzo di trasporto vedeva le sole parole d'ordine per un ammodernamento economico. Anche della provincia di Pescara. "S. E. Giacomo Acerbo, che il Duce ha voluto Ministro dell'Agricoltura e delle Foreste, giunge tra noi quest'oggi per l'inaugurazione della Ferrovia Elettrica Penne-Pescara, desiderio vano di oltre cinquant'anni, pronta realizzazione del Regime, per l'interessamento del nostro illustre esponente politico"⁵. Ben coscienti delle esagerazioni propagandistiche rinvenibili nei toni impiegati dal podestà di Pescara Berardo Montani, nel discorso pronunciato il giorno dell'inaugurazione della Penne-Pescara, è fuor di dubbio che proprio il regime fascista, e l'impegno politico di Giacomo Acerbo⁶, impressero un'accelerazione alla realizzazione della nuova linea ferroviaria, di cui si discuteva fin dall'ultimo ventennio dell'Ottocento, ma i cui progetti e lavori erano rimasti per decenni nei cassetti⁷. Una linea, quella della Penne-

5 Saluto del podestà di Pescara Berardo Montani alle LL. EE. Acerbo e Cao, in *L'Adriatico*, 22 settembre 1929.

6 Giacomo Acerbo (Loreto Aprutino, 25 luglio 1888 – Roma, 9 gennaio 1969), appartenente a una nobile famiglia di Loreto Aprutino, si laureò in scienze agrarie a Pisa. Tra gli interventisti allo scoppio della prima guerra mondiale, fu eletto nel 1921 con il "blocco nazionale" e divenne uno degli esponenti di primo piano dei gruppi squadristici in Abruzzo. Divenne sottosegretario alla presidenza nel primo governo Mussolini. Deputato nel 1924, nel 1926 fu eletto vicepresidente della Camera dei Deputati e il 12 settembre 1929 divenne Ministro dell'Agricoltura e delle Foreste (fino al 24 gennaio 1935). Contribuì con D'Annunzio all'istituzione della provincia di Pescara. Colonnello durante la seconda guerra mondiale, nel 1943 fu nominato Ministro delle Finanze e del Tesoro. Dopo l'armistizio, si nascose nella sua tenuta di Loreto Aprutino. Catturato dai partigiani, fu condannato alla pena di morte poi commutata in 48 anni di carcere. Annullata la sentenza dalla Cassazione, si dedicò all'insegnamento universitario.

Pescara, che rispondeva bene alle esigenze di un regime proiettato verso la modernizzazione economica della neonata provincia -che si fondasse però su un rinnovato slancio del settore agricolo- e in direzione di un processo di accentramento conseguente a una ridefinizione degli equilibri tra i comuni entrati a far parte della compagine amministrativa pescarese.

Progetti e aspettative che alla fine, però, risultano fallimentari. Da una parte, infatti, l'esercizio della linea ferroviaria resiste per poco più di un trentennio: dopo una prima interruzione, causata dai bombardamenti del secondo conflitto mondiale, la storia della linea ferroviaria Penne-Pescara dalla fine degli anni '40 al '63 è quella di un progressivo ma inevitabile declino. Il nuovo trasporto pubblico su gomma e quello automobilistico privato risultano già all'inizio degli anni '50 ben più economici e comodi a servire una popolazione che era rimasta concentrata in abitati lontani dalle stazioni ferroviarie. D'altro canto, l'utopia di un ammodernamento del settore agricolo e di uno sviluppo rurale della provincia quale base fondante dell'economia pescarese è presto sopraffatta da una crescita dei settori commerciale e industriale che conducono a uno sviluppo esponenziale della città di Pescara e della sua area metropolitana, di contro a una cristallizzazione delle aree rurali (e tra queste, quella vestina) della provincia.

Vecchie e nuove centralità: da Penne a Pescara (1861/1927)

“Penne tra tutte le città d'Abruzzo è forse quella che presenta e conserva maggiormente l'impronta della sua antichità”⁸. Così Enrico Abbate, nella sua “Guida dell'Abruzzo” del 1903, presenta la centralità di Penne nella vallata vestina e nella provincia di Teramo, come indissolubile e incontestabile in virtù della sua storia. E, in effetti, ancora all'affacciarsi del XX secolo, la città di Penne conservava il suo peso economico all'interno del distretto di cui era capoluogo⁹: centro funzionale e istituzionale per i comuni che gravitano attorno ad essa, sono assai fiorenti nella storica città, ancora sede vescovile, le produzioni agricole mentre cominciano ad affacciarsi le prime imprese industriali. Un'importanza evidente dall'andamento demografico della città che dal periodo post-unitario fino ai primi decenni del '900 registra una sostanziale tenuta, confermandosi come la città più popolosa del suo distretto.

Ma il territorio su cui Penne pur continua a esercitare la sua egemonia subisce, tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento, una trasformazione che si concreterà solo alla fine degli anni '20, con il riconoscimento amministrativo e politico della centralità che le

7 Dal 1881 il Consiglio Provinciale di Teramo, nella cui giurisdizione rientravano i comuni interessati dalla ferrovia Penne-Pescara, dopo aver risolto il problema del collegamento tra Teramo e Giulianova, pose la necessità di collegare il litorale pescarese con il principale centro dell'area interna. Nel 1883 e nel 1888 vengono redatti due progetti per una ferrovia a scartamento ridotto collegante Montesilvano e Penne, ma non ebbero seguito. Nel 1906 con una legge che aumentava i sussidi governativi per le ferrovie affidate all'industria privata, si dette nuovo impulso al settore: nel 1907 l'amministrazione provinciale di Teramo affidò un nuovo incarico per un progetto di massima, che fu presto approvato. Ma la prima guerra mondiale bloccò la realizzazione dell'opera.

8 Enrico Abbate, “Guida dell'Abruzzo”, Arnaldo Forni Editore, 1903, p. 458.

9 Nell'ordinamento amministrativo dato al Regno delle Due Sicilie nel 1816, Penne diventò capoluogo di distretto nella provincia di Teramo; nel 1837 fu privata di tale prerogativa che fu invece concessa a Città Sant'Angelo; nel 1848 tornò capoluogo di distretto, fino al suo inserimento nella nuova provincia di Pescara nel 1927.

città di Pescara e Castellamare Adriatico erano andate maturando. Dal 1861 al 1927: Pescara e Castellamare si trovano a vivere una crescita economica e demografica, in virtù della spinta modernizzante inferta alle due città dalla litoranea adriatica e dal porto canale, che le avrebbe infine portate all'unificazione e all'elevazione a capoluogo della nuova provincia. Da Penne a Pescara: la linea ferroviaria inaugurata nel 1929 è l'ultimo atto di un processo di ridefinizione delle centralità, sia economica che amministrativa, in quella che era nel frattempo diventata la quarta provincia d'Abruzzo.

Penne nell'area vestina (1861-1927)

Per quasi duecentocinquanta anni¹⁰, l'Abruzzo è rimasto diviso sul piano amministrativo nelle tre province di Chieti, Teramo e L'Aquila, a loro volta ripartite in circondari, mandamenti (divisioni giudiziarie) e comuni¹¹. Nel vasto territorio della provincia di Teramo¹², caratterizzato da pochissimi altipiani e da numerose vallate, si distendevano "tanti paeselli allietati da vigneti e da campi ben coltivati cui fa da contrasto la larga costiera sabbiosa dell'Adriatico che dalla foce del Tronto a quella di Pescara misura 55 chilometri, e che spesso è impaludata dai fiumi e torrenti i quali straripano nelle loro piene ed inondano campagne non fornite di regolari scoli"¹³. Appena accennato il processo di litoralizzazione dell'allora provincia di Teramo, ai primissimi del '900 la maggior parte degli insediamenti abitativi sono ancora concentrati nei pittoreschi paesi delle aree interne, che fanno capo ai due capoluoghi dei circondari di Teramo e Penne¹⁴, sedi istituzionali e in cui risiedono i sottoprefetti. Ai primi del secolo, il circondario di Penne comprende 37 comuni che si estendono su una superficie complessiva di 986 chilometri quadrati. E, con una popolazione di 124.690 abitanti (come risulta dal censimento del 1901), il distretto amministrativo di Penne è diviso nei mandamenti (divisioni giudiziarie) di: Penne (a cui fanno capo i comuni di Farindola, Montebello di Bertona e Penne); Bisenti (Bacucco, Basciano, Bisenti, Castel Castagna, Castiglione Messer Raimondo, Carmignano, Penna Sant'Andrea); Catignano (Brittoli, Carpineto della Nora, Catignano, Civitaquana, Civitella Casanova, Cugnoli, Nocciano, Vicoli); Città Sant'Angelo (Castellamare Adriatico, Città Sant'Angelo, Elice, Montesilvano); Loreto Aprutino (Collecervino, Loreto Aprutino, Moscufo, Picciano); Pianella (Cepagatti, Pianella, Rosciano, Spoltore); Torre de' Passeri (Alanno, Castiglione a Casauria, Corsara, Pescosansonesco, Pietranico, Torre de' Passeri).

E' soprattutto nell'agricoltura che all'alba del XX secolo trova ancora sostentamento l'eco-

¹⁰ La divisione in tre province risale a Carlo II di Spagna che nel 1684 le chiamò di Abruzzo citeriore (Chieti), Abruzzo ulteriore I (Teramo) e Abruzzo ulteriore II (L'Aquila). La divisione fu conservata nel Regno d'Italia che nel 1861 mantenne le tre province con la denominazione di Provincia d'Aquila, di Teramo e di Chieti. Con regio decreto del dicembre 1926 fu poi istituita la quarta Provincia di Pescara.

¹¹ A capo di ciascuna Provincia c'era il prefetto, nominato dal governo, e un consiglio provinciale eletto dai cittadini della provincia, con una deputazione provinciale nominata tra i membri del consiglio provinciale. Il prefetto coadiuvato da questi due consessi e dai sottoprefetti (residenti nei capoluoghi dei circondari) e da altre autorità da lui dipendenti, regolava a nome del Governo gli affari interessanti l'intera provincia. La provincia è divisa in circondari con a capo un sottoprefetto; ogni circondario in mandamenti (divisione giudiziaria) ed ogni mandamento in comuni a capo dei quali sta il sindaco coadiuvato dalla giunta comunale estratta dal consiglio comunale eletto dai cittadini del comune.

¹² Fino al 1927 la provincia di Teramo si stende dalla sinistra del fiume Pescara alle foci del Tronto.

¹³ Cfr. E. Abbate, "Guida dell'Abruzzo", cit. p. 365.

¹⁴ La provincia misurava 2.765 kmq, di cui 1.779 nel circondario di Teramo e 986 in quello di Penne, con una popolazione che, se nel 1788 era di 151.366 abitanti, era salita fino a 254.806 nel 1881 e a 312.186 nel 1901.

nomia di tutta la provincia e dei comuni raccolti nel circondario di Penne, nonostante l'arretratezza delle pratiche colturali e la mancanza di infrastrutture adeguate¹⁵ -secondo la preziosissima testimonianza dello storico Enrico Abbate- ostacolassero un più produttivo sfruttamento delle potenzialità del territorio¹⁶.

Oltre alla produzione di ortaggi, nel distretto di Penne prosperavano in abbondanza ulivi e viti in distese di campi che avevano disegnato per secoli il volto caratteristico dell'area vestina. Ricca la produzione agricola nella città di Penne: "Penne sorge sopra due colline, divise da una valletta, bagnate dai fiumicelli Barricello, affluente del Fino, e Tavo circondata da tutte le parti da valli e piani, fertili di vini e di olii"¹⁷. Ma lentamente progredisce nel distretto anche l'attività industriale e commerciale, che a Penne si specializza nel settore della produzione tessile, con l'insediamento di concerie e fabbriche di tessuti, oltre che nella lavorazione dei prodotti agricoli e alimentari. "Non mancano stabilimenti industriali; vi si lavora la canapa e vi sono frantoi da olio, fabbriche di paste e di cordami e concerie di pelli. Si preparano carni salate di maiale e sono una specialità salsicce e salsicciotti. Nei dintorni della città sorgono alcuni stabilimenti ove si lavorano con molta perfezione i fiori artificiali. E rinomati sono i lavori di paglia"¹⁸.

Per secoli sede vescovile, Penne conservava anche la sua centralità istituzionale nell'organizzazione ecclesiastica del distretto, dove primeggiava pure come polo formativo e culturale. "Penne ha anche un teatro e vi è poi una scuola di arti e mestieri"¹⁹: così Abbate puntualizza nella sua guida turistica dei primi del Novecento come il predominio della città di Penne nel circondario, lungi dall'essere solo economico e istituzionale, fosse prima di tutto culturale. Del resto è proprio nei capoluoghi dei distretti (nella città di Teramo, oltre che di Penne), che alla fine dell'Ottocento, e ancora ai primi del Novecento, erano maggiormente concentrate le istituzioni scolastiche superiori, le strutture assistenziali e sanitarie. Nel 1903 nella provincia di Teramo risultavano quattro ginnasi (di cui uno governativo a Teramo e tre femminili ad Atri, Penne e Teramo, con 28 insegnanti e 362 iscritti), due licei a Teramo (uno governativo e uno seminariale con 11 insegnanti e 73 studenti), due scuole tecniche (una a Penne governativa e una comunale a Teramo con 18 insegnanti e 88 iscritti) e un Istituto Tecnico a Teramo (con 18 insegnanti e 88 iscritti). "Largamente sussidiata è poi la beneficenza: Teramo e Penne hanno ospedali e pie case di lavoro"²⁰.

Con 10.326 abitanti, nel 1901 Penne è ancora la città più popolosa del distretto, conferman-

15 "Condizioni tutt'altro che sfavorevoli troverebbe in questa provincia l'agricoltura, l'industria, il commercio, quando, dopo le principali arterie già costruite, si curassero le piccole ossia le strade secondarie". Cfr. E. Abbate, cit., p. 366.

16 "Eminentemente agricola è la provincia. Il suolo è generalmente argilloso; sterile per lo più nelle colline dove le piogge insistenti fanno sì che i concimi non possano durare; fertile nelle valli e alla marina dove è un ottimo terriccio. In questi terreni prosperano benissimo e sono assai diffusi gli alberi da frutta, le leguminose, i vigneti e gli ulivi, frequenti ed ubertosi i pascoli, tanto che la pastorizia vi è in fiore con abbondante produzione di lane e formaggi; ma in complesso l'agricoltura progredisce assai lentamente e mal si pratica l'economia rurale, perché mentre si lasciano incolti piani fertili che posson dar raccolte ubertose, si seminano monti alpestri che sogliono fruttar poco. L'arte agraria è per lo più abbandonata ad una grossolana consuetudine; le semine e le piantagioni non sono sempre appropriate tutte alla qualità ed esposizione delle terre". Cfr. E. Abbate, cit., p. 366.

17 Cfr. E. Abbate, cit. p. 455.

18 Cfr. E. Abbate cit. p. 459.

19 Cfr. E. Abbate, cit. p. 459.

20 Cfr. E. Abbate, cit. p. 368.

do la sua capacità attrattiva sui comuni limitrofi e dell'intero circondario. Ma già si avvertono i primi segni di uno stallo che si sarebbe meglio rivelato nei decenni successivi. Dalla lettura dell'andamento demografico dal 1861 al 1921, risulta infatti evidente come il ritmo di crescita sia lento e non paragonabile a quello di altre realtà che nel frattempo si stanno sviluppando in modo esponenziale: dai censimenti elaborati dall'Istat, al momento dell'Unità la città di Penne contava 9.888 abitanti, che sono cresciuti a 10.022 nel 1871, con un'inversione di tendenza nel 1881 (9.429 abitanti), 10.326 residenti nel 1901, 10.701 nel 1911, 10.788 nel 1921 per arrivare a 12.035 nel 1931.

Con un solo albergo²¹, ai primi del '900, Penne non può contare sull'afflusso turistico che, pure, il suo patrimonio storico-artistico avrebbe potuto stimolare. In effetti, lontana dalla fiorente stazione ferroviaria di Montesilvano (distante 26,9 chilometri), la storica città, nonostante la sua centralità politico-amministrativa, si avvia a diventare dai primi del Novecento una roccaforte, lontana dalle grandi rivoluzioni infrastrutturali e delle comunicazioni che si stanno sviluppando nella zona costiera. Nel 1903 da Penne partono solo carrozze per i paesi vicini, e corriere postali per Castiglione Messer Raimondo, Civitella Casanova, per la stazione di Montesilvano che, passando per Collecorvino e Casone, impiegano addirittura tre ore²².

A collegare Penne con gli altri centri che le gravitano attorno, ai primi del '900, era disponibile, dunque, solo la rete di vie carrozzabili che da decenni la metteva in collegamento con altri centri, da cui poi si diramavano altre vie²³, andando infine a intessere un sistema stradale che nella provincia di Teramo si estendeva per 569 metri ogni chilometro quadrato di superficie e 609 metri ogni mille abitanti²⁴. Tra le vie che in modo centrifugo mettevano in comunicazione Penne con gli altri centri, le principali erano la via Vomano-Bisenti-Penne; la strada Penne-Pianella-fiume Pescara²⁵, ma soprattutto la via Penne-Montesilvano. Questa, lunga 25,2 chilometri, partendo da Penne scendeva attraverso Fiorano a **Loreto Aprutino**, ai primi del '900 "un borgo popolato²⁶, posto sul declive di un colle esposto a sud, alla riva sinistra del Tavo con bel panorama. Vi sono opifici industriali, cartiere e frantoi sulla riva del Tavo e vi si fa commercio di prodotti del suolo, cereali, uve e specialmente ulive. Nel paese è anche una fabbrica di terraglie. In Loreto è un teatrino e un albergo"²⁷. Da Loreto Aprutino partono le corriere postali per Montesilvano, per Penne, per Pianella, Moscufo, Picciano, Catignano, Civitella Casanova²⁸.

21 Nel 1903, a Penne: albergo di Stella Enrico.

22 "Carrozze per paesi vicini: lire 1 e lire 2 per un'ora e 2 e ½. Corriera postale per Castiglione Messer Raimondo. Per Civitella Casanova: part. 16,30 arrivo 18:45; per Montesilvano stazione passando per Collecorvino e Casone in 3 ore part. da Penne 8,15-12,20 e 22, e dalla stazione di Montesilvano 5, 12:50 e 16:50 lire 2". Cfr. E. Abbate, cit. p. 454.

23 Ad esempio la via Catignano-Cepagatti si stacca dalla Penne-Pescara al comune di Cepagatti, scende nella Nora e risale il corso per arrivare poi a Catignano. Oppure la via Forca di Penne, che unisce le valli del Tavo e della Nora con l'altipiano di Navelli, ponendo più direttamente in comunicazione l'alto aquilano con il mare. Si stacca dalla via provinciale Teramo-Penne-Pescara presso il ponte Mirabello, sale a Civitella Casanova e poi scende nella valle della Nora, tocca Carpineto e si avvia alla Forca di Penne.

24 Nella provincia de L'Aquila per ogni kmq di superficie si hanno 334 metri di strade e 533 ogni 1000 abitanti, a Chieti 521 e 455, a Teramo 569 e 609.

25 La strada Penne-Pianella-fiume Pescara partiva da Penne a Porta Piazza, girava intorno alla città e scendeva nella valle del Tavo, che percorreva fino alla via comunale di Loreto, dove per una salita si dirigeva verso Pianella. Scendeva poi nella valle del Pescara, la raggiungeva sotto Villanova e si univa alla strada provinciale Pescara-Popoli, dalla quale si staccava quella per Chieti.

26 Dal censimento del 1901, Loreto Aprutino contava 6.768 abitanti.

27 Cfr. E. Abbate, "Guida dell'Abruzzo", cit. p. 459.

28 Da Loreto Aprutino: corriera per Montesilvano, carrozze per Penne lire 3, per Collecorvino lire 3, per Pianella lire 4, per Moscufo lire 5, per

E da Loreto per 3 lire le carrozze raggiungevano, seguendo il percorso che dal 1929 i viaggiatori percorreranno in treno (con considerevole risparmio di tempo), i piccoli comuni di **Collecervino** e **Moscufo**, che nel 1901 contavano rispettivamente 3.696 e 2.408 abitanti, e la cui economia era basata soprattutto sulla produzione di ulivi e viti: "Moscufo è un piccolo paese che siede a cavaliere di lietissima e ridente collina, dominante la valle del Tavo, e rivestita di viti e ulivi. Si gode aria salubre e un panorama incantevole. Alle sue falde settentrionali serpeggia, tra fosso e fosso, il Tavo che congiuntosi poi col Fino, irriga tutta quella valle fertile ed amena e per un letto largo e roccioso va dopo molti giri e rigiri a perdersi nell'Adriatico"²⁹. Così anche per Collecervino, "a cavaliere di un monte dominato da venti con buona acqua e bel panorama. Ha fabbriche di paste alimentari, telerie, e produce ottimo olio. Vi si tengono fiere e mercati molto frequentati. Caratteristica è la festa di Maria SS. Incoronata, sotto il titolo dei Miracoli, al cui santuario accorrono molti pellegrinaggi"³⁰.

E' verso la stazione di Montesilvano che comunque è diretta la maggior parte delle corriere in partenza dall'area vestina, snodo ferroviario e viario importante dall'ultimo trentennio del XIX secolo. Ai primi del '900 la popolazione di **Montesilvano** risiede però ancora per gran parte nel paese³¹, a 5 chilometri di distanza dalla stazione ferroviaria, essendo appena avviata la litoralizzazione che nel giro di qualche decennio ne avrebbe determinato lo sviluppo costiero. Alberghi erano già sorti, però, presso la stazione, mentre per raggiungere la costa i 4.924 abitanti che vivevano sul colle impiegavano un'ora in carrozza postale (per 20 centesimi all'andata e 40 al ritorno, 2 volte al giorno). E gran parte dell'economia del territorio, nei primi del '900, si sostanzia ancora della produzione agricola: "Il territorio produce cereali, olio e specialmente vino bianco e rosso di cui si fa esportazione. E' molto pregiata l'uva da tavola detta trebbiano"³². Ma sempre di più la zona a valle del paese, gravitante attorno alla stazione, va assurgendo a un ruolo importante, vista la diramazione di vie³³ e il passaggio della linea ferroviaria che, attraversando Montesilvano, collega il nord e il sud della costa adriatica. E seguendo il tracciato ferroviario e la strada litorale, detta Consolare degli Abruzzi, ecco che Montesilvano ha il suo approdo immediato alle città di Castellamare Adriatico e di Pescara, partecipando in parte del loro sviluppo.

Pescara e Castellamare Adriatico (1861-1927)

I secolari equilibri territoriali in Abruzzo sono infranti alla fine degli anni '20 del '900: la nuova provincia di Pescara, infatti, si trova a doversi fare spazio tra i territori di Teramo, L'Aquila e

Picciano lire 4, per Catignano lire 7,50, per Civitella Casanova lire 8.

29 Cfr. E. Abbate, cit. p. 466.

30 Cfr. E. Abbate, cit. p. 459.

31 "Montesilvano è su di un colle a destra del Salino con bel panorama specialmente a nord, ove dal largo del belvedere si ha l'ampia veduta sulla valle del Tavo che dalle pendici della catena appenninica, su cui torreggia il Gran Sasso, per più di 30 km si svolge fino al mare in mezzo a colline coperte di paesi e di ricca vegetazione". Cfr. E. Abbate, cit. p. 445.

32 Cfr. E. Abbate, cit. p. 445.

33 Varie strade si diramano da Montesilvano: la via che sale a Montesilvano prosegue e a km 6,9 giunge a Cappelle. Qui la via si tripartisce: il ramo a destra prosegue nella valle del Tavo per riunirsi dopo km 14,2 con la provinciale tra Penne e Pianella, quello centrale va a riunirsi nella valle del Pescara dopo 14 km alla via provinciale di Pescara sotto Chieti, e quello a sinistra in km 4 giunge a Spoltore e in altri 8,6 km a Pescara.

Chieti. E alla fine giunge a ritagliarsi un territorio che si estende su di un'area di piccole dimensioni, soprattutto di carattere interno e di cifra agricola che fa da spalla a una limitata fascia costiera.

Per effetto della revisione amministrativa, annunciata dal regime fascista nel dicembre del 1926 e divenuta operativa con r.d. del 2 gennaio 1927³⁴, era nata, infatti, dall'unione di Castellamare e Pescara, e dall'accorpamento al capoluogo di quelli che poi sarebbero divenuti 46 comuni -prima appartenenti alle province di Teramo, Chieti e L'Aquila³⁵- la nuova provincia di Pescara. Sono soprattutto i comuni del teramano -in numero di trenta- ad entrare a far parte della giovane provincia, ma alle manifestazioni di giubilo si accompagnano malcontenti e proteste sia tra la popolazione di Castellamare che dei comuni che, soprattutto, non vogliono interrompere i loro tradizionali rapporti con la città di Teramo. E tra alcuni centri dell'area vestina è poi difficile da accettare una dipendenza politica e amministrativa da una così giovane città, priva di storia, monumenti e identità, qual è Pescara.

Da un fascicolo del fondo documentario della Prefettura-Ufficio di Gabinetto, degli anni 1926-1927³⁶, siamo infatti informati che il 1 ottobre del 1926 il prefetto di Teramo si rivolgeva al Ministero dell'interno sulle notizie che nel frattempo si andavano diffondendo in merito alla nascita della nuova provincia, notizie che avevano "impressionato la popolazione del capoluogo teramano". E, il giorno stesso in cui fu ufficializzata la decisione del governo sull'istituzione della nuova provincia -il 6 dicembre 1926- il prefetto di Teramo, per far fronte ai tumulti che si erano manifestati a Castellamare, disponeva l'intervento di militari per il mantenimento dell'ordine. Il giorno dopo, poi, il commissario di pubblica sicurezza comunicò al prefetto di Teramo che l'unione di Castellamare con Pescara aveva causato "penosa impressione per la perdita del nome" e persistevano le proteste di oltre 300 cittadini³⁷.

Oltre all'amarezza espressa a Castellamare, e a parte alcune espressioni di giubilo per il provvedimento amministrativo che istituiva la nuova provincia³⁸, a Loreto Aprutino e in altre città dell'area vestina la notizia veniva accolta con grande rammarico³⁹. Ma l'unificazione di Pescara, con la contemporanea creazione della quarta provincia, è in realtà un evento atteso, conseguenza dell'arrivo della ferrovia adriatica -inaugurata nel 1863 fino a Castellamare- e

34 Con regio decreto del 2 gennaio 1927 furono create 17 nuove province in Italia, tra cui quella di Pescara: il riordinamento delle circoscrizioni provinciali era funzionale a un adeguamento alle esigenze dei servizi. Venivano soppresse tutte le sottoprefetture e si stabilivano varie unioni di comuni al capoluogo delle nuove province. Le condizioni dell'unione dovevano essere poi determinate dai prefetti, sentito il parere delle giunte provinciali amministrative.

35 La circoscrizione pescarese all'inizio veniva a racchiudere nei suoi confini 2 comuni della provincia de L'Aquila, 6 comuni di Chieti e 30 di Teramo.

36 Il documento conservato presso l'Archivio di Stato di Teramo è citato in C. Castracane, "Le fonti documentarie di interesse comune tra la Provincia di Teramo e la Provincia di Pescara", in AA.VV. "Pescara. La sua memoria e i suoi archivi", Archivio di Stato, Pescara 1999, p. 91.

37 Il 9 dicembre del 1926 con manifestazione popolare si chiedeva di mantenere il nome di Castellamare accanto a quello di Pescara con grida ostili verso Gabriele D'annunzio, raccolta di firme e sassaiola. Come rappresentato in un foglio a stampa diffuso in quei giorni, Castellamare, con "devota disciplina" invocava la "giustizia del duce e del poeta d'Italia", perché non venisse inflitta l'umiliazione non meritata. Cfr. C. Castracane, cit. p. 91.

38 Il provvedimento governativo di istituzione della nuova provincia veniva accolto con espressioni di giubilo e plauso nei comuni di Alanno, Collecervino, Catignano, Cappelle sul Tavo, Cugnoli, Montesilvano e Civitaquana.

39 I podestà dei Comuni di Loreto Aprutino e Torre de' Passeri esprimevano al prefetto di Teramo il loro rammarico perché la nascita della nuova giurisdizione della provincia di Pescara veniva ad interrompere l'antica relazione con la "nobilissima" città di Teramo e ringraziavano per la premura dimostrata sempre nella risoluzione di tanti importanti problemi.

dell'inarrestabile crescita economica e demografica dei due centri costieri sulle opposte sponde del fiume.

Pescara, che fino al 1927 rimase compresa nella provincia di Chieti⁴⁰, era posta sulla destra del fiume omonimo e, almeno fino all'unità d'Italia, rimase essenzialmente dominata dal forte, spagnolo e poi borbonico⁴¹, che grandeggiava nel cuore della città. In conseguenza del rilievo della fortezza, la città adriatica rimase per molto tempo connotata da una spiccata propensione per il mercato alimentare e i lavori di artigianato, al servizio delle guarnigioni che si erano succedute e di tutto il circondario per quanto veniva richiesto dalla popolazione civile.

Ma già dai primissimi anni del periodo postunitario, e soprattutto dopo l'abbattimento del forte nel 1867, a Pescara si iniziò ad allargare lo spazio abitativo e cominciarono a fare la loro apparizione numerose botteghe artigiane che producevano materiali destinati ai soli civili. "Dall'uso del legno facilmente reperibile in loco, utilizzato soprattutto per cornici di porte e finestre, si passò alla pietra lavorata e dalla rustica terraglia delle suppellettili domestiche, a materiali meno rozzi e sempre più raffinati in rapporto alle disponibilità monetarie ricavate, dopo il '60, dall'espropriazione da parte dello Stato dei terreni attraversati dalla linea ferroviaria nord sud lungo la penisola"⁴².

E' proprio intorno alla stazione che si forma ben presto un polo dinamico, di carattere economico e culturale, grazie ai collegamenti trasversali e longitudinali che assicurano un afflusso di venditori e avventori di provenienza regionale, interregionale e d'oltre Adriatico. La città, infatti, già dagli ultimi decenni del XIX secolo costituiva il principale punto di transito da Roma per i Balcani e raccoglieva, grazie alla linea longitudinale, ogni movimento commerciale con il nord.

Tra il 1879 e il 1880 nelle immediate vicinanze dello scalo ferroviario entrarono così in funzione locande e alberghi, frequentati da passeggeri in sosta, e trattorie di vario livello. Per la precisione, all'alba del nuovo secolo erano sorti a Pescara "gli alberghi del Risorgimento, del Rebecchino e del Giardino; varie locande, trattorie e caffè"⁴³.

In fermento anche l'attività edilizia, che ridisegnò nel giro di qualche decennio il volto di una città che si avviava a diventare borghese e commerciale: "dopo il decennio '70-'80 furono costruiti comodi ma anche eleganti palazzi ricalcanti il modello umbertino trionfante a Roma, che lasciò il segno nel nuovo quartiere abitato dalla buona società pescarese. Avvicinarsi alla capitale, in forma emblematica, significò soprattutto uscire dalla periferia, superare la dipendenza da Napoli, capitale del Regno preunitario ormai troppo lontana politicamente, nonché dall'Aquila isolata dalla posizione orografica, simbolica barriera ideologica con la nuova situazione del Paese"⁴⁴.

40 Pescara faceva parte del mandamento di Francavilla e del circondario di Chieti.

41 Il forte fu abbattuto nel 1867. "Prima del decreto di abolizione del 1867 Pescara era una fortezza o piazza d'armi con due caserme e un ospedale militare, due polveriere e una prigione. Era chiuso da un poligono di cinque lati, ognuno de' quali fortificato con metodo antico e situato a cavallo della via per Teramo e del fiume sul quale è un ponte di barche. Le fortificazioni racchiudevano la città con due piazze e un ampio campo per le manovre. Ora le fortificazioni sono distrutte e l'immenso terreno militare è passato al demanio e dell'antico castello non è rimasto che l'ergastolo", cfr. E. Abbate, "Guida dell'Abruzzo", cit. p. 306.

42 Cfr. L. Gorgoni Lanzetta, "Le istituzioni scolastiche a Pescara tra il 1860 e il 1927", in "Pescara. La sua memoria i suoi archivi", Archivio di Stato, Pescara 1999, p. 28.

43 Cfr. E. Abbate, cit. p. 304.

44 Cfr. L. Gorgoni Lanzetta, cit. p. 28.

Con la stazione ferroviaria, che incoraggiava gli scambi di merci, a Pescara prese il via già dagli ultimi trent'anni dell'Ottocento soprattutto una fioritura commerciale che ne avrebbe determinato lo sviluppo demografico, vista l'attrazione che sul piano lavorativo risultava infine avere sulle zone periferiche. Furono infatti aperti, ai piani bassi dei palazzi che si affacciavano sulle vie, numerosi negozi dove la merce importata o lavorata in loco era venduta ai residenti o ai clienti delle aree periferiche che giungevano proprio a Pescara alla ricerca di merce raffinata. E un forte impulso nella direzione di uno sviluppo commerciale e delle imprese private fu impresso dalla banca di Pescara, in funzione dal 1884, che garantiva prestiti per sostenere e allargare le attività.

Ricco e in movimento il quadro che Abbate offre della dinamicità di Pescara all'avvio del secolo: "Vi è villeggiatura in estate, e belle passeggiate sia dalla parte del mare che verso la valle. Il territorio di Pescara è ferace e produce cereali, ortaglie, frutta, olio e vini. Parecchie sono le industrie che vi sono esercitate: prodotti chimici, lavorazione di legno, mobili, liquori, paste, laterizi. Il commercio di cabottaggio fiorisce abbastanza"⁴⁵.

A Pescara iniziarono infatti a sorgere nell'arco di tempo compreso tra la fine del XIX e l'avvio del XX secolo le prime industrie. Secondo i dati ricavati da "Le condizioni industriali dell'Abruzzo nel 1895"⁴⁶, era ben avviata a Pescara la produzione di paste da minestra, prodotte però ancora a livello domestico. Casalinga risultava pure l'industria tessile destinata alla famiglia e ai mercati settimanali e mensili: ai primi del '900 la circoscrizione contava 100 telai per lana, cotone e canapa. Ma presto la città si trovò in condizioni di usare l'energia elettrica prodotta nella valle d'Orte-Pescara, che permise l'installazione di grosse industrie. La prima fu impiantata dagli Agnelli che ne affidarono la gestione ad Augusto Burke, piemontese: lo stabilimento "Kryos" era destinato a produrre ghiaccio e bevande gassate ma poi venne sostituito, nel 1917, dalla Cibo (colorificio italiano blu-oltremare) che produceva prodotti per colorare e biancheggiare le stoffe. Lo stabilimento si trovava in una zona strategica dove sorgeva un campo di esercitazioni militari abbandonato dopo il '60, nelle vicinanze del fiume (che avrebbe offerto la forza motrice) e della stazione ferroviaria di Porta Nuova, ormai diventata commerciale. Nell'area più interna, di cifra agricola, contemporaneamente sorse la fabbrica di accessori agricoli, dall'aratro alla vanga, dei Camplone⁴⁷ durata diversi decenni. Sorsero poi i liquorifici Barattucci nel cuore della vecchia Porta Nuova e, successivamente, il liquorificio dei Pomilio, ubicato alla pineta, famoso per i liquori Aurum e Cerasella. Pescara era andata assumendo, dunque, sempre più un ruolo di primo piano in ambito regionale. Le sue dinamiche di sviluppo, già a partire dall'Unità, ma soprattutto in età giolittiana e nel ventennio fascista, erano andate evolvendosi con ritmi della massima intensità superiori a quelli di ogni altro centro abruzzese: nel 1861 la popolazione era di 3.745, nel 1901 di 7.107 abitanti, nel 1911 di 9.014, nel 1921 di

45 Cfr. E. Abbate, cit. p. 306.

46 Cfr. "Le condizioni industriali dell'Abruzzo nel 1895, riedizione promossa dal Medio Credito Regionale Abruzzese e dalla Unione Regionale delle Camere di commercio d'Abruzzo", p. 129.

47 Cfr. "Le condizioni industriali dell'Abruzzo nel 1895", cit. p. 129.

9.886⁴⁸. Da Pescara partivano ogni giorno numerose diligenze per Chieti, carrozze per Francavilla, per San Giovanni Teatino, per Torrevecchia e per Castellamare⁴⁹, la città gemella che a 3 chilometri occupava l'opposta sponda del fiume, da cui era divisa da un ponte di ferro di una sola travata, lungo 64 metri.

Una fase di crescita imponente era andata vivendo, al pari di Pescara e nello stesso arco di tempo, anche **Castellamare**⁵⁰. Una città che, grazie alla stazione ferroviaria (che pian piano si specializzò come scalo passeggeri, mentre quella di Pescara si andava definendo come scalo commerciale), aveva sviluppato la sua vocazione turistica, tanto che ai primissimi del '900 "l'estesa spiaggia, di finissima arena, richiama nell'estate parecchi bagnanti"⁵¹. Ben presto sorse infatti a Castellamare "numerose ville frequentatissime nella stagione estiva. ... la città diventa una elegante stazione balneare di prim'ordine con numerosi stabilimenti balneari, circoli, teatri ecc. Alberghi: Globo, Milano, Leon D'Oro, Campano, Stella d'Italia, Sole"⁵². Ma anche i settori commerciali e industriali ebbero forte impulso dalle possibilità di scambi offerte dal passaggio della ferrovia e dal porto canale: erano attivi a Castellamare commercio e fabbriche di laterizi, di stoviglie, di liquirizia, di paste alimentari. Lo slancio economico della città è, del resto come per Pescara, evidente dalla impetuosa crescita demografica: nel primo ventennio del Novecento a Castellamare la popolazione cresce quasi dell'80%: si passa da 8.926 abitanti del 1901 a 12.402 del 1911, a 16.031 del 1921⁵³.

Le due città dunque vivono, tra la fine dell'Ottocento e i primissimi anni del Novecento, una crescita senza eguali nella regione, con ritmi che rimangono accelerati anche nel primo trentennio del XX secolo. L'onorevole Giacomo Acerbo in un articolo del '26 sull'economia abruzzese⁵⁴, con riferimento al periodo 1901-1925 riporta infatti, anche se con un po' di esagerazione, questi dati: l'80% d'incremento per Pescara e il 100% per Castellamare. I due centri, insieme, superavano ampiamente i 30mila abitanti, pressappoco come gli altri capoluoghi abruzzesi, che erano però partiti molto più avanti. E, sottolinea ancora Acerbo, vi si concentravano non solo funzioni amministrative, commerciali e di direzione politica, ma anche attività produttive.

E altissimi restano i ritmi di crescita di Pescara alla vigilia e subito dopo l'unificazione. Nel decennio 1921-1931 Castellamare e Pescara insieme aumentano di quasi il 60%. E nonostante nelle cifre dei censimenti vadano conteggiate le aggregazioni dei comuni di Spoltore e di una piccola frazione di San Giovanni Teatino -che nel 1928 contavano circa 6.000 abitanti- il dato del 1931 resta significativo, segnando una crescita di oltre il 46% rispetto al precedente censimento: nel 1931 la città di Pescara contava 43.943 abitanti (mentre nel 1921 16.031 per Castellamare + 9.886 per Pescara).

48 Fonte: Istat, "Comuni e loro popolazione ai censimenti dal 1861 al 1951", Roma 1960, pp. 230-231.

49 Diligenza per Chieti (part. alle 7 e lire 1 a posto), carrozza per Francavilla lire 2, per Castellamare lire 0,20, per San Giovanni Teatino lire 3, per Torrevecchia lire 4. Cfr. E. Abbate, cit. p. 304.

50 Solo nel 1809 Castellamare divenne Comune a sé, essendo stato fino al 1804 unito a Pescara e poi a Montesilvano. Rimase nella provincia di Teramo fino al 1927.

51 Cfr. E. Abbate, cit. p. 304.

52 FS/TCL, "Guide regionali illustrate", Roma 1910.

53 Fonte: Istat, "Comuni e loro popolazione ai censimenti dal 1861 al 1951", Roma 1960, pp. 230-231.

54 "L'Economia abruzzese. Appunti e considerazioni", in "L'Abruzzo agricolo", I - 1926, n. 1.

Importanti nella crescita dei due centri costieri e nelle relazioni con i comuni limitrofi, soprattutto le innovazioni infrastrutturali che avevano fatto delle città adriatiche punto nevralgico e di snodo regionale e interregionale. "Dal 1817 al 1860 si cominciano a trovare manifestazioni che rivelano essere il bisogno di comunicazioni sentito da tutti gli abitanti, e si incominciano ad aprire strade. Un vero sviluppo della viabilità non cominciò però che dopo il 1860. E sulle tracce e sui ruderi tuttora permanenti delle vie antiche corsero le nuove strade attraverso la nostra regione"⁵⁵. Ai primi del '900 il tessuto stradale che metteva in comunicazione i comuni interni di quella che sarebbe diventata la provincia di Pescara, in particolare i comuni dell'area vestina, e le zone costiere era composto dalle seguenti strade:

- strada litorale (detta Consolare degli Abruzzi) che procede lungo l'Adriatico, proveniente da Ancona, tocca Giulianova e giunge a Pescara.
- strada da Pescara a Francavilla fino ad Ortona, come proseguimento della litorale.
- Via Montesilvano-Penne che comprende il tratto tra Loreto e Fiorano. Si stacca dalla via Adriatica presso la stazione di Montesilvano. Dalla Colonna segue la valle del Salino fin sotto Cappelle, e quindi attraversata la valle del Tavo sui colli Fiorano e Collatuccio raggiunge la via fra Pianella e Penne. E' lunga 25,2 Km
- Via Vomano-Bisenti-Penne.
- Strada Penne-Pianella-fiume Pescara: parte da Penne a Porta Piazza, gira intorno alla città e scende nella valle del Tavo, che percorre fino alla via comunale di Loreto, dove per una salita faticosa si dirige verso Pianella. Scende poi nella valle del Pescara, lo raggiunge sotto Villanova e si unisce alla strada provinciale Pescara-Popoli, dalla quale si stacca quella per Chieti.
- La via Catignano-Cepagatti che si stacca dalla Penne-Pescara al comune di Cepagatti, scende nella Nora e ne risale il corso per arrivare poi a Catignano.
- La via Forca di Penne, che unisce le valli del Tavo e della Nora con l'altipiano di Navelli.

Nella crescita delle due città adriatiche, alla vigilia della loro unificazione, un ruolo fondamentale era stato svolto però soprattutto dalla ferrovia litoranea che aveva posto Pescara e Castellamare al centro delle principali linee di collegamento nazionale e regionale. "Nessuna linea ferroviaria esisteva in Abruzzo prima del 1860. Unificata la patria si pensò al completamento della rete ferroviaria e siccome l'ossatura dell'Appennino rendeva difficile in molti tratti una linea longitudinale-centrale, il concetto che dominò fu quello di stabilire due grandi linee litorali, l'Adriatica e la Mediterranea, riunite tra loro da molte trasversali con diramazioni ai principali valichi e con altre numerose linee secondarie di comunicazione interna"⁵⁶. La prima linea costruita fu proprio la litoranea-adriatica che metteva in comunicazione l'Abruzzo con il Nord e il Sud della penisola⁵⁷, inaugurata il 13 maggio 1863 con l'apertura del tronco Ancona-

⁵⁵ Sulla viabilità in Abruzzo nel 1903: "per media geometrica di popolazione e superficie, nessuna delle tre province superava nel 1895 la media del regno, quanto a viabilità che è di m. 43,80. L'Aquila ne ha 28,25, Chieti 33,17, Teramo 33,32". Cfr: E. Abbate, cit. p. 386.

⁵⁶ Cfr: E. Abbate, cit. p. 387. Ai primi del '900, oltre alla litoranea adriatica, erano state realizzate in Abruzzo le seguenti linee: Roma-Avezzano-Sulmona; Sulmona-Aquila-Rieti-Terme; tronco Sulmona-Pescara, per cui le due linee Roma-Sulmona e Terme-Sulmona vanno a riannodarsi colla litoranea adriatica; Giulianova-Teramo che in 26 km riunisce il capoluogo della provincia con la linea litoranea; il tronco Avezzano-Roccasecca.

⁵⁷ "Questa linea provenendo da Foggia entra in Abruzzo, attraversato il Trigno che lo divide dal Molise e correndo lungo la riva del mare tocca

Castellamare. Fino a lambire poi la città di Pescara. E proprio da Pescara sarebbero poi partite le diramazioni per Sulmona che infine avrebbero posto in comunicazione le città adriatiche con Roma, portando con sé grandi vantaggi per le esportazioni e le importazioni delle merci che, attraverso le nuove tratte ferroviarie, potevano essere indirizzate tanto al Nord e al Sud dell'Italia quanto sulla costa tirrenica, agendo da volano sull'economia locale e poi provinciale.

La ferrovia in un'ipotesi di sviluppo rurale della provincia: Giacomo Acerbo e l'area vestina (1927/anni '40)

“Il problema iniziale non era quello di proseguire o sviluppare un'amministrazione avviata, ma di dare vita ad una amministrazione inesistente in un territorio legato da secoli a tre province e che veniva raggruppato in un'unica entità territoriale”⁵⁸.

Lucidamente Enrico Trotta, commissario straordinario della Provincia di Pescara dal 1927 al 1928, ritrae le difficoltà che si ebbero subito dopo il provvedimento amministrativo del 1927 nel creare un'effettiva coesione all'interno della nuova provincia e nel promuovere delle linee di sviluppo coerenti tra comuni che per molto tempo erano appartenuti a realtà differenti. L'impegno della nuova amministrazione provinciale, secondo Trotta, sarebbe dovuto essere rivolto anzitutto all'ammodernamento delle infrastrutture e all'adeguamento dei servizi e delle comunicazioni all'interno del nuovo assetto, oltre che ad una politica di accentramento e, di conseguenza, alla reinvenzione della città di Pescara nel ruolo di capoluogo, che rendeva necessaria la creazione di sedi istituzionali e politiche -sui cui lavori si concentrarono le amministrazioni comunale e provinciale di Pescara nel corso degli anni '30⁵⁹.

La realizzazione della ferrovia Penne-Pescara, seppur funzionale a creare migliori e più efficaci collegamenti all'interno della nuova provincia, non è certamente l'esito di una tale logica politica, dal momento che l'approvazione del progetto anticipa di due anni la creazione della compagine amministrativa pescarese⁶⁰. Della tratta ferroviaria, del resto, si parlava già dall'ultimo ventennio dell'Ottocento, ma fu l'azione e la pressione politica dell'onorevole Giacomo Acerbo ad accelerarne la realizzazione.

le principali città di Vasto, San Vito Chietino, Ortona, Francavilla e Pescara. Attraversato a Pescara il fiume entra nella provincia di Teramo, trova le stazioni di Castellamare, Montesilvano, Atri, Mutignano, Giulianova e Tortoreto-Nereto e giunta al Tronto ed oltrepassatolo su di un ponte di ferro abbandona l'Abruzzo per entrare nella provincia di Ascoli Piceno. La lunghezza della linea è di 115 chilometri, con molti rettilinei. I paesi non si trovano vicino le stazioni essendo sopra le alture delle colline; il territorio attraversato è tutto arenoso costituendo la spiaggia del mare; si va ora popolandolo di case e villini”. Cfr. E. Abbate, cit. p. 388.

58 E. Trotta, “La Provincia di Pescara nel primo biennio 1927-1928”, Pescara 1929, p. 7. Enrico Trotta è commissario straordinario della Provincia di Pescara dalla sua fondazione al marzo 1928; dal primo aprile 1928 al 27 aprile 1929 è presidente di una Commissione straordinaria.

59 La fondazione della provincia di Pescara avviene nel quadro di una generale riorganizzazione territoriale del paese, che si impernia sempre di più sull'istituto della provincia. Piano della nuova politica industriale e agricola voluta dal governo fascista è la città, dove si accentrano i poteri del regime: il prefetto-governatore della provincia, e il podestà, “primo magistrato cittadino” che sostituisce gli organi elettivi comunali. In tale contesto il capoluogo della provincia deve assumere una struttura e un volto riconoscibili e adeguati al proprio compito. “L'effetto città viene prodotto d'autorità con l'installazione di nuovi edifici istituzionali rappresentativi dello stato e delle sue organizzazioni che producono un addensamento dei valori urbani”. Cfr. Magnelli, cit. in Moranti, “L'analisi storica per la riconoscibilità dei luoghi” in “Una trasformazione inconsapevole”, Roma 1992, p. 18.

60 Il progetto definitivo della ferrovia è approvato dal consiglio superiore dei lavori pubblici nel 1925. La gara per l'esecuzione dei lavori fu vinta dalla FEA (Ferrovie Elettriche Abruzzesi), che ottenne oltre alla concessione della costruzione, l'esercizio della ferrovia, che fu inaugurata il 22 settembre 1929. Il 16 settembre del 1930 la FEA, che dal 1° novembre istituì un trasporto tranviario nell'abitato di Castellamare, chiese la concessione del tronco di prolungamento fino alla Pineta per attivare un servizio tranviario urbano Zanni-Pineta: la convenzione fu firmata nel 1933.

La ferrovia e il treno, icone del progresso e del dinamismo prima per le avanguardie artistiche e culturali che si affacciarono sullo scenario nazionale all'alba del nuovo secolo e poi per le ideologie nazionaliste, avevano rappresentato del resto una rivoluzione per le aree che ne risultavano lambite. Una rivoluzione territoriale, con l'avvio dei processi di urbanizzazione attorno agli snodi ferroviari; economica, con la spinta data all'economia dei territori gravitanti attorno alle stazioni e ancor di più alle produzioni e ai commerci di tutto il circondario che faceva riferimento proprio ad esse.

La linea ferroviaria Pescara-Penne, nello specifico, venne percepita come un'occasione di progresso⁶¹ e come un'opportunità per imprimere un forte slancio a tutta la produzione agricola dei comuni dell'area vestina. Era anzitutto invalsa l'opinione secondo cui la presenza di moderne infrastrutture potessero favorire i commerci e il valore dei prodotti agricoli. "Le strade sono potente mezzo di risparmio e però di aumento nel capitale e nella produzione. In parecchi luoghi della regione dove scarseggiano o mancano facili mezzi di trasporto, i generi costano assai meno che ove sono strade carreggiabili e ferrate, e ciò contribuisce a deprimere le sorti agrarie"⁶².

Ai primi del '900, poi, il principale polo d'attrazione della vallata del Tavo era costituito da Montesilvano verso cui confluivano le merci ed i viaggiatori stimati annualmente in 11.000 tonnellate circa in esportazione e 4.500 tonnellate in importazione e 36.500 viaggiatori sia in entrata che in uscita. Così la nuova tratta ferroviaria della Penne-Pescara fu soprattutto presentata come un'opportunità per ampliare l'esportazione di merci agricole: i prodotti coltivati nelle campagne di Penne, Loreto Aprutino, Collecorvino potevano raggiungere più agevolmente e con un risparmio di tempo del 300% gli snodi ferroviari di Montesilvano e Pescara per poi essere indirizzati ai mercati nazionali e internazionali. Infatti, se da Penne la carrozza impiegava 3 ore per raggiungere Montesilvano, con il treno ci volevano poco più di 60 minuti per approdare a Pescara. La crescita delle possibilità di esportazione avrebbe determinato una spinta alla produzione agricola e, infine, avrebbe condotto a una definizione dello sviluppo economico della provincia in senso rurale. Ed è proprio un'ideologia ruralista, infatti, a sottendere il progetto della Penne-Pescara. Una prospettiva propria di un'impostazione culturale tradizionale, ma poi fatta propria dal regime e soprattutto da Acerbo che vedeva nella sua terra, l'area vestina, il cuore economico della nuova provincia. "È una vasta e ricca zona che avrà nuovo impulso nella sua attività da questo comodo ed economico mezzo di comunicazione. La regione che è attraversata dalla ferrovia è eminentemente agricola e non è senza significato che l'opera sia stata voluta dall'illustre figlio di questa terra, Acerbo, che oggi a buon diritto è stato chiamato a

61 "Consapevoli delle necessità derivanti dalle moderne conquiste della scienza e seguendo un programma ben definito di azione, il governo nazionale ha preferito alla costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto con locomotive a vapore, quella di una ferrovia elettrica rispondente più agevolmente alle condizioni volute dagli odierni progressi. Celerità, comodità, igiene, economia, sicurezza sono le caratteristiche di una ferrovia elettrica", cfr: L'Adriatico, 22 settembre 1929.

62 Cfr: E. Abbate, cit. p. 386.

reggere le sorti dell'agricoltura italiana"⁶³.

Del resto già all'alba del nuovo secolo in Abruzzo era diffusa l'idea che lo sviluppo economico delle province dovesse puntare sul settore agricolo: "E' dalla terra che l'Abruzzo risente la sua prosperità, è ad essa che devono maggiormente rivolgersi le cure del governo, delle province e dei comuni, poiché le finanze fondate sopra una buona agricoltura non si distruggono mai"⁶⁴. C'è da dire in effetti che nella regione⁶⁵, ancora ai primi del XX secolo, l'agricoltura occupava il posto d'onore tra le varie fonti di ricchezza. Un primato dovuto, allora, sia allo scarso sviluppo dei commerci⁶⁶ e dell'industria⁶⁷, sia al numero considerevole di cittadini impiegati nel settore agricolo o che da esso traevano i propri redditi. Se i censimenti del 1881 e del 1901 avevano infatti reso evidenti i primi segnali di un processo che aveva condotto a una diminuzione del numero di addetti impiegati nell'agricoltura - e un aumento di coloro che risultavano occupati nelle produzioni industriali - tuttavia la popolazione abruzzese addetta all'agricoltura rimaneva sempre, in proporzione, elevatissima: se nella stima si fossero compresi anche gli individui occupati nelle industrie affini all'agricoltura, nel giardinaggio, orticoltura, pastorizia e silvicoltura, si avevano ai primi del '900 in media 959,5 ogni mille abitanti che in un qualche modo traevano sussistenza dalla terra.

Secondo i dati dell'Inchiesta Agraria⁶⁸, nell'allora provincia di Teramo - che comprendeva in larga misura il circondario di Penne - si stendevano 2.874,60 chilometri quadrati di superficie agricola⁶⁹: nella zona collinare si coltivavano principalmente frumento, frumentone, leguminose, viti, ulivi, lino, gelsi e ortaggi; nella regione marittima frumento, avena, fave, oliveti, viti e mandorle. E nel circondario di Penne, sempre secondo l'Inchiesta Agraria, maggiore era in proporzione rispetto alle altre zone la coltivazione degli olivi, dove del resto erano impiantati vari oleifici.

63 Cfr: "L'Adriatico", 22 settembre 1929.

64 Cfr: E. Abbate, cit. p. 311.

65 In Abruzzo la superficie agricola si divideva in tre zone: quella dei monti, la zona degli abeti e dei faggi e la zona delle colline e della pianura. La zona della collina era la più vasta e occupava la metà della superficie coltivata. Vi vigeva la coltura promiscua e vi si riscontravano gli stessi sistemi agricoli che nella pianura. La zona della pianura era poca ed anche in essa si riscontrava il carattere generale della promiscuità della coltura di piante erbacee e legnose. Vedi E. Abbate, cit.

66 "Il commercio è abbastanza esteso per i cereali e per i frutti freschi e secchi, gli oli e i vini. Per i cereali la provincia di Chieti tiene il primo posto, seguita da Teramo. Per i vini ha il primato l'Aquila ed è ultima Teramo, che esporta invece, in maggiore quantità delle altre, l'uva. L'Abruzzo, posto nel cuore dell'Italia, sulle grandi vie che uniscono il mezzogiorno col centro e col settentrione d'Italia, è destinato a vedere i suoi commerci prosperare: ma per ora resta non poco a desiderare, sebbene la viabilità vi sia stata, con questi ultimi tempi, assai migliorata. Ramo importante del commercio è la lana e le pelli. Il campo commerciale però è limitato ed è essenzialmente interno, poiché i prodotti sono qui venduti o cambiati coi soli abitanti della regione e delle province finitime. Piccola parte è riservata al commercio di importazione, mentre il commercio esterno o di esportazione ancor non ha preso quello sviluppo che, data la condizione eminentemente agricola della regione, può accrescerne l'economia interna". Cfr: E. Abbate, cit. p. 322.

67 "Oltre le industrie agricole, quali la lavorazione dei latticini, dei vini, degli oli, della confezione della frutta secca ecc., nell'Abruzzo molto sviluppate non sono le altre industrie: e sebbene le acque vi scorrono abbondanti, poche e da poco tempo sono usate come forza elettromotrice. Ora a Bussi si è impiantato un grandioso stabilimento di soda e inoltre sono rinomati i lavori di paglia che si fanno a Penne", cfr: E. Abbate, cit. pp. 323-324.

68 L'Inchiesta agraria e sulle condizioni della classe agricola in Italia (normalmente indicata con il nome del presidente della Giunta nominata per svolgerla, Stefano Jacini) fu avviata nel 1877 e fu voluta dal Parlamento, che assegnò l'incarico di rilevare, oltre ai fattori economici, le condizioni di vita nelle campagne, a una giunta comprendente anche personalità politiche dell'opposizione. Il territorio nazionale venne suddiviso in 12 circoscrizioni, una per ciascuno dei commissari, ai quali fu lasciata ampia libertà di movimento. Il metodo prescelto portò però a una forte disomogeneità dei risultati, che risentirono della personalità dei commissari.

69 Nella provincia di Teramo c'erano 2.106,23 chilometri quadrati di superficie pianeggiante e collinare, mentre la superficie montuosa coltivata ammontava a soli 768,37 Km² (73% colline e pianure, 27% montagna). Nella provincia dell'Aquila la superficie agricola si divideva in un 50% di pianura e collina e 50% di zone montuose (3.312,60 km² e 3.312,60=6625,20). A Chieti 2.164,46 km² di pianura e collina e 927,84 km² montuosa (=3.092 di cui 70% collina e 30% montuosa).

Un settore, quello agricolo, che ancora basato su quelle colture già individuate negli ultimi decenni dell'Ottocento dall'Inchiesta Agraria, aveva bisogno però di essere ammodernato nelle tecniche agronomiche per compiere un salto di qualità e diventare più produttivo. Così Enrico Abbate, che nel 1903 riflette una posizione quasi all'unanimità condivisa: "sfruttata fino al 1860 da un governo, negazione di ogni bene, l'agricoltura fu molto trascurata e le condizioni di essa, malgrado vi sia occupata la maggior parte della popolazione, non possono dirsi floride, sebbene il suolo sia generalmente per sua natura fertile e questa fertilità sia stata per fortuna mantenuta dalla classe agricola. Riunito politicamente all'Italia, l'Abruzzo s'accinse, è vero, alla trasformazione di quanto esisteva d'imperfetto nei riguardi della produzione agraria, poiché non v'ha dubbio che le società non fioriscono che in proporzione dell'aiuto che l'agricoltura presta alle soddisfazioni dei loro bisogni; ma i fatti non corrisposero all'aspettativa e, dopo più di 40 anni di vita libera, non sono molto migliorati i metodi di coltivazione"⁷⁰. I sistemi di coltivazione, infatti, erano rimasti tradizionali e privi di una razionalizzazione che avrebbe invece potuto condurre a uno sfruttamento ottimale della terra: "le colture esaurienti delle graminacee e delle granelle si eseguono continuamente senza arature profonde estive e senza avvicendamenti di leguminose o di altre piante restauratrici. In varie contrade della provincia di Teramo oltrechè al grano si fa seguire il granone, si consociano questi cereali in mezzo a folti oliveti frammisti a vigne; della quale irrazionale promiscuità di colture si soffrono poi le naturali conseguenze nella scarsezza e cattiva qualità dei prodotti"⁷¹. E così pure per l'allevamento e i prodotti derivati⁷²: "la manipolazione del cacio è quasi o nulla curata, tranne poi latticini freschi i quali, sebbene generalmente buonissimi, non si prestano però ad essere commerciati. Il sistema delle latterie sociali è sconosciuto ovunque, e dove si è cercato di impiantarli l'hanno impedito molti ostacoli, non esclusi gli interessi individuali e la sfiducia delle amministrazioni. Burro poco se ne produce ed il formaggio in generale è senza tipo ed uniformità di manifattura, cosicché non corrisponde che al gusto poco delicato dei consumi delle province vicine. Per quanto riguarda la carne, seppure ce ne sia in grandi quantità, non soddisfa le esigenze e molta di questa viene esportata. In provincia di Teramo per ogni abitante si consumano 4,044 chili, meno che nelle altre regioni"⁷³.

Ma, soprattutto, oltre alle inadeguatezze tecniche, per ridare slancio alle produzioni agricole e all'allevamento già dai primi del XX secolo si avvertiva la necessità di provvedere a dotare le aree interne di collegamenti infrastrutturali adeguati. Con riferimento all'allora provincia di Teramo e in particolare al circondario di Penne, Enrico Abbate già prefigurava la necessità di dotare l'area di arterie secondarie che le ricongiungessero agli snodi viari più importanti:

70 Cfr. E. Abbate, cit. p. 311.

71 Cfr. E. Abbate, cit. p. 315

72 "Una delle più importanti industrie dell'Abruzzo è certamente l'armentizia, sebbene questa che una volta era l'occupazione principale degli abitanti, sia ridotta a minori proporzioni. (...) Di animali ovini l'Abruzzo è ricchissimo: quasi tutto il bestiame d'Abruzzo trasmigra in gran parte in Puglia e in una minore parte nell'agro romano. La nostra regione è notevole per la produzione della lana (...) altro prodotto è quello dei latticini (gli animali lattiferi si possono stimare a 4/10 i bovini, 6/10 le pecore e le capre con un medio prodotto di 55 Kg di formaggio". Cfr. E. Abbate, cit. pp. 319-321.

73 E. Abbate, cit. p. 320.

“condizioni tutt’altro che sfavorevoli troverebbe in questa provincia l’agricoltura, l’industria, il commercio quando, dopo le principali arterie già costruite, si curassero le piccole ossia le strade secondarie”⁷⁴.

Modernizzazione del settore agricolo -attorno a cui avrebbe dovuto ruotare l’economia provinciale- e migliori collegamenti infrastrutturali: a vent’anni dalla testimonianza di Abbate sono ancora queste le parole d’ordine nel dibattito sullo sviluppo della nuova provincia di Pescara e dell’intero Abruzzo. E in una tale prospettiva viene giustificata l’importanza data al progetto della Penne-Pescara, suggello di un’ideologia essenzialmente ruralista di cui Giacomo Acerbo si fece strenuo portavoce.

Per Acerbo, infatti, lo sviluppo di Pescara si sarebbe dovuto legare allo sfruttamento delle potenzialità del settore agricolo e alle miglorie che avrebbero potuto apportare allo stesso i nuovi collegamenti. Data l’interdipendenza del commercio e dell’artigianato con il processo produttivo agricolo, secondo le stime di Acerbo, il 95% della popolazione abruzzese viveva infatti di risorse legate alla campagna e la stessa provincia di Pescara anche per il futuro doveva restare un territorio “tipicamente rurale” che avrebbe trovato il suo cuore nell’area vestina. La visione ruralista del gerarca fascista risulta in effetti ben espressa in un articolo sull’economia abruzzese che veniva pubblicato sul primo numero de “L’Abruzzo Agricolo”, un periodico che vedeva la luce a Pescara nell’agosto del ’26. Una prospettiva ruralista, del resto ben condivisa da un milieu intellettuale diffuso, animata dalla volontà di modellare lo sviluppo regionale entro gli schemi dell’antindustrialismo: sul secondo numero de “L’Abruzzo Agricolo”, infatti, il duca Gennaro Caracciolo di Forino, in nome dell’agricoltura si opponeva in termini espliciti agli insediamenti industriali.

La decadenza della Penne-Pescara: verso nuove economie (anni ‘50/1963)

La linea ferroviaria della Penne-Pescara, presentata al suo apparire come un’occasione di crescita per il settore agricolo e, in particolare, di sviluppo della vallata vestina all’interno della provincia pescarese, cessa il suo esercizio il 19 giugno del 1963. Trentaquattro anni di attività che, però, non hanno condotto a quello sviluppo tanto atteso e il cui utilizzo in realtà è stato ben presto soppiantato da altre e più vantaggiose forme di trasporto. Da una parte, infatti, il futuro economico della provincia non risulta affidato al settore agricolo, che pure sulle prime Acerbo aveva auspicato. Dall’altro, i più funzionali mezzi del trasporto pubblico su gomma e le auto private hanno sottratto alla linea ferroviaria quelle potenzialità che all’inizio sembrava pur avere.

Negli anni immediatamente successivi all’inaugurazione della tratta ferroviaria cresce sempre di più la popolazione di Pescara, con un incremento di quasi il 18% nel 1936 e di oltre il 26%

⁷⁴ Cfr. E. Abbate, cit. p. 366.

nel 1951, mentre i ritmi di crescita demografica nell'area vestina restano pressoché stabili⁷⁵.

Del resto, poi, la combinazione strada-ferrovia-porto aveva prodotto a Pescara, e nella sua immediata area metropolitana, una espansione del settore commerciale, di cui si sono avvantaggiate soprattutto le aree costiere. E alla dilatazione del commercio si era aggiunto l'insediamento di fabbriche che, almeno all'inizio della storia provinciale, avevano connotato l'economia pescarese in senso tipicamente industriale, in uno sviluppo che seguiva un orientamento nazionale di ascendenza giolittiana⁷⁶.

Così, nonostante la maggior parte dei comuni della neonata provincia fossero essenzialmente caratterizzati da un'economia agricola dominata dalla grande possidenza terriera (di cui Giacomo Acerbo era tipico esponente), non fu certo la dimensione teramana a marcare in termini nuovi lo sviluppo della provincia di Pescara: era stato il dinamismo industriale a rappresentare infatti il suo fattore di maggiore modernità. Una prospettiva di sviluppo di cui già negli anni '20 gli ambienti della borghesia provinciale erano ben consapevoli, tanto da riconoscere all'economia provinciale un "carattere prevalentemente industriale"⁷⁷. E del resto su una linea industrialista opposta a quella ruralista de "L'Abruzzo agricolo", si muoveva il periodico "L'Adriatico", sul cui numero del 27 marzo 1927 compariva in proposito un articolo di Stacciali, "Problemi della vallata del Pescara"⁷⁸.

Così, soprattutto lungo il corso del fiume, dall'età giolittiana al fascismo si era consolidato un tessuto industriale, anche nel settore della trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli, assimilabile per dimensioni e caratteristiche al moderno sistema di fabbrica. E nonostante su questo apparato produttivo si sia abbattuto il ciclone della guerra⁷⁹, con distruzioni di fabbriche e asportazioni di materiali e macchinari, la ricostruzione nel secondo dopoguerra procedette abbastanza celermente, confermando la nuova dimensione industriale che la provincia era andata assumendo: nella primavera del '45, se ancora deve registrarsi la paralisi della Bucco, del cementificio e delle fornaci, oltre alla liquidazione dello stabilimento Alba (oli alimentari), la Sme stava già provvedendo alla riparazione degli impianti, la Sama e l'Italstrade avevano quasi completamente riattivato i loro impianti, il Cibo pure aveva ricominciato a produrre. Le attività fervevano poi nel campo dell'edilizia e delle opere pubbliche⁸⁰. Ma il settore più dinamico, e che a lungo termine caratterizzerà l'economia provinciale fino ai nostri giorni⁸¹, era quello com-

75 Vedi tabelle demografiche.

76 Nel periodo giolittiano si registrava la crescita economica della giovane industria nazionale. A ciò era conseguito il mutamento di vita della borghesia imprenditoriale che ridusse il peso politico dei capitalisti terrieri di cifra conservatrice a vantaggio della mobilità della borghesia cittadina di cui fu patrono Giovanni Giolitti. Lo statista era convinto che la prosperità del Paese non potesse più fondarsi sullo scambio di prodotti primari, ma su un processo di trasformazione dei prodotti stessi. Il nuovo modello si doveva riconoscere in quello delle regioni settentrionali, in particolare del Piemonte, della Lombardia e della Liguria, evidenziato dalle indagini statistiche realizzate dal Ministero dell'agricoltura e commercio, nelle quali si cita però anche la "Ditta Fratelli Bucco" di Pescara che già allora contava 50 operai.

77 Cfr. Consiglio provinciale dell'economia di Pescara, "Relazione statistica sull'andamento economico della provincia durante l'anno 1929 con riferimento agli anni precedenti", Pescara 1930, p. 81, cit. in "Pescara. La sua memoria, i suoi archivi", Pescara 1999, p. 58.

78 Cfr. C. Felice, "Bandiera rossa e gonfalone: la vicenda pescarese nel 1948", in "Pescara. La sua memoria, i suoi archivi", cit. p. 58.

79 Tutta Pescara è toccata dalle devastazioni del secondo conflitto mondiale: secondo i calcoli del Genio Civile, le devastazioni toccavano il 78% del tessuto urbano (1.265 edifici completamente rasi al suolo per 6.185 vani, 1.335 gravemente danneggiati per 10.172 vani, 2.150 lievemente danneggiati per 22.172 vani).

80 Spataro calcolava (alla fine del 1947) che dal governo già fossero giunti a Pescara, soprattutto per progetti redatti dal Provveditorato alle opere pubbliche e dal Genio Civile, circa 1 miliardo e mezzo di finanziamenti tra lavori eseguiti, lavori in corso e lavori in fase di appalto.

merciale. "Prima della seconda guerra mondiale Pescara contava un numero relativo di pubblici esercizi, subito dopo invece si ebbe a registrare un aumento veramente rilevante di negozi e negozietti invero non in proporzione col numero degli abitanti, gestiti da persone che prima del 1940 svolgevano altre attività"⁸².

Intanto la Penne-Pescara, dopo poco più di 10 anni di attività, è costretta a interrompere le corse nel periodo immediatamente successivo alla seconda guerra mondiale, a causa dei bombardamenti che avevano distrutto i $\frac{3}{4}$ del tracciato e buona parte del materiale rotabile. E, nonostante la ricostruzione⁸³, già alla metà degli anni '50 si avvertono i segni di una crisi che ben presto avrebbe portato al fallimento della FEA (Ferrovie Elettriche Abruzzesi) che dal 1929 aveva in concessione la tratta e, dopo una fase di gestione commissariale, alla chiusura definitiva della linea nel 1963, sostituita dalle corse del servizio di autolinee.

A Pescara, del resto, contemporaneamente allo sviluppo del trasporto ferroviario, avevano cominciato ad attuarsi i primi collegamenti automobilistici: dal 1931 la ditta Forlini aveva attivato le autovie urbane di Pescara che prevedevano corse tra Corso Vittorio Emanuele e la Prefettura, Santa Filomena e viale Sabucchi, tra il teatro Michetti e la pineta. E pure la F.E.A., per rendere più funzionale il trasporto ferroviario, aveva istituito dal primo maggio del 1932 un servizio automobilistico per collegare le stazioni ferroviarie di Moscufo, Collecorvino e Pianella con il centro dei paesi distanti 5, 3,5 e 6 chilometri. Nel dopoguerra si intensifica il trasporto pubblico su gomma, che è proiettato verso il miglioramento dei collegamenti e delle tecnologie costruttive dei veicoli, e anche la motorizzazione privata conosce un grande sviluppo.

Ed è proprio la concorrenza del trasporto pubblico su gomma e delle automobili private a portare infine alla decadenza del trasporto ferroviario, assicurato dalla linea Penne-Montesilvano-Pescara. Nella competizione, il collegamento su rotaie risultava in effetti svantaggiato dall'eccessiva distanza delle fermate dai centri abitati⁸⁴, e dallo sproporzionato costo di esercizio rispetto ad altre forme di trasporto pubblico. Il bilancio aziendale non garantì infine più la compatibilità dei costi rispetto ai ricavi e così fu decretato il fallimento della FEA nel 1955. I servizi ferroviari e gli autoservizi integrativi gestiti dalla società furono affidati a una gestione commissariale governativa, ma la situazione aziendale non migliorò, mentre prendeva sempre più piede il trasporto pubblico su gomma, più comodo (in quanto serviva direttamente i centri abitati) e più veloce: da Penne a Pescara le corse dirette impiegavano 45 minuti, mentre le corse ordinarie 50, contro i 65 minuti del treno. Alla fine degli anni '50 la dirigenza aziendale decise così la progressiva sostituzione, nel periodo 1958-1963, delle corse ferroviarie con quelle automobilistiche, fino al 19 giugno 1963, con la definitiva cessazione del servizio ferroviario della Penne-Pescara.

81 Secondo i dati elaborati dal Cresa (Centro regionale di studi e ricerche economico-sociali d'Abruzzo), nella provincia di Pescara nel 2006 risultano impiegati 2.000 addetti nel settore agricolo, 28.000 nell'industria e 83.000 nel terziario e servizi.

82 Cfr. G. Macri, "Da Pescara. Politica ed economia" in "Gazzettino commerciale", Pescara, 29 febbraio 1952, p. 3.

83 Il 7 ottobre 1945 venne riattivato il collegamento tra Pescara e Moscufo, il 1 luglio 1947 la linea fu riaperta fino a Collecorvino e il 21 aprile 1949 raggiunse Loreto per completare il ricongiungimento con Penne il 30 luglio 1949.

84 A eccezione di Pescara, Montesilvano e Loreto, tutti gli altri centri attraversati dalla ferrovia risultavano distanti dalle fermate.

Flussi demografici*Popolazione
residente
Loreto Aprutino

1861	5.644
1871	5.640
1881	5.726
1901	6.768
1911	6.926
1921	6.914
1931	7.492
1936	8.192
1951	9.209
1961	8.217
1971	7.037

Popolazione
residente Penne

1861	9.888
1871	10.022
1881	9.429
1901	10.326
1911	10.701
1921	10.788
1931	12.035
1938	12.784
1951	14.119
1961	12.846
1971	11.498

Popolazione
residente
Montesilvano

1861	2.253
1871	2.504
1881	2.605
1901	3.607
1911	3.905
1921	4.510
1931	5.433
1936	5.909
1951	7.387
1961	10.420
1971	18.265

Popolazione
residente
Collecervino

1861	2.843
1871	3.000
1881	3.107
1901	3.696
1911	3.893
1921	4.050
1931	4.069
1936	4.354
1951	4.687
1961	4.386
1971	4.045

Popolazione
residente
Moscufo

1861	1.857
1871	2.040
1881	1.963
1901	2.408
1911	2.526
1921	2.567
1931	2.893
1936	3.011
1951	3.223
1961	3.134
1971	2.575

Popolazione
residente
Cappelle sul Tavo

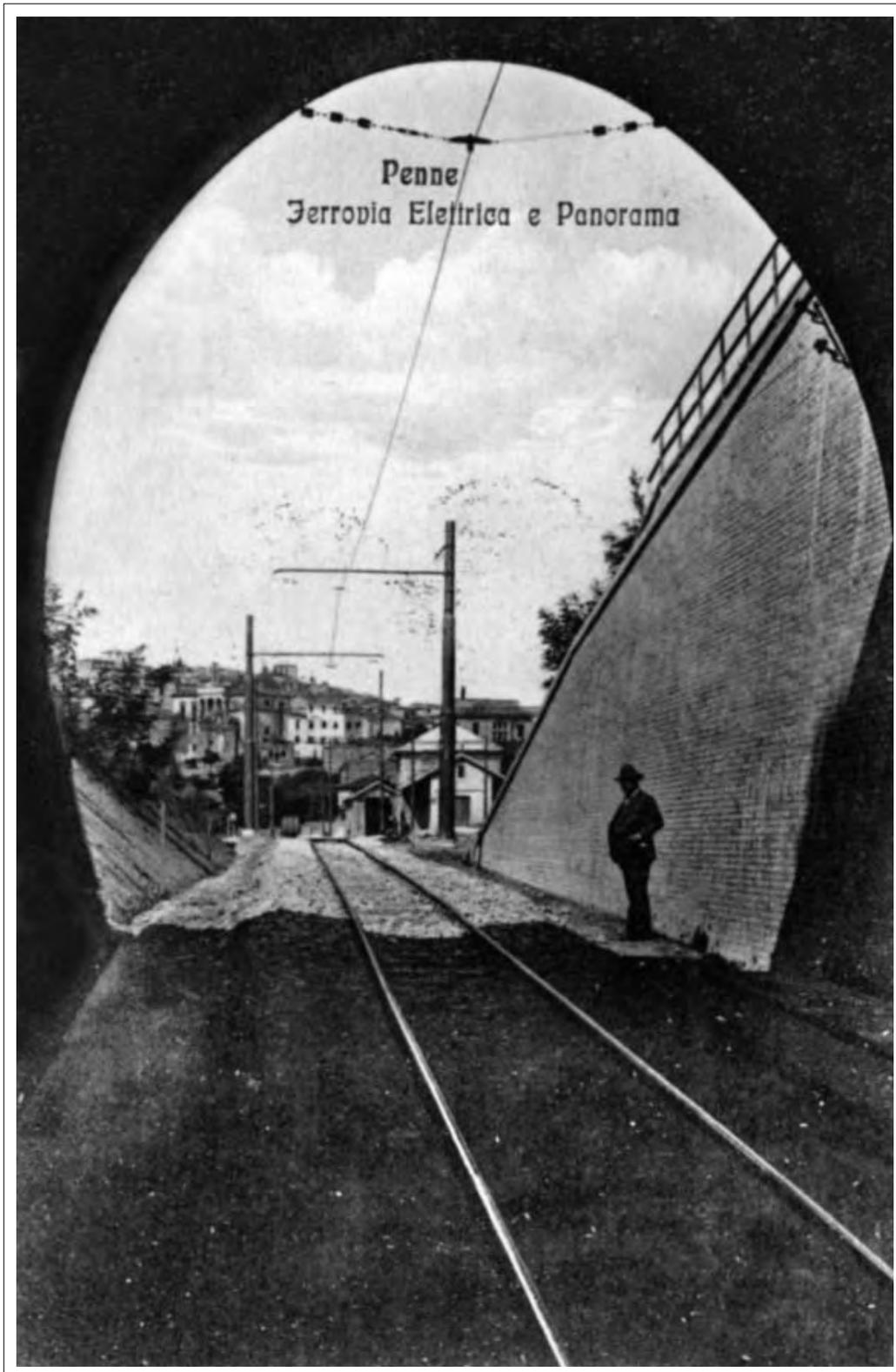
1861	1.092
1871	1.214
1881	1.263
1901	1.355
1911	1.601
1921	1.560
1931	1.662
1936	1.681
1951	1.744
1961	1.698
1971	1.525

Popolazione residente Castellamare Adriatico e Pescara

	Castellamare A.		Pescara
1901	8.926		7.107
1911	12.402		9.014
1921	16.031		9.886
1931		43.943	
1936		51.808	
1951		65.466	
1961		87.436	
1971		122.470	

Primi insediamenti produttivi-industriali nella città di Pescara*

Tipologia Industria	Dall'Unità alla fine dell' '800	Primo quarantennio del '900	Dal secondo dopoguerra agli anni '60 del '900
Alimentare		Aurum; Fabbrica birra Schimdt; Krios; Società Torrigiani; Società Magazzini Generali; Società Abruzzese Industria Olearia; Mulini De Cecco; Birra Dreher; Birrificio "La Pescaraese"	
Meccanica		Fonderie Camplone; Società Abruzzese Autotrasporti e Industrie Meccaniche	
Tessile		Fernando Coen; Eugenio e Giulio Terracini; Tornar Cocciaferro; Luigi D'Anchino e C.	
Tipografica		Filippo Zazzetta; Carmine Zazzetta; Anchino-Moffa	
Elettrica		Giampietro (Siea)	SME
Chimica	F.lli Bucco	F.lli Bucco; Società Luise; Krios; Saponificio Mancini; Schimd	Colorificio Italiano Blu d'Oltremare (Cibo)
del legno		Zazzetta Filippo; Mancini-Petrucciani-Di Vincenzino; Scurti- Ciglia- Panzoni; Società Olse; La Galla-Napoleone-Farina	
Mineraria		Comune di Pescara- Nac; Pace-Severi; La Cementifera; Pelino-Ciarrapico; Società Anonima Industria Bitume; Soc. Nafta	



1932 - Ingresso, in uscita dalla galleria, della Stazione F.E.A. di Penne. - Foto collezione Stefano Mucciante

Al di là del treno: un profilo di Giacomo Acerbo notabile e politico nell'Abruzzo sotto il fascismo

Enzo Fimiani

Treno, modernità e politica

Se si dovessero interpretare con strumenti e metodi della ricerca storica i chiaroscuri della lenta, controversa, per molti versi affannosa *modernizzazione* degli *Abruzzi*, senza dubbio un ruolo di rilievo dovrebbe essere riservato alla complessa vicenda dello sviluppo della rete infrastrutturale ferroviaria via via diffusasi su parte del territorio regionale tra Otto e Novecento. Le ferrovie hanno accompagnato e, spesso, determinato alcuni dei principali momenti di svolta del processo che avrebbe condotto anche l'area abruzzese ad affacciarsi all'età contemporanea (basti citare la linea adriatica negli anni seguenti all'Unità; la Sangritana agli inizi del '900; le strade ferrate che hanno coperto, trasversalmente al mare, varie zone dell'interno nei decenni a cavallo tra XIX e XX secolo). Esse, però, hanno anche rappresentato un potente motore simbolico di modernità. Il treno, cavallo d'acciaio del mondo moderno, ha giocato pure per

gli abruzzesi e il loro universo secolare, fatto di lenti ritmi agro-pastorali, una partita decisiva in termini di accelerazione della storia che – sull'onda della cesura della seconda guerra mondiale, tragedia incommensurabile che condusse gli Abruzzi, come del resto l'Italia intera, al punto più basso della loro parabola civile e materiale – avrebbe infine alterato gli antichi e malcerti equilibri del passato, mutato definitivamente il volto della società abruzzese, immesso la regione tra i monti e il mare nella complicata e contrastata dialettica della nuova Italia democratica e repubblicana. In un quadro del genere, ulteriormente reso più variegato da altri tre elementi che qui di seguito dirò, si sono inseriti anche il progetto (a partire dal 1925), poi la costruzione e infine l'avvio – il 22 settembre del 1929 – della strada ferrata Penne-Montesilvano-Pescara. La tratta era stata data in concessione



Anni '30 - Foto e firma autografa dell'On. Giacomo Acerbo, Ministro dell'Agricoltura e Foreste - Collezione Giuseppe Castagna per ACAF.

alla Società anonima «Ferrovie Elettriche Abruzzesi» (FEA), incaricata di gestire la rete di collegamento ferroviario tra il capoluogo della quarta provincia abruzzese (neonata da meno di tre anni, al momento dell'inaugurazione del 1929) e la popolosa area vestina: quest'ultima era in effetti cruciale per i contrappesi su cui si basava la nuova provincia, vicina com'era per interessi al territorio teramano e legata storicamente alla sua provincia, non del tutto soddisfatta peraltro dalla nuova distrettuazione amministrativa decisa dal fascismo, reclamante una qualche forma di autonomia dal capoluogo adriatico, orgogliosa della propria storia, considerata ben più antica e ricca rispetto ai parvenus sulle rive del fiume Pescara. Il cosiddetto «trenino» della Società FEA, che dal mare attraversava l'abitato di Montesilvano spiaggia e si internava nella valle del fiume Tavo, toccando i comuni di Cappelle, Moscufo, Collecorvino, Loreto Aprutino e infine saliva a Penne (la cui linea sarebbe stata prolungata fino alla Pineta di Pescara e, nel 1934, aperta al traffico con un servizio anche a carattere tranviario), aveva però alcune proprie caratteristiche peculiari che l'hanno reso un caso di particolare interesse, se confrontato con le altre intraprese ferroviarie che avevano punteggiato la storia degli Abruzzi nei quasi settant'anni successivi all'unificazione nazionale. La nuova strada ferrata, infatti, nasceva e si collocava storicamente all'interno di un contesto segnato da almeno tre fattori decisivi, dei quali è indispensabile tenere conto se ne si vogliono comprendere le origini e l'intera parabola per i successivi decenni fino allo smantellamento. Il primo è stato il fascismo: sarebbe impossibile comprendere, nel loro complesso, le vicende degli anni Venti e Trenta negli Abruzzi del '900 senza inserirle entro il paradigma dittatoriale che le ha condizionate e, spesso, determinate. Il secondo ha avuto come emblema la costituzione della nuova provincia di Pescara, che è stata un'autentica cesura storica per l'area abruzzese in età contemporanea. Infine, il terzo fattore: il ruolo decisivo di uomini che avevano assunto la *leadership* locale dopo l'avvento del regime fascista; attraverso di essi, con le loro influenze locali e nazionali, le beghe interne al sistema di potere fascista, il radicamento sul territorio, come in una cartina di tornasole vengono fuori le coordinate fondamentali per una storia del fascismo negli Abruzzi. Proprio di un uomo che ha rappresentato in modo emblematico tutti e tre i fattori qui proposti si occuperanno le pagine seguenti.

Il notevole-combattente-monarchico-fascista

Giacomo Acerbo è appartenuto senza dubbio alla ristretta schiera dei gerarchi fascisti che – per ruoli di responsabilità nel sistema di potere del fascismo o per capacità di incidere sulla politica del regime nell'intera parabola del ventennio, per qualità personali oppure ancora per l'esemplare tipicità delle loro vicende – potrebbero definirsi di primario livello nazionale. Nonostante ciò, egli è probabilmente l'unico o almeno uno dei pochissimi di questi protagonisti della dittatura italiana al quale non siano stati dedicati volumi monografici o saggi seri e fondati.

Lacuna che stupisce, considerando lo spessore anche culturale del personaggio, e che andrebbe colmata, se si pensa alle ricerche storiche che invece sono state consacrate a Grandi o Bottai, Ciano o Farinacci, Giuriati o Starace, Balbo o Turati. Lo stesso Adelchi Serena, segretario del Pnf nell'autunno del regime (per rimanere anche soltanto al novero dei *ras* venuti fuori dal medesimo ambiente abruzzese), è stato oggetto di recenti contributi del massimo storico del fascismo, Emilio Gentile. A ciò si aggiunga che tutti i leaders nominati risultano presenti, non a caso, con una propria voce specifica nella più recente e importante opera di sintesi anche biografica sul regime, il *Dizionario del fascismo* dell'Einaudi: Acerbo manca. D'altronde, una simile trascuratezza rimanda ad un più ampio disconoscimento, in genere, del contributo decisivo dato da esponenti abruzzesi alla politica della dittatura fascista, dai primordi anticipatori pre-1922 e poi lungo l'intero suo corso. Eppure, gli Abruzzi sono stati un caso raro nel complessivo panorama dell'esperienza totalitaria storicamente verificatasi nel nostro paese: in rapporto all'estrema esiguità del territorio e del numero di abitanti, e ancor di più in relazione alla storica marginalità dell'area rispetto alle vicende della grande storia nazionale, forse quello abruzzese è stato il territorio che ha dato i natali e politicamente formato il maggior numero dei principali protagonisti del fascismo in ambito italiano. Volendo anche tralasciare qui il ruolo precursore di D'Annunzio (e soprattutto del "dannunzianesimo"), basti pensare soltanto che a Giacomo Acerbo andrebbero affiancati almeno altri quattro uomini di primo piano del potere mussoliniano: l'eroe di guerra Raffaele Paolucci (con il suo ruolo di icona nel *corpus* dei miti fondanti del regime), l'Alessandro Sardi presidente dell'Istituto Luce nei cruciali anni dello sviluppo della propaganda moderna tra anni Venti e Trenta, l'*inquisitore* Guido Cristini, a lungo presidente del Tribunale speciale per la difesa dello Stato, infine il citato Adelchi Serena. Attraverso di essi, a ben vedere, potrebbe davvero dipanarsi, come in filigrana, l'intera storia del fascismo. Torniamo ad Acerbo, però: egli nacque a Loreto Aprutino il 25 luglio del 1888, perciò in ambiente "teramano", visto che il centro vestino apparteneva allora alla provincia di Teramo. Le famiglie paterne e materne erano classiche espressioni di un notabilato tradizionale, basato essenzialmente sul censo e sulle rendite terriere (a ciò la madre, proveniente dai De Pasquale di Caprara, nell'area di Spoltore, univa un titolo baronale che ne completava l'*humus* familiare), ma reso più aderente ai tempi nuovi, per parte di padre, da numerosi membri distinti nel campo delle professioni. Il giovane rampollo degli Acerbo venne pertanto avviato verso il *cursus honorum* tipico della sua estrazione di classe. Prima di tutto si provvide a porre gli studi a fondamento di un tale cammino: classici tra Chieti e Fermo; universitari a Pisa, dove si laureò in Scienze agrarie nel 1912. Poi seguì il coinvolgimento in prima persona nell'amministrazione locale, secondo lo schema del «notabile amministrativo» che, all'affacciarsi del secolo XX, superava il minor interesse per le cose della politica di stampo ottocentesco, per privilegiare un più diretto impegno dei propri esponenti nella pratica delle amministrazioni locali, in una sorta di "gavetta" foriera di più ampi orizzonti anche parlamentari: Giacomo fu così consigliere comunale a Loreto, quindi assessore, tra 1910 e 1914 (più avanti, nel 1921, sarebbe entrato nel Consiglio provinciale di Teramo, del

quale avrebbe anche assunto la vicepresidenza, per approdare infine, nello stesso 1921, appunto al seggio deputatizio). Nel 1915-18 la svolta della Grande Guerra, come avvenne per tutta la società italiana sarebbe giunta anche per gli abruzzesi, con la sua funzione di drammatica e sanguinosa «officina» portatrice di mutamento socio-politico e accelerazione storica. Nel caso di Giacomo, il furore interventista l'avrebbe spinto ad arruolarsi volontario, a conquistarsi decorazioni e promozioni sul fronte (congedato, al termine del conflitto, con il grado di capitano), a conoscere la morte del fratello maggiore Tito, a maturare in sé tutta la tipica retorica bellica e tutta la mitopoiesi prodotte dal «reducismo» e dal «combattentismo», che tanto avrebbero inciso sui destini politici dell'Italia del primo dopoguerra fino a costituire una linfa decisiva per l'affermazione del fascismo. Se, dal punto di vista professionale, egli dopo la fine dello scontro bellico si mosse per porre le basi di una rapida carriera universitaria a Roma, da assistente di economia politica e scienze delle finanze, fu la politica a schiudergli un cammino di rilievo durante i terribili anni seguiti al conflitto. Usando appunto come volano, e non certo a caso, l'amministrazione locale (divenne tra l'altro anche prosindaco di Loreto Aprutino), Giacomo Acerbo si mise presto in mostra come leader del combattentismo abruzzese, attivo non soltanto nell'area teramana. Promotore dell'Associazione combattenti nelle province di Teramo e Chieti, spinse perché essa partecipasse direttamente all'agone politico, tanto da candidarsi, pur senza successo, nella lista teramana dei combattenti per le elezioni politiche del 1919. L'impegno elettorale acuì ancor di più i tratti della sua matrice anti-socialista. Assertore di un ricambio generazionale rispetto alle tradizioni di potere del ceto dirigente locale, il nostro era convinto che occorresse sostituire la vecchia gestione oligarchica con un più moderno notabilato, impegnato a tutto campo, capace quindi di arginare il proselitismo socialista nelle campagne e le pericolose idee sovvertitrici dell'ordine gerarchico della società abruzzese. Egli traspose tali idee anche sul piano dei vertici italiani dell'Associazione nazionale combattenti, osteggiando, da dirigente dell'ANC, il «combattentismo democratico» in favore di una più marcata definizione di stampo nazionalista del movimento e di un rapido avvicinamento alle posizioni del neonato fascismo, di lì a poco destinato a trasformarsi in partito. Il frutto locale di questo impegno si manifestò nel febbraio del 1921, quando la sede della federazione provinciale dei combattenti di Teramo fuse al suo interno, in una coabitazione anticipatrice del futuro contesto politico che avrebbe condotto al regime, anche il Fascio provinciale, che si definì «dei combattenti». Il riverbero nazionale di tali posizioni seguì da presso: alle elezioni politiche del maggio 1921, infatti, il «blocco nazionale» vide schierarsi insieme fascisti e combattenti e consentì al nostro di assurgere ad un seggio nella Camera dei deputati, quale terzo degli eletti negli Abruzzi. Tutte queste iniziative consentirono ad Acerbo di assumere ormai il ruolo di esponente più noto e influente del conservatorismo locale, sia in ambito provinciale sia nel più ampio contesto abruzzese. Tra la seconda metà del 1921 e il fatale anno 1922 (nel gennaio '22 toccò proprio a lui presiedere il direttorio che fondò il nuovo Fascio provinciale nato dalla completata fusione tra combattenti e fascisti locali), si giocò una partita decisiva. Muovendosi con sagacia all'interno della caratteristica

doppiezza del montante potere fascista, mentre la violenza politica dello squadristo anche negli Abruzzi faceva sentire la propria cappa e il partito fascista svelava il suo volto, egli seppe ben rappresentare la faccia più rassicurante del composito ma deciso mondo conservatore e reazionario attratto sempre più da posizioni filo-fasciste. Tale faccia si mostrava per non pochi versi "moderata", certamente ancorata a posizioni di sicura fedeltà monarchica, agganciata a legami con ambienti dei vertici militari, vicina alle cerchie sociali di più stretta osservanza cattolica (benché Acerbo fosse massone di rito scozzese). Ebbe la capacità di ottenere, per vie di questo genere, sostegno dai ceti dominanti e protezione dagli apparati dello Stato. Incarnò così, in modo davvero esemplare e oserei dire paradigmatico, il compromesso che, anche in area abruzzese come del resto nell'intero Mezzogiorno italiano, si determinò tra i gruppi di potere tradizionali e le nuove leve fasciste venute fuori dalle tensioni e dai limiti del dopoguerra e dell'Italia liberale al tramonto, e che poté dirsi compiuto alla metà degli anni Venti (quindi con tempi più lunghi rispetto al resto del paese nel centro-nord). Negli Abruzzi, grazie soprattutto a uomini come Acerbo, particolarmente forte fu il peso di un tale *ralliement* delle classi privilegiate, dei ceti dirigenti, dei notabili, entro il capiente ventre del fascismo trionfante. Nell'attività parlamentare del 1921 e fino all'incarico di governo che il re scelse di affidare a Mussolini nell'ottobre 1922, egli tenne una costante vivacità di intervento, sempre nel segno di una relativa e "rassicurante" moderatezza che gli procurava amicizie o comunque buone predisposizioni da più parti. Tra le altre occasioni, partecipò alle trattative con i socialisti per il «patto di pacificazione» dell'agosto 1921. Emblematico, poi, fu il suo discorso a Castellamare Adriatico nel settembre del '22, quando avrebbe elevato autentici peana all'istituto monarchico e a Casa Savoia, contribuendo al tentativo di lasciare in ombra la già sbandierata opzione repubblicana del programma fascista e rassicurando in tal modo *lobbies* e centri di potere legati al sovrano e alla monarchia, particolarmente influenti nel Mezzogiorno italiano. Questa sua spiccata abilità nel mettere in campo un doppio volto e nell'accreditarsi quale mediatore politico venne confermata in modo emblematico nei giorni della crisi fatale provocata dalla cosiddetta «marcia su Roma». Da un lato, infatti, sembra che al comando della legione teramana delle camicie nere partecipasse ad alcune delle azioni illegali delle squadre fasciste, dall'altro, nel suo ruolo di segretario dell'ufficio di presidenza della Camera dei deputati, trattò perché gli squadristi non occupassero l'aula di Montecitorio, quindi mosse le fila degli accordi tra gli ambienti della Corona e l'*entourage* di Mussolini che avrebbero condotto quest'ultimo a vedersi consegnare le sorti del potere esecutivo del Regno, infine ebbe un ruolo di primo piano nei negoziati che condussero alla formazione del primo governo a guida fascista, nel quale riuscì ad ottenere una posizione di rilievo come sottosegretario alla presidenza del Consiglio: impeccabile tattica in una fase delicatissima, senza dubbio. Nei due anni trascorsi dal «discorso del bivacco», che Mussolini tenne alla Camera il 16 novembre del 1922 inaugurando la presa del potere fascista, alla drammatica crisi generata dall'assassinio del deputato socialista Giacomo Matteotti tra l'estate e l'inverno del 1924, Giacomo Acerbo seppe conquistarsi un posto di non trascurabile risalto

nel quadro politico e di governo italiano. Lo fece sfruttando ancora il suo agire sotto traccia, per così dire, alternando decisionismo, ove occorresse, alla sempre più oliata abilità di intercessione tra differenti interessi e gruppi di influenza. Spiccarono, ad esempio, le sue trame per far sì che la Santa Sede si avvicinasse al governo fascista, nella prospettiva di una ricomposizione della frattura con il Regno d'Italia determinatasi a causa della fine del potere temporale dei papi all'indomani del 1870: l'appartenente alla massoneria, Acerbo, trovava un forte credito nella chiesa di Roma. In ogni caso, rispetto alla sua attività di sottosegretario alla presidenza del Consiglio (legata molto alla promozione di alcune riforme normative degli apparati pubblici, come il Consiglio di Stato o gli enti locali), ma anche rispetto alle gratificazioni di *status* sociale che pur dalla politica non gli mancarono (nel 1924 venne insignito dal re del titolo di barone dell'Aterno), agli occhi della pubblica opinione e nell'alveo della politica fascista si dimostrarono però di gran lunga prevalenti il contributo decisivo all'elaborazione e la prima firma che egli diede alla legge elettorale che avrebbe portato il suo nome, la numero 2444 del 18 novembre 1923. L'atto che aprì le porte ad una svolta in senso fortemente maggioritario della vita parlamentare italiana, prevedeva che alla lista che avesse primeggiato sulle altre guadagnando almeno un quarto dei voti sarebbe andato un inusitato premio di maggioranza pari ai due terzi dei seggi. Era l'accelerazione di cui aveva necessità il fascismo. La «Legge Acerbo» avrebbe consentito al regime una piena occupazione del potere e una trasformazione progressiva in senso totalitario. Il nostro, da parte sua, sulla base di tali norme avrebbe giocato un ruolo decisivo nella formazione delle liste del Pnf e sarebbe stato eletto alla Camera con un successo personale notevole. Assassinato Matteotti, per Giacomo Acerbo giunsero mesi difficili. Da uomo direttamente coinvolto nel governo e nella stretta collaborazione con Mussolini, non poteva non risentire degli effetti del discredito che investiva il duce. Benché quest'ultimo se ne servisse ancora – ad esempio quale estensore del disegno di legge per un'ulteriore riforma elettorale presentata nel dicembre del 1924 proprio come grimaldello che tentava di chiudere, dal punto di vista politico, la tragica vicenda e salvare così il fascismo – la sua ora, almeno ai vertici governativi, sembrava segnata. Egli rientrò infatti nelle "epurazioni" che il capo del governo decise nella fase successiva al discorso del 3 gennaio del 1925 (con il quale, come è noto, si accollava la responsabilità dell'uccisione del deputato socialista e al contempo avviava un giro di vite drammatico della dittatura fascista). Alcuni esponenti degli apparati che parevano aver accumulato troppo potere intorno a Mussolini vennero allontanati definitivamente o rimossi verso altri incarichi: al *ras* di Loreto Aprutino toccò la vicepresidenza della Camera, che avrebbe tenuto fino alla fine del 1929. In un simile contesto di non particolare peso politico da parte sua, negli ultimi mesi del 1926 Acerbo giocò anche l'ultima mano dell'annosa partita per l'unificazione dei comuni di Pescara e Castellamare in un'unica città e per la costituzione della quarta provincia abruzzese che avrebbe avuto per capoluogo appunto l'unificata Pescara. Se è indubbio che la conclusione della vicenda fu resa possibile solo nell'ambito di una più complessiva politica di appropriazione, da parte del regime, degli spazi di autonomia degli enti locali nella seconda metà degli anni

Venti e di una serie di riforme amministrative decise dall'alto, che prevedero, tra l'altro, con il Regio decreto del 2 gennaio 1927 la formazione di diciassette nuove province in tutta Italia, tra le quali appunto Pescara, è altrettanto indiscutibile che Acerbo ebbe un ruolo importante nel far inserire il centro urbano adriatico tra le città prescelte. Egli, inoltre, aveva già da anni presentato progetti, memoriali, bozze di ipotesi, sia per l'unificazione pescarese, sia per la formazione di una nuova provincia. Al contempo, però, contarono forse anche le sue contingenti debolezze. La soluzione infine scelta dal regime, infatti (stando alla documentazione d'archivio più di recente proposta all'attenzione dagli studi accurati di Luigi Ponziani), si discostò di parecchio da quanto auspicato dal nostro, sia perché Acerbo rimase promotore quasi esclusivamente della nascita della «grande Pescara» e non della nuova provincia fino alla vigilia del Consiglio dei ministri che il 6 dicembre 1926 decise sull'argomento, sia perché le distrettuazioni territoriali della quarta provincia abruzzese e le mutilazioni di centri, comuni e mandamenti delle tre province storiche di Chieti, Aquila e Teramo a favore di Pescara si rivelarono ben diverse dagli auspici acerbiani. Comunque sia andata, sta di fatto che l'irrompere della quarta provincia in area abruzzese costituì un autentico spartiacque storico, spostando gli assi locali sempre più dalle zone interne e montane alle rive dell'Adriatico selvaggio cantato da D'Annunzio. Con la circoscrizione provinciale, nasceva anche la nuova federazione del partito fascista pescarese, di cui Acerbo, per almeno un decennio, pur in mezzo a feroci lotte intestine al regime e alle classi sociali dominanti, sarebbe stato il principale controllore, normalizzando ogni fermento meno che ortodosso rispetto al proprio potere, muovendo uomini comunque legati a sé, decidendo delle linee fondamentali del fascismo locale. Di certo, egli seppe dare un contributo decisivo alla costruzione del mito di Pescara come emblema della modernità: basti solo pensare all'importanza nazionale assunta dalla gara automobilistica, la «Coppa Acerbo», che assunse il nome dal ricordo del citato fratello del nostro scomparso nel primo conflitto mondiale. Più preso dunque dalle cose abruzzesi che dalla politica italiana, in quegli anni egli poté dedicarsi anche alla vita privata, sia familiare (sposò nel 1928 Giuseppina Marengi, erede di un ceppo importante della borghesia industriale milanese), sia accademica (completò la scalata alla docenza universitaria, insegnando tra 1926 e 1928 storia dell'agricoltura e quindi economia e legislazione agraria, raggiungendo poi, tra 1929 e 1943, i vertici dell'accademia, da rettore del Regio istituto superiore di scienze economiche e commerciali di Roma e da preside del medesimo Istituto, trasformatosi nella nuova Facoltà di Economia e commercio dell'Università di Roma), sia infine professionale (guidò la Federazione italiana dei tecnici agrari e alcune corporazioni del settore agricolo; negli anni Trenta, poi, fece parte del Consiglio nazionale delle ricerche come membro del comitato per le scienze agrarie e presiedette l'Istituto internazionale di agricoltura). Anche in virtù di una simile, riconosciuta, competenza nel campo delle scienze agrarie, suggellata nel tempo con la pubblicazione di numerose opere scientifiche, per di più allontanandosi ormai gli effetti dell'*affaire-Matteotti* ed anzi entrando il fascismo nella fase di più ferreo controllo sociale e politico sul paese dopo i tornanti cruciali del 1929 (Conciliazione con la Chiesa cattolica e primo plebisci-

to), Acerbo sarebbe tornato a ruoli di governo da ministro dell'Agricoltura e Foreste. Per oltre cinque anni, tra il settembre 1929 e il gennaio 1935, egli fu protagonista del tentativo di ridare slancio alla politica agricola italiana attraverso un ruralismo che avrebbe dovuto fare da contraltare alle spinte dell'industrializzazione all'interno e agli effetti della crisi economica internazionale all'esterno. Punta principale di tale politica fu la collaborazione con il proprio sottosegretario Arrigo Serpieri, che condusse alla parziale realizzazione di un piano di bonifica integrale del territorio italiano e alla conseguente spinta propagandistica che ne derivò per il regime. Oltre alla sua attività ministeriale, egli avrebbe sempre mantenuto porzioni non irrilevanti di influenza e potere nel quadro del fascismo, sia sul piano locale (con le citate ipoteche sul fascismo pescarese e in parte teramano), sia in ambito nazionale, ove sedette alla Camera dei deputati per tutta la parabola del regime, fece parte del Gran Consiglio, fu relatore della legge che, nel gennaio 1939, decise la fine dell'elettività parlamentare e la nascita della Camera dei fasci e delle corporazioni, nella quale si sarebbe entrati non in virtù di un voto popolare, per quanto controllato dalla dittatura, bensì per appartenenza agli apparati di partito e di regime. In quegli anni, inoltre, non sarebbe stato alieno dal prendere apertamente posizione a favore della politica razzista del regime, a testimonianza della sua completa commistione con la parabola del fascismo. L'entrata in guerra dell'Italia, all'indomani del fatale 10 giugno 1940, anche per Acerbo avrebbe rappresentato un punto di non ritorno e consumato l'atto finale e più cruento del dramma rappresentato dal fascismo per l'Italia. Avendo chiesto di essere richiamato alle armi, con il grado di colonnello operò sul fronte alpino contro la Francia e poi nei Balcani. Agli inizi del 1943, però, tornò all'impegno civile di governo: nominato di nuovo ministro, stavolta delle Finanze, sarebbe rimasto in carica fino alla cesura del 25 luglio, quando risultò tra i votanti favorevoli all'ordine del giorno contrario a Mussolini, scelta che nel gennaio 1944 gli sarebbe costata la condanna a morte in contumacia da parte del tribunale speciale di Verona, istituito dalla Repubblica sociale sopravvissuta all'autunno tragico del fascismo. Riuscì a sfuggire alla cattura perché nascosto in territorio abruzzese, dove era riparato dopo l'8 settembre 1943. Dopo la Liberazione dell'Italia centrale, venne catturato e imprigionato, quindi inquisito nell'ambito delle cosiddette normative di "defascistizzazione" che avrebbero dovuto colpire i protagonisti del regime più compromessi con i suoi apparati di potere e con le illegalità del ventennio. L'Alta corte di giustizia, nel gennaio 1945, lo condannò a quarantotto anni di reclusione, per le sue attività di gestione della violenza squadrista, per gli incarichi di coordinamento nella vicenda della marcia su Roma, per il ruolo primario nello smantellamento del sistema costituzionale liberale, per la complessiva responsabilità nel condurre l'Italia al dramma finale della guerra. Negli anni successivi, partendo dall'atto di amnistia del giugno 1946 che, seguito alla proclamazione della Repubblica, avrebbe liberato circa settemila personaggi compromessi con la dittatura fascista (senza distinzioni tra chi era realmente innocente e chi invece si era macchiato di gravi crimini), anche Giacomo Acerbo sarebbe rientrato nel numeroso novero di coloro che conobbero una piena riabilitazione: nel luglio 1947 la suprema Corte di cassazione annullò la

condanna precedente; nel 1948 egli, tramite la Commissione provinciale per le sanzioni contro il fascismo, venne riammesso al diritto di voto; nel 1951 riacquistò la facoltà di insegnamento universitario dal Consiglio di Stato. Non v'era dubbio che una tale riabilitazione faceva giustizia rispetto agli eccessi della prima condanna, ma di certo non lo assolveva dalle precise responsabilità politiche nel dramma italiano del Novecento. Cominciò così quasi un altro ventennio, l'ultimo della sua vita, consumato su un doppio versante politico e personale. Sul piano pubblico, egli si lasciò sedurre ancora da tentativi di sfida elettorale: senza successo, nelle elezioni del 1953 e del 1958 fu candidato al Senato in Abruzzo nel partito dei monarchici (tornando, in certo modo, alla casa madre, per così dire). Nei suoi lunghi crucci privati, al contempo, tentò in ogni modo (attraverso libri memorialistici, articoli di giornale, interventi pubblici) di auto-assolversi, riaccreditandosi agli occhi dell'opinione pubblica, non poche volte con rancoroso senso di rivalsa e quasi sempre peccando di assoluta idiosincrasia verso una qualsiasi, pur larvata, forma di autocritica rispetto al proprio passato di primario protagonista del tragico totalitarismo in salsa italiana. La morte lo colse infine, nella sua Roma ormai divenuta città d'adozione, il 9 gennaio del 1969.

S. E. Acerbo all'ing. De Agostini.

S. E. Acerbo ha fatto pervenire al camerata ing. De Agostini Agostino, costruttore della ferrovia elettrica Pescara-Penne, il seguente telegramma di plauso per il compimento dell'opera:

« Ingegnere De Agostini - Ferrovie Elettriche Abruzzesi - Pescara - Con tutta sincerità le rinnovo i più vivi rallegramenti ed il plauso più sincero per la magnifica opera compiuta. Il suo valore tecnico e la sua intelligente attività hanno reso possibile la realizzazione in stile fascista di una delle maggiori conquiste in Abruzzo negli ultimi cinquant'anni. A Lei, al suo consiglio amministrazione di codesta Società ed a tutti i suoi collaboratori tecnici ed amministrativi invio il mio più cordiale saluto. - Giacomo Acerbo Ministro Agricoltura e Foreste ».

Da "L'Adriatico" 22 settembre 1929 - Lettera di congratulazioni indirizzata dal Ministro dell'Agricoltura e Foreste, Acerbo, all'ingegner De Agostini per la realizzazione della ferrovia Penne - Pescara. - Collezione Avv. Prof. F. Ogliari.



1930 - Panorama di Loreto Aprutino. In primo piano la ferrovia F.E.A. Penne Pescara. - Archivio personale ing. Ezio Faieta



1952 - Locomotore - bagagliaio con una carrozza rimorchiata, in corsa verso Pescara, sulla Statale Adriatica in zona Villa Verrocchio di Montesilvano - Collezione Curzio Senepa.

Le origini e lo sviluppo del sistema ferroviario

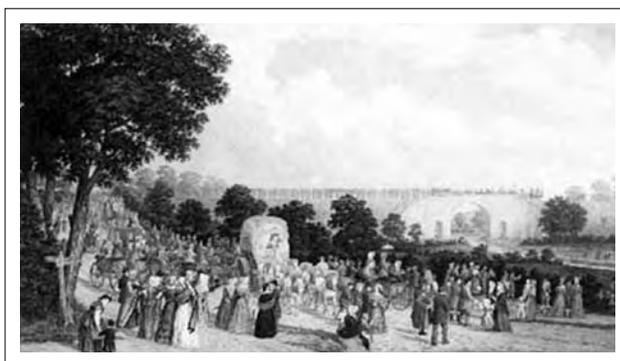
Dario Recubini

Le origini delle strade ferrate

Quando nel 1929 si inaugurava la ferrovia Penne - Pescara erano già passati più di cento anni dalle prime realizzazioni di strade ferrate in Europa, che, nel corso dell'Ottocento, avevano segnato una svolta fondamentale per la vita sociale ed economica dell'intera umanità. L'invenzione della macchina a vapore, infatti, aveva dato un decisivo impulso alla prima rivoluzione industriale: prima fissa e poi in movimento sui binari, capace di trasportare persone e cose ad una velocità fino ad allora inimmaginabile, la nuova macchina aveva contribuito ad agevolare la meccanizzazione degli impianti di produzione e a facilitare gli scambi commerciali. Ma procediamo con ordine.

L'inventore universalmente riconosciuto della locomozione a vapore, George Stephenson, il 25 luglio 1814 azionava una locomotiva in grado di trainare otto carri carichi di trecento quintali di carbone, attraverso le quattro miglia di binari fino ad allora utilizzati per la trazione animale. L'inventore inglese, negli anni successivi, collaborava al progetto di Edward Pease teso a costruire una via di ferro dai giacimenti di Durban, nella città di Darlington, alle banchine di Stockton.¹

Il 27 settembre 1825, infatti, una sbuffante locomotiva, battezzata "Locomotion", muoveva i primi passi raggiungendo in poco tempo la velocità di venti chilometri all'ora. Era nata così, la prima ferrovia.

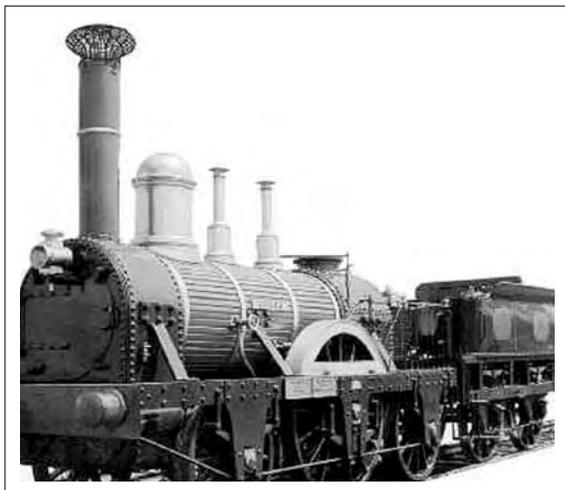


Stockton 1825. Folla di curiosi al passaggio del 1° treno. - Da: www.bbc.co.uk.

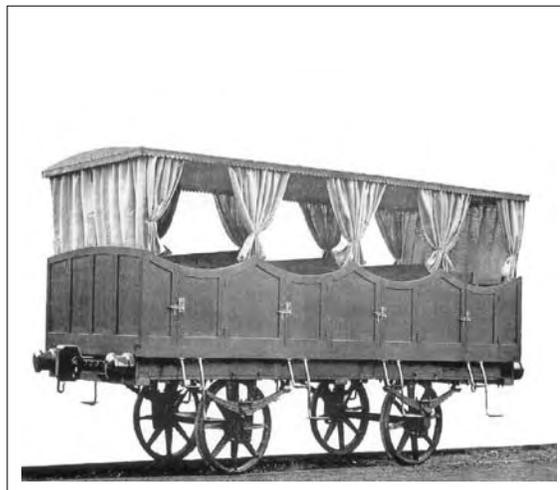
Negli anni successivi molti uomini d'affari si interessarono al nuovo mezzo di trasporto, tanto che nel 1834, in Inghilterra, erano ben quattrocento i chilometri di ferrovia in costruzione, che diventarono quattromila nel 1844. In Francia la prima ferrovia fu costruita nel 1828, quando si inaugurò la Saint Etienne-Andrezieux di diciotto chilometri, che divennero cinquecento nel 1840. La prima strada ferrata tedesca fu realizzata nel 1835, con un tragitto di sei chilometri tra Norimberga e Furt, mentre in Austria si dovette aspettare il 1838, quando il primo treno collegò Vienna a Florisdorf. Anche in Russia il treno mosse i primi passi nel 1838.

¹ AA.VV., Montesilvano, una città tra i binari, Montesilvano, 2003

In Italia, il primo convoglio su rotaia fu inaugurato il 3 ottobre 1839 da Napoli a Portici, quando una locomotiva progettata dall'ingegner Armand Bayard percorse la distanza di otto chilometri in soli undici minuti, raggiungendo la ragguardevole velocità di 30 chilometri all'ora.²



Copia locomotiva in servizio tra Napoli e Portici (1839). - Da: AA.VV., Un viaggio lungo 160 anni. Ferrovie dello Stato, Roma 2002.



Vettura di 1° classe in servizio sulla Napoli - Portici (1839) - Da: AA.VV., Un viaggio lungo 160 anni. Ferrovie dello Stato, Roma 2002.



La cerimonia inaugurale della linea Napoli- Portici raffigurata dal pittore Salvatore Fergola (1789-1877).

Negli anni successivi, oltre alla Milano - Monza di tredici chilometri, si costruirono tronchi in Toscana, Veneto e, soprattutto, nel Regno di Sardegna. Il conte Camillo Benso di Cavour, infatti, aveva compreso i benefici che la ferrovia avrebbe potuto arrecare all'economia locale e al commercio tra i diversi paesi. In pochi anni il regno Sabaudò si dotò così di una fitta rete di tracciati ferroviari. I primi tratti da Torino a Moncalieri/Asti e da Alessandria a Novi Ligure vennero aperti all'esercizio pubblico tra il 1848 e il 1850.

Il treno, quindi, nonostante le iniziali resistenze si imponeva prepotentemente in tutta Europa, tant'è che nel 1850 nel vecchio continente i chilometri di linee ferroviarie in esercizio erano 23.000, che nel 1860 raggiunsero quota 50.000.

² C. Lacchè, Cronache ferroviarie del risorgimento italiano, Agnesotti, Viterbo 1970

In Italia, alla vigilia dell'Unità, la rete ferroviaria si estendeva attraverso 1.800 chilometri, per lo più concentrati al Nord. Nel Meridione, che pure era stato all'avanguardia nella costruzione di ferrovie intorno alla capitale, si assisteva, invece, ad un ristagno nella realizzazione di collegamenti a lunga distanza, nonostante l'acceso dibattito del governo sulla reale necessità di costruire linee ferroviarie che potessero sostituire o affiancare le antiche vie di traffico, e risolvere così lo storico problema delle comunicazioni meridionali.

Le tredici compagnie ferroviarie, tutte fondate con l'apporto di capitali di grossi banchieri che, intuendo l'avvenire della locomotiva a vapore, non avevano esitato a impegnare ingenti somme nella nuova invenzione, allo scopo di amministrare meglio l'intero patrimonio e ridurre i costi, si concentrarono in sole tre società nel 1858.

Lo sviluppo delle ferrovie nel periodo post unitario

Dopo l'Unità, il Governo del neo Parlamento italiano, nel 1862, autorizzava il conte Bastogi alla costruzione e all'esercizio delle linee ferroviarie: Ancona - Lecce, via Termoli con diramazione da Bari per Taranto; Foggia - Napoli per Eboli e Salerno; Pescara - Ceprano, per Sulmona e Sora; Voghera - Pavia in congiunzione con la Brescia - Cremona. Nasceva così la "Società per le Strade Ferrate Meridionali".

L'Abruzzo veniva ad essere ufficialmente interessato da un tracciato ferroviario. La litoranea Adriatica, pur accostandosi a centri importanti come Chieti ed Ortona fu portata per ragioni tecniche e, appunto, di celerità, quasi in prossimità delle spiagge. L'ubicazione dei binari, in pratica a contatto dei marosi, ostacolò non poco i lavori di messa in opera. Parallelamente, sul tavolo della questione ferroviaria nazionale, cominciavano a porsi le problematiche relative alla realizzazione di ferrate trasversali che oltrepassassero l'Appennino. Gli eventuali ritardi nella realizzazione di queste linee transappenniniche avrebbero provocato una separazione longitudinale nel nuovo stato unitario e accresciuto l'isolamento delle regioni interne del Paese specie nel Sud, il cui sistema di comunicazioni si impennava sostanzialmente su una maglia di strade scarse di numero e pressoché impraticabili e accidentate o, come negli Abruzzi, in pratica sulle antiche arterie tratturali.

I timori per il perpetuarsi di una condizione di emarginazione dal circuito delle comunicazioni nazionali erano piuttosto sentiti nelle zone dell'Abruzzo interno, dove si guardava al mezzo ferroviario come a una risposta agli atavici problemi di isolamento sociale ed economico in cui versava la regione.

Intanto i componenti della Commissione del Ministero dei Lavori Pubblici, incaricati di delineare le direttrici di marcia della politica ferroviaria nazionale, in una relazione al Parlamento evidenziavano la necessità di realizzare alcune strade ferrate che attraversassero l'Appennino meridionale, per collegare le aree interne delle ex province borboniche fra di esse, e col resto del Paese.

Sotto l'egida del teramano Devincenzi, da poco titolare dei Lavori Pubblici, il Governo stanziava fondi per la prima trasversale appenninica in Abruzzo: la Pescara - Popoli che secondo i progetti doveva poi proseguire verso L'Aquila - Rieti, e quindi allacciarsi alla linea tirrenica. Ma le difficoltà di ordine tecnico e i diversi localismi contribuirono a far tornare alla ribalta, nel febbraio del 1873, un altro progetto voluto dal Devincenzi: una linea di collegamento tra l'Adriatico e il Tirreno attraverso la perforazione del Gran Sasso. Oltre alla versione teramana, definita all'epoca troppo avveniristica, prendevano corpo anche altri progetti sui possibili tracciati ferroviari, che esprimevano, però, solo e sempre interessi locali.

Ma l'attenzione del Governo era rivolta all'attesa costruzione della linea di penetrazione da Pescara a Rieti passando da Sulmona e L'Aquila. Realizzata la tratta Popoli - Pescara, infatti, iniziarono i lavori per il tracciato verso L'Aquila, grazie all'appoggio esplicito del frentano Silvio Spaventa assunto, nel frattempo, alla titolarità del Ministero dei Lavori Pubblici.

Nonostante le indecisioni circa il percorso da effettuare e le lotte parlamentari del barone Giuseppe Andrea Angeloni, che si batteva per una ferrata da Sulmona verso Napoli, il tratto L'Aquila - Rieti fu finanziato nel 1879 grazie anche all'appoggio del teatino Raffaele Mezzanotte, all'epoca Ministro dei Lavori Pubblici. Il 28 ottobre 1883 la ferrovia arrivava a Rieti per poi giungere a Terni nella primavera del 1884.³

Il compimento della linea Aquila - Rieti - Terni scioglieva uno dei nodi della questione ferroviaria abruzzese e soddisfaceva l'agognato allacciamento della regione alla capitale.

Cominciava tuttavia a palesarsi la dispendiosità e complessità del tortuoso giro attraverso Sella di Corno, Cittaducale, Rieti, Terni per raggiungere Roma, tanto che furono rilanciate le mai sopite aspirazioni teramane per una trasversale diretta Adriatico - Tirreno sotto il Gran Sasso.

Aspirazioni legittimate dall'avvenuta apertura, dopo lunga attesa, il 15 luglio 1884, della ferrovia da Giulianova a Teramo, che integrava la tradizionale via del Tordino da secoli utilizzata

per collegare la collina aprutina alla costa giuliese. Sulla ferrata teramana si riponevano le aspettative dei proprietari terrieri teramani, che puntavano su un'immediata rinascita sociale ed economica dell'entroterra aprutino, tagliato fuori dalle nuove infrastrutture longitudinali della penisola.

E' in questo contesto che, per la prima volta, si parlò di un collegamento ferroviario atto a

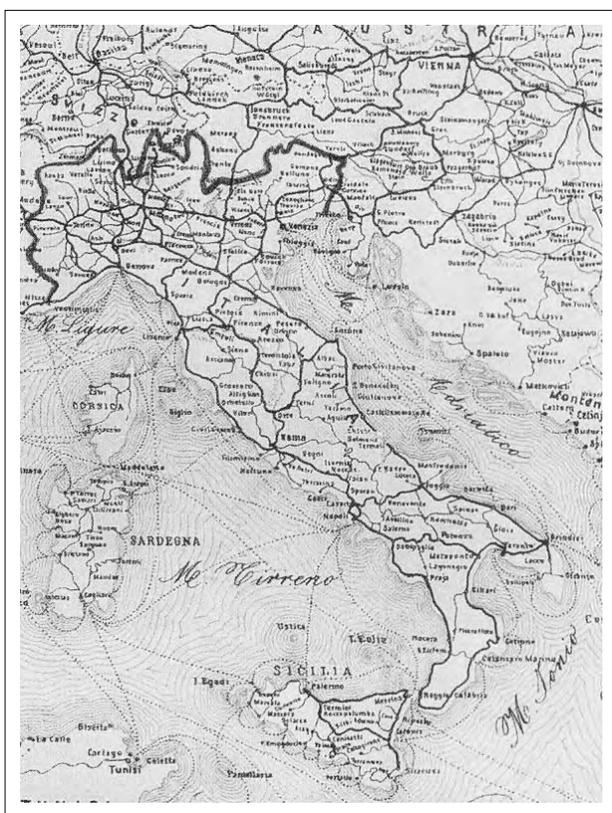


La stazione ferroviaria di Teramo nei primi anni del 1900. Collezione privata Piero Muscolino

3 D. Recubini, *Le ferrovie nell'Abruzzo dell'Ottocento*, Esa, 2008.

collegare la costa adriatica nei pressi di Pescara con il suo principale centro interno, costituito da Penne. A onor del vero, all'epoca le proposte non mancavano: infatti altri progetti prendevano forma, come quello di una strada ferrata "subappennina" che, a partire dalla Val Vibrata, avrebbe dovuto solcare nel mezzo la provincia teramana, per poi raccordarsi con la Pescara - Sulmona - Roma allora in costruzione.

Ma con l'approvazione delle linee Sulmona - Isernia e Avezzano - Roccasecca la questione ferroviaria, per quel che concerneva l'Abruzzo postunitario, poteva dirsi esaurita. Negli ambienti governativi e segnatamente in quelli del Ministero dei Lavori Pubblici, infatti, si riteneva che le ferrovie realizzate in Abruzzo fossero ampiamente sufficienti per le esigenze di circolazione delle merci e delle popolazioni locali. La città di Sulmona, dove confluivano ben quattro linee, appariva designata come punto di confluenza e trasmissione di tutto il reticolo regionale.



La rete ferroviaria italiana nel 1899. - Da AA. VV. "Montesilvano una città tra i binari".

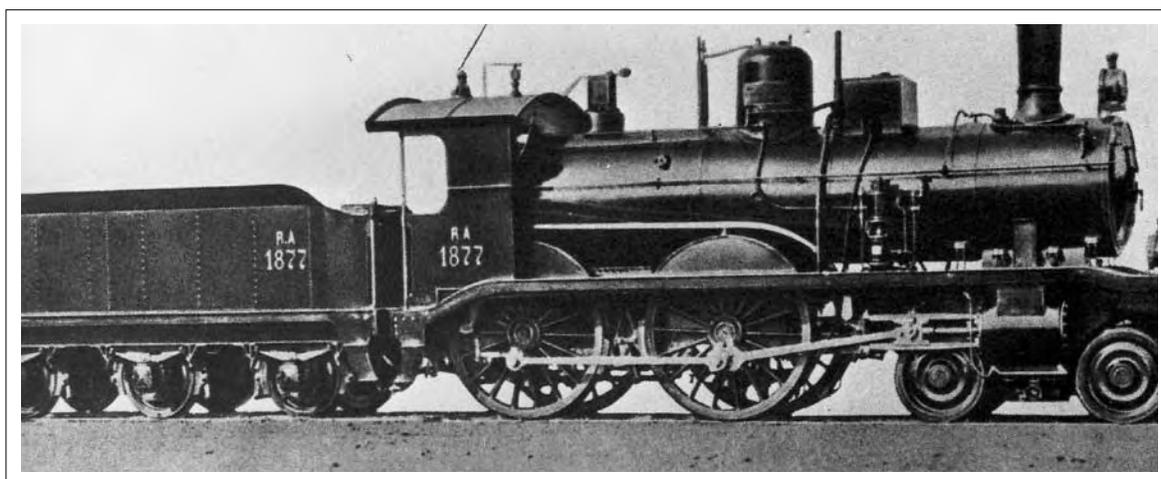
In Parlamento, intanto, si continuava a discutere di ferrovie, al fine di trovare un assetto più funzionale e meno dispendioso. L'intento era quello di riordinare le società ferroviarie per rafforzarle e portare a compimento le linee già iniziate, ma anche per la costruzione di nuove, ubbidendo a tre concetti fondamentali: le compagnie dovevano essere grandi e abbastanza potenti; dovevano abbracciare interessi omogenei; dovevano essere ordinate in modo che fosse impedita la possibilità di un monopolio assoluto e fosse lasciato libero campo alla concorrenza.

Dopo lo studio di una Commissione d'inchiesta, istituita per analizzare il reale stato delle ferrovie, e che consigliava la ripartizione longitudinale della rete mantenendo la gestione privata, il Parlamento approvava il riordino delle società ferroviarie.

La legge prevedeva il raggruppamento delle ferrovie continentali in due sole reti oltre all'esistente Ferrovie Meridionali, una da chiamarsi del Mediterraneo e l'altra dell'Adriatico, con punti comuni di contatto a Milano, Firenze, Roma e Napoli. Per quanto concerneva le linee siciliane di proprietà dello Stato, prevalse l'idea di dar loro un ordinamento autonomo, poiché fu riscontrato che la rete insulare aveva particolari motivi economici, esigenze sue proprie, percorrenze medie e brevi con forti pendenze e, inoltre, si trovava fuori dai traffici internazionali.

La durata delle tre concessioni veniva stabilita in 60 anni, divisi in tre periodi di venti anni per eventuali disdette. Gli esercenti erano obbligati ad avere materiale proprio, in modo che rimanessero inalterati i requisiti di una vera concessione e si potessero perseguire con diligenza i sistemi di una buona manutenzione; per conseguenza le società dovevano acquistare il materiale mobile e gli approvvigionamenti dallo Stato, il quale s'impegnava, con le somme che gli sarebbero derivate da queste vendite, a rimettere in sesto le ferrovie e a provvedere coi residui alle costruzioni di ferrovie complementari.⁴

E' in questo contesto che proliferavano le richieste di nuove ferrovie da parte delle comu-



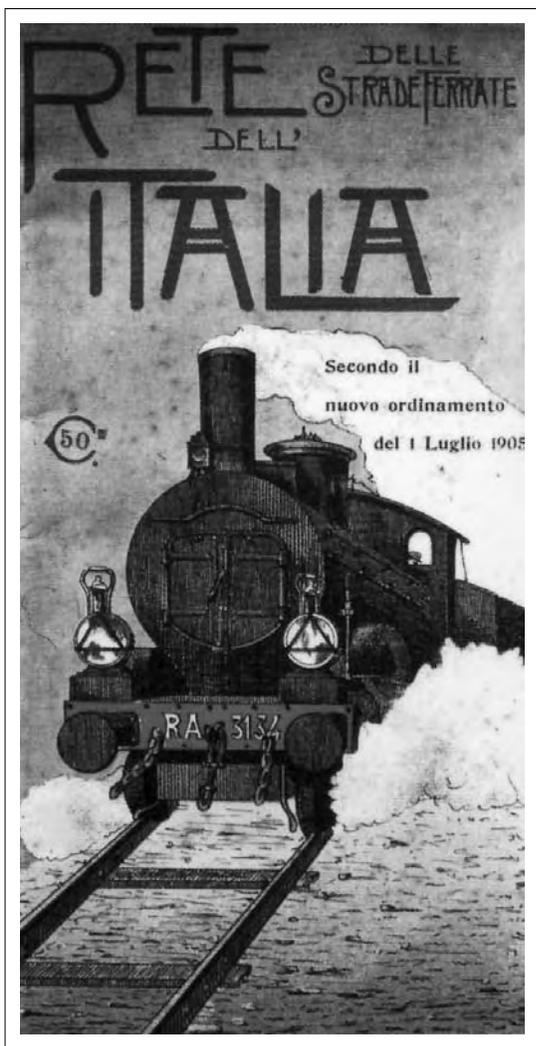
La locomotiva "Assiria" RA 187, costruita nello stabilimento meccanico Ansaldo di Sampierdarena, (1902) da La nascita delle Ferrovie dello Stato , Leonardo Internazionale 2005

nità locali. I politici, in rappresentanza dei mille campanili, infatti, si battevano nelle aule parlamentari per far approvare questa o quella linea, puntando più sul prestigio dato dall'arrivo del nuovo mezzo di comunicazione, che nel considerare l'utilità economica o l'interesse generale dell'investimento.

Per fronteggiare le molteplici richieste, il Governo stabiliva il principio secondo il quale lo Stato doveva finanziare solo le linee ferroviarie di interesse internazionale e quelle nazionali di prima categoria. Per quelle di seconda e terza categoria il contributo statale doveva scendere all'80-90% della spesa, mentre i comuni e le province interessate dovevano prendere formale impegno al pagamento del decimo del prezzo della costruzione. Per la quarta e quinta categoria, i termini erano invertiti: l'Ente locale interessato doveva finanziare l'80-90 % della spesa, mentre lo Stato contribuiva col restante 10/20%. Ma nemmeno con le nuove regole si realizzarono altre linee ferroviarie per l'insufficienza di capitali disponibili da parte degli enti locali.

Anche alla nostra Penne - Pescara toccò simile destino e per un altro trentennio il progetto rimase solo sulla carta.

⁴ F. Ogliari, Partiamo Insieme Storia dei trasporti italiani Lazio- Abruzzo- Molise, Milano, 1974.



Manifesto pubblicato nel 1905 in occasione della nazionalizzazione delle ferrovie

Verso la nazionalizzazione

Ma il problema ferroviario restava irrisolto. Le società accumulavano debiti, le strade ferrate non venivano realizzate, e nelle aule parlamentari si continuava a dibattere sull'opportunità di agevolare l'esercizio privato delle ferrovie, oppure su quella di accorpate tutte le società sotto la gestione dello Stato.

Per accelerare la costruzione di altre linee, il Governo nel 1897 emanava una legge con la quale si stabiliva che le linee ferroviarie previste dal Parlamento nel lontano 1879 e mai realizzate potessero realizzarsi con concessione a società private attraverso una sovvenzione annua fino a un massimo di L. 5.000 al chilometro. Con tale decisione le speranze dei fautori della Penne - Pescara riprendevano vigore.

Si arrivava così all'alba del ventesimo secolo quando scoppiarono i primi conflitti di classe, coi massimalisti intenti a scalzare l'ordine costituito e la borghesia impegnata a ostacolare le masse operaie, nell'esercizio dei diritti di riunione e di associazione. In un sussulto di violenza, veniva ucciso re Umberto I, per mano dell'anarchico Bresci, e il suo successore, re Vittorio Emanuele III, salendo

do sul trono sabauda dichiarava di "volersi consacrare alla tutela della libertà e dell'istituto"⁵.

Nel Paese si andavano, sempre più, affermando i partiti moderati, fautori di un nuovo inquadramento giuridico e politico della nazione, tesi a porre le basi per uno Stato moderno. L'economia italiana registrava una sostanziale espansione, dopo la profonda stagnazione dell'ultimo scorcio dell'Ottocento. Il Prodotto Interno Lordo (PIL), nel 1905, arrivava a 92 miliardi contro gli 86 miliardi del 1895. Nello stesso periodo, il risparmio quintuplicava, gli investimenti destinati agli impianti e alle attrezzature produttive triplicavano e il reddito procapite passava da 1.886 a 2.458 lire.

Agli inizi del 1905 si dimetteva Giovanni Giolitti, e a capo del Governo arrivava Alessandro Fortis che chiamava Carlo Ferraris al Ministero dei Lavori Pubblici. La questione ferroviaria ve-

⁵ C.Lacchè, *L'Ottocento Ferroviario Italiano dopo il settanta*, Agnesotti, Viterbo 1978.

niva portata, ancora una volta, all'attenzione delle Camere. Erano finalmente maturi i tempi per dare un assetto definitivo alle Ferrovie dello Stato. Dopo 5 giorni di accese discussioni, infatti, il Parlamento approvava la legge n. 137 del 22 aprile 1905, che stabiliva la statalizzazione delle ferrovie.

Dal 1° luglio 1905 lo Stato assumeva l'esercizio delle ferrovie di sua proprietà comprese nelle attuali reti Mediterranea, Adriatica e Sicula. Assumeva altre ferrovie che cadevano sotto particolari vincoli legislativi o erano state di pertinenza dell'industria privata. Non era previsto invece il riscatto delle Meridionali, che avvenne soltanto nel 1907.

La Direzione Generale eleggeva la sua sede in Roma. Il Direttore Generale e il Comitato di Amministrazione erano responsabili verso il Ministro dei Lavori Pubblici. Le attribuzioni e le facoltà assegnate, dagli statuti e dai regolamenti interni vigenti, ai Consigli di Amministrazione e ai Direttori Generali, delle tre società che decadevano, erano deferite al Comitato di Amministrazione e al Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato. Al Comitato di Amministrazione venivano pure assegnate le facoltà ed attribuzioni che erano state di spettanza del Regio Ispettore generale così come al Comitato superiore delle strade ferrate, per quanto riguardava la gestione delle somme destinate a lavori e provviste.

L'ordinamento dei Servizi tecnici e amministrativi vigente sulle linee, affidate alle tre società esercenti, era provvisoriamente mantenuto, salve le modificazioni che sarebbero occorse per migliorarlo e adattarlo alle nuove condizioni dell'azienda; esse sarebbero state stabilite con regolamento, il quale avrebbe contenuto anche le norme per il riordinamento del Servizio Sanitario.

Se con la nascita delle Ferrovie dello Stato la gestione delle reti esistenti poteva dirsi finalmente definita, per la costruzione di nuove linee il capitolo era ancora aperto. Infatti, era sempre viva l'idea di dare nuovo impulso alla attività imprenditoriale in questo settore, affidando all'industria privata la realizzazione e la gestione delle ferrovie complementari alla rete principale.

Così l'Amministrazione Provinciale di Teramo, nella cui giurisdizione rientravano i comuni interessati, rispolverava l'antica idea, e a più riprese ripropose una ferrovia Penne – Montesilvano-Pescara, ma la mancanza di fondi e lo scoppio del primo conflitto mondiale ritardarono ancora una volta la realizzazione dell'opera, fino a quando, il 2 marzo 1925, questa volta sotto l'attenta e pressante regia dell'onorevole Giacomo Acerbo, il Consiglio Superiore del Ministero dei Lavori Pubblici approvava l'agognata ferrovia secondaria che, per l'appunto, veniva inaugurata in pompa magna il 22 settembre 1929.



Anni '50 - Nuovo vertice aziendale della Gestione Governativa: si riconoscono da sinistra il Commissario, Ing. Venanzio Bongarzone, il Direttore Ing. Tommaso Menè ed il suo successore, Ing. Candido Coatiti. - Collezione Tullio Tonelli.



Anni '50 - Personale della nuova Gestione Governativa con il Vescovo Iannucci al centro. - Collezione Tullio Tonelli.

Dal "trenino" all'autobus



Autunno 1957 - Particolare dei depositi-officina di Pescara-Porto, sull'attuale Via Foscolo - Collezione Curzio Senepa.



1957 - Foto di gruppo, nello stesso deposito-officina, davanti a uno dei primi autobus immessi nel servizio extraurbano dalla Gestione Governativa. - Collezione Tullio Tonelli.

Una gloria di Pescara : il primo filobus d'Italia

Piero Muscolino

Alla fine dell'Ottocento la tecnica delle tramvie elettriche era ormai completamente sviluppata e un po' dovunque nelle aree più evolute del mondo intero si costruivano e si potenziavano reti tramviarie mettendo in circolazione sempre più numerose motrici alimentate da linea aerea in sostituzione di tram a cavalli, a vapore, o su nuove linee appositamente costruite, determinando il grande sviluppo dei sistemi di trasporto pubblico urbano e suburbano di tante città. E pure nel nostro paese, specie a seguito delle prime elettrificazioni del 1890 (Roma 6 luglio, Firenze 19 settembre) e subito dopo Genova, Milano, Torino, Napoli, Palermo, ma anche Varese, Livorno, Lecce, Bergamo, Como, Perugia e così via, si è verificato lo stesso processo.

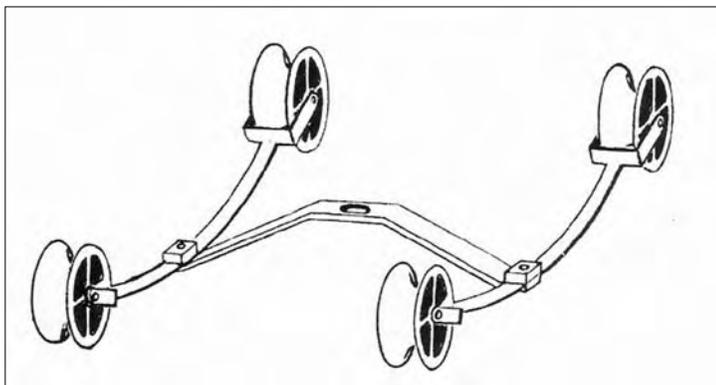
E' naturale che i costruttori e gli esercenti di questi servizi ormai consolidati pensassero di eliminare almeno per linee a traffico non elevato una notevole fonte di spesa di costruzione e manutenzione quale l'infrastruttura della via con la massiciata, le traverse, le rotaie, gli scambi, i segnali e quant'altro facendo circolare i tramways (così allora venivano nominati) sulle strade ordinarie come i comuni omnibus mossi però dalla trazione elettrica anziché dalla trazione animale. Inoltre, per quanto il veicolo alimentato da una linea aerea restasse sempre vincolato alla medesima, questa non aveva certo la rigidità assoluta del binario e si rendevano possibili spostamenti trasversali anche fino a 2 metri, molto utili in caso di ostacoli.

A questi indubbi vantaggi si contrapponevano però altrettanto indubbie contropartite: la linea aerea doveva essere a due fili per riportare in centrale la corrente di ritorno (che sulle tramvie utilizzava il binario metallico) e quindi diveniva più complessa costosa e pesante; la captazione della corrente con i trolley a rotella si manteneva poco affidabile anche per i continui sobbalzi del veicolo sulle strade sterrate di allora accentuati dall'impiego delle gomme piene; era generalmente scarsa la capacità di posti offerta anche per l'impossibilità di realizzare treni su strada al contrario della rotaia dove era normale l'impiego di uno o più rimorchi; risultava assai più difficile l'isolamento elettrico della vettura mancando il collegamento metallico con la terra; e soprattutto era molto maggiore rispetto alla rotaia la resistenza al moto (sulle strade di allora fino a 10 volte) ciò che a parità di peso richiede sforzi di trazione (e costi) più elevati. Perciò la scelta non fu semplice e diede luogo ad appassionante discussioni fra i tecnici. In ogni modo si volle verificare il sistema in servizio con applicazioni concrete e così nacque l'omnibus a filo, cioè il filobus.

La prima applicazione al mondo risale al 1882 quando nel sobborgo Halensee di Berlino circolò dal 29 aprile al 13 luglio una carrozza a trazione elettrica alimentata da una sovrastante linea bifilare mediante un rudimentale trolley appeso, realizzata dai noti precursori Siemens & Halske che il 31 maggio 1879 avevano attivato sempre a Berlino la prima trazione elettrica

sperimentale in Europa (negli USA fu il Gramme nel 1876). Ma non si ebbe un seguito immediato anche per l'inaffidabilità del sistema di captazione della corrente che si interrompeva con frequenza. Una soluzione al problema la propose l'ing. Lombard-Gérin di Lione (con la collaborazione dell'ingegnere marchigiano Aurelio Bonfiglietti) facendo circolare sui due fili che divennero una sorta di binario, un carrello del peso di 18 kg che mediante un proprio motore trifase precede (sotto il controllo del guidatore) in sincronismo il filobus ed è ad esso collegato con un cordone flessibile contenente i cavi di alimentazione e ritorno della corrente di trazione alla tensione continua di 500 Volt, e dei vari circuiti fra cui quello di alimentazione del motore trifase. Questo "electrobus" fu messo in circolazione nel 1900 a Parigi in occasione dell'Esposizione Universale in un tratto periferico lungo la Senna e poi in collegamento fra due padiglioni dell'esposizione lungo il boulevard Carnot. Successivamente vengono attivati sempre in Francia altri collegamenti pure extraurbani ma le cadute del carrello che ogni tanto si verificano frenano l'entusiasmo e le applicazioni. In Germania l'ing. Max Schiemann il 10 luglio 1901 nella valle di Biela presso Dresda mette in esercizio una linea di filobus con captazione di corrente per mezzo di due aste separate applicate sul tetto del veicolo che mediante molle premono sulla linea aerea anticipando il sistema che in seguito con i necessari perfezionamenti diverrà definitivo, ed altrettanto in Francia l'ing. Nithard realizza un sistema simile presso Lione. In Italia invece, dopo che già nell'ottobre 1900 erano state effettuate alcune prove a Roma sul viale del Policlinico, il capitano Cantono brevetta un carrello a 4 ruote che corre a contatto dei due fili aerei ma al di sotto spinto mediante molle da un unico trolley e questo sistema viene utilizzato nella prima linea di filobus italiana in servizio pubblico, la Pescara – Castellamare Adriatico inaugurata il 15 giugno 1903.

Si tratta di una linea lunga 1,4 km con i capilinea presso le due stazioni ferroviarie e percorso nell'abitato più vicino al mare rispetto alla ferrovia, che congiunge i due centri adiacenti separati dal fiume Pescara al tempo non solo due comuni distinti ma anche facenti parte delle due province di Teramo (Castellamare Adriatico) e di Chieti (Pescara) con le quali amministrazioni si saranno dovute prendere le intese del caso per introdurre un sistema innovativo e

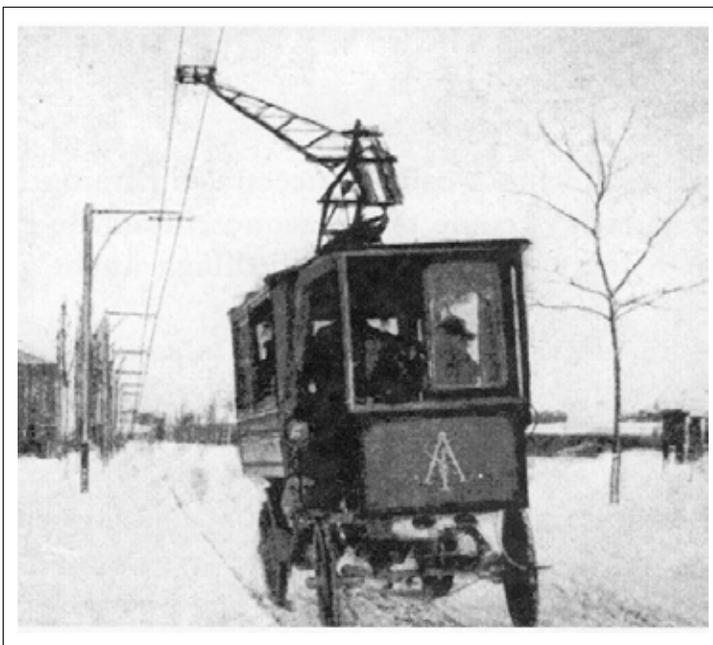


Carrello del brevetto Cantono premuto dal trolley sotto il bifilare. (Collezione Piero Muscolino).

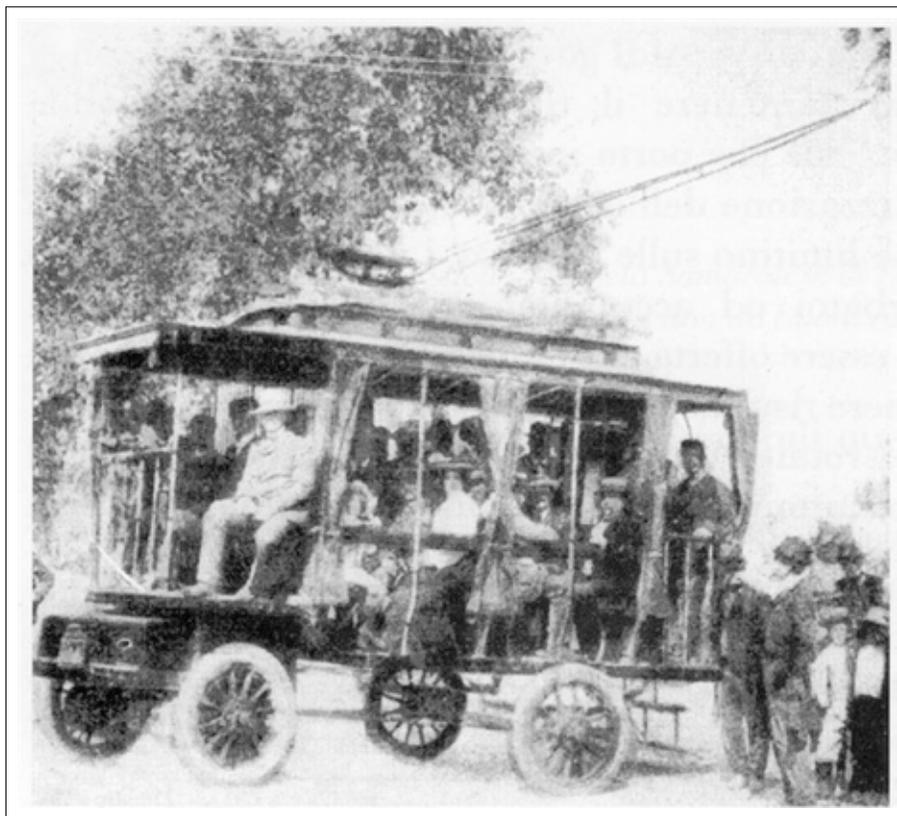
per di più ancora semisperimentale. Se si tengono presenti le difficoltà odierne e i perditempi che si incontrano nelle intese con gli enti locali e con le varie autorità competenti per la realizzazione di opere pubbliche, si prova un ammirato stupore per la celerità di quei tempi che ha consentito a quell'agglomerato in seguito riunito nell'unica città di Pescara capoluogo di provincia, di ottenere in questo campo il primato nazionale.

La concessione di costruzione ed esercizio fu richiesta ed ottenuta dall'ing. Frigerio di Milano che mise in servizio 3 vetture equipaggiate col brevetto Cantono costruite dalla "Ditta Camoni-Giussani-Turrinelli & C" già specializzata nella costruzione di veicoli elettrici a batterie. In un suo articolo pubblicato sulla rivista "L'Energia Elettrica" del novembre 1933 l'ing. Enrico Turrinelli ci fornisce alcune notizie insieme alle fotografie dei veicoli di questa prima filovia sulla quale peraltro si trova assai scarsa documentazione: i tre filobus erano dotati ciascuno di due motori azionanti le ruote posteriori e la regolazione della velocità avveniva con un normale controller di tipo tramviario che oltre all'esclusione delle resistenze del reostato consentiva il collegamento serie-parallelo dei motori. Ma qui già si pone un interrogativo. Una delle fotografie nel suddetto articolo mostra un "trolleybus a giardiniera" che non presenta affatto i motori sull'asse posteriore e quindi, per esclusione e per quanto appare nell'immagine, li ha sull'asse anteriore il quale pertanto non può essere dotato di sterzo di tipo automobilistico ma ruoterà intorno a un perno verticale con tutto il blocco dei motori (se sono due) e ingranaggi racchiusi in una cassa sulla quale si appoggia la cabina di guida. Inoltre è un veicolo aperto o, come si dice, "a giardiniera". Fa parte dei tre citati (ma non ha i motori sull'asse posteriore)? Oppure è uno (ma solo uno?) in più, in omaggio alla tradizione degli omnibus e dei tram a cavalli che molte aziende utilizzavano dei due tipi aperto e chiuso per i mesi estivi e invernali? Domande al momento senza risposta, come pure non risulta nei documenti consultati il valore della tensione di alimentazione che comunque, sia per la somiglianza con le tramvie, sia per quella adottata nei successivi impianti filoviari, dovrebbe essere di 500 Volt corrente continua.

La filovia venne accolta con grande favore ma il suo funzionamento lasciò piuttosto a desiderare come risulta da cronache del tempo specialmente per i frequenti scarrucolamenti del trolley e per la limitata potenza elettrica disponibile. Ciò non ostante fu presa ad esempio dal Comune di Aquila (siamo ancora in Abruzzo e fa piacere questa coraggiosa disponibilità della regione verso la tecnica del momento) per il collegamento centro-stazione, che già nel 1904 aveva concesso al Conte Giambattista Ottieri della Ciaja la costruzione di "una linea automobilistica a sistema trolley Cantono". L'Ottieri, che nel dicembre 1904 aveva in corso lavori di perfezionamento dei veicoli in servizio sulla Castellamare Adriatico – Pescara, giunge ad Aquila, studia la situazione, indi presenta



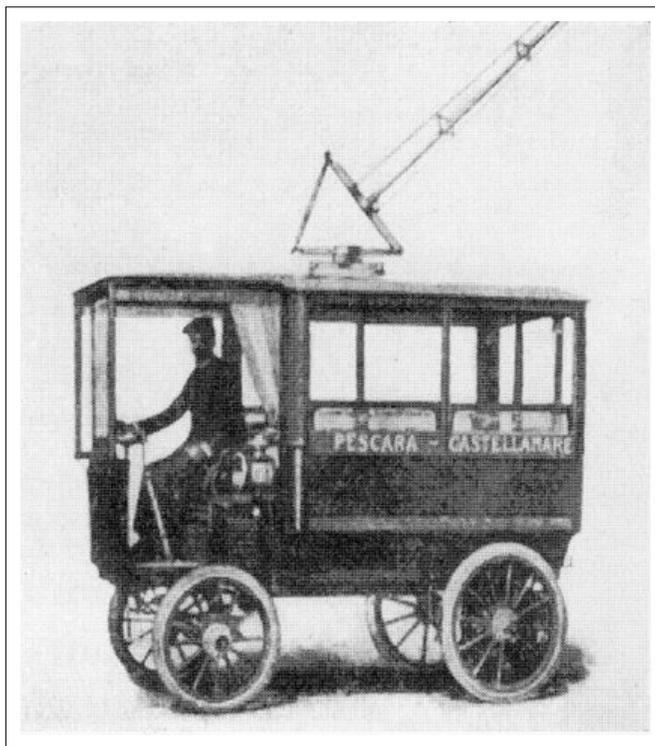
Filobus della linea Pescara – Castellamare Adriatico in corsa di prova. (Collezione Enrico Turrinelli).



Il filobus a giardiniera con trazione anteriore ricordato nel testo. (Collezione Enrico Turrinelli).

la sua proposta che viene a lungo dibattuta finché nella seduta del 21 maggio 1906 il Consiglio comunale approva il contratto di concessione alla Società Unione Esercizi Elettrici della costruzione ed esercizio della filovia dell'Aquila che viene inaugurata il 19 maggio 1907. Questi dettagli sono interessanti non solo perché riguardano l'Abruzzo, ma anche perché nella citata seduta viene asserito e verbalizzato che a seguito dei miglioramenti apportati alle vetture dalla Pescara – Castellamare Adriatico quella filovia ora funziona abbastanza bene e l'ing. Frigerio (al momento ricoverato presso l'ospedale di Viterbo) è sicuro circa la regolarità dell'esercizio. Da ciò si deduce che nel maggio 1906 la filovia pescarese era in funzione, in contrasto con quanto asserito un po' da tutti i ricercatori del settore che ne fissano la chiusura al 1904, quando probabilmente forse proprio per apportare i suddetti miglioramenti alle vetture, si sarà verificata una lunga interruzione dell'esercizio. Dai documenti consultati in questa occasione non risulta la data della chiusura definitiva che comunque si verificò molto presto un po' per tutti i primi impianti dato che il sistema non era ancora all'altezza delle prestazioni necessarie: Gallarate – Samarate 29/3/1904 – estate 1905; La Spezia 10/2/1906 – nov. 1909; Esposizione di Milano aprile – novembre 1906; Siena 24/3/1907 – 21/10/1917; L'Aquila, il sesto impianto nazionale, durò più a lungo (19/5/1907 – 31/3/1924). Furono costruite a seguito altre filovie specie durante la guerra 1915-1918 per scopi militari, tutte però di breve durata ad eccezione della Cuneo – Chiusa di

Pesio e della Ivrea – Cuornè ancora attive (unico caso al mondo) nei primi anni Trenta quando la diffusione delle strade asfaltate, dei pneumatici, la volontà di Mussolini di eliminare dal centro delle città, specie Roma, la “contaminazione tramviaria”, e poi l'autarchia, fecero ritornare d'attualità il filobus – e il citato articolo dell'ing. Turrinelli nel 1933 ne è un chiaro indizio - che si diffuse rapidamente un po' dovunque e soprattutto a Roma in breve dotata di una delle reti più grandi d'Europa. In questo clima vennero ricordate come un orgoglio nazionale dell'ingegno italiano volto all'utilizzazione del “carbone bianco” le nostre prime costruzioni ed in particolare la Castellamare Adriatico – Pescara, vista pure come un simbolo antesignano dell'unione dei due centri in un'unica città che avvenne nel 1927 in pieno periodo fascista.



Filobus della Pescara – Castellamare Adriatico. Il trolley sembra diverso da quello della figura precedente. (Collezione Francesco Ogliari).

Ma il filobus a Pescara non si limita alla gloria del passato poiché a breve rinascerà in forma modernissima e per tanti versi unica a livello nazionale. Com'è noto, con la costruzione più arretrata e sopraelevata della nuova grande stazione ferroviaria inaugurata nel 1988 è rimasto disponibile il precedente tracciato della linea adriatica fra Pescara Centrale e Montesilvano Spiaggia. Questo si presta ottimamente per istradarvi, oltre a percorsi pedonali e ciclistici, una sede protetta a due corsie riservate per una linea in sede propria di filobus con attraversamenti controllati da semafori asserviti fra Pescara Stazione Centrale e Montesilvano zona Palazzo dei Congressi e grandi alberghi, di circa 6 km, già progettata, sulla quale circoleranno filobus articolati, realizzando una specie di metropolitana leggera di superficie. E' un'occasione preziosa per una città in grande sviluppo quale Pescara e ci auguriamo che come 106 anni or sono si raggiungano rapidamente le intese positive per questa operazione tanto utile ed oggi come allora di grande livello innovativo. Risulta inoltre già progettata preliminarmente una possibile estensione del servizio filoviario nell'altra direzione verso l'aeroporto ed anche oltre, fino ad allacciarsi alla rete di Chieti; così come verso quella “porta sud” di Pescara, che è Francavilla al Mare e quelle a nord di Montesilvano, che sono Città Sant'Angelo e Silvi (cosiddetta relazione a “T”), con finanziamenti di non facile reperimento. Chi vivrà vedrà, ma in ogni caso questi sono segni molto positivi verso la giusta riscoperta e valorizzazione dei trasporti pubblici a trazione elettrica con i connessi caratteristici vantaggi in termini di miglioramento ecologico e risparmio di prodotti petroliferi.

PESCARA IERI E DOMANI: l'area metropolitana investe sul filobus



Castellamare Adriatico: filobus sul corso Vittorio Emanuele II diretto a Pescara. E' molto chiaro il carrello Cantono; il trolley appare diverso forse in seguito ai miglioramenti del 1904. Di fronte il corso Umberto I, alla spalle la stazione ferroviaria. (Da cartolina collezione Piero Muscolino).



2008 - Immagine simulata del nuovo mezzo filoviario, in marcia sulla sede dell'ex ferrovia adriatica in territorio di Pescara. - Archivio GTM.

Dalle Ferrovie Elettriche Abruzzesi (FEA) alla Gestione Trasporti Metropolitan (GTM) Storia del trasporto pubblico nell'area di Pescara

Tullio Tonelli

Alle ore 18.00 del 19 giugno 1963 ho assistito alla partenza dell'ultima corsa ferroviaria per Penne. Partenza triste, poiché nessun viaggiatore ha preso posto sul treno, preferendo l'autobus che partiva alla stessa ora. Quel giorno si è chiuso un ciclo che era iniziato circa 80 anni prima e che, nelle brevi note che seguiranno, voglio richiamare all'attenzione dei lettori, insieme agli avvenimenti che seguirono portando prima all'intervento dello Stato con la costituzione della Gestione Governativa e, successivamente, al trasferimento dell'azienda alla Regione Abruzzo attraverso la trasformazione in società per azioni assumendo la denominazione di Gestione Trasporti Metropolitan S.p.A.

I - Gli avvenimenti che hanno preceduto l'entrata in esercizio della linea ferroviaria Penne - Pescara

La storia che ha portato alla costruzione della ferrovia collegante Penne a Montesilvano e Pescara può desumersi da due documenti importanti: la relazione del progettista, ingegnere Antonio Cavalieri Ducati, che accompagnava il progetto di massima datato 31 gennaio 1924, e la deliberazione estratta dal verbale della seduta della Reale Commissione straordinaria per la Provincia di Teramo, che ebbe luogo il giorno 28 ottobre 1925, con la quale si accettava lo schema di convenzione ed annesso capitolato per la costruzione e l'esercizio della ferrovia elettrica a scartamento ridotto Penne – Montesilvano – Castellamare Adriatico, rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici in data 27 agosto 1925. Fin dal 1881 il Consiglio Provinciale di Teramo, nella cui giurisdizione rientravano i comuni interessati dalla ferrovia Penne-Pescara, dopo aver risolto il problema del collegamento ferroviario tra Teramo e Giulianova, affrontò l'analogo problema che interessava la costa pescarese con il suo principale centro interno, costituito da Penne. Il 31 marzo 1883 affidò all'ingegnere Gaetano Crugnola l'incarico di redigere un progetto di massima di una ferrovia a scartamento ridotto collegante Montesilvano e Penne.

Il progetto, però, non ebbe seguito come analogo progetto redatto nel 1888 dall'ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale. Con la promulgazione della legge 12 luglio 1906, n. 444, che aumentava i sussidi governativi per le ferrovie affidate all'industria privata, si dette nuovo impulso alla attività imprenditoriale in questo settore. Sta di fatto che l'Amministrazione Provinciale di Teramo nel 1907 dette un nuovo incarico all'ingegnere Pietro Lanino di redigere un

progetto di massima, sempre sul percorso Montesilvano–Penne, ma per una ferrovia a scartamento normale. Questa volta il progetto ottenne una approvazione condizionata nel 1908 e fu incaricato l'ingegnere Antonio Cavalieri Ducati di predisporre il progetto esecutivo. Ma il conflitto mondiale, che sconvolse l'Europa, fermò la realizzazione dell'opera, poiché, come lo stesso ingegnere Ducati scrisse nella relazione “a ben altro dovevasi porre il pensiero e l'azione”. Terminato il burrascoso periodo bellico, l'Amministrazione Provinciale di Teramo riprese con pervicacia l'iniziativa volta a realizzare la ferrovia Penne - Castellamare Adriatico. Con la deliberazione consiliare 6 febbraio 1922, autorizzò la Deputazione ad esperire la pratica necessaria per ottenere la concessione per la realizzazione di una linea elettrica a scartamento ridotto tra le due località citate. L'11 ottobre 1923 coinvolse di nuovo l'ingegnere Ducati per approntare un nuovo progetto di massima. L'ingegnere Ducati, che nel dicembre 1922, dopo aver valutato gli istradamenti possibili su cui realizzare l'impianto, aveva presentato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, un progetto di massima sul percorso Castellamare Adriatico–Spoltore–Penne, ottenendone pronuncia sfavorevole, presentò il nuovo progetto di ferrovia a scartamento ridotto Penne–Montesilvano–Castellamare Adriatico il 31 gennaio 1924, trasmettendolo al Ministero il successivo 6 febbraio ed ottenendo, questa volta, l'approvazione del Consiglio Superiore dei LL.PP. col voto del 2 marzo 1925, n. 507. La gara per la esecuzione dei lavori vide in competizione due società: la società anonima “Ferrovie Elettriche Abruzzesi”, con sede a Roma, rappresentata dall'ing. Agostino De Agostini, e la società “Elettrica Abruzzese per la ferrovia del Tavo”, con sede a Roma, rappresentata dal Gr. Uff. Giulio De Cesare.

La scelta cadde sulla prima

Il 3 dicembre 1925 venne stipulata la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Penne-Pescara, approvata con Decreto Reale 10 dicembre 1925, n. 2347. Detta convenzione imponeva tempi ristretti per la conclusione dell'opera, prevedendo la consegna da parte del concessionario del progetto esecutivo entro sei mesi dalla data di approvazione e l'inizio dei lavori entro quattro mesi dalla approvazione del progetto con il termine fissato entro due anni. La successiva convenzione del 25 luglio 1928, approvata con Regio Decreto 10 agosto 1928, n. 2032, disciplinò l'armamento, il completamento, la elettrificazione e l'esercizio della linea ferroviaria Penne-Pescara, assegnando il termine di 18 mesi per completare l'opera, la quale fu terminata in un tempo minore, in quanto venne aperta all'esercizio il 22 settembre 1929. Il deposito delle vetture ferroviarie e la Direzione di Esercizio vennero ubicate in Pescara sul Lungomare Matteotti tra le Vie Foscolo e Manzoni.

2 – Il progetto

Una prima decisiva indicazione progettuale venne data dalla Commissione per lo Studio del Piano Regolatore delle Ferrovie dell'Italia Centrale nella relazione dell'ottobre 1919. La Commissione attribuiva una importanza esclusivamente locale alla progettanda ferrovia consigliandone lo scartamento ridotto e il prolungamento di 7 Km, rispetto alla ipotesi originaria, da Montesilvano a Castellamare Adriatico "in considerazione che tale breve tronco sarà di lievissimo costo, permetterà alla linea di sboccare sull'importante centro di Castellamare e quindi al non trascurabile Porto di Pescara". Per la realizzazione del tratto Montesilvano – Castellamare indicò due possibili soluzioni: l'adozione di una terza rotaia sulla linea delle Ferrovie dello Stato ovvero la costruzione di un binario autonomo lungo la strada provinciale Adriatica collegante Montesilvano fino al ponte sul Pescara con deviazione sul Porto Canale. Il progettista, ing. Ducati, mostrando competenza e lungimiranza, pur predisponendo un progetto preliminare per ciascuna delle ipotesi indicate, propose la seconda soluzione. Infatti, ritenne effimero il vantaggio economico di utilizzare la sede delle Ferrovie dello Stato (ammontante a circa due milioni e mezzo di lire dell'epoca) perché "è da rilevarsi che in un avvenire molto prossimo, quando la Ferrovia dello Stato applicherà il doppio binario, anche per quel tratto di linea la Castellamare - Penne sarebbe costretta ad applicare con rilevante spesa una terza rotaia e l'impianto dell'equipaggiamento per la linea elettrica pure nell'altro binario per percorrere con doppia linea quel tratto, contrariamente alle necessità del suo traffico". Inoltre, saggiamente, osservò che la coesistenza di due servizi che rispondevano ad esigenze diverse su un unico binario avrebbe seriamente compromesso il buon esercizio. Al momento di progettare la ferrovia, il principale polo di attrazione della vallata del Tavo era costituito da Montesilvano verso cui confluivano le merci ed i viaggiatori che l'ing. Ducati stimò annualmente in 11.000 ton circa in esportazione e 4.500 ton circa in importazione e 36.500 viaggiatori sia in entrata che in uscita. Il tracciato complessivo presentava due caratteristiche del tutto differenti. Infatti, il tratto Castellamare – Pianella era sostanzialmente pianeggiante, mentre da Pianella iniziava il tronco montano che collegava Penne. Su quest'ultimo tratto, ovviamente, si incontravano le difficoltà maggiori sia per le pendenze da affrontare (comunque, non superiori al trenta per mille, limite inferiore a quello massimo del trentacinque per mille fissato per le ferrovie appartenenti al gruppo E, nel quale rientrava la ferrovia Penne – Pescara) che per le opere d'arte da realizzare (tre gallerie nei comuni di Loreto Aprutino e Penne e alcuni viadotti, pur se di non rilevante lunghezza). La sottostazione di trasformazione per l'energia elettrica fu prevista alla stazione di Pianella, anche se, successivamente, venne spostata alla stazione di Moscufo. La ferrovia fu progettata per sviluppare una velocità massima di 40 Km all'ora, talchè poteva collegare i capilinea, compreso il tempo di sosta per effettuare le fermate intermedie, in poco più di un'ora. Per quanto riguarda i fabbricati da edificare nelle stazioni e nelle fermate, il progettista studiò strutture tipo sia per il fabbricato viaggiatori che per quello merci e per le rimesse. Eccezioni furono previste soltanto

per la stazione di Castellamare Adriatico per motivi logistici, essendo posta a fianco della stazione delle Ferrovie dello Stato, la stazione di Montesilvano (che, peraltro, vedeva nel territorio comunale la ubicazione di una seconda stazione, quella di Montesilvano Colle) per la necessità di collegarsi direttamente con la stazione delle Ferrovie dello Stato ad essa adiacente, e quella di Penne, in quanto stazione di testa. Furono previste rimesse per un locomotore nelle stazioni di Castellamare, Pianella e Penne, mentre a Montesilvano fu progettata una rimessa più ampia per dover ospitare locomotive di manovra e di soccorso e locomotori di riserva. Un problema tecnico interessante si presentò al progettista allorché dovette esaminare la necessità di attraversare la linea ferroviaria delle Ferrovie dello Stato. Progettò un viadotto, ubicato nel territorio comunale di Castellamare prima della fermata di S.Filomena, costituito da una doppia travata in ferro che si elevava fino all'altezza di m. 5,60 con una pendenza che non superava il quindici per mille e per una lunghezza di m. 370. Il costo preventivato per la realizzazione dell'impianto ferroviario fu stimato dall'ing. Ducati in £. 33.228.000. Come si è detto, l'ing. Ducati stimò anche l'ipotesi di utilizzazione tra Montesilvano e Castellamare della sede ferroviaria delle Ferrovie dello Stato. In questo caso il costo sarebbe stato di £. 30.633.000.

3 – L'esercizio

Come si è detto, il 22 settembre 1929 fu inaugurata la linea ferroviaria Penne – Montesilvano - Pescara. Dal 1° novembre 1930, oltre a quattro coppie di treni sull'intero percorso ed ad una coppia di treni tra Pescara e Montesilvano, fu migliorato il servizio tranviario urbano, attivato il 7 dicembre 1929, con partenze ogni 15 minuti dai due capilinea ubicati fra il passaggio a livello posto al confine nord del comune di Pescara e il ponte sul fiume Pescara. Nel tratto urbano di Pescara, tra la stazione centrale e il deposito di Pescara-Porto, la ferrovia fu istradata su Corso Vittorio Emanuele, sia per consentire il rientro dei treni in deposito che per l'esercizio tranviario. Tale istradamento fu dapprima contestato dal Direttorio del Partito Nazionale Fascista, che, nella riunione tenutasi il 7 gennaio 1927, chiese lo spostamento dei binari sulla via Salaria (l'attuale via Ferrari) ovvero sulla via della Riviera. Comunque, dopo i chiarimenti forniti dagli Amministratori della F.E.A., la richiesta di spostamento fu revocata. Senonché, iniziati i lavori, fu il Comune di Pescara, con lettera del 9 marzo 1929 a firma del Podestà Bernardo Montani, a chiedere di nuovo lo spostamento dei binari previsti sul Corso Vittorio Emanuele, adducendo la motivazione che tale importante arteria cittadina necessitava di una migliore sistemazione con allargamento dei marciapiedi. La disputa andò avanti per molto tempo ed alla fine si incentrò, essendo ormai conclusi i lavori, su chi dovesse farsi carico dei costi dello spostamento dei binari per consentire l'allargamento dei marciapiedi, ferma restando la utilizzazione di Corso Vittorio Emanuele. La questione si concluse con l'accettazione da parte del Comune, amministrato dal Podestà Forcella, dei costi relativi allo spostamento

dei binari, comunicando questa decisione agli Amministratori della F.E.A. con la lettera inviata il 27 aprile 1931. L'episodio ricordato conferma che la utilizzazione di Corso Vittorio Emanuele da parte dei servizi pubblici di trasporto è stata sempre una questione controversa. Parallelamente allo sviluppo del trasporto ferroviario, cominciano anche ad attuarsi i primi collegamenti automobilistici sia nell'ambito urbano che in quello extraurbano. Dal 22 febbraio 1930 la società automobilistica Vincenzo Tranquilli e C. attiva il collegamento automobilistico tra la stazione e il centro urbano di Penne, risolvendo il problema del decentramento della stazione. Dal 28 ottobre 1930 viene istituito il servizio automobilistico urbano di Pescara dalla Stazione Centrale al Teatro Michetti e alla Pineta da parte della società Trasporti Ugolini Romagnoli. Dal 1° luglio 1931 la ditta Forlini attiva le autovie urbane di Pescara che prevedevano corse tra Piazza Vittorio Emanuele e la Prefettura, S. Filomena e Viale Sabucchi, nonché il collegamento tra il Teatro Michetti e la Pineta. Il 16 settembre 1930 la FEA, che dal successivo 1° novembre migliorò il servizio tramviario nell'abitato di Castellamare Adriatico, chiese la concessione del tronco di prolungamento fino alla Pineta di Pescara per attivare un servizio tramviario urbano Zanni-Pineta. La Convenzione fu firmata in data 17 maggio 1933 e approvata con Regio Decreto 1° giugno 1933, n. 745. Il 4 luglio 1934 l'opera è completata e inizia l'esercizio sulla tratta della lunghezza di Km 3,325. Il materiale rotabile è costituito da due elettromotrici a carrelli della capacità di 70 posti ciascuna. Intanto, per rendere più funzionale e integrato nell'area servita il trasporto ferroviario, la F.E.A. istituì dal 1° maggio 1932 un servizio automobilistico per collegare le stazioni ferroviarie di Moscufo, Collecorvino e Pianella con il centro dei paesi che erano distanti, rispettivamente, circa 5, 3,5 e 6 Km. La ferrovia ebbe uno sviluppo positivo negli anni trenta, ma il secondo conflitto mondiale segnò, come per tante altre attività, un grosso freno alla sua utilizzazione, anche per il fatto che i bombardamenti ne distrussero circa i tre quarti del tracciato e buona parte del materiale rotabile. In queste ore drammatiche il personale aziendale dimostrò grande abnegazione e con tanta determinazione cominciò l'opera di ricostruzione. Il 7 ottobre 1945 venne riattivato il collegamento tra Pescara e Moscufo, il 1° luglio 1947 la linea fu riaperta fino a Collecorvino e il successivo 21 aprile 1949 raggiunse Loreto Aprutino, per completare il ricongiungimento con Penne il 30 luglio 1949. Ma dall'inizio degli anni cinquanta, dopo appena poco più di 20 anni dall'attivazione, comincia il declino inarrestabile della linea ferroviaria che si concluderà, in poco più di un decennio, con il suo smantellamento.

4 – Le cause della decadenza e l'intervento dello Stato

Il dopoguerra fu caratterizzato da una forte ripresa delle attività produttive e da un grande sviluppo della motorizzazione privata. La voglia di ripresa e di uscire dal periodo buio della guerra contagiò anche il settore del trasporto pubblico su gomma, proiettato verso il miglioramento dei collegamenti e delle tecnologie costruttive dei veicoli. Questo periodo con-

trassegnò anche l'inizio della decadenza del trasporto ferroviario assicurato dalla linea Penne – Montesilvano - Pescara. Analizzando più da vicino il fenomeno possono essere individuati tre elementi principali che hanno contribuito a tale decadenza: l'eccessiva distanza delle fermate dai centri abitati; la concorrenza sempre maggiore esercitata dal trasporto privato; l'eccessivo costo di esercizio rispetto ad altre forme di trasporto pubblico e, in particolare, a quello su gomma. Si è detto che, ad eccezione di Pescara, Montesilvano e Loreto Aprutino, tutti gli altri centri attraversati dalla ferrovia risultavano distanti dalle fermate (2 Km circa Cappelle sul Tavo, 5 Km Moscufo, 3,5 Km Collecervino, 6 Km Pianella). Questo fattore, che, probabilmente, non era stato tenuto nella giusta considerazione dal progettista, in quanto, ovviamente, non aveva potuto ragionevolmente prevedere che, in relativamente pochi anni, il trasporto privato avrebbe costituito una concreta alternativa, sottrasse una consistente quota di potenziali utilizzatori della linea ferroviaria con conseguenze per i bilanci aziendali. Aggiungasi che i costi di esercizio della linea ferroviaria risultavano notevolmente superiori a quelli sostenuti per gli stessi collegamenti da linee automobilistiche. La conseguenza fu che il bilancio aziendale non garantì più la compatibilità dei costi rispetto ai ricavi portando, nel volgere di pochi anni, al fallimento della F.E.A., decretato dal Tribunale di Roma con la sentenza dell'8.07.1955. La decadenza della concessione fu sancita con il D.P.R. 25 luglio 1956, n. 1101 e lo Stato, per garantire la continuazione di un servizio pubblico essenziale, con il D.M. 28 luglio 1955, n. 3422 costituì una Gestione Commissariale Governativa affidata a un Commissario Governativo, l'ing. Venanzio Bongarzone, mentre Direttore continuò ad essere l'ing. Tommaso Menè, che aveva già diretto l'esercizio affidato alla FEA. La Gestione Governativa ha esercitato il servizio urbano e suburbano gravitante su Pescara dal 28 luglio 1955 al 31 dicembre 2000, pur subentrata in via provvisoria per garantire la continuità del servizio. Sta di fatto che, in base all'art. 184 del T.U. 9 maggio 1912, n. 1447, modificato dall'art. 1 del R.D.L. 4 giugno 1936, n. 1336, passò dalla fase iniziale di "gestione per conto e a danno del concessionario" a "gestione diretta". L'intervento dello Stato, però, non portò a migliorare inizialmente la situazione economico-finanziaria dell'Azienda permanendo un netto squilibrio tra i costi sostenuti e i ricavi conseguiti, anche se il ripiano dei disavanzi, venendo posto a carico dello Stato, evitava il pericolo di vedere sospesi o compromessi i servizi di trasporto esercitati. Fu, però, di estrema importanza per lo sviluppo del servizio di trasporto pubblico su gomma nell'area metropolitana di Pescara. Inoltre, il servizio pubblico automobilistico, che cominciava a svilupparsi, risultava più comodo, servendo direttamente i centri abitati, e più veloce (le corse dirette da Penne a Pescara impiegavano 45 minuti per collegare i capilinea, mentre le corse ordinarie ne impiegavano circa 50, contro i 65 minuti del treno). Alla fine degli anni cinquanta, la possibilità di avere un flusso veicolare particolarmente veloce dipendeva dalla circostanza che il traffico veicolare privato, pur in consistente e continuo sviluppo, non aveva raggiunto quella intensità, che avrebbe in seguito creato grossi problemi di circolazione e inquinamento dell'ambiente dei quali siamo testimoni nella nostra epoca. Ma l'elemento decisivo che portò alla chiusura della linea ferroviaria risiedette

nell'assoluto divario esistente tra i costi di esercizio automobilistici e quelli ferroviari. Sulla base di questa constatazione, la dirigenza aziendale decise la progressiva sostituzione, nel periodo 1958 – 1963, delle corse ferroviarie con quelle automobilistiche, fino al 19 giugno del 1963, che vide la definitiva cessazione del servizio ferroviario e tramviario. Tutti gli impianti furono in poco tempo demoliti dalla Ditta Di Dato di Napoli, che si era aggiudicata la gara per procedere allo smantellamento recuperando i materiali ferrosi e le vetture ferroviarie. Si dette la precedenza al recupero della sede ferroviaria con allargamento della carreggiata stradale sulle vie pescaresi e sulla nazionale adriatica tra Pescara e Montesilvano che già cominciava ad avere problemi di circolazione, specie per la riduzione della carreggiata. Il sedime fu posto in vendita, al pari dei fabbricati, con poche eccezioni, che restarono in uso per attività aziendali alla gestione commissariale governativa ferrovia Penne – Pescara.

5 – L'intervento del Comune di Pescara

I vantaggi per l'Amministrazione Comunale di Pescara sono stati notevoli, poiché Pescara è l'unica, o tra le pochissime città italiane, a non avere avuto il proprio bilancio gravato da oneri finanziari per garantire il trasporto pubblico di persone, eccezion fatta per alcuni limitati interventi riguardanti essenzialmente l'acquisto di autobus. Tale particolare situazione favorevole, che si era determinata per cause imprevedibili legate al fallimento della FEA, fu resa definitiva dalla legge finanziaria 1979, che con l'art. 8 ribadì la legittimità dell'intervento dello Stato anche per il ripiano dei disavanzi nell'esercizio dei servizi urbani esercitati da gestioni commissariali governative. Nel frattempo, il Comune di Pescara, su iniziativa del Sindaco dott. Antonio Mancini, allo scopo di riunire il complesso dei servizi urbani gestiti nelle mani di un unico vettore, con ovvia preferenza, visti i vantaggi economici derivanti, per la Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara, decise di rilevare dalla società Forlini le linee da questa esercitate ed assegnarle alla detta Gestione Governativa.

Le linee riscattate e trasferite furono le seguenti:

linea n. 1: Stazione centrale – Caserma Cocco;

linea n. 4: Stazione centrale – Colli Marino e Pietra;

linea n. 5: Stazione centrale – Colli Innamorati;

linea n. 6: Teatro Michetti – S. Donato – Fontanelle;

linea n. 7: Stazione centrale – S. Silvestro – Valle Rocca.

Inoltre, sono state integrate le linee già esercitate dalla Gestione Governativa n. 2 Zanni – Pineta e n. 3 S. Filomena – Teatro Michetti con i tratti, sempre della linea n. 3, Teatro Michetti – Villa del Fuoco e della linea 3/Teatro Michetti – Viale Vespucci – Stadio. E' stata, altresì, rilevata e trasferita alla Gestione Governativa anche una linea estiva tra il Teatro Michetti, via Oriente, Viale Riviera e la Stazione centrale. La convenzione tra Comune di Pescara e Gestione Gover-

nativa è stata firmata il 30 marzo 1957 tra il Sindaco dott. Antonio Mancini e il Commissario Governativo ing. Venanzio Bongarzone per l'esercizio provvisorio di un anno. Alla Gestione Governativa fu trasferito sia il materiale rotabile, con tutti i pezzi di ricambio, che il personale rilevato dalla società Forlini. La Gestione Governativa riconobbe al Comune di Pescara un canone annuo di lire 10.789.740 a copertura di ratei inerenti l'acquisto di n. 4 autobus dei n. 12 concessi. Fu, però, apposta una clausola che prevedeva che il canone sarebbe stato versato solo nel caso di gestione con bilancio in utile. Tale evenienza non si verificò e il canone non è mai stato versato. L'esercizio delle linee urbane comunali è sempre stato prorogato di anno in anno fino al 2000. Il servizio delle linee urbane si è andato progressivamente ampliando con la istituzione di altre linee ed, in particolare, la linea n. 9 tra la Stazione centrale e Villa Fabio dal 1° luglio 1959, la linea n. 10 tra la Stazione centrale e lo Stadio dal 14 maggio 1961, la linea n. 11 Stazione centrale – Teatro Michetti – Villa del Fuoco dal 1° febbraio 1963, la linea n. 12 Stazione centrale – via Arapietra – via del Santuario – via Monte di Campi – Stazione centrale dal 1° maggio 1975, la linea n. 14 Piazza Alcione – via del Circuito – piazza Carlo Alberto Dalla Chiesa dal 16 settembre 1988 e la linea n. 15 Stazione centrale – Fontanelle dal 5 aprile 1994. Ovviamente i servizi hanno subito nel tempo variazioni e adattamenti dei programmi di esercizio man mano che si manifestavano nuove esigenze. L'impulso dato al miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio fu notevole. Sta di fatto che le percorrenze complessive annue, che nel 1957 ammontavano a Km 960.883, già nel 1962 furono più che raddoppiate, essendo passate a Km 2.008.699. Anche i viaggiatori, che nel 1957 erano stati complessivamente 5.349.554, nel 1962 diventarono 11.780.184. La Gestione Governativa assicurò la mobilità nell'area per ben 43 anni con l'enorme vantaggio che i costi relativi alla gestione del servizio furono assunti, come detto, dallo Stato. Sono stati 43 anni nei quali il servizio è sempre stato ampliato, sviluppando i collegamenti periferici e integrando nel sistema urbano di Pescara anche i vicini Comuni di Francavilla al Mare, S. Giovanni Teatino e Montesilvano. Alla fine dell'anno 2000 le percorrenze complessive annue ammontavano a Km 5.417.053 e i viaggiatori trasportati a 15.574.148. Ma il processo di decentramento, che ha interessato quasi tutti i settori dei servizi pubblici nell'ultimo decennio del secolo scorso, ha portato profonde trasformazioni anche nel trasporto pubblico. Infatti, tutte le aziende speciali e municipalizzate sono state trasformate in società di capitali e avviate verso un graduale processo di privatizzazione con l'evidente scopo di migliorarne la competitività e ridurre gli oneri finanziari a carico dello Stato e degli Enti Locali. Sta di fatto che la variabilità delle situazioni determinatasi nel tempo è da ricollegare strettamente allo sviluppo della motorizzazione privata e all'enorme progresso tecnico che ha caratterizzato l'automobile in generale e i veicoli industriali in particolare. Basterebbe considerare che nell'immediato dopoguerra l'automobile rappresentava un genere di lusso che pochi potevano permettersi, mentre oggi circolano in Italia circa 36 milioni di autoveicoli, vale a dire un'auto per ogni 1,7 abitanti. Solo il Lussemburgo in Europa può vantare indici più favorevoli nella diffusione dell'uso di autoveicoli. La maggiore comodità e adattabilità alle esigenze individuali del mezzo privato

rispetto a quello pubblico, ancorché notevolmente più costoso, ha determinato la esigenza per le aziende di rivolgersi sempre di più a sistemi di trasporto meno onerosi con la progressiva sostituzione dei servizi ferrotramviari con servizi automobilistici. E' ben noto che ciò è avvenuto non prestando particolare attenzione al fattore ambientale, poiché è indubbio che la trazione elettrica offre, sotto questo aspetto, notevoli garanzie rispetto alla trazione termica in materia di inquinamento.

6 – La sede aziendale

Dalla inaugurazione delle Ferrovie Elettriche Abruzzesi la sede aziendale è stata quella ubicata sul lungomare Matteotti di Pescara, tra le vie Foscolo e Manzoni. Una sede realizzata su un terreno di mq. 4.392 costituita da una palazzina a due piani per uffici, un capannone per officina e carrozzeria ed alcune strutture minori per biglietteria e servizi tecnici. Il piazzale di dimensioni limitate non poteva ospitare più di 40 autobus per cui nel 1986, all'atto del trasferimento della sede, ben 100 autobus sostavano sulla riviera di Pescara nel tratto compreso tra il porto-canale e Piazza 1° Maggio. Una fila ininterrotta di autobus che, a parte gli evidenti problemi di sicurezza, costituiva un grosso ostacolo per garantire la regolare uscita dei mezzi per l'inizio del servizio. E' facile immaginare le difficoltà incontrate dagli autisti, anche se la collocazione progressiva degli autobus in sosta era indicata su un foglio di servizio, per dover poi percorrere a piedi fino a un chilometro di strada per prelevare l'autobus assegnato. Eppure, malgrado numerosi e ripetuti tentativi di trovare soluzioni più idonee, ci sono voluti anni per risolvere questo enorme problema. Inizialmente si era pensato di trasferire la sede nella ex Caserma di Cocco di Piazza Ovidio che lo Stato concesse, a questo scopo, alla Gestione Governativa nel 1969. Ma la ferma opposizioni degli abitanti della zona impedì di dare concreta attuazione a questa soluzione. Successivamente intervenne un accordo tra Stato, Regione Abruzzo e Comune di Pescara e si decise di ubicare la sede in zona decentrata su un terreno acquisito dal Comune di Pescara gravitante su via Aterno. Il progetto e la direzione dei lavori furono affidati all'ing. Candido Cotati, Direttore dell'Esercizio della Gestione Governativa. Su una superficie a disposizione di mq. 21.000, furono realizzate una palazzina a tre piani per uno sviluppo complessivo di mq. 1.500 e un capannone per autorimessa ed officina, con una copertura realizzata da n. 8 volte a vela, della superficie complessiva di mq. 13.150, idoneo a ospitare al coperto 150 autobus. Il costo complessivo, che ammontò, al netto dell'IVA, a £. 5.630.868.269, fu sostenuto per il 66,27% dallo Stato, per il 20,11% dalla Regione Abruzzo e per il restante 13,62% dal Comune di Pescara. Gli autobus e le officine furono trasferiti nella nuova sede dal 1° luglio 1986, mentre gli uffici dal 1° ottobre 1986. Lo sviluppo delle attività con la conseguente necessità di disporre di ulteriori uffici, insieme alla esigenza di realizzare una mensa aziendale che consentisse di razionalizzare l'attività lavorativa dei dipendenti portarono alla realizzazione nel 1991 di una seconda palazzi-

na destinata, appunto, ad uffici e a mensa aziendale. Anche questa palazzina venne realizzata su tre piani con una superficie complessiva di mq. 645, di cui mq. 145 destinati a mensa aziendale. Il costo complessivo, sostenuto interamente dalla Gestione Governativa, ammontò, al netto dell'IVA, a £. 964.000.000.

7 – L'affidamento triennale alle Ferrovie dello Stato

Con la legge 23 dicembre 1996, n. 662 (Legge Finanziaria 1997) le sedici gestioni governative operanti in Italia (Ferrovie Venete, Ferrovia Genova-Casella, Ferrovia Bologna-Portomaggiore, Ferrovia Suzzara-Ferrara, Ferrovie Padane, Ferrovia Centrale Umbra, Ferrovia Sangritana, Ferrovie Alifana e Benevento-Cancello, Ferrovia Circumvesuviana, Ferrovie Calabre, Ferrovie Appulo-Lucane, Ferrovie del Sud-Est, Ferrovia Circumetnea, Ferrovie della Sardegna, Ferrovia Penne-Pescara, Ferrovie Meridionali Sarde) sono state affidate per la loro gestione e ristrutturazione alle Ferrovie dello Stato per il triennio 1997/1999 al termine del quale dovevano essere trasferite alle Regioni o ad un soggetto da esse indicato. Di fatto la Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara fu affidata alle FS in data 31 gennaio 1997, con il passaggio delle consegne tra il Commissario Governativo ing. Alberto Basili ed il dirigente di FS, che assunse la funzione di Commissario Governativo, ing. Danilo Antolini. L'affidamento non si concluse alla fine del 1999, come previsto, ma si protrasse fino al 31 dicembre 2000. L'obiettivo di conseguire un rapporto del 35% tra ricavi e costi di esercizio non fu raggiunto nelle sedici gestioni governative, come indicato nel progetto di ristrutturazione, ma si ottenne un indubbio risultato positivo considerato che detto rapporto si è attestato intorno al 27%, cioè sei punti percentuali in più rispetto al dato di partenza. Ma l'affidamento ad FS attestò in modo palese la volontà del governo di dare corso al decentramento di queste aziende con l'attribuzione finale alle regioni competenti come prima fase in attesa di dare piena attuazione al disegno di liberalizzazione del trasporto pubblico che incontrava resistenze a livello locale.

8 - Dallo Stato alla Regione Abruzzo

Il trasferimento dell'azienda dallo Stato alla Regione Abruzzo, avvenuto in data 1° gennaio 2001 con la costituzione della società denominata Ferrovia Penne-Pescara s.r.l., alla quale sono stati trasferiti materiali, mezzi ed attività detenuti dalla Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara, rappresenta un primo passo nella direzione della liberalizzazione del trasporto pubblico di persone, di cui si è fatto cenno, anche nella esigenza di rispettare da parte del governo italiano le direttive comunitarie impartite nel rispetto della libera concorrenza e con l'obiettivo di conseguire economie nella gestione di un servizio sociale così importante. Il processo di

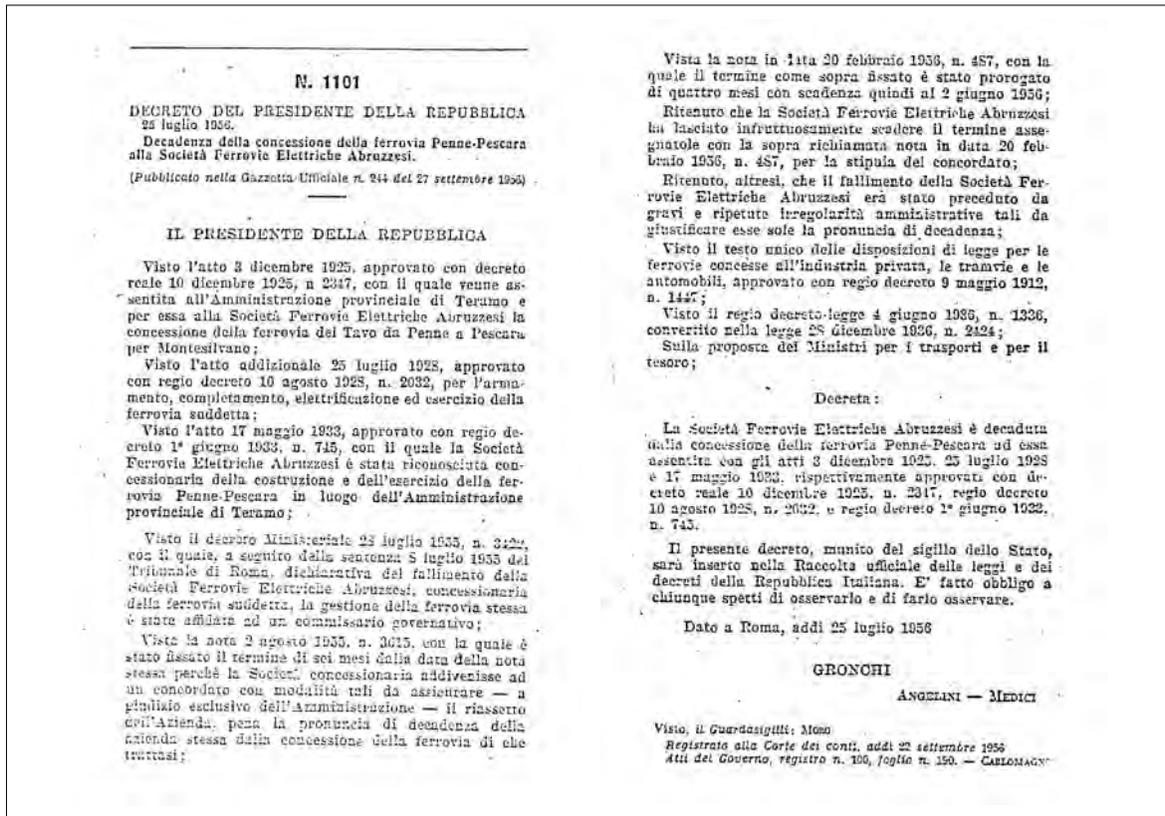
liberalizzazione del trasporto pubblico locale di persone ha avuto l'avvio nella legislazione italiana con l'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59, che ha delegato alle regioni i compiti di programmazione ed amministrazione in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, stabilendo di regolare l'esercizio dei servizi mediante contratti di servizio pubblico, che avessero la caratteristica di certezza finanziaria e copertura di bilancio, ed introducendo modalità per superare gli assetti monopolistici nella gestione del trasporto urbano ed extraurbano introducendo regole di concorrenzialità nel periodico affidamento dei servizi. Con il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, modificato ed integrato dal successivo decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400, lo Stato ha reso operativo quanto stabilito dal sopra esaminato art. 4, comma 4, della legge 59/1997. La Regione Abruzzo si è uniformata ai due decreti legislativi citati emanando la legge regionale 29 dicembre 1998, n. 152. I ritardi registrati nell'attuare il processo di liberalizzazione, particolarmente nelle regioni del centro e sud Italia, hanno costretto il legislatore nazionale ad intervenire in due occasioni successive con le leggi finanziarie del 2002 e 2006.

La legge 28 dicembre 2001, n. 448 – legge finanziaria 2002 – all'articolo 35 ha stabilito regole ferree per dare concreto corso al processo di liberalizzazione del trasporto pubblico di persone modificando l'art. 113 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali e stabilendo che gli enti locali non possono cedere la proprietà di impianti, reti ed altre dotazioni destinati all'esercizio dei servizi pubblici, che l'attività di gestione degli assets può essere separata dall'attività di erogazione del servizio e che la erogazione del servizio, da svolgere in regime di concorrenza, deve avvenire attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica. La successiva legge 23 dicembre 2005, n. 266 – legge finanziaria 2006 – all'art. 1, commi 393 e 394, ha dato indicazioni precise sui tempi per dare piena attuazione alla riforma, ma ad oggi detti tempi non sono stati rispettati anche per proroghe concesse. Il raggiungimento di questo obiettivo è da ritenere ormai prossimo alla sua conclusione. Intanto il 19 aprile 2001 la denominazione della Ferrovia Penne-Pescara s.r.l. è stata modificata in Gestione Trasporti Metropolitan s.r.l. e dal successivo 29 aprile 2004 la società è stata trasformata da società a responsabilità limitata in società per azioni. Per chiudere queste brevi note è bene rilevare che per i motivi indicati in premessa, la curva del numero dei viaggiatori trasportati, pressochè in continua ascesa fino al 1984, iniziò una parabola discendente che si è arrestata all'inizio del 2000 tornando a crescere costantemente a conforto di scelte tecniche, quali il biglietto unico per l'intera area gravitante su Pescara, che fanno ben sperare per il futuro specie se si realizzeranno adeguate infrastrutture per velocizzare il trasporto pubblico rendendolo sempre più competitivo rispetto al trasporto privato. Un ultimo dato va anch'esso registrato: da quando l'azienda ha assunto la forma giuridica di società di capitali ha sempre chiuso il bilancio in utile a dimostrazione di un raggiunto equilibrio nella gestione delle risorse.

9 – Prospettive future

Con l'uscita dello Stato dalla gestione dei servizi pubblici di trasporto di interesse locale si è data maggiore responsabilità alle amministrazioni locali, più direttamente interessate a utilizzare la enorme risorsa rappresentata dal trasporto pubblico in un campo di più vasti interessi collettivi, che vanno dalla mobilità alla vivibilità e al controllo dell'ambiente in cui la collettività vive. Già la Gestione Governativa aveva proposto il ritorno a collegamenti di trasporto pubblico meno inquinanti presentando al Ministero dei Trasporti un progetto di filovia nell'intera area metropolitana di Pescara. Il progetto fu finanziato dal CIPE, che, con due successivi provvedimenti, adottati nel dicembre 1995 e dicembre 1996, stanziò poco più di 60 miliardi di lire. Vale la pena di ricordare che Pescara gode di un primato prestigioso essendo stata la prima città italiana che nell'anno 1900 ha posto in esercizio sperimentale una filovia.

Il progetto, al momento di andare in esecuzione, è stato sospeso per un maggiore confronto in merito all'istadamento da definirsi nell'area centrale di Pescara. Dopo accordi con la Regione Abruzzo e i Comuni dell'area metropolitana di Pescara, il progetto è stato rielaborato e il finanziamento confermato dal CIPE che, nella seduta del 19 dicembre 2002, ha stanziato 28 milioni di euro, al netto di IVA, per la realizzazione del 1° lotto tra Montesilvano e Pescara. Si è, ora, alla vigilia dell'appalto dei lavori. Mi auguro che gli Amministratori locali, prendendo atto della non controversa constatazione che le difficoltà ambientali in cui versa la città e il suo hinterland, al pari di quello che avviene in tante altre città italiane, vanno ascritte all'uso indiscriminato del trasporto privato, individuino nel trasporto pubblico, specie quello ecologicamente più evoluto, lo strumento da utilizzare per offrire ai cittadini migliori condizioni di vivibilità, ponendosi con concretezza l'obiettivo di svilupparlo e renderlo più competitivo attraverso il deciso miglioramento della velocità commerciale. Il creare una rete allargata di trasporto pubblico urbano o urbanizzato che includa tutti i Comuni dell'area (oltre a Francavilla al Mare, Montesilvano e S. Giovanni Teatino anche Spoltore, Cappelle sul Tavo, Città S. Angelo e Silvi) potrebbe essere un forte elemento concorrenziale nei confronti del trasporto privato, specie in termini di costi sostenuti, e ridurre, di conseguenza, il numero delle autovetture che si muovono giornalmente nell'area in questione, quanto meno attenuando i gravi effetti negativi oggi riscontrati. Un decisivo apporto perché questo obiettivo sia raggiunto potrebbe venire dalla realizzazione del citato nuovo impianto elettrificato ad alta tecnologia, che, iniziando dal tratto Montesilvano – Pescara, vada ad includere tutta l'area collegando anche Francavilla al Mare e Chieti. Sono certo che gli effetti positivi sulla vita dei cittadini che risiedono nell'area sarebbero notevoli e spero che negli anni futuri ad opera realizzata qualche attento esperto li possa analizzare e, raccontandoli, confermare quanto auspicato.



Decreto del Presidente della Repubblica, Giovanni Gronchi, n. 1101, del 25 luglio 1956: "decadenza della concessione della ferrovia Penne-Pescara alla Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi". - Collezione Tullio Tonelli.



Decreto del Ministro dei Trasporti, Angelini, del 28 luglio 1955, per la nomina dell'Ing. Venanzio Bongarzone a Commissario della Gestione Governativa. - Collezione Tullio Tonelli.



29 gennaio 1969 - Stralcio del contratto di concessione di linea automobilistica, del Comune di Pescara alla Gestione Governativa. - Collezione Tullio Tonelli.

PESCARA-PINETA-STAZIONE CENTRALE
 « T. U. R. » SOC. TRASPORTI UGOLINI ROMAGNOLI

Partenze da Pescara (Teatro Michetti) per Pineta alle 6 30, 7 25, 8 20, 9 30, 12 15, 14 50, 15 15, 16 40, 19 >, 19 40.

Partenze da Pineta per Pescara (Teatro Michetti) alle 6 45, 7 40, 8 45, 9 50, 12 30, 14 45, 15 30, 17 >, 19 20, 19 55, 21 15. Km.S. - Prezzo L. 0,70.

Partenze da Pescara (Teatro Michetti) per la Stas. Centrale (51,88) ogni 20 minuti dalle ore 7 10 alle 11 30, poi alle 11 45, 12 >, 12 15, 12 30, 12 45, 13 10, 13 40, ogni 20 minuti dalle 14 >, alle 23 50.

Partenze dalla Stazione Centrale per Pescara (Teatro Michetti) alle 7 20, 7 37, 7 57, 8 20, 8 50, ogni 17 minuti dalle 9 > alle 11 37, poi alle 12 15, 12 30, 12 45, ogni 17 minuti dalle 13 > alle 24 >.

Km. 1,500 - Prezzo L. 0,40.

Partenze da Pescara (Teatro Michetti) per la Stazione Centr. a Villa Muzi alle ore 7 50, 12 30, 15 > e 19 45.

Partenze da Villa Muzi per la Stas. Centr. a Pescara (Teatro Michetti) alle 8 5, 12 40, 15 10, 20 >.

Km. 2,500 - Prezzo L. 0,65.

1 luglio 1931 - Orario delle autovie di Pescara, in concessione alla ditta Giulio Forlini di Pescara. - Collezione Tullio Tonelli.

PESCARA (Autovie di)
 Giulio Forlini - Pescara

Partenze da Piazza Vittorio Emanuele per Prefettura alle 8 >, 8 30, 9 >, 9 15, 9 30, 9 45, 10 >, 10 15, 10 30, 10 45, 11 >, 11 15, 11 45, 12 >, 12 15, 12 45, 13 >, 15 20, 16 >, 17 >, 17 30, 17 40, 18 >, 18 15, 18 35, 18 40, 18 50, 19 15, 19 25, 19 45, 20 15, 20 40, 21 30, 21 40, 22 30, 22 40, 23 40, 24 >, 0 15; dalla Prefettura per Piazza Vittorio Emanuele alle 7 40, 8 15, 8 40, 9 >, 9 30, 9 40, 10 >, 10 15, 10 30, 10 40, 11 >, 11 30, 11 40, 12 >, 12 30, 12 40, 15 10, 15 45, 16 45, 17 >, 17 45, 18 >, 18 20, 18 25, 18 30, 19 >, 19 0, 19 20, 19 30, 19 45, 20 >, 20 20, 21 >, 21 20, 22 15, 22 20, 23 15, 23 20, 24 >.

Partenze dal Teatro Michetti per Pineta di Pescara alle 7 15, 8 15, 8 45, ed ogni 15 minuti dalle 9 > alle 11 30, poi alle 12 >, 12 15, 12 30, 13 >, 14 45, 15 30, 16 15, 17 15, 17 30, 17 45, 18 >, 18 10, 18 30, 18 50, 19 >, 19 10, 19 30, 20 >, 20 30, 21 >, 21 45, 22 >, 22 45, 23 >, 23 30; da Pineta di Pescara per Teatro Michetti alle 7 30, 8 30, 8 50, ed ogni 15 minuti dalle 9 15 alle 11 45, poi alle 12 15, 12 30, 12 45, 13 15, 14 55, 15 40, 16 30, 17 20, 17 45, 18 >, 18 15, 18 25, 18 45, 19 >, 19 20, 19 30, 19 45, 20 10, 20 45, 21 10, 22 >, 22 10, 23 >, 23 10.

Partenze da Piazza Vittorio Eman. per Zanni alle 9 50, 12 15, 17 15, 23 30, per S. Filomena alle 7 50, 19 30; da Zanni per Piazza Vittorio Eman. alle 10 >, 12 25, 17 30, 23 40; da S. Filomena alle 8 >, 19 40. Partenze da Piazza Vittorio Emanuele per Viale Sabucchi alle 8 25, 12 50, 18 25, 21 15, 23 45; da Viale Sabucchi per Piazza Vittorio Emanuele alle 8 30, 12 10, 18 30, 21 20, 23 50.

Orario dell'autolinea della "Società Trasporti Ugolini Romagnoli" (T.U.R.) fra Pescara, Pineta e la stazione centrale. - Collezione Tullio Tonelli.

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI
 Servizio Pubblico Automobilistico Stazione Moscufo-Stazione Pianella

A partire dal 1° Maggio p. v. verrà iniziato il Servizio Automobilistico con l'orario appresso indicato:

8,00	18,35 p	Stazione Moscufo	p	6,00	15,--
8,15	18,50 p	Moscufo Paese	p	5,45	14,45
8,30	19,05 a	Pianella Paese	p	5,30	14,30
--	8,45 --		a	--	14,--
--	9,05 --	Stazione Pianella	a	--	13,45 --

SERVIZIO CUMULATIVO
 Il servizio automobilistico sopra indicato è in coincidenza con tutte le corse della Ferrovia Pescara-Penne.

PIANELLA-PESCARA

Partenze da Pianella	ore	5,30	8,45	14,30
Arrivi a Pescara	"	6,40	9,55	15,40
Partenze da Pescara	"	7,20	13,--	18,00
Arrivi a Pianella	"	8,30	14,--	19,05

PREZZI: Pianella Pescara L. 6,00
 Pianella Pescara e ritorno " 8,00

MOSCUFO-PESCARA

Partenze da Moscufo	ore	5,45	14,45
Arrivi a Pescara	"	6,40	15,40
Partenze da Pescara	"	7,20	18,00
Arrivi a Moscufo	"	8,15	18,50

PREZZI: Moscufo Pescara L. 4,50
 Moscufo Pescara e ritorno " 7,00

Fiscara, 26 aprile 1932 - X.

La Direzione dell'Esercizio

1932 - Servizio pubblico automobilistico Stazione Moscufo-Stazione Pianella. - Collezione Avv. Prof. Ogliari.

Autobus riscattati dal Comune alla società Forlini

N.	Tipo	targa	anno
1	Fiat 401 U.M.	PE 13213	1955
2	Fiat 401 U.M.	PE 13214	1955
3	Fiat 401 U.M.	PE 13215	1955
4	Fiat 401 U.M.	PE 13216	1955
5	Fiat 680 RNU	PE 9810	1952
6	Fiat 680 RNU	PE 9809	1952
7	Fiat 656	PE 5552	1946
8	Fiat 656	PE 5746	1952
9	Fiat 656	PE 7114	da Ministero Difesa
10	Fiat 635 RN	PE 7195	1934
11	Lancia 3 RO/P I	PE 6202	1946
12	OM 4CPO	PE 5797	1938

Collezione Tullio Tonelli.

Personale ex Forlini trasferito alla Gestione Governativa tramite Comune di Pescara

N.	Cognome	Nome	Qualifica	N.	Cognome	Nome	Qualifica
1	Verrocchio	Alberto	Autista	19	Brandimarte	Alfredo	Fattorino
2	Sprecacenero	Domenico	Autista	20	Sartori	Delfo	Fattorino
3	Di Cintio	Granino	Autista	21	Gentile	Ubaldo	Fattorino
4	Leonzio	Benedetto	Autista	22	Di Domizio	Nevio	Fattorino
5	Miceli	Salvatore	Autista	23	Rossi	Amleto	Fattorino
6	Ingarao	Radames	Autista	24	Iori	Cesare	Fattorino
7	Di Gregorio	Italo	Autista	25	Rocconi	Elio	Fattorino
8	Pandolfi	Lino	Autista	26	Viola	Ennio	Fattorino
9	Giuliani	Giovanni	Autista	27	D'Agostino	Enzo	Fattorino
10	Cecamore	Giovino	Autista	28	De Angelis	Sante	Fattorino
11	D'Agostino	Sante	Autista	29	Recinella	Vincenzo	Fattorino
12	Cerritelli	Giustino	Autista	30	D'Andrea	Antonio	Fattorino
13	Canale	Tommaso	Autista	31	Briga	Giacomo	Controllore
14	Pennese	Mario	Autista	32	Menziotti	Agostino	Operaio
15	Bernardone	Giuseppe	Autista	33	Paoli	Gaetano	Operaio
16	Di Pietro	Quirino	Fattorino	34	Starinieri	Pasquale	Operaio
17	Taccarini	Ugo	Fattorino	35	Catena	Ugo	Operaio
18	Bitondi	Ernani	Fattorino	36	Di Dio	Giovanni	Operaio

Collezione Tullio Tonelli.



Autista e bigliettaio, in attesa dell'inizio del proprio turno di lavoro. - Collezione Paolo Ambrosini.



Anni '30 - Scorcio dell'attuale Piazza Sacro Cuore di Pescara, con lo sfondo di un'elettromotrice per il servizio urbano - Collezione Achille Rasetta.



Anni '50 - Il Ministro dei Trasporti, Onorevole Spataro e l'Onorevole Gaspari, accolti nella sede aziendale dal Sindaco di Pescara Mancini ed i vertici della Gestione Governativa. - Collezione Tullio Tonelli.



Anni '60 - Uno dei nuovi autobus per il servizio urbano - Collezione Achille Rasetta.

Servizio completo

Stazione Centrale - Colli Madonna

Partenze da Stazione C.:

6,40(1)	7,20	7,30	8,00	8,30	9,00	9,30	10,00
10,30	11,00	11,30	12,00	12,20	12,45	13,00	13,30
13,60	14,15	14,45	15,15	15,45	16,15	16,45	17,15
17,35	18,00	18,20	18,45	19,05	19,30	19,50	20,15
20,35	21,15	21,20	22,00	22,15			

Le corse di ritorno partono da Colli Madonna dopo venticinque minuti.

(1) feriale

Linea 6

Teatro Michetti - S. Donato - Fontanelle

Partenze dal T. Michetti:

7,00(feriale)	7,45	9,10	10,20	12,10	13,30	15,00
17,00	19,00	20,45				

Le corse di ritorno partono da Fontanelle dieci minuti dopo.

Linea 7

Stazione Centrale - Teatro Michetti - S. Silvestro - Valle di Mezza

(1)	(2)
Stazione C. 6,45 6,50	11,00 12,40 14,00
T. Michetti 6,50 6,55 8,30	11,05 12,45 14,05 15,40 17,20 18,15 20,05 21,15
S. Silvestro 6,05 7,10 8,45	11,20 13,00 14,20 15,55 17,25 18,30 20,20 21,30
V. Di Rocca 6,09 7,14 8,39	11,24 13,04 14,24 15,59 17,29 18,34 20,24 21,34
(1)	(2)
V. Di Rocca 6,15 7,15 8,35	11,25 13,05 14,25 16,00 17,40 18,35 20,25 21,35
S. Silvestro 6,20 7,20 8,55	11,30 13,10 14,30 16,05 17,45 18,40 20,30 21,40
T. Michetti 6,40 7,35 9,10	11,45 13,25 14,45 16,20 18,00 18,55 20,45 21,55
Stazione C. 6,45 7,40	11,50 14,50 18,05

(1) Feriale (2) festivo - Fermate a richiesta: FIAT, CASERMA COCCO, INNOSTO VIALE MARCONI, BIVIO PINETA, FORNACE ANTONELLI, BIVIO S. SILVESTRO, CIMITERO, LA CROCE, METTIGUERRA, ORSINI, CASE PICCIANO.

GESTIONE GOVERNATIVA

AUTOSERVI URBANI

PESCARA

ORARIO

1. Ottobre 1958

Linea 1

Caserma Cocco - Teatro Michetti - Stazione Centrale

Servizio continuativo

dalla Caserma Cocco

prima partenza: feriali 6,30 - festivi 6,45

ultima partenza: 0,37

dalla Stazione Centrale

prima partenza: feriali 6,45 - festivi 7,00

ultima partenza: 0,52

La corsa in partenza dalla Stazione Centrale alle ore 0,22 prolunga il percorso fino a Pineta (Rotonda) da dove riparte alle ore 0,30 per la Stazione Centrale.

Linea 2

Zanni - Stazione Centrale - Teatro Michetti - Pineta

a) **dal Capolinea di Zanni:** ore 6,10(x) - 6,35(x) 6,50. Partenze successive ogni 20'. Ultime corse 21,10 - 21,40 - 22,10 - 22,35(*) - 23,00

Passaggi: Staz. C. dopo 10'; T. Michetti dopo 16'

b) **dal Capolinea di Pineta (Via Braga):** ore 5,50 - 6,30 - 7,00. Partenze successive ogni 20'. Ultime corse 21,40 - 22,10 - 22,35 - 23,25(*)

Passaggi: T. Michetti dopo 10'; Staz. C. dopo 16'

(*) Limitata alla Staz. C. - (x) Dalla Staz. C.

Linea 3

S. Filomena - Stazione Centrale - Teatro Michetti

e deviazioni alternate: STADIO e VILLA DEL FUOCO

a) **dal Capolinea di S. Filomena:** ore 6,40. Partenze successive: per il T. Michetti ogni 20'; per lo Stadio e Villa del Fuoco ogni 40'. Ultime corse 20,40 (Stadio) - 21,10 (Villa del Fuoco) - 21,40 (Stadio) 22,10 (Villa del Fuoco) e 22,40 (Stazione C.).

Partenze da S. FILOMENA per lo STADIO:

6,10 (da Staz. C.)	6,40	7,20	8,00	8,40	9,20	10,00	10,40	11,20	12,00	12,40	13,20	14,00	14,40	15,20	16,00	16,40	17,20	18,00	18,40	19,20	20,00	20,40	21,40
--------------------	------	------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Passaggi: Staz. C. dopo 10'; T. Michetti dopo 16'

Partenze da S. FILOMENA per VILLA DEL FUOCO:

6,30 (da Staz. C.)	7,00	7,40	8,20	9,00	9,40	10,20	11,00	11,40	12,20	13,00	13,40	14,20	15,00	15,40	16,20	17,00	17,40	18,20	19,00	19,40	20,20	21,10	22,10
--------------------	------	------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Passaggi: Staz. C. dopo 10'; T. Michetti dopo 16'

Partenze dal Capolinea STADIO per T. MICHETTI - STAZ. C. - S. FILOMENA:

6,30	7,10	7,50	8,30	9,10	9,50	10,30	11,10	11,50	12,30	13,10	13,50	14,30	15,10	15,50	16,30	17,10	17,50	18,30	19,10	19,50	20,30	21,10	22,10
------	------	------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Passaggi: T. Michetti dopo 10'; Staz. C. dopo 16'

Partenze da VILLA DEL FUOCO per T. MICHETTI - STAZ. C. - S. FILOMENA:

6,50	7,30	8,10	8,50	9,30	10,10	10,50	11,30	12,10	12,50	13,30	14,10	14,50	15,30	16,10	16,50	17,30	18,10	18,50	19,30	20,10	20,50	21,40	22,40
------	------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Passaggi: T. Michetti dopo 10'; Staz. C. dopo 16'

* Limitata alla Staz. C.

Linea 4

Stazione Centrale - Colli Marino e Pietra

Partenze da Stazione C.:

6,40(1)	7,30	8,30	9,30	10,30	11,30	12,20	13,00
13,50	14,45	15,45	16,45	17,35	18,20	19,05	19,50
20,35	21,20	22,15					

Le corse di ritorno partono da Colle Pietra dopo venti minuti.

(1) feriale

Linea 5

Stazione Centrale - Colli Innamorati

Partenze da Stazione C.:

6,45(1)	7,20	8,00	9,00	10,00	11,00	12,00	12,45
13,30	14,15	15,15	16,15	17,15	18,00	18,45	19,30
20,15	21,15	22,00					

Le corse di ritorno partono da Colli Innamorati dopo venti minuti.

(1) feriale

1958 - Fronte e retro dell'orario per autoservizio urbano. - Collezione Tullio Tonelli.



Anni '50 - Colleghi di lavoro in divisa della F.E.A.. - Collezione Paolo Ambrosini.



Anni '60 - Il bigliettaio Vincenzo Fazzano e l'autista Vincenzo Di Santo. - Collezione Paolo Ambrosini.



Anni '70 - Alcuni dipendenti tra i quali si riconoscono da destra il controllore Patricelli e l'autista Di Santo - Collezione Paolo Ambrosini.



Fine anni '50 - I dipendenti Mirra, Franceschini, Fazzano e Di Santo, posano davanti ad un autobus del servizio extraurbano - Collezione Paolo Ambrosini.



1959 - Gruppo di autisti, tra i quali a sinistra si riconoscono Di Lorito e Della Fornace. - Collezione Paolo Ambrosini.



Fine anni '50 - Dipendenti in posa davanti al giardino-calendario di piazza "1° maggio" di Pescara. - Collezione Paolo Ambrosini.



20 giugno 1973 - Autobus della Gestione Governativa di vario tipo, parcheggiati sul lungomare Matteotti di Pescara, nei pressi della sede aziendale. - Collezione Tullio Tonelli.

Dati di traffico dal 1957 al 2007		
anno	viaggiatori	percorse
1957	5.349.554	960.883
1958	7.472.337	1.196.048
1959	8.491.475	1.401.513
1960	9.908.745	1.545.399
1961	10.644.307	1.752.781
1962	11.780.184	2.008.699
1963	12.516.475	2.837.296
1964	11.695.510	2.990.842
1965	10.108.417	2.663.962
1966	9.789.461	2.681.858
1967	9.751.323	2.650.052
1968	9.984.263	2.687.079
1969	10.107.743	2.713.896
1970	10.693.417	2.891.544
1971	11.737.911	3.178.430
1972	12.433.357	3.218.247
1973	13.100.473	3.206.280
1974	15.283.671	3.405.609
1975	17.801.025	3.786.114
1976	21.900.662	4.125.212
1977	24.805.362	4.287.347
1978	24.842.426	4.306.379
1979	25.472.836	4.304.160
1980	28.326.234	4.491.183
1981	29.149.152	4.603.864
1982	28.674.233	4.602.447
1983	28.940.760	4.631.707
1984	29.314.649	4.628.147
1985	28.875.097	4.635.016
1986	26.227.836	4.612.134
1987	25.487.899	4.663.607
1988	25.372.328	4.948.222
1989	24.469.930	5.050.558
1990	23.079.380	5.089.626
1991	23.739.041	5.208.439
1992	23.494.946	5.225.598
1993	21.374.031	5.208.733
1994	19.872.450	5.253.145
1995	18.287.870	5.237.583
1996	17.290.536	5.274.441
1997	16.552.831	5.281.200
1998	16.522.196	5.312.936
1999	15.249.066	5.337.321
2000	15.574.148	5.291.814
2001	15.427.093	5.213.490
2002	15.179.026	5.191.330
2003	15.472.334	5.398.194
2004	16.000.043	5.490.021
2005	16.861.639	5.491.894
2006	16.912.148	5.422.943
2007	18.093.614	5.382.809

Collezione Tullio Tonelli.



Anni '90 - Palazzina degli uffici amministrativi e mensa della nuova sede aziendale. Collezione Tullio Tonelli.



Anni '90 - Veduta aerea del nuovo complesso aziendale. - Collezione Tullio Tonelli.

I Rappresentanti Legali					
		dal	al	Carica	denominazione azienda
1	dott. ing. Venanzio Bongarzoni	28.07.1955	07.08.1961	Commissario governativo	Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara
2	dott. ing. Giacomo Marchese	08.10.1961	30.11.1962	Commissario governativo	Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara
3	dott. ing. Ferdinando Fanelli	01.12.1962	31.12.1965	Commissario governativo	Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara
4	dott. ing. Giuseppe Perciabosco	01.01.1966	28.02.1968	Commissario governativo	Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara
5	dott. Adolfo Parlanti	01.03.1968	31.07.1972	Commissario governativo	Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara
6	dott. ing. Alberto Basili	01.08.1972	19.03.1979	Commissario governativo	Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara
7	dott. ing. Enzo Giunti	20.03.1979	30.06.1985	Commissario governativo	Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara
8	dott. Osvaldo Greco	04.07.1985	14.10.1986	Commissario governativo	Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara
9	dott. ing. Alberto Basili	15.10.1986	30.01.1997	Commissario governativo	Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara
10	dott. ing. Danilo Antolini	31.01.1997	31.12.2000	Commissario governativo	Gestione Governativa Ferrovia Penne-Pescara
11	dott. ing. Danilo Antolini	01.01.2001	18.04.2001	Presidente C.d'A.	Ferrovia Penne-Pescara s.r.l.
12	Cav. Gianni Teodoro	19.04.2001	17.09.2003	Presidente C.d'A.	Gestione Trasporti Metropolitan s.r.l.
13	dott. Ricardo Chiavaroli	17.09.2003	28.04.2004	Presidente C.d'A.	Gestione Trasporti Metropolitan s.r.l.
14	dott. Ricardo Chiavaroli	29.04.2004	19.09.2006	Presidente C.d'A.	Gestione Trasporti Metropolitan S.p.A.
15	dott. Donato Renzetti	20.09.2006		Presidente C.d'A.	Gestione Trasporti Metropolitan S.p.A.

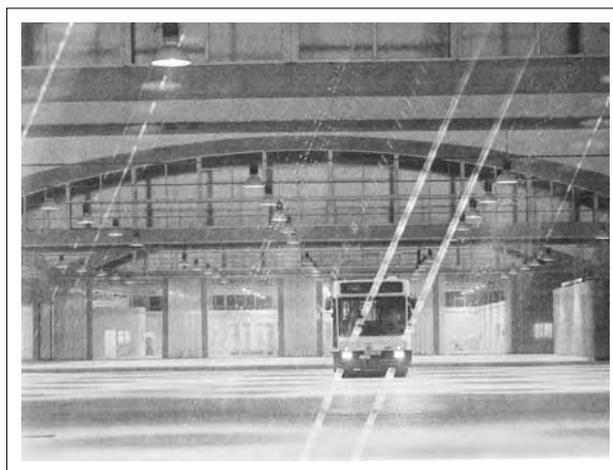
Collezione Tullio Tonelli.

I Direttori			
		dal	al
1	dott. ing. Tommaso Menè	28.07.1955	15.09.1957
2	dott. ing. Candido Coatiti	16.09.1957	30.06.1989
3	dott. Tullio Tonelli	1.07.1989	19.09.2006
4	dott. Emanuele Panunzio	24.10.2006	

Collezione Tullio Tonelli.



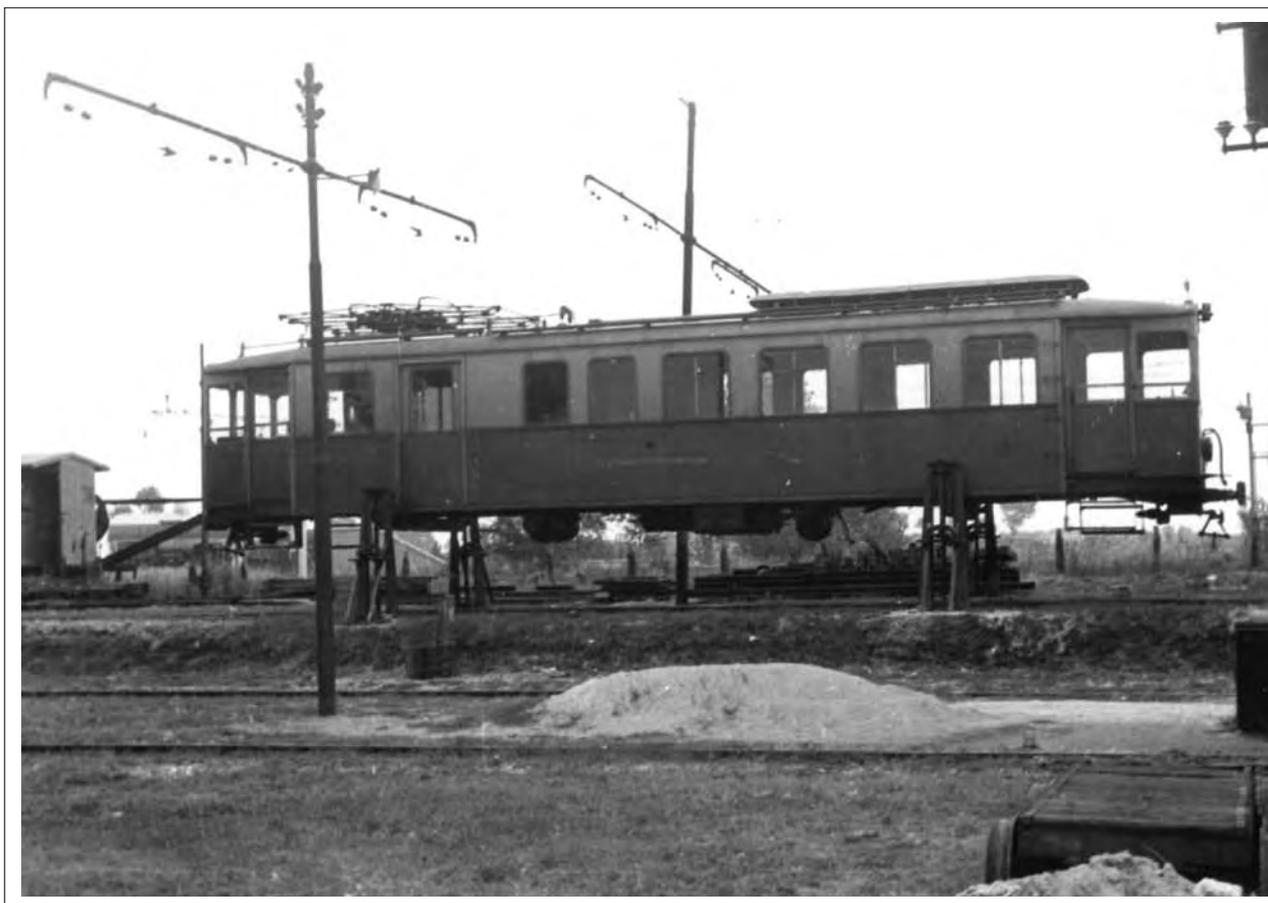
Anni '80 - Cantieri per la costruzione delle nuove infrastrutture aziendali.
Collezione Tullio Tonelli.



Anni '90 - Veduta interna delle nuove rimesse-officine aziendali.
Collezione Tullio Tonelli.



Dicembre '60 - Elettromotrice G.G. presso la fermata facoltativa di "Villa Verrocchio" di Montesilvano. - Foto Renzo Marini.



Dicembre '60 - Elettromotrice G.G. rialzata su cavalletti per operazioni di manutenzione, nel deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.

Note sulla ferrovia Penne-Montesilvano-Pescara. Pescara-Pineta di Pescara

Renzo Marini

La Ferrovia Penne-Pescara, o "Ferrovia del Tavo", fu inaugurata il 22 settembre 1929 da Pescara (Stazione Centrale FS) a Penne, fu prolungata il 7 dicembre dello stesso anno fino al ponte sul fiume Pescara ed ulteriormente, il 4 luglio 1934, di 3,38 km fino alla Pineta, raggiungendo un'estesa complessiva di km 39,628. Il tracciato di questa ferrovia era ubicato in sede stradale nell'ambito urbano di Pescara, in sede propria a fianco strada fino a Montesilvano (foto pag. precedente) e quindi in sede propria fino a Penne. Come in altre ferrovie concesse (per esempio la Roma-Fiuggi-Alatri), su questa linea coesistevano un vero e proprio esercizio ferroviario nella tratta extraurbana ed uno tranviario in quella urbana, tra Pescara e la Pineta. Quest'ultimo, infatti, era assicurato da rotabili più piccoli e leggeri, che meglio si prestavano ad un servizio con fermate frequenti. La ferrovia venne chiusa all'esercizio e sostituita con auto-servizio il 19 giugno 1963.

Le caratteristiche tecniche erano le seguenti:

- tensione di alimentazione	V	2400 cc
- scartamento	m	0,950
- lunghezza	km	39,628
- pendenza max		35‰
- raggio minimo delle curve	m	70
- peso per ml delle rotaie	kg	27 e 49
- velocità max	km/h	50
- stazioni e fermate	num.	10

Materiale rotabile (situaz. 1963):

- locomotori elettrici	num. 2 da 294 kW
- elettromotrici	num. 2 da 294 kW
- elettromotrici	num. 2 da 147 kW
- elettromotrici	num. 2 da 69 kW
- carrozze	num. 4
- carri chiusi	num. 4
- carri aperti	num. 8

Del materiale purtroppo è rimasta poca documentazione, sia nella letteratura tecnica, sia negli archivi ministeriali, per cui le brevi note che seguono derivano dai ricordi di chi scrive e, che come tali, potrebbero presentare qualche imprecisione. Locomotori, elettromotrici e carrozze erano tutti a cassa metallica ed a carrelli. Le due motrici da 69 kW, che erano adibite al servizio urbano, erano dotate di avviatore automatico per l'esclusione del reostato e non erano atte al traino di altri rotabili. Gli altri mezzi di trazione, invece, erano dotati di un sistema manuale TIBB, molto diffuso all'epoca su rotabili consimili, che consentiva al macchinista di escludere le resistenze del reostato e di realizzare le combinazioni di serie e parallelo, mediante la rotazione di una specie di timone (foto pag. 109) che comandava, attraverso un albero, l'escluditore ubicato in posizione separata, non essendo ipotizzabile, per ovvie ragioni di sicurezza, la presenza dell'alta tensione (2400 V) in cabina di guida. I carrelli di tutti i tipi di rotabili (esclusi i carri) erano dotati di trave oscillante, doppio stadio di sospensione con molle a balestra ed i motori elettrici di trazione vi erano sospesi "per il naso". Le boccole erano del tipo con cuscinetti a strisciamento (quelle a rulli, negli anni Trenta, cominciarono ad apparire, ma si affermarono, generalizzandosi, molto dopo). Il freno era del tipo Westinghouse, a depressione, ad una sola condotta agente su ceppi. E' da sottolineare la forma particolare del pantografo, con doppio strisciante (presente su locomotori ed elettromotrici, tranne quelle urbane), che aveva lo scopo di garantire la continuità della captazione dell'energia, evitando danneggiamenti dei collettori dei motori dovuti a distacchi, e quindi a picchi di tensione, soprattutto laddove la linea di contatto era del tipo con sospensione trasversale, perciò piuttosto rigida. A valle del pantografo era ubicata una bobina di self per la protezione dell'equipaggiamento elettrico da eventuali sovratensioni di origine atmosferica. Gli organi di trazione e repulsione erano costituiti da un solo respingente centrale (come su tutte le ferrovie a scartamento ridotto, per favorire l'iscrizione in curva) e da un gancio con tenditore a vite e castelletto di trazione solidale col telaio. Le motrici urbane (69 kW) avevano, invece, il gancio tranviario e non erano accoppiabili con altri rotabili. I carri erano a due assi, con telai e stanti metallici e pareti in legno. A differenza di altre ferrovie dove, avvicinandosi la fine, la manutenzione veniva ridotta al minimo necessario per garantire la sicurezza dell'esercizio, qui il materiale rotabile è stato tenuto in ordine fino all'ultimo. Il locomotore 21 e l'elettromotrice 1, per esempio (foto pag. 260 e 265), fotografati nel maggio 1962, erano stati riverniciati di recente e qualche anno prima della chiusura si eseguivano ancora riparazioni di un certo impegno che comportavano (foto pag. 100) lo scollegamento della cassa dai carrelli ed il rialzo di quest'ultima. Nel primo semestre del 1963 (ultimo periodo dell'esercizio) la Ferrovia trasportò 176.709 viaggiatori, effettuando 34.555 treni km, con un costo chilometrico di £ 1.322.010, uno dei più contenuti tra quelli di Ferrovie consimili.

N.B.: i dati numerici relativi alla linea, al materiale rotabile e al traffico, sono stati desunti dalla "Statistica dei servizi pubblici di trasporto in concessione, relativa all'anno 1963", edita dal Ministero dei Trasporti.

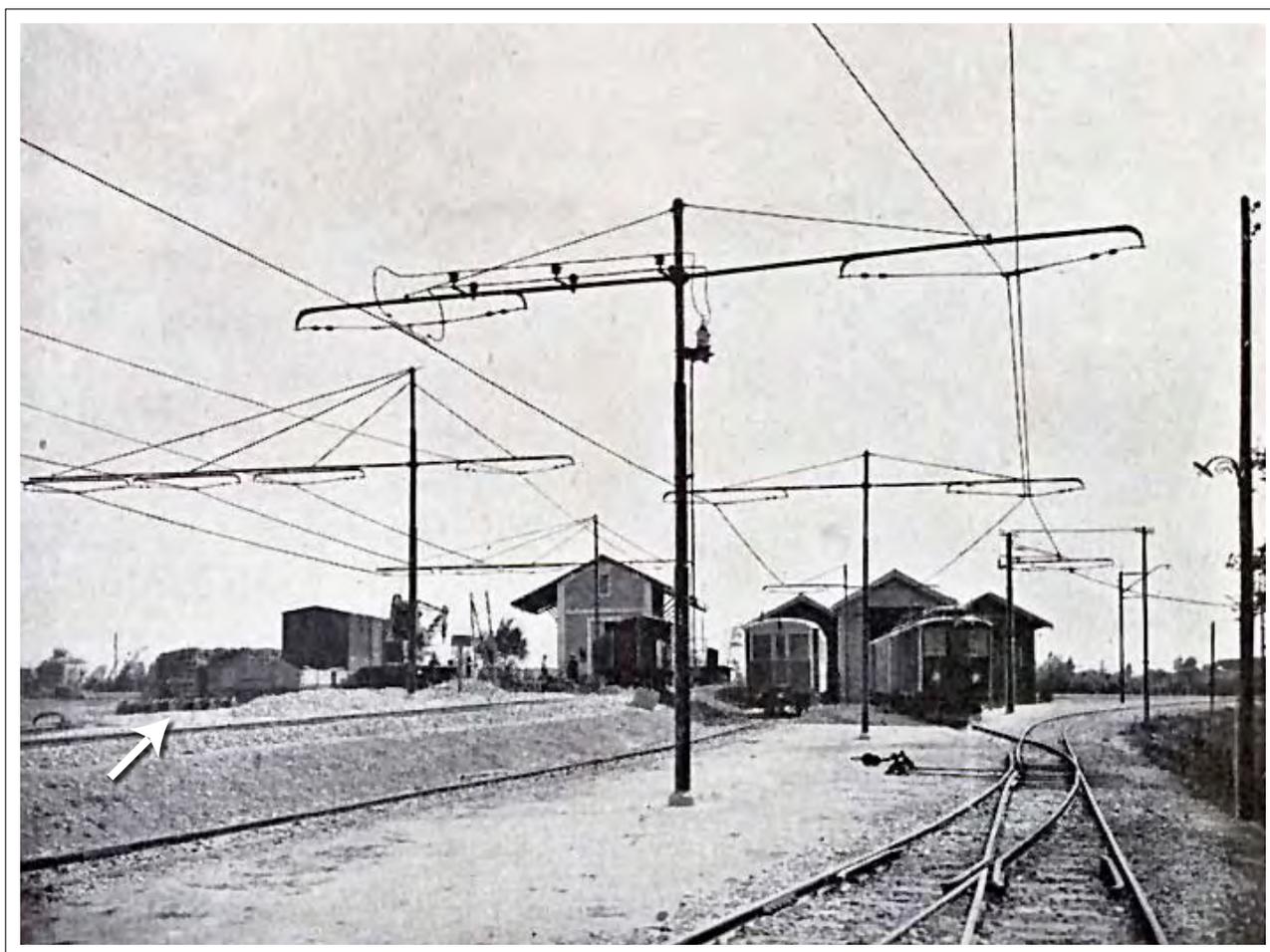


Maggio '62 - Interno della cabina di guida di un'elettromotrice in sosta a Pescara - Foto Renzo Marini.



Anni '30 - Elettromotrice F.E.A. tipo "tramvia", del servizio urbano a Pescara nei pressi dello stabilimento AURUM (attuale viale L. D'Annunzio). - Foto collezione Stefano Mucciante.

Ferrovie “a contatto”



Primi anni '30 - Piazzale interno della stazione di Montesilvano spiaggia con le rimesse per le manutenzioni e, in quota rialzata, il magazzino merci per il trasbordo dai carri F.S. a quelli F.E.A. e viceversa (la freccia a sinistra indica i carrelli trasportatori di vagoni a scartamento ordinario); sullo sfondo un carro FS adiacente la gru. - Collezione Mario Moretti per ACAF

Uno sguardo alle altre ferrovie d'Abruzzo e Molise scomparse

Piero Muscolino

Oltre alla ferrovia Pescara – Penne, argomento di questo libro, hanno funzionato nell'Abruzzo e Molise altre ferrovie e tramvie oggi scomparse delle quali si ritiene interessante fornire in questa occasione qualche notizia storica e tecnica. Nessuna di esse faceva parte della rete statale FS la quale è tuttora interamente in attività senza aver subito alcuna decurtazione, ma si trattava di linee concesse ad altri esercenti, generalmente costituiti in apposite società.

L'Aquila – Capitignano

Questa ferrovia nasce come tronco intermedio dell'auspicata ma non realizzata trasversale ferroviaria Roma – Carsoli – L'Aquila – Teramo – Giulianova, e comunque del collegamento locale L'Aquila – Teramo, progettato ma anch'esso mai costruito. Viene concessa il 20 gennaio 1920 alla Società anonima Industriale dell'Aterno (S.I.A.) e ratificata con Regio Decreto n° 390 del 7 marzo seguente. Si tratta di una linea a semplice binario, scartamento normale, trazione a vapore, lunga 31,2 km con pendenze massime del 20 per mille e raggi di curva minimi di 280 metri. Il primo tronco da L'Aquila a Pizzoli di 12,6 km viene inaugurato il 22 agosto 1920 mentre l'intera linea è attivata il 27 febbraio 1922. L'orario iniziale prevede due coppie di treni viaggiatori al giorno con tempi di percorrenza di circa 1 ora e 20' ma la linea è interessata (altro elemento che ne favorì la costruzione) da un consistente traffico merci di torba proveniente dalla miniera

di Sella Pedicace collegata allo scalo di Capitignano con una teleferica. Spesso vengono aggiunti carri di torba ai treni viaggiatori. Dal 1926 si hanno tre coppie di treni viaggiatori al giorno. Il materiale rotabile consiste in 4 locomotive-tender a vapore, 4 carrozze viaggiatori miste di prima e terza classe, 4 carrozze di terza classe, 4 carrozze con compartimento bagagliaio e postale, 12



Ferrovia L'Aquila – Capitignano. La stazione di Aquila. - Collezione Giacinto Masino.



Ferrovia L'Aquila – Capitignano. L'interno della stazione di Aquila dal lato del magazzino merci. - Collezione Francesco Ogliaresi.



Ferrovia L'Aquila – Capotignano. Il fabbricato viaggiatori dell'antica stazione di Aquila da tempo priva dei binari. - Foto Piero Muscolino.

carri coperti, 10 ad alte sponde. Tutto il materiale rimorchiato è a due assi. Ma i tronchi mancanti della Roma – Adriatico non sono mai realizzati anche perché viene proposta l'alternativa Roma – Rieti – Antrdoco – Amatrice – Ascoli – Porto d'Ascoli (anch'essa non realizzata) e lo scarso traffico viaggiatori locale induce alla chiusura del servizio viaggiatori sostituito da autolinea (con tempi di percorrenza leggermente superiori) dal 14 ottobre 1933 e poi di quello merci dal 16 ottobre 1935.

Chieti scalo – Chieti città

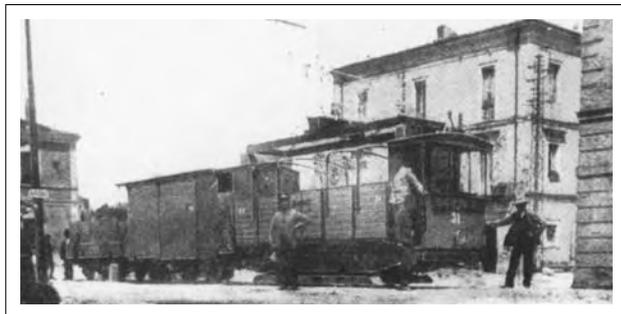
Già dal 1892 l'ing. Giustino De Leonardis studia una ferrovia tra “Chieti e la sottoposta stazione”, ma dopo altri vari progetti e vicissitudini la linea viene concessa il 20 giugno 1901 al comune di Chieti che la subconcede al sig. Giovanni Terrei Mincani, e la concessione è ratificata dal Regio Decreto n° 41 I del 7 luglio successivo. La notevole differenza di quota fra la stazione (45 m s.l.m.) e la città (330 m s.l.m.) impone un tracciato tortuoso e acclive con ardite caratteristiche planoaltimetriche. Si tratta di una linea a semplice binario, scartamento di un metro, trazione elettrica da linea aerea a 700 Volt corrente continua, lunga 8,6 km con pendenze massime del 67 per mille e curve con raggi minimi di 25 metri per cui, nonostante la maggior parte del tracciato si svolga in sede propria, la linea stessa, classificata ferrovia, è più assimilabile ad una tramvia anche per il percorso urbano in sede promiscua nell'interno dell'abitato di Chieti. L'esercizio si attiva l'8 giugno 1905, ma pochi giorni dopo, il 12, il Re Vittorio Emanuele III e la Regina Elena visitano Chieti raggiunta sulla nuova ferrovia elettrica, ciò che costituisce la reale (è proprio il caso di dirlo) inaugurazione. L'orario iniziale prevede 7 coppie di treni al giorno che divengono 10 nel 1913, 11 nel 1920, 14 nel 1932. I tempi di percorrenza sono di 30 minuti. Il materiale rota-



Ferrovia Chieti scalo - Chieti città. Treno viaggiatori in linea presso Chieti scalo. - Collezione Francesco Ogliari.



Ferrovia Chieti scalo – Chieti città. Treno viaggiatori in sede promiscua nell'abitato di Chieti. - Collezione Francesco Ogliari.



Ferrovia Chieti scalo - Chieti città. Convoglio merci. - Collezione Francesco Ogliari.

bile consiste in 4 motrici, 3 rimorchiate, e 4 carri merci tutti a due assi. Una delle motrici è prevista per il trasporto merci (consistente fino dai primi tempi) ed il rimorchio dei carri, tanto che è costituita da un pianale ad alte sponde con le cabine alle estremità per il guidatore. L'esercizio è gestito dalla Società Anonima della Ferrovia di Chieti con sede in Roma in seguito inglobata nella Società per le Ferrovie Adriatico-Appennino che esercita la rete della Ferrovia Sangritana. A causa dei gravissimi danni della seconda guerra mondiale, l'esercizio è sospeso dal 6 novembre 1943 e non più riattivato. La ferrovia viene sostituita da un autoservizio trasformato in filoviario il 16 luglio 1950.

Archi – Atesa

E' un tronco della rete della Ferrovia Sangritana (progettata dal noto ing. Ernesto Beseniana), unico definitivamente soppresso, che nei progetti doveva essere prolungato fino ad incontrare in località San Buono la ferrovia Pescocostanzo – Agnone anch'essa da prolungare fino a Vasto. Fu realizzato, come tutta la rete Sangritana (148 km), a scartamento ridotto di 95 cm, trazione a vapore e semplice binario. Attivato il 7 dicembre 1913 misurava 7,3 km ma venne successivamente prolungato per altri 9,1 km fino all'abitato di Atesa (1° febbraio 1929) raggiungendo uno sviluppo di 16,4 km. La vecchia stazione di Atesa prende il nome di San Luca. Questo tronco presentava una pendenza massima del 40 per mille (valore più elevato dell'intera rete Sangritana) e curve con raggi minimi di 80 metri. Nel 1919 vi è in circolazione una sola coppia di treni al giorno con un tempo di percorrenza di 22 minuti. Viene intanto decisa l'elettrificazione con linea aerea dell'intera rete a 2400 Volt corrente continua, i cui lavori sono di-



Ferrovia Sangritana. Treno a scartamento ridotto della prima elettrificazione. - Collezione Piero Muscolino.



Tratto Archi - Atesa. Convoglio a scartamento ordinario tra le stazioni di Perano e Piazzano. - Foto Alessandro Muratori.



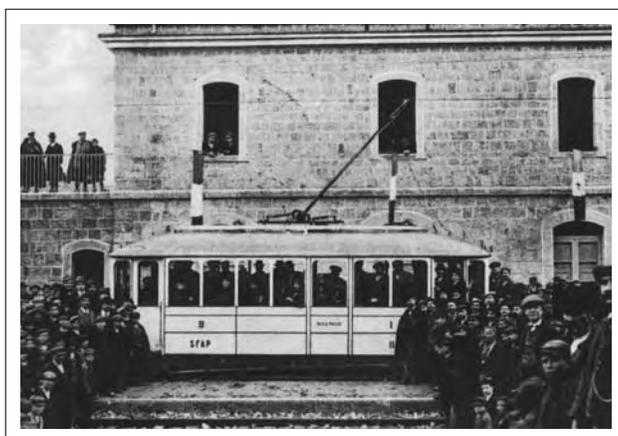
Tratto Archi - Atesa. Treno merci a scartamento ordinario nella stazione di San Luca. - Foto Alessandro Muratori.

retti dall'ing. Pasquale Barbati direttore dell'esercizio, che si attiva sull'intera estensione il 9 ottobre 1924 costituendo la prima rete a scartamento ridotto in Europa elettrificata in corrente continua ad una tensione così elevata. Sulla Archi – Atesa il tempo di percorrenza scende a 18 minuti e nel 1927 vi circolano 5 coppie di treni. Dopo il prolungamento i tempi di percorrenza salgono a 28 – 34 minuti a seconda delle diverse categorie di treni che sono sempre 5 coppie fino alla seconda guerra mondiale. Dopo la ricostruzione prende corpo il progetto di trasformazione dell'intera rete a scartamento

ordinario che viene attuata previa rettifica di alcuni tratti per elevare a 100 m (eccezionalmente 90 m) i raggi di curva minimi mentre le pendenze restano invariate; la tensione viene portata a 3000 Volt adeguandosi allo standard FS. Sulla Archi – Atesa il nuovo esercizio si attiva il 1° aprile 1957: i tempi di percorrenza sono di 28 minuti e nel 1962 sono in circolazione 8 coppie di treni. Il materiale rotabile è comune all'intera rete. Costituito inizialmente da potenti locomotive a vapore (fra cui alcune unità a doppia espansione sistema Mallet), carrozze viaggiatori e carri merci, con la trazione elettrica si orienta verso elettromotrici e rimorchiate per il servizio viaggiatori, mantenendo comunque locomotori elettrici e più recentemente anche Diesel per il traffico merci. All'inizio del 1973 uno smottamento del binario sul tratto San Luca – Atesa causa la sospensione temporanea del servizio ferroviario sostituito da autolinea dal 14 marzo 1973, sospensione che diviene definitiva dal 26 giugno 1989 con Decreto Ministeriale n° 642.

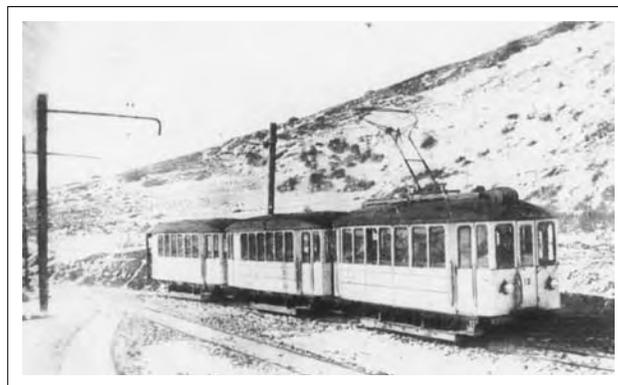
Pescolanciano – Agnone

Per collegarsi su rotaia alla rete delle Ferrovie dello Stato, il comune di Agnone insieme ad altri 37 enti locali interessati riuniti in consorzio, ottengono in data 7 giugno 1911 la concessione di costruzione ed esercizio, approvata con Regio Decreto n° 1258 del successivo 6 luglio, della ferrovia elettrica Agnone – Pescolanciano sulla linea FS Sulmona – Carpinone – Isernia. Si tratta di una ferrovia lunga 37,6 km a scartamento ridotto di 95 cm, semplice binario, trazione elettrica con alimentazione da linea aerea a 1200

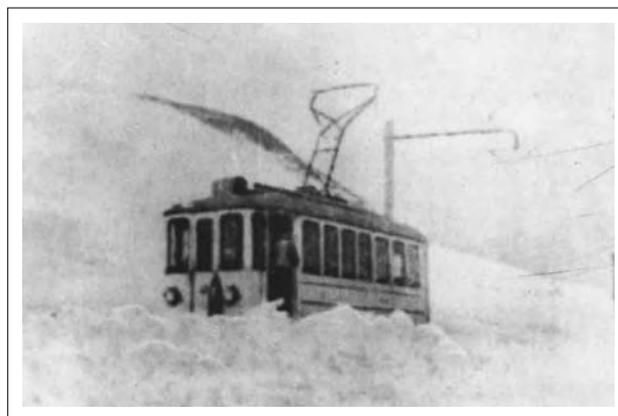


23 dicembre 1914 - Ferrovia Pescolanciano – Agnone. Festa popolare ad Agnone per l'arrivo in prova della prima elettromotrice. - Collezione Piero Muscolino.

Volt corrente continua, con pendenze massime del 42 per mille e curve con raggi minimi fino a 40 m, il cui tracciato per la maggior parte del suo percorso si sviluppa affiancato alle strade carrozzabili e questa circostanza, unita alla struttura del materiale rotabile, fa assimilare la medesima ad una tramvia. Il consorzio trasferisce la concessione all'apposita Società Ferrovia Agnone – Pescolanciano (SFAP) con sede in Agnone. L'esercizio si attiva il 6 giugno 1915 e l'orario iniziale prevede 3 coppie di treni viaggiatori al giorno oltre ai treni merci; talvolta vengono aggiunti i carri ai treni viaggiatori. Nel 1920 si effettuano ancora 3 coppie di treni viaggiatori al giorno che divengono 4 nel 1932. Il tempo di percorrenza è di circa 2 ore e 10'. Il materiale rotabile comprende 2 locomotori, 3 elettromotrici e 3 rimorciate a due assi assimilabili a vetture tramviarie, dipinte di bianco con filettature, che nell'entusiasmo popolare per la nascita della ferrovia vengono paragonate a bianche colombe apportatrici di pace e di progresso; vi sono poi 18 carri merci dei vari tipi a due assi. Anche se il bilancio negli anni Trenta è in passivo, la ferrovia viene tenuta in esercizio pure per le difficoltà climatiche e le abbondanti nevicate (tutta la linea si svolge a quote superiori ai 600 metri ed al valico di Rocca Tamburri si raggiunge la quota di 1111 metri s.l.m.) che rendono impraticabili le strade. Ma nel 1943 l'intera linea viene meticolosamente minata dai genieri tedeschi e radicalmente danneggiata: l'esercizio viene sospeso dal 13 novembre 1943 e, data la gravità dei danni subiti, non più riattivato e sostituito da autolinea.



Ferrovia Pescolanciano – Agnone. Convoglio a forte composizione. - Collezione Francesco Ogliari.



Ferrovia Pescolanciano – Agnone. La copiosa neve non ferma la circolazione sulla ferrovia. - Collezione Francesco Ogliari.

La tramvia di Sulmona

In questo caso non si tratta di una ferrovia bensì di una tramvia urbana vera e propria collegante la stazione FS di Sulmona con il centro e prolungata verso l'altro estremo della città. Ma si è ritenuto ugualmente opportuno darne qualche notizia in questa occasione in modo tale da completare la panoramica delle linee su rotaia ormai scomparse in Abruzzo e Molise.

Dopo numerosi studi, progetti (fra cui quelli degli ingegneri Vallecchi e Fiorentini) e propo-

ste di vari costruttori ed esercenti, il consiglio comunale di Sulmona deliberò nel 1906 di assegnare la costruzione e l'esercizio di una tramvia elettrica di collegamento con la stazione e percorso urbano in città, alla Società Elettrotecnica Industriale di Roma che la subconcesse alla Unione Esercizi Elettrici di Roma già operante in Sulmona per l'illuminazione pubblica. La linea, a scartamento di un metro, trazione elettrica da linea aerea a tensione di 550 Volt corrente continua, semplice binario con raddoppi intermedi, aveva uno sviluppo di 2250 metri dalla stazione al capolinea centrale di piazza del Carmine e raggiungeva l'abitato percorrendo sul lato sinistro il viale della Stazione. I raggi di curva minimi erano di 25 metri nel capolinea a triangolo nella piazza della Stazione e nell'immissione sul viale della Stazione; la pendenza massima raggiungeva il 57 per mille. Il capolinea in città era tronco con raddoppio per effettuare la manovra di riaggancio del rimorchio, il deposito si trovava sul viale della Stazione a distanza di circa 650 metri da quest'ultima.

I lavori di costruzione terminarono nell'ottobre 1908 e la tramvia venne inaugurata il 28 dicembre successivo mostrando fin dall'inizio la sua validità con un traffico sensibile e crescente, tanto che le 15 coppie di corse giornaliere iniziali divennero 35 alla fine degli anni Trenta. Il tempo di percorrenza era di circa 13 minuti.

Il materiale rotabile, tutto a due assi di costruzione Carminati & Toselli, comprendeva 3 elettromotrici, 2 rimorchi, 2 carri merci e un carro scala.

Il successo della tramvia orientò la società esercente a realizzare un prolungamento di circa 700 metri in città fino alla chiesa di San Francesco di Paola che fu attivato nel 1928 ed esercitato a spola da motrici isolate non disponendo di raddoppio terminale; il tempo di percorrenza complessivo aumentò a 17 minuti. Inoltre negli anni Trenta, nello studio del piano regolatore



Tramvia di Sulmona. Elettromotrice sul triangolo davanti alla stazione FS. - Collezione Attilio Di Iorio.

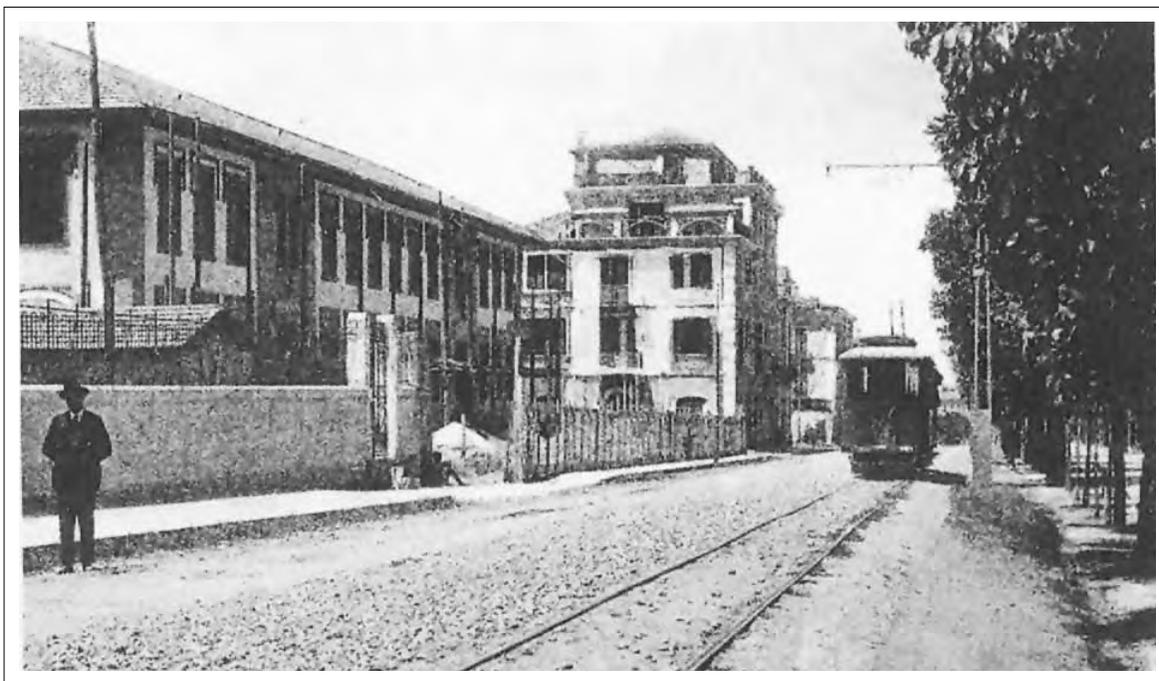


Tramvia di Sulmona. Elettromotrice sul corso Ovidio davanti alla chiesa della Santissima Annunziata. - Collezione Francesco Ogliari.

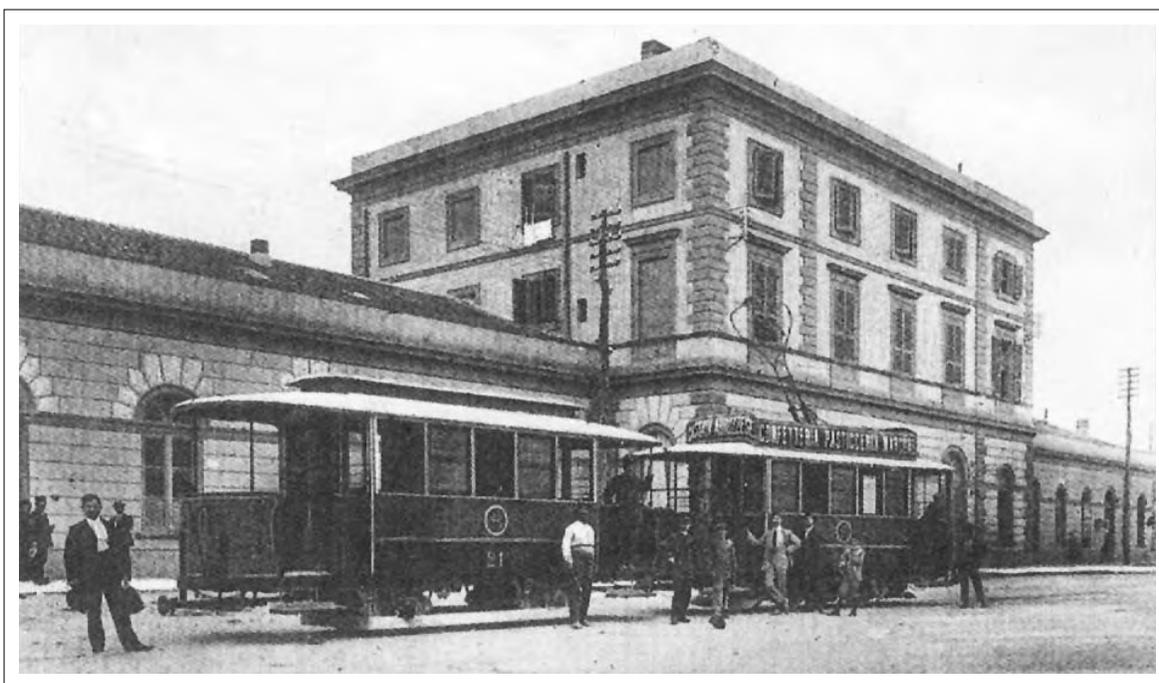


Tramvia di Sulmona. Convoglio di elettromotrice e rimorchio. - Collezione Moroello Malaspina.

della città, fu previsto un sostanziale potenziamento della tramvia con sviluppo del doppio binario, delle sedi riservate, e possibilità di ulteriore prolungamento. Ma i gravissimi danni della seconda guerra mondiale causarono la sospensione dell'esercizio dal 10 giugno 1944, e la successiva sostituzione con autoservizio.



Anni '20 - Tramvia di Sulmona. Elettromotrice sul viale che collega la stazione FS alla città. - Collezione Di Iorio.



Anni '20 - Tramvia di Sulmona. Convoglio tramviario in sosta dinanzi alla stazione FS - Collezione Di Iorio.



1934 - Stazione F.E.A. di Penne. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



1934 - Convoglio F.E.A. fermo a Pescara nei pressi del Piazzale della stazione centrale - Collezione Stefano Mucciante.

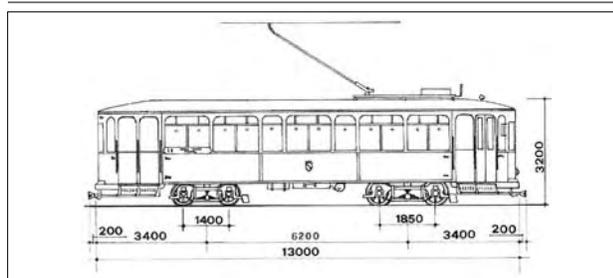
Appunti sull'impresa di costruzioni ferro-tramviarie "Carminati, Toselli & c."

Antonello Lato

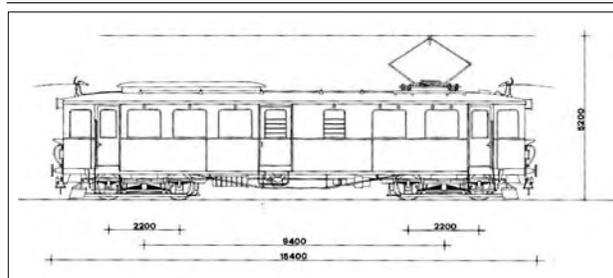
La Ditta Carminati, Toselli & C. nasce a Milano il 26 gennaio 1899 in via Messina. Scopo sociale è la "costruzione, riparazione, vendita di materiale mobile e fisso per ferrovie, tramvie e affini". Le prime commesse riguardano la riparazione di carrozze tramviarie, un settore assai florido al tempo. L'esperienza acquisita porta la Ditta a dedicarsi in proprio alla produzione di materiale rotabile, in particolare per le linee tranviarie, settore molto in fermento in quello scorcio di inizio secolo. Vengono studiati nuovi modelli di carrozze, sia per tramvie a vapore che elettriche. La Società viene sciolta all'inizio del 1907, entrano nuovi soci e viene costituita la "Società Italiana Carminati Toselli" per la costruzione di materiale da trasporto. Notevole è lo sviluppo dell'Azienda, anche in termini di espansione di aree occupate e fabbricati. Segue un periodo assai florido con produzione di sempre nuovi modelli e lo sviluppo di interessanti brevetti, interrotto purtroppo dall'entrata in guerra dell'Italia contro l'Austria e gli Imperi centrali e dalla conseguente riduzione delle commesse. Nel 1919 la produzione ricomincia e vengono acquisite dal Comune di Milano commesse relative alla realizzazione di vetture sperimentali. Cresce il numero degli addetti fino a raggiungere alla fine di quell'anno le 1350 unità. Seguono anni di alti volumi di produzione e di sempre nuove realizzazioni, ma, purtroppo, sul finire degli anni Venti la "Società Italiana Carminati Toselli" entra in crisi per poi sciogliersi nel 1935. Un elenco ragionato dei mezzi prodotti da Carminati Toselli meriterebbe un volume a se stante; in queste brevi note ci piace ricordare fra i tanti ... (vedi immagini di fianco)



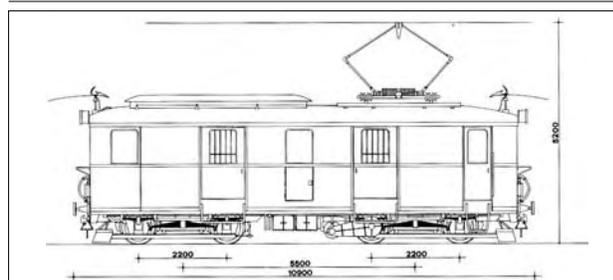
...il locomotore STEFER N.5 del 1922, del tipo costruito anche per la Ferrovia Torino Ceres - Collezione Antonello Lato...



...il tram della ATAC di Roma MRS serie 2000 realizzato nel 1927 - Collezione Piero Muscolino...



...l'elettromotrice A1-3 della Ferrovia Elettrica della Val di Fiemme FEVF realizzata nel 1929 - Collezione Piero Muscolino...



...il locomotore B 51-52 della Ferrovia Elettrica della Val di Fiemme FEVF realizzato nel 1929 - Collezione Piero Muscolino.

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

(Mod. N. 20 - Ediz. 1900)
N. 36

Itinerari ed orari dei Procacci e degli Agenti rurali

Il servizio fra Penne e Montesilvano sta.
 eseguito dal Procaccio in vettura, subalterni
 del Ufficio di Penne
 colla retribuzione annua di L. 3000
 del Amministrazione postale - Appalto
 sarà regolato come segue, dal giorno 1. Novembre 1900

Corse obbligatorie N. 2 Tempo accordato per ogni corsa ore 2 min. 30 sec. 0 fra Penne e Montesilvano sta.

N. B. - L'orario dei procacci e degli agenti rurali è regolato dalla Direzione postale-telegrafica mediante il presente stampato, in doppio esemplare, uno dei quali deve essere restituito dagli altri, debitamente firmati, dopo aver disposto in conformità.

Si segnala sempre lo distacco.

DISTANZA tra una località e l'altra in chilometri	COINCIDENZE	ANDATA (6)		LINEA PERCORSO, con l'indicazione degli uffici e delle altre località ove succedono scambi di dispacci o distribuzioni di corrispondenza	RITORNO (7)		COINCIDENZE	OSSERVAZIONI
		Ore	Min.		Ore	Min.		
		8	15	Penne	15	50		
9.330		9	15	Traversa di Picciano	14	50		
1.620		9	25	Traversa di Collecchio	14	40		
5.060		10	10	Casone	13	40		
2.460		10	20	Stoffena / Cappelle	12	30		
8.010	Tr. 710 su 11.28	11	0	Montesilvano sta.	12	50	Tr. 710 su 12.44	
27.000								
		12	20	Penne	19	50		
		13	30	Traversa di Picciano	18	50		
		13	40	Traversa di Collecchio	18	40		
		14	25	Casone	17	40		
		14	35	Stoffena	17	30		
	Tr. 711 su 15.33	15	15	Montesilvano sta.	16	50	Tr. 710 su 16.28	
		22	0	Penne	8	=		
		23	5	Traversa di Picciano	7	=		
		23	25	Traversa di Collecchio	6	50		
		24	15	Casone	5	50		
		24	20	Stoffena	5	40		
	Tr. 67 su 2.2	1	30	Montesilvano sta.	5	=	Tr. 70 su 4.47	

Visto e disposto addì _____ 1900 _____
 Il Direttore o il titolare dell'ufficio _____
 Il Capo di Divisione _____
 Il Direttore _____

1900 - Orario di Servizio Postale dal foglio degli itinerari e dei Procacci e degli Agenti Rurali. - Archivio Comune di Penne.

PENNE-MONTESILVANO

DIS		SOCIETÀ AUTOMOB.		Km		VESTINA	
0 20	9 38	14 14	p.	» Penne	.....	a.	6 10 14 55 18 40
0 50	10 8	14 44	8	Picciano	.....	▲	5 40 14 25 18 10
1 »	10 18	14 54	11	Collecchio	.....		5 30 14 15 18 »
1 25	10 43	15 19	16	Moscuso	.....		5 5 13 50 17 35
1 37	10 55	15 31	20	Cappelle	.....	■	4 53 13 38 17 23
2 5	11 23	15 59	a.	28 Montesilvano	.....	p.	4 25 13 10 16 55

Anni '10- Orario di Servizio della Società Automobilistica Vestina. - Collezione Renzo Marini.

Aspetti del trasporto pubblico nell'area vestina, prima della costruzione della ferrovia e durante i servizi sostitutivi

Antonio e Raffaele Ambrosini

Penne, da sempre il più importante centro vestino, attrattore di interessi, commerci e attività, ha avuto, in ogni epoca, grande necessità di collegamenti con gli altri paesi del circondario. Territorio impervio e difficile, popolazione con mentalità e aspirazioni talvolta coincidenti, ma quasi sempre rese divergenti dal filtro e dalla strumentalizzazione di potentati e nobili diffidenti delle novità, delle aggregazioni e quindi anche degli scambi liberi da dogane e frontiere. Così, a cavallo dell'unità d'Italia, i nobili sono impegnati più ad una propria ricollocazione all'interno della nuova monarchia che ad aprire i territori alla nuova Italia. La realizzazione e la messa in esercizio nel 1863 della ferrovia adriatica spinse la Provincia di Teramo al riadattamento e all'ammodernamento di alcune strade dorsali, tra le quali quelle che avevano come punto di origine-destinazione il capoluogo dei Vestini verso il naturale sbocco al mare (Montesilvano). La necessità di supportare l'agricoltura e il commercio richiese sempre più collegamenti e quindi sempre più trasporti. E fu proprio un prodotto della terra, l'uva Montonico (recentemente riscoperta e valorizzata) che innescò la spinta propulsiva per i commerci dapprima nazionali e poi esteri. Coltivata nei paesi limitrofi a Penne (Bisenti, Poggio delle Rose ecc.), consentiva ai laboriosi contadini e ai proprietari una buona redditività, ma soprattutto apriva nuovi orizzonti e possibilità ad un territorio che l'orografia aveva relegato ad un isolamento naturale.

Attorno a ciò nacque e si sviluppò un conseguente indotto :

- trasporto di contadini, di merci ecc. nelle zone di produzione fino alla stazione di Montesilvano;
- lavorazione e sistemazione dei prodotti, in particolare nella zona della stazione di Montesilvano;
- proliferazione di osterie, alloggi ecc. a Penne e Montesilvano per accogliere compratori e mediatori delle merci. Fu così che Valentino Ambrosini, classe 1854, alla sempre continua ricerca di nuovi spazi e iniziative, creò il trasporto nell'area vestina, per poi occuparsi, a fine '800 di tutti gli aspetti sopra esposti (trasporto, lavorazione, accoglienza). Era un trasporto misto merci-viaggiatori, fatto con un unico e indistinto mezzo a cavalli che, più che adattarsi alle esigenze, costringeva l'utenza a viaggiare in promiscuità tra sacchi di cereali, pollame, volatili, uva ecc. Parallelamente e interdipendente da ciò, si consolidava e si sviluppava una rete di trasporti postali ("la postale"), che "da sempre" aveva rappresentato per antonomasia il collegamento tra paesi, città, stati. A tal proposito è interessante ripercorrere per sommi capi le vicende dei trent'anni precedenti attorno alla linea Penne-Montesilvano che, una volta realizzata la ferrovia, darà vita alla F.E.A. L'inadeguatezza delle strade e la loro manutenzione dovevano essere tali e tante da indurre – col finire dell'Ottocento – il Consiglio Provinciale di Teramo a proporre

un mezzo innovativo e di grande capacità per rispondere in maniera adeguata e duratura alle crescenti necessità: la tranvia. Sulle ali dell'entusiasmo ogni parlamentare e ogni comunità la chiese e la pose come soluzione insostituibile sui banchi del parlamento o sui tavoli delle varie amministrazioni: Castelli, Roseto, Penne ecc. Era un tipo di locomozione diffuso e di lusinghiere prospettive, soprattutto per le più elevate potenze specifiche aggiunte alle maggiori capacità di carico, nonché per la superiore affidabilità e sicurezza intrinseche, vantaggi tuttora validi. Nel frattempo, in attesa che l'idea di ferrovia maturi¹, allo scopo di armonizzare e regolamentare il servizio² postale, l'8 ottobre 1899 il Consiglio Comunale di Penne, di concerto con l'Amministrazione delle Poste, delibera un appalto di messaggeria³ postale "PENNE-MONTESILVANO" e viceversa per il triennio 1902-1904. Nel rileggerlo assaporiamo l'atmosfera di un'epoca remota di cavalli, carrozze, postiglioni ecc. e nello stesso tempo la straordinaria freschezza della modernità se non il futurismo delle gare di appalto esperite periodicamente, al contrario di un attuale ostentato libero mercato nei fatti bloccato e protetto, della serietà richiesta nell'espletamento dell'attività ecc. Esso consisteva in un "servizio" regolare, costante ed esatto per il trasporto della valigia postale ("chiusa a chiave in apposito ripostiglio al sicuro dalle intemperie e da qualsiasi altro danno e guasto"), corrispondenze, pacchi, merci, effetti e passeggeri con tre corse giornaliere :

I corsa : da Penne alle 8,15 con arrivo alle 11 a Montesilvano Stazione prima del treno Bologna-Foggia e ritorno dopo l'arrivo alle 12,44 del Foggia-Bologna;

II corsa : da Penne alle 12,30 con arr. alle 15,15 a Montesilvano St. prima dell'Ancona-Foggia e ritorno dopo l'arrivo alle 16,28 dell'accelerato Foggia-Ancona;

III corsa : da Penne alle 22,30 con arr. alle 2 prima del treno diretto Ancona-Foggia e ritorno dopo l'arrivo alle 4,47 del Castellamare-Ancona e si ripartiva dopo aver vuotato le cassette postali sui treni e alla stazione.⁴

Era svolto con " legni omnibus trainati da tre cavalli robusti e ben nutriti" con almeno sei posti interni e tre esterni, mentre per la corsa notturna dal 15 ottobre al 15 aprile potevano impiegarsi legni con 2 cavalli e 4 posti interni. Le carrozze dovevano essere di " buona costruzione, decentissime, elegantemente tappezzate e munite di lumi internamente ed esternamente ". Il percorso stabilito era : Penne (Porta S.Francesco, P.ta Ospedale e P.ta Sghibbio) – traversa di

1: dalla fine dell'ottocento e per quasi 30 anni , in ogni appalto postale o di autolinea compare la dicitura " fin quando non sarà istituita la ferrovia ..."

2 : infatti nel gergo dei trasporti , la parola utilizzata costantemente era " servizio " , perché era proprio questo il significato vero , profondo e l'essenza dell'attività stessa . Prima di tutto era un "servizio" da dare , da offrire.

3 : servizio regolare di collegamento , di trasporto.

4 : prezzi viaggiatori: Penne-Montesilvano e viceversa £ 2,00; Penne-Montesilvano (andata e ritorno entro le 24 ore) £ 3,00; Penne-Picciano (o Collecervino) e vic. £ 0,60; Picciano (o Collecervino)-Montesilvano e vic. £ 1,40; note:- qualsiasi viaggiatore deve essere obbligatoriamente ricevuto in vettura se c'è posto e se pronto a "soddisfare" il prezzo; - preferenza di salire in vettura ai residenti nei comuni rispetto ai forestieri; - agenzia in Pza Luca da Penne; - biglietti progressivi e nominativi. prezzi bagaglio :-inferiore a 20 kg. gratuito; - fino a 50 kg. £ 0,02 per ogni kg. in più. prezzi merci : nel peso complessivo massimo stabilito dall'Amministrazione Comunale a seconda della solidità delle carrozze: - da 1 a 5 kg. £ 0,20 - da 10 a 20 kg £ 0,60 - da 5 a 10 kg. £ 0,40 - da 20 a 100 kg £ 0,05 .

5 : solo su richiesta delle Amministrazioni Comunale e Postale poteva essere variato il percorso transitando per Loreto A., ricollegandosi a Tavernola per proseguire verso Montesilvano.

6 : termine ancora in uso e con lo stesso significato nel linguaggio ferroviario.

Picciano – traversa di Collectorvino – Tavernola – Casone (Moscufo) – Staffieri (Cappelle) – Stazione di Montesilvano⁵ per complessivi 27 Km e tempo di percorrenza dalle 2h e 45' delle corse diurne alle 3h e 30' della corsa notturna. Ai legni erano addetti il postiglione che governava i cavalli e il conduttore⁶. Quest'ultimo doveva " saper leggere e scrivere per ricevere i fogli di via dei pacchi, dispacci, effetti ecc., rilasciare ricevute, eseguire la registrazione dei viaggiatori, occuparsi della custodia e scambio degli effetti postali e delle relazioni con i viaggiatori, verso i quali sarà sempre deferente e cortese ". Il conduttore era perciò una figura importante per il compito fondamentale che svolgeva all'interno del servizio, ma anche scomoda perché il capitolato esigeva, in maniera chiara e inequivocabile (a pena di multe onerosissime, risvolti penali e rescissione del contratto), che la consegna della " valigia postale " e annessi avvenisse in ogni caso, anche quando le condizioni delle strade o del tempo (neve, ecc.) non permettevano ai legni di raggiungere l'ufficio postale. E allora era lui – il conduttore – che doveva recapitare a piedi e in qualsiasi modo il prezioso carico, così come sempre lui, con "squilli di corni"⁷, annunciava la partenza da Penne e dalla Stazione di Montesilvano, mentre dava "lunghi e ripetuti squilli a 500 metri" prima delle traverse di Picciano e Collectorvino, e anche prima delle curve pericolose o in condizioni di scarsa visibilità. Le imprese che assunsero il servizio negli ultimi anni delle carrozze furono Cesare Patini (1899-1901), Valentino Ambrosini e Raffaele Gallerati (alternatisi fino al 1909). Non mancano episodi curiosi. Il Patini, per esempio, assuntore della messaggeria, (più volte multato dall'Amministrazione Comunale per i continui ritardi e disservizi lamentati dai viaggiatori) preoccupato delle proprie responsabilità civili e penali, indaga sulle possibili cause e scopre alcuni comportamenti del personale addetto ai "legni" non proprio edificanti. Per risolvere il problema, allora, propone al Comune la soppressione del rilievo (= cambio) dei cavalli a Tavernola di Collectorvino per evitare perdite di tempo (ai cavalli – assicura – avrebbe concesso 48 ore di riposo), ma soprattutto per impedire ai postiglioni di essere "attratti dall'occasione della sovrastante bettola in cui spesso si abbandonano ad abusi ". La motorizzazione arriva anche a Penne e nel 1909 Valentino Ambrosini, titolare anche della Bisenti-Castiglione M.R. e della Bisenti-Teramo, acquista due vetture S.P.A. per sostituire le carrozze a cavalli, offrire più comodità e, soprattutto, ridurre i tempi di percorrenza. Esse si rivelano però – quasi subito – fragili e inadatte ad una strada difficile e disastrosa come quella di Penne, per cui esse vengono restituite alla fabbrica che ne fornisce altre di costruzione molto più solida e di maggior forza. Così il 10 luglio 1910 viene costituita la "Società Automobilistica Vestina" anonima per azioni (di cui Valentino Ambrosini è il promotore e maggior azionista) che eserciterà il servizio fino all'approssimarsi della I guerra mondiale. La stretta economica e la penuria di materie prime dirottate verso l'armamento, fecero innalzare vertiginosamente i prezzi di carburanti, lubrificanti, gomme ecc.; spese non ricompensate né da un maggior prezzo dei biglietti, né dall'incremento dell'utenza⁸. A nulla valsero le fatiche degli autobus S.P.A., battezzati con

7 : da questi trae origine la simbologia del cartello stradale " dare la precedenza agli autobus di linea sulle strade di montagna " , abolito nel c.d.s. D.L. 30 aprile 1992 n.285.

8 : nel 1910 il prezzo del biglietto viaggiatore Penne – Montesilvano era di £ 2,30 , a fronte di un'inflazione tra 1900 e 1910 del 9,4%.

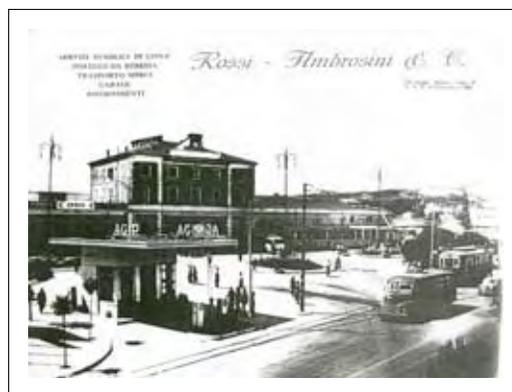
gli affettuosi e beneauguranti nomi di Fortuna, Aurora, Splendor e Stella, né l'acquisto ad Olten (Svizzera) della robusta e invincibile Berna. Infine il colpo di grazia : la requisizione delle vetture per inviarle al fronte ! Così il 23 novembre 1915 la società Vestina cedette le autolinee gestite che furono assorbite prima dalla ditta dell'avv. Pasquale Odorisio di Catignano e in seguito dalla soc. Abruzzo, dotata di ben più ingenti capitali e più ampi interessi. La successiva crisi economica mondiale del 1929, l'inflazione e il basso rapporto ricavi/costi non risparmiarono neanche questa valida e organizzata società, ormai esausta, che in quell'anno piombò in una crisi irreversibile. La soc. Rossi Ambrosini, fondata nel 1920, il 1° febbraio 1929 subentrò alla soc. Abruzzo nell'esercizio, tra l'altro, della Penne-Montesilvano. Primo atto della nuova gestione fu il prolungamento della linea fino a Pescara (ormai diventata capoluogo di provincia) per ridare nuovo impulso economico allo sbocco costiero dell'area vestina. Nelle postille dell'atto notarile di acquisto del 29 gennaio 1929 si legge però che "l'inaugurazione della nuova ferrovia Penne-Pescara sostituirà in tutto o in parte l'attuale servizio Penne-Montesilvano-Pescara". Il R.D. 10-12-1925 n.2347 recepisce la convenzione tra la Provincia di Teramo e la F.E.A. e così il ministro on. G. Acerbo e il sottosegretario alle Comunicazioni on. G. Cao potevano inaugurare il 22-9-1929 la ferrovia tanto sognata; il "trenino" inizia così il suo andirivieni tra Penne e Pescara. La tormentata alternanza di gestori del servizio sulla linea Penne-Montesilvano-Pescara però non ha fine. Il 7 novembre 1943 a Collatuccio di Loreto Aprutino, un aereo alleato bombarda il trenino provocando morti e conseguenze gravissime (anche per un successivo attacco) alla sede ferroviaria. La F.E.A. è impossibilitata a svolgere il servizio. E' così, perciò, che il Prefetto chiede alla Rossi Ambrosini (diventa una delle più solide società di autolinee della regione) di collegare Penne con Pescara attraverso due linee:

- una che ricalcava il tracciato ferroviario (suddiviso in due tratti : Penne – Stazione Pescara <extraurbano>; Stazione Pescara – Pineta <urbano> a cui erano adibiti n.2 S.P.A. 34 C acquistati a Reggio E., provenienti dalla UITE di Genova) ;
- l'altra, sempre da Penne per Pescara, percorrendo la riviera (ancora completamente minata) aveva come capolinea il Teatro Pomponi e utilizzava un Alfa Romeo 500.

La linea fu esercitata dalla Rossi Ambrosini da Penne verso Pescara, arretrando man mano che la ferrovia era riattivata :

- 7 ottobre 1945: tratto Pescara - Moscufo;
- 1 luglio 1947: tratto Pescara - Collecervino;
- 21 aprile 1949: tratto Pescara - Loreto A.;
- 30 luglio 1949: tratto Pescara - Penne.

Il 30 luglio 1949 il tracciato ferroviario fu riaperto di nuovo fino a Penne, così il trenino tornò il solo e incontrastato protagonista della sua vallata.



Primi anni '50 - Cartolina pubblicitaria aziendale - Collezione Raffaele Ambrosini.

Si ringrazia per la collaborazione la d.ssa Norma D'Ercole, responsabile dell'Archivio Storico del Comune di Penne.

Comune di Penne

(Omissis)

Capitolato d'appalto del servizio di Messaggeria tra Penne e la Stazione di Montesilvano

Art. 1.^o

L'appalto ha per oggetto di assicurare al Comune ed all'Amministrazione delle Poste, un servizio regolare, costante ed esatto, con triplice corsa giornaliera, sia per trasporto della valigia postale, corrispondenze o pacchi, merci ed effetti non eccedenti il peso di Kg. 5, salvo l'aumento che fosse decretato per legge, che per trasporto di passeggeri da Penne alla Stazione di Montesilvano e viceversa.

Art. 2.^o

Il servizio sarà eseguito con carrozze a tre corse quotidiane, sia per l'andata che per il ritorno. Salvo quelle modificazioni che potessero in seguito essere deliberate sull'andamento del servizio, ed alle quali l'appaltatore dovrà pienamente uniformarsi, rimane stabilito il seguente ordine delle corse giornaliere:

Prima corsa che parte da Penne alle ore 8 $\frac{1}{4}$ a.m. per giungere alla Stazione di Montesilvano prima dell'arrivo del treno Bologna - Foggia e ripartire dopo l'arrivo del treno Foggia - Bologna;

Seconda corsa che parte da Penne verso le ore 12:30 m. per giungere alla Stazione di

DIREZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI DI Teramo

N. di Prot. 18380 — Risposta al _____ del _____

N. _____ Div. _____ Sez. _____

OGGETTO

Orario della vettura postale
Allegati N.

Nella risposta indicare il numero e la data della presente. Teramo, il 5 Novembre 1900

L'impresa dei trasporti postali fra Tenne e Montefalvano stazione, alla quale feci comunicare la molta variazione dell'orario, mi scrisse che è assolutamente impossibile eseguire il servizio fra Montefalvano e Tenne, Km. 27, quindici dei quali in salita, con meno di tre ore e minuti quindici.

Avendo egli infatti obbligo di eseguire quattro scambi nelle località di Boppelle, Abboscup, Collecorno e Picciano, per che occorrono in tutto meno di venti minuti ossia cinque minuti per ogni scambio, dovrebbe impiegare per trovarsi in orario meno di 1/2 minuti per Km.

Francamente ciò sembra davvero esagerato, laonde io prego la S. V. Ill. a voler riesaminare la cosa per stabilire se convenga ripristinare il vecchio orario.

Il Direttore
O. ...

All' Ill. S. V. Ill. Sindaco
Penne

U. Calzone-Villa - Roma.

~~ant~~ All' Ill. Sig. Sindaco
 Penne

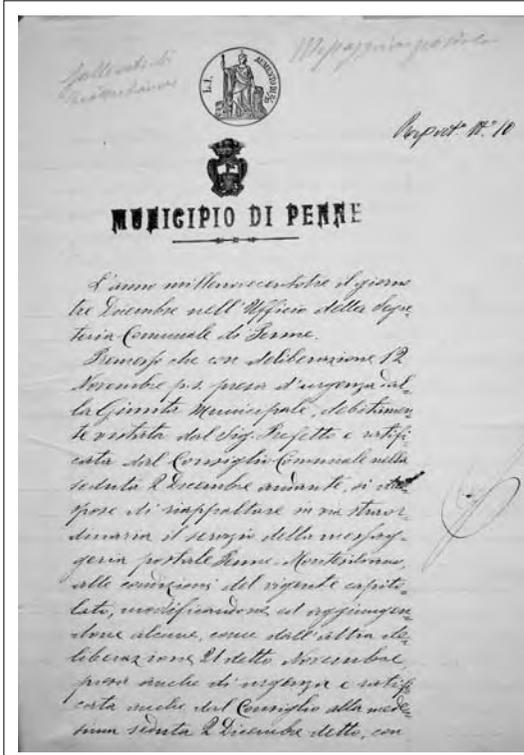
Condizioni che il sottoscritto presenta alla
 S. V. Ill. per il riappalto della Messaggeria postale
 Penne-Montesilvano:

- 1.° Il Comune concorrerà con l'anno canone di L. 900
- 2.° La corsa della notte verrà fatta a 2 cavalli con omnibus a 4 posti, in caso di riparazioni il detto servizio verrà sostituito con carrozza a 4 posti. Se il numero dei viaggiatori sarà superiore di 4, si adibirà un omnibus a 6 posti con 3 cavalli.
- 3.° Rendere il carico e scarico per il facchino
- 4.° Il Comune concorrerà alla spesa di L. 100 per la registrazione del contratto
- 5.° Il Comune pagherà il fitto del locale ad uso Ufficio.
- 6.° L'Impresa presterà cauzione o vincolerà il materiale con cavalli o pure darà incipienza ipotecaria, la spesa sarà a carico del Comune.

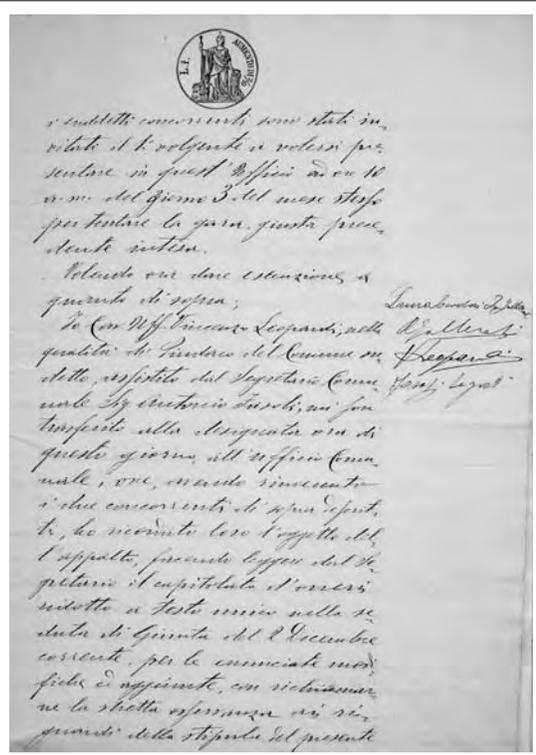
Con speranza
 Penne li 10 Ottobre 1901

L'Impresa
 Valentino Ambrosini

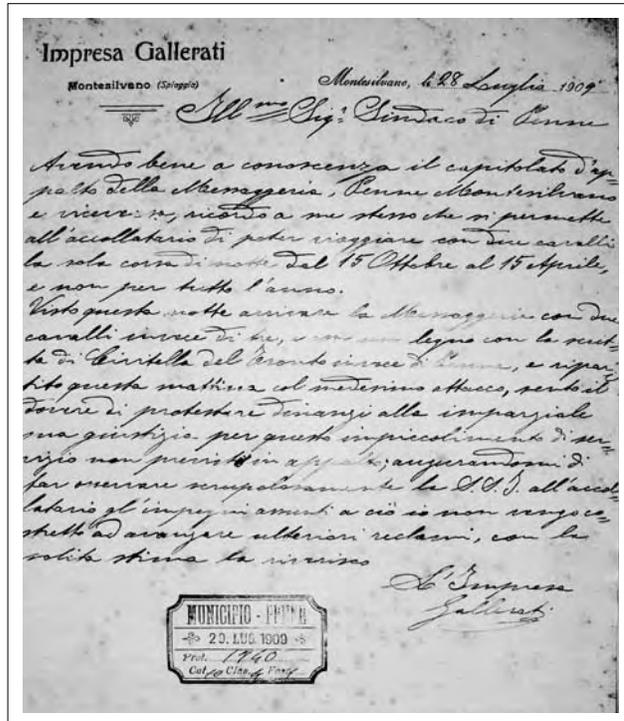
10 Ottobre 1901 - Comunicazione dell'impresa Valentino Ambrosini al Sindaco di Penne, circa le condizioni "pel riappalto della Messaggeria postale Penne Montesilvano". - Archivio Comune di Penne.



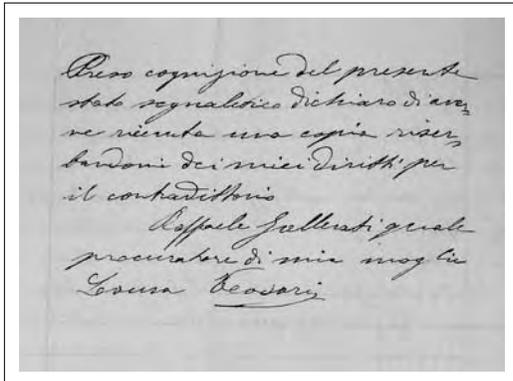
3 dicembre 1903 - Stralci di contratto per l'affidamento del servizio Penne - stazione di Montesilvano. - Archivio Comune di Penne.



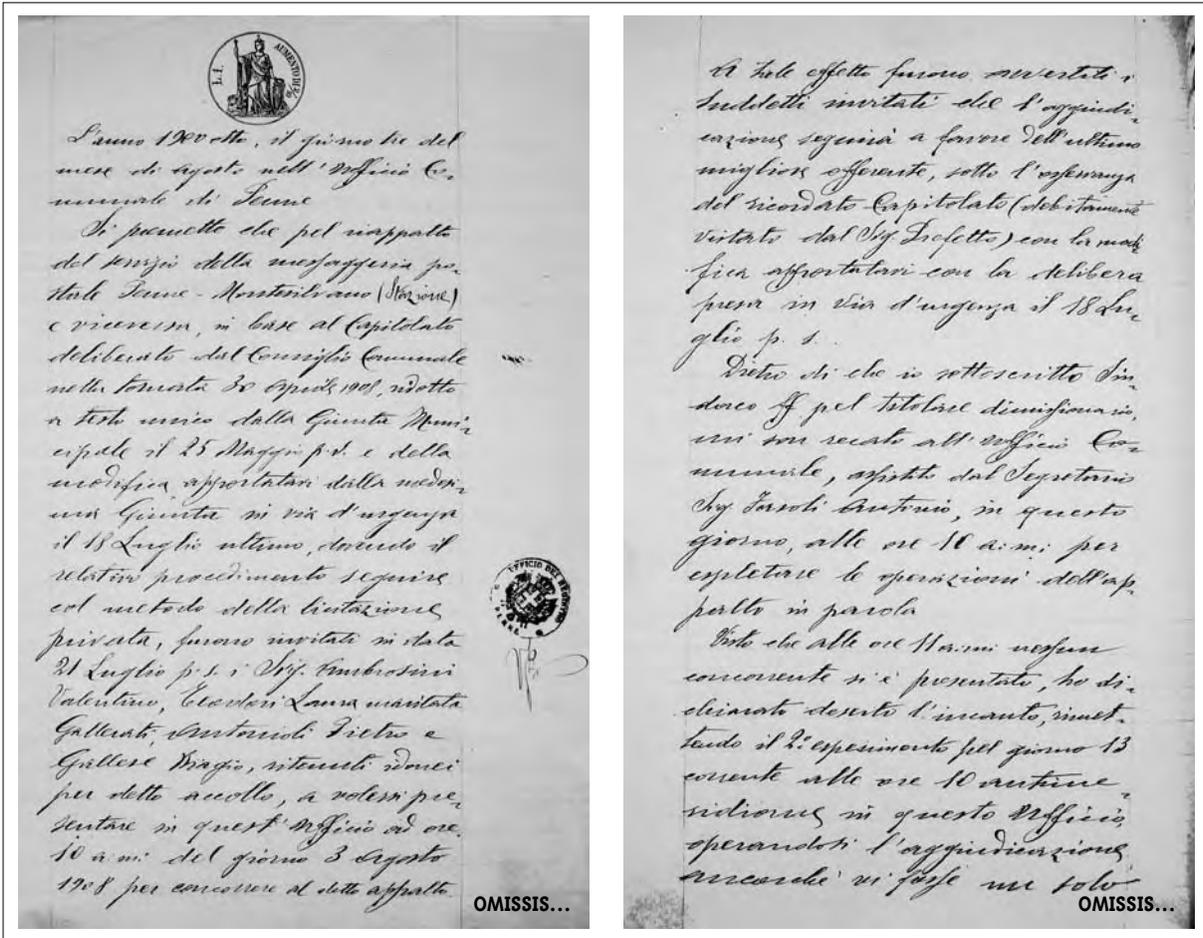
16 aprile 1909 - Stralcio di avviso d'asta per l'affidamento dello stesso servizio. - Archivio Comune di Penne.



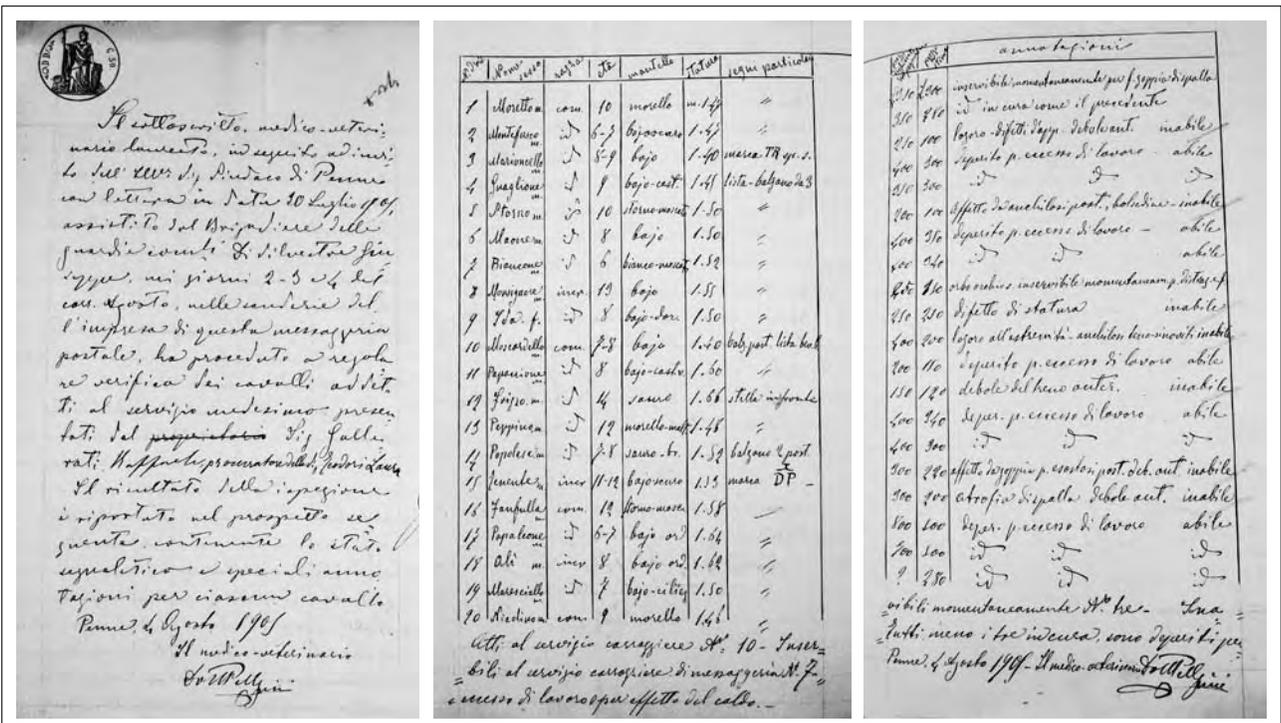
29 luglio 1909 - Corrispondenza dell'impresa Gallerati con il Sindaco di Penne. - Archivio Comune di Penne.



Formula di accettazione delle clausole contrattuali a firma dei contraenti. - Archivio Comune di Penne.



3 agosto 1908 - Stralci del verbale di aggiudicazione del servizio a trazione animale. - Archivio Comune di Penne.



4 agosto 1908 - Attestazione medico-veterinaria sullo stato dei cavalli dell'impresa Gallarati. - Archivio Comune di Penne.



DIREZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI DI Teramo

N. di Prot. 12668

— Risposta alla lettera ~~del~~ 1/8/09

N. 1761

Div.

Sez.

OGGETTO

Servizio di procacciato fra Montesilvano e Penne
Allegati N.

Nella risposta indicare il numero e la data della presente.

Teramo 6/8/09

In riscontro al foglio sopra distinto, mi
pregio informare la S.V. Illma che la Impresa postal.
Gallerati è in regola coi patti contrattuali, essen-
do stato verificato da un funzionario inviato sul
luogo, che le vetture sono munite ~~sono munite~~ di
ripostigli, i quali vengono regolarmente chiusi
con chiave.

Con stima.

Il Direttore

Illmo Sig. Sindaco

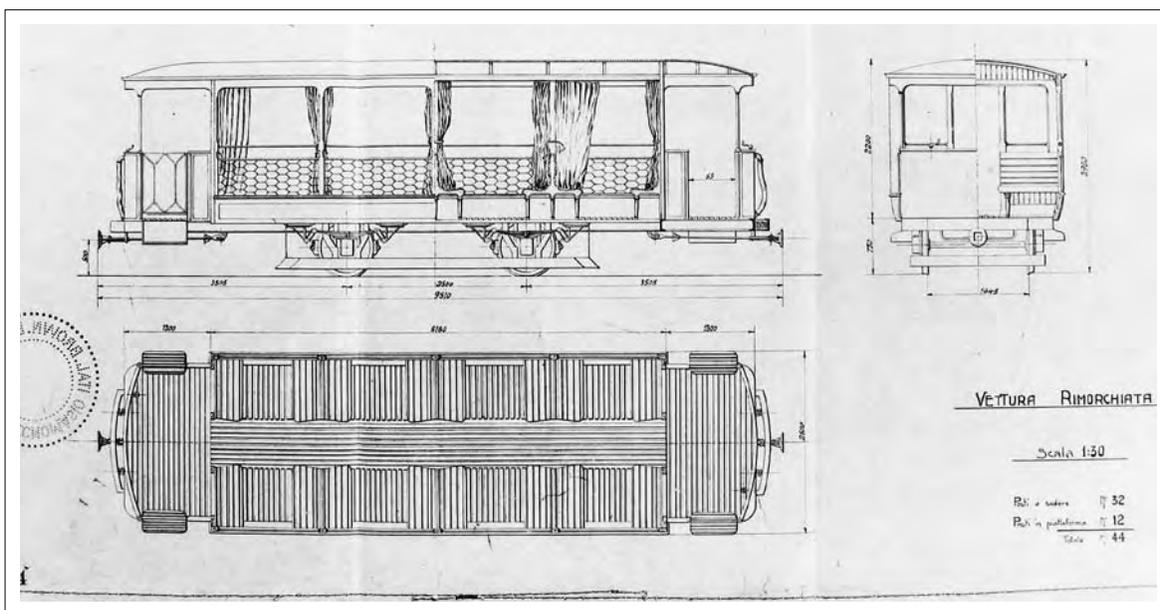
Penne

Testimonianze di una tramvia per il nuovo secolo '900:

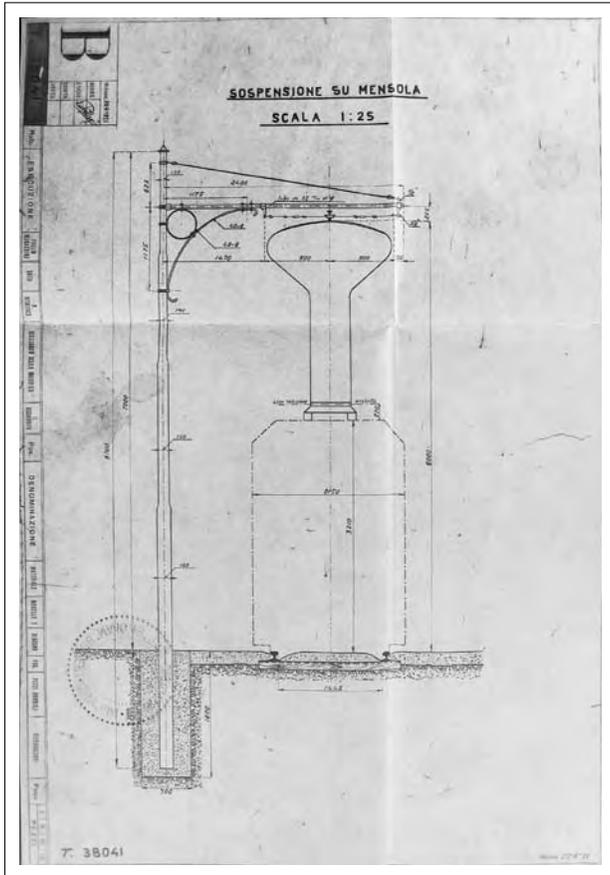
“Pescara - Castellamare Adriatico - Santa Filomena - Montesilvano”

Renzo Gallerati

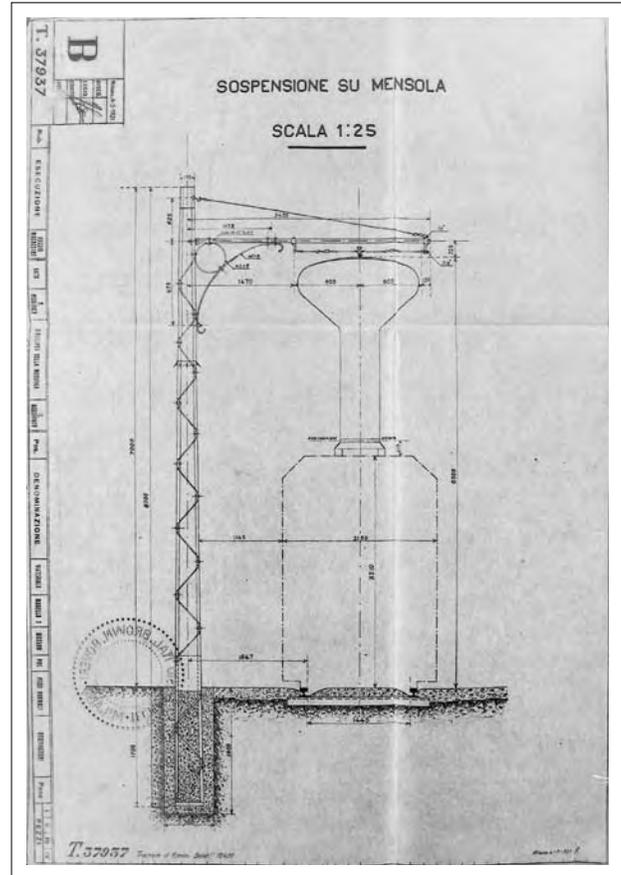
Alcune immagini e documentazioni delle vicende relative alla vita dei trasporti pubblici del primo Novecento, hanno sempre riferito dell'esistenza di mezzi su rotaia, nelle varie città della nostra regione, come in altre importanti realtà urbane italiane. Non può quindi sfuggire la pubblicazione, nelle pagine seguenti, di documenti di tipo tecnico ed amministrativo, risalenti a quegli anni. Questi rivelano un lungimirante e poco noto progetto di servizio tramviario in favore dei tre centri costieri, prima della costituzione della Provincia di Pescara, quindi prima della F.E.A.. La preziosa disponibilità di Stefano Mucciante e di Salvatore Di Fazio consente di poter disporre di un interessantissimo ed inedito materiale: una pianta stradale di Pescara e Castellamare Adriatico, fatta di tracciati di una più che capillare rete urbana di tipo tramviario elettrificato, con estensione verso Montesilvano (pensare che la tavola risale ai primi anni venti, cioè quasi un secolo prima degli attuali, nei quali si dibatte “animatamente” per un'analogia relazione di tipo filoviario). La lettera del 1912, a firma del Ministro dei Lavori Pubblici, testimonia delle difficoltà dovute ad indisponibilità di mezzi finanziari persino per la progettata “ferrovia Montesilvano-Penne”. La corrispondenza e il verbale degli anni 1921/22, evidenziano l'attivismo delle Municipalità, così come le missive a carattere tecnologico dimostrano l'alta professionalità dei soggetti interessati. Le tavole di progetto, veri “pezzi da collezione”, danno conto dello stile di alcuni mezzi ed infrastrutture previsti per questa sfortunata tramvia, sul progetto originario della quale saranno attivate, solo negli anni 1930 e 1934, le tratte urbane di Castellamare Adriatico, ormai Pescara, e Zanni-Pineta di Pescara, oltre alcuni chilometri della Penne-Pescara sulla Nazionale Adriatica, dal 1929 al 1933.



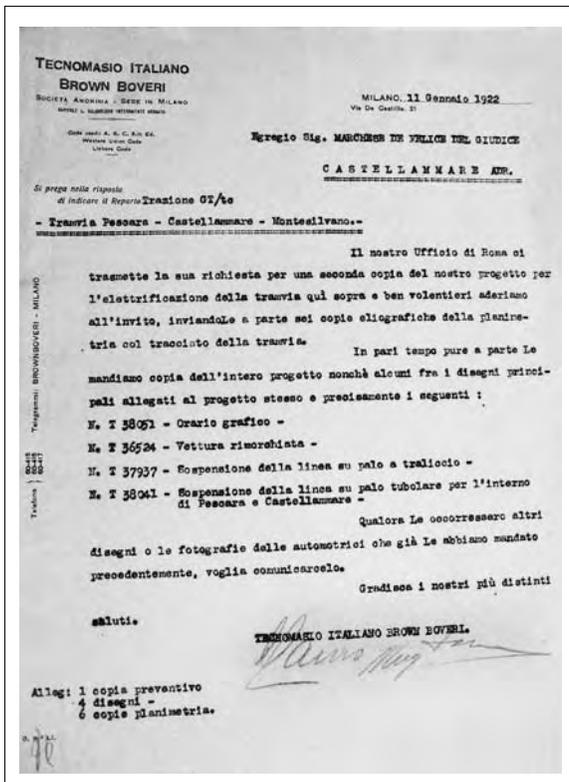
1921 - Vettura tramviaria rimorchiata (costruttore Tecnomasio Italiano-Brown-Boveri). - Collezione Stefano Mucciante.



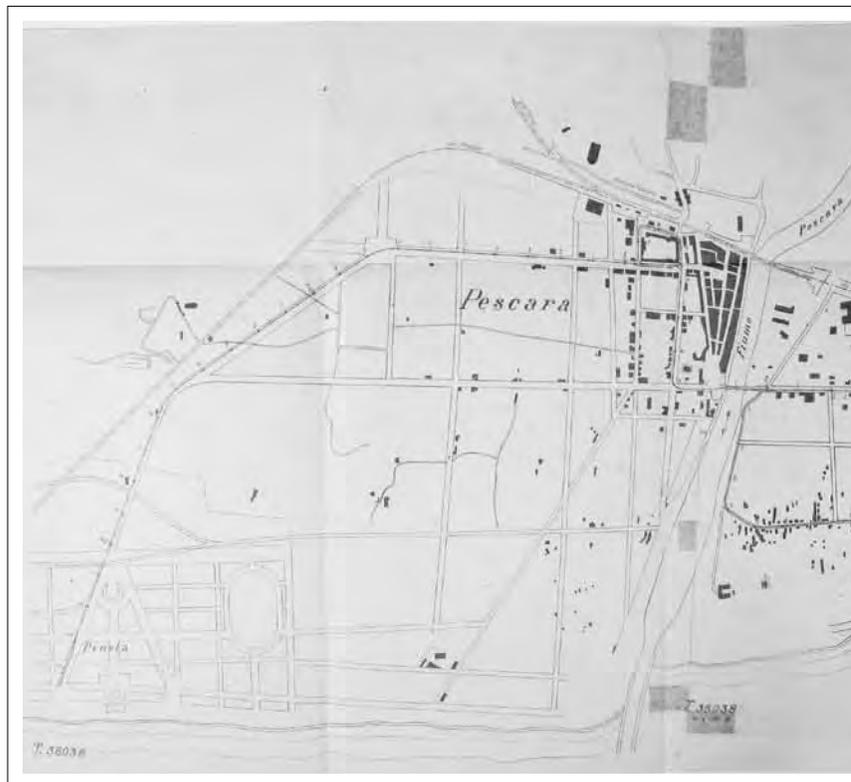
20 - 06 - 1921 - Tavola di progetto per sospensione a mensola con palo tubolare (costruttore Tecnomasio Italiano, Brown-Boveri). - Collezione Stefano Mucciantè.



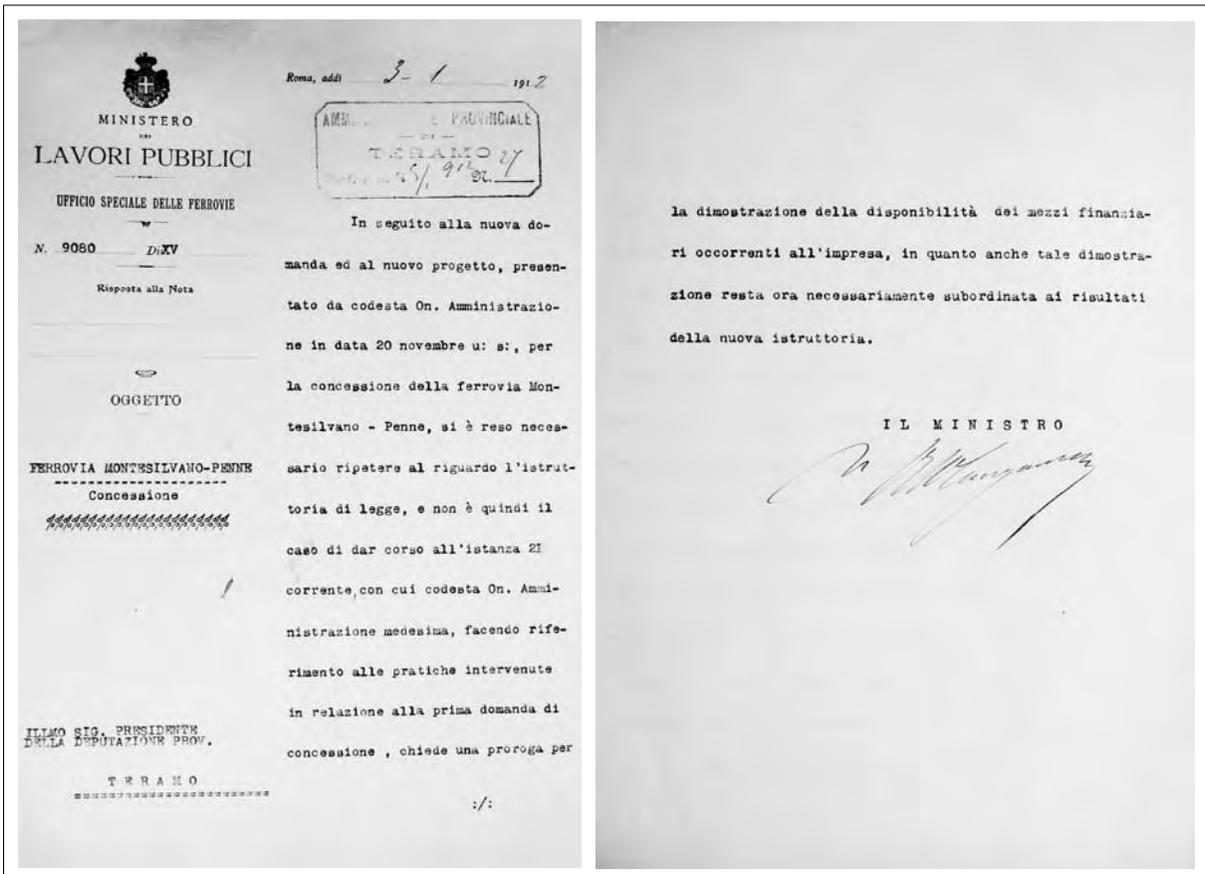
04 - 03 - 1921 - Tavola di progetto per sospensione a mensola con palo a traliccio (costruttore Tecnomasio Italiano, Brown-Boveri). - Collezione Stefano Mucciantè.



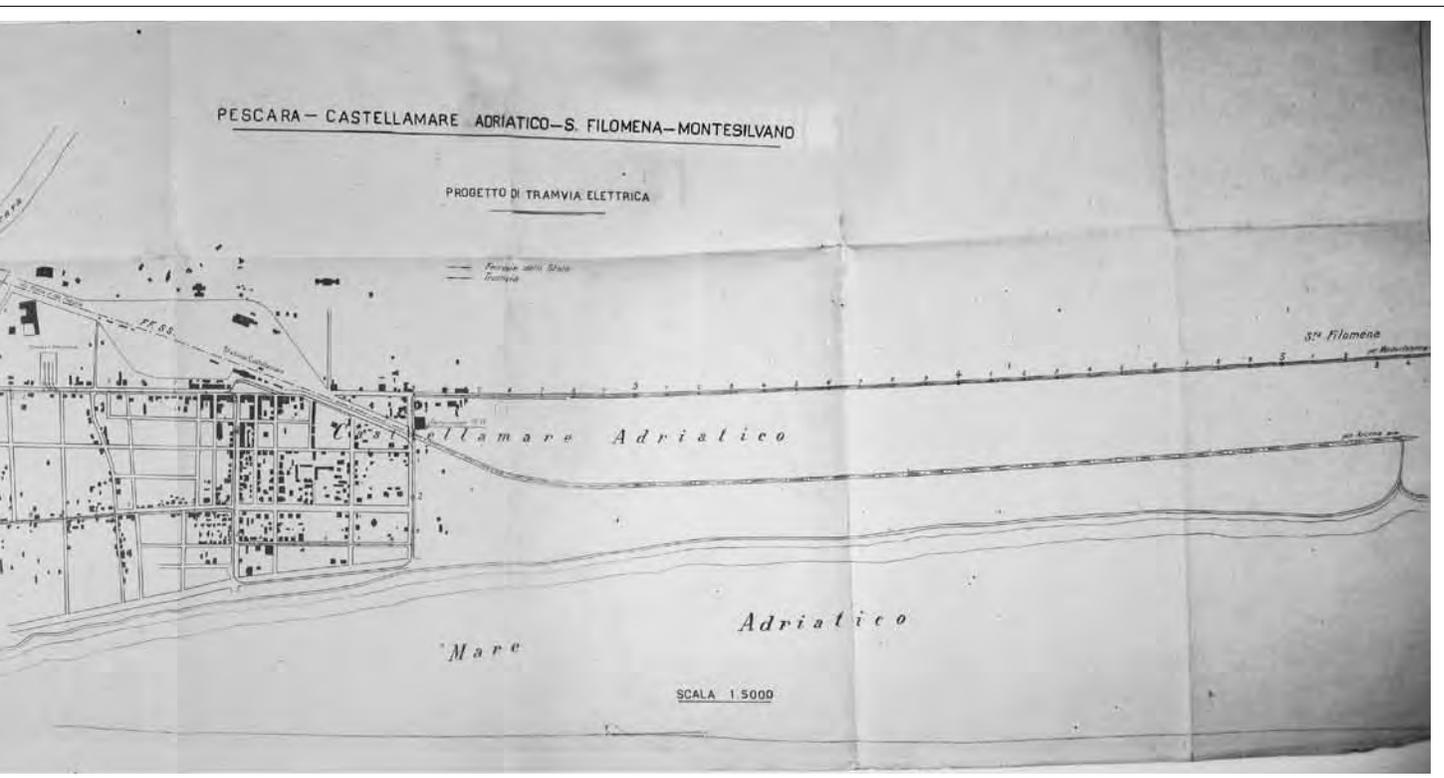
1922 - Corrispondenza dell'impresa "Tecnomasio Italiano, Brown-Boveri". Collezione Stefano Mucciantè.



18 - 06 - 1921 - Pianta schematica dei tracciati tramviari urbani. - Collezione Stefano Mucciantè.



1912 - Comunicazione a firma del Ministro dei LL.PP. al Presidente della Deputazione Provinciale di Teramo. - Collezione Stefano Mucciante.



L'anno millenovecentoventuno, il giorno sei del mese di settembre, alle ore 16 nel Palazzo Municipale di Castellamare Adriatico.

Si sono riuniti i seguenti Signori:

- 1) - Avv. Basile Manlio - Sindaco di Castellamare Adriatico
- 2) - Cav. D'Annunzio Nicola - ff. Sindaco di Pescara
- 3) - Avv. Lami Ferdinando - Direttore Banca Commerciale Italiana di Pescara
- 4) - Marchese De Felici Luigi

Assiste il Segretario di Castellamare Adriatico Signor Gianlorio Pietro.

Il Sindaco di Montesilvano opportunamente invitato, non è intervenuto, sebbene avesse preannunziato il suo arrivo all'ora suddetta.

Il Signor Basile ha presentato agli intervenuti un progetto d'impianto di una tranvia a trazione elettrica fra Pescara-Castellamare-Montesilvano, redatto dal Tecnomico Italiano Brown Boveri di Milano, per una spesa preventiva di lire 3.520.000 - in cifra tonda 4 milioni - spiegando essere intendimento dell'Amministrazione di ~~potersi~~ prolungare detta tranvia fino alla pineta ed alla stazione di Pescara, nonché fino all'abitato di Francavilla al Mare e verso i centri più importanti sul Pescara.

Il Sindaco di Pescara insiste sulla necessità di prolungare la linea al di là del ponte e fino alla Pineta ed alla stazione. Per il tratto della Pineta, in un primo momento si accontenterebbe di un servizio completo estivo, ridotto invernale, poichè in pochi anni la zona pineta acquisterà un grande sviluppo edilizio.

Promette inoltre tutta la sua opera per ottenere dal Genio Civile di Chieti che il ponte metallico sul Pescara sia posto in condizioni di permettere il passaggio alla tranvia elettrica, accontentandosi fino all'espletamento del rinforzo del detto ponte del trasbordo sul medesimo.

Il Marchese Signor De Felici - che ha già efficacemente e grandemente cooperato all'inizio ed alla riuscita dell'opera - dichiara di volersi interessare subito al completamento del progetto secondo i desideri espressi dal ff. Sindaco di Pescara.

Il Signor Direttore della Banca Commerciale plaude alla bella iniziativa e prende impegno di sottoporre a suo tempo e tosto che ne avrà i dati necessari alla Direzione Centrale dell'Istituto, una proposta di massima pel finanziamento che potrebbe effettuarsi sia con la concessione di un credito alla Società assuntrice sia colla sottoscrizione di un certo numero di azioni, salvo naturalmente quelle diverse norme e direttive che piacerà indicare alla stessa Direzione Centrale nell'eventualità che essa intenda aderire.

Si prende atto della lettera del Banco di Napoli 6 Settembre 1921 n. 1294, con cui accogliendo l'iniziativa, promette di chiedere autorizzazione alla propria sede centrale.

I Sindaci presenti prendono impegno di non fare concessioni del genere ad altre Ditte nell'ambito dei propri territori, fino a che non venga risolta la presente iniziativa.

I convenuti allo scopo di favorire l'impresa si impegnano di fornire tutti i dati statistici riguardanti il movimento ed il traffico locale onde determinare la sicurezza della riuscita.

Letto, confermato e sottoscritto/

Firmati: Nicola D'Annunzio-Avv. Ferdinando Lami-Luigi De Felici-Avv. Basile Manlio-Gianlorio Segretario.-

Copia conforme uso amministrativo
Castellamare Adr. 7 Settembre 1921.

Il Segretario Comunale





Municipio di Castellamare Adriatico

(PROVINCIA DI TERAMO)

N. *20* Cat. *X* Classe *6* Li *4 Gennaio 1922*
 Risposta a Nota del *X* *6* N. *4* *4 Gennaio 1922*

OGGETTO:

ALLIGATI:

On.le Presidente Deputazione Provinciale di

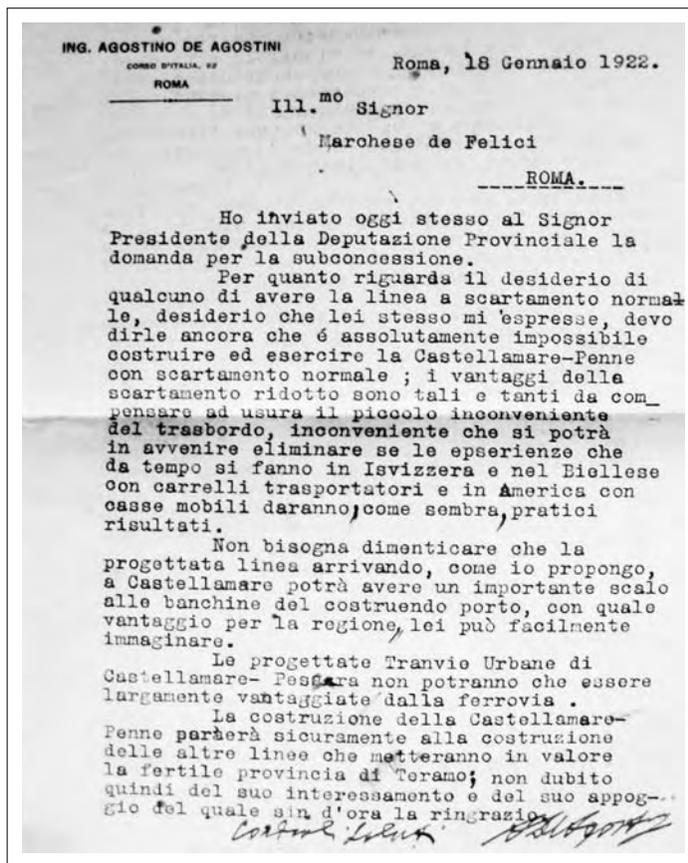
TERAMO

Ho ap reso che a cotesto ufficio sono giunte richieste di massima per costruzione di Tranvia elettrica che congiunga *Peppe* al mare con termine Castellamare-Pescara, le quali basate su criteri unilaterali, ~~che~~ tecnicamente insufficienti escludono la rete urbana di Castellamare. Partecipo pertanto che sin dal Luglio scorso è stato fatto compilare un progetto di tranvia elettrica a scartamento ordinario che dovrebbe congiungere in un primo tempo le tre Città di Pescara-Castellamare-Montesilvano con anello urbano in questa cittadina, subito dopo provvedere ad una rete di tranvia che riallacci i Comuni dell'interno con questo centro ferroviario. Dall'indice di traffico su cui è basato il piano di finanziamento, si è dimostrato sommanente redditizia la immediata costruzione di rete tranviaria fra queste tre città, per poter poi permettere su salde basi il proseguimento per l'interno.

Poichè ormai, come risulta dall'unito pro memoria, tanto i progetti che il piano di finanziamento sono pronti, e pronta è la creazione della Società per ~~Tranvie~~ e ferrovie elettriche Abruzzese, ciò che dimostra non solo la serietà de l'iniziativa, ma anche la possibile rapida pratica attuazione di esse, chiedo che cotesta On.le Deputazione voglia autorizzare il passaggio di questa rete tranviaria sulla sede stradale Provinciale nei tratti interessati, tenendo presente che essa non intralaccia menomamente qualsiasi altro progetto, ma anzi è creata per servire di base e di fulcro ad ogni altra iniziativa che, non trascurando i vitalissimi interessi di Castellamare, voglia congiungere qualunque centro a mare. Sono sicuro che cotesta On.le Deputazione, che è tanto solerte nel curare gli interessi dei comuni interessati, non vorrà trascurare quelli di Castellamare, anche essi degni della massima considerazione.

Con riserva di trasmettere copia del progetto, del piano di finanziamento e dei verbali di adnanza, e in attesa di cortese sollecito la saluto con profondo ossequio.

Manlio Basile



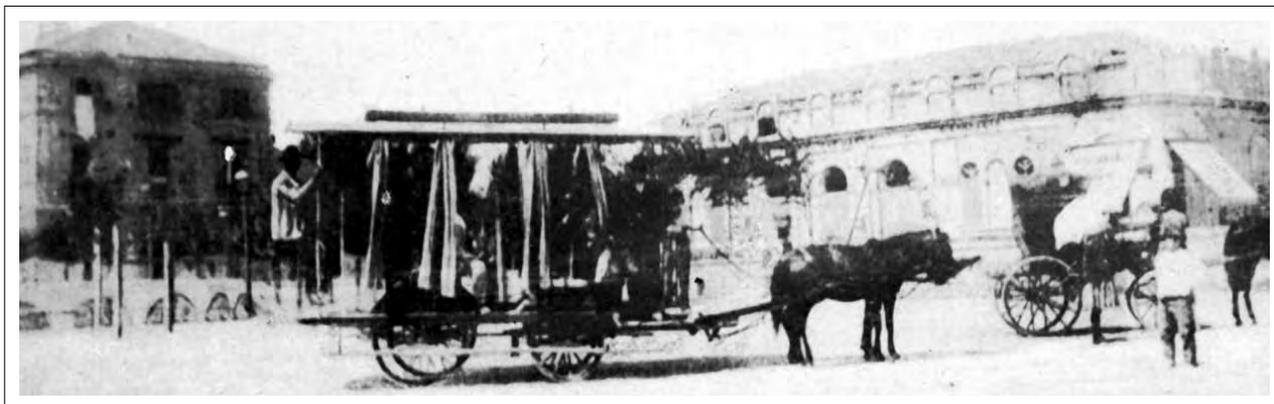
1922 - Corrispondenza a firma dell'ing. Agostino De Agostini. Collezione Stefano Mucciante.



Primi anni '20 - Pescara. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.

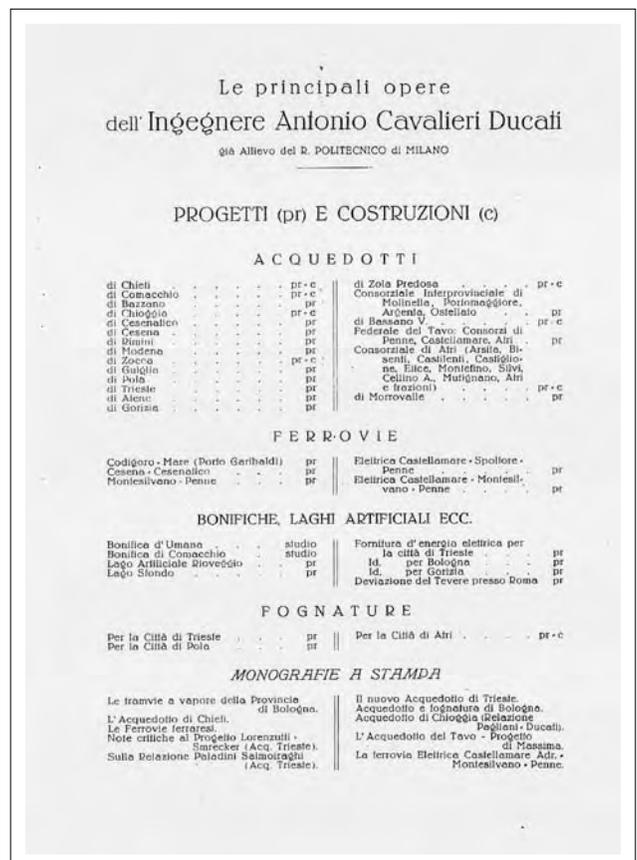
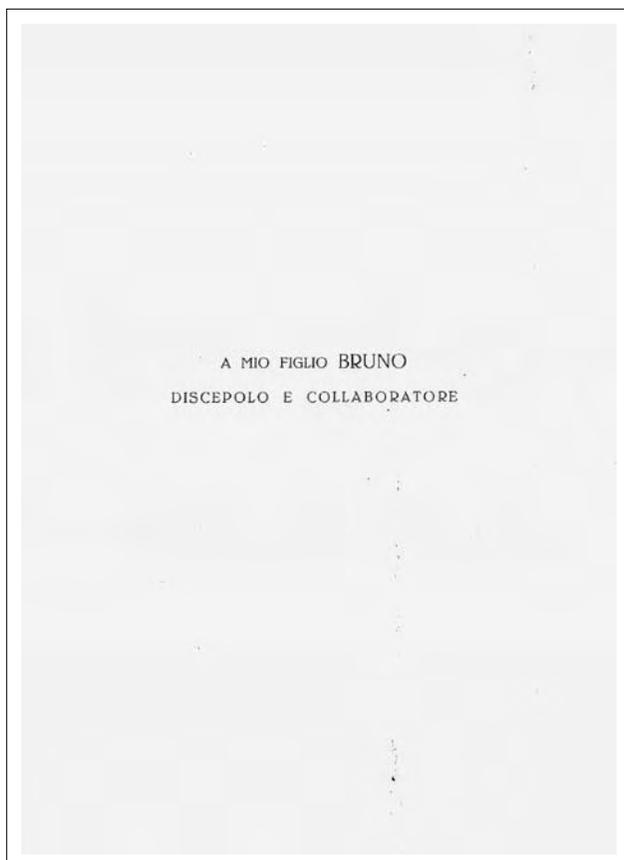
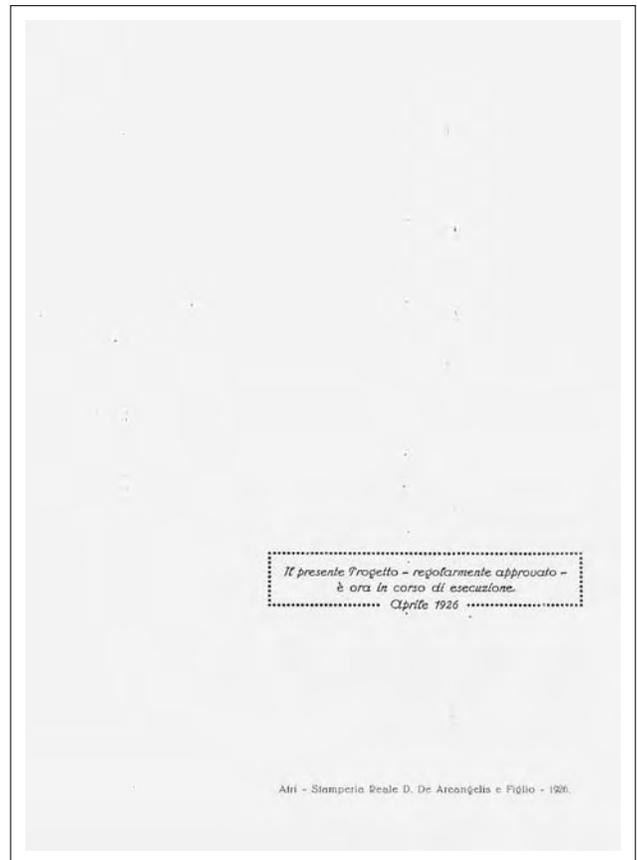
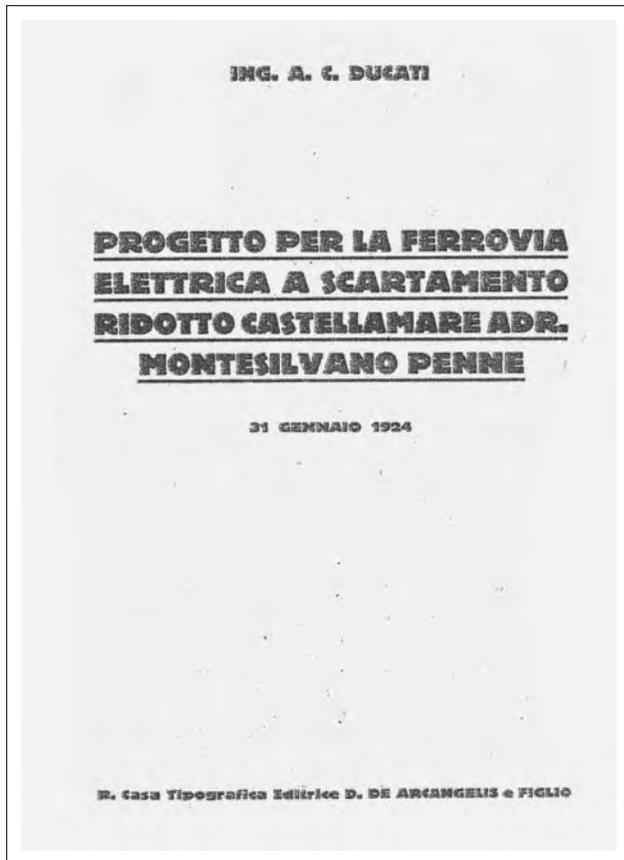


Primi anni '20 - Castellamare Adriatico, Piazzale stazione ferroviaria. Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



Fine anni '10 - Carrozza del tipo "giardinetta" nella zona litoranea di Castellamare Adriatico (attuale P.zza 1° Maggio). - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.

Ing. Antonio Cavaliere Ducati (archivio Comune di Collecchio)



Ing. A. C. DUCATI

Progetto
per la Ferrovia Elettrica
a scartamento ridotto
Castellamare Adriatico
Montesilvano
Penne

31 Gennaio 1924

R. CASA TIP. EDITRICE D. DE ARCANGELIS E FIGLIO

LA FERROVIA PENNE - MARE

*I*L 31 MARZO 1883 la Deputazione Provinciale di Teramo deliberava d'affidare all'ingegnere Gaetano Crugnola l'incarico di una circostanziale Relazione di sommaria spesa per la costruzione di una FERROVIA A SCARTAMENTO RIDOTTO DA MONTESILVANO A DENNE. A tale Relazione successe il Progetto di Massima, del settembre 1883, che ottenne l'approvazione dei Corpi Superiori e l'assicurazione del sussidio governativo per la costruzione dell'opera.

Fu poi studiato, per uniformarsi alla nuova Legge 27 aprile 1885 il Progetto Definitivo, basato sul suddetto Progetto di Massima, ma l'opera non vide né per quegli anni né per molti successivi la sua attuazione.

Lo studio della ferrovia Montesilvano - Denne fu effettivamente ripreso nel 1907 quando, per incarico sempre dell'On. Amministrazione Provinciale di Teramo, l'ing. Pietro Luzzini presentò un progetto, basato sul progetto Crugnola, che proponeva lo scartamento ordinario anziché quello ridotto e svolgeva questa tesi con tutta ricchezza di elementi e di dimostrazioni da riportare l'approvazione dei Superiori Uffici fino dal 1908, approvazione condizionata a certi suggerimenti ai quali si attese l'ing. Luzzini nel redigere il progetto definitivo per la FERROVIA ELETTRICA A SCARTAMENTO NORMALE MONTESILVANO - DENNE, che presentò poco dopo.

- 9 -

L'idea della Ferrovia, collegante la laboriosa vallata del Tavo alla linea Adriatica e quindi rigeneratrice di quelle popolazioni e di quella terra, sembrò abbastanza matura e studiata. Cosicché la sua realizzazione fu decisa dalle Superiori Autorità e s'incaricò lo scrivente di redigere il progetto di ESECUZIONE con gli amendamenti di cui al voto 15 novembre 1912 N. 1769 del Superiore Consiglio dei Lavori Pubblici riferentesi a quella strada ferrata.

Dochi anni dopo, che, per ogni documento reso esecutivo e pel finanziamento quasi maturo, l'opera poteva dirsi d'imminente costruzione, scoppiò l'immane conflitto Europeo che tutto travolse.

E l'idea della Ferrovia Montesilvano - Denne si tacque: chè a ben altro dovevasi porre il pensiero e l'azione.

Ma quando, intraversato il periodo della lotta, l'Italia Vittoriosa ritornò al suo Lavoro ed alla sua Dace, e dal duro travaglio, senza posa uscì a nuova vita il nostro Paese, la questione si riaffacciò e s'impose agli Amministratori ed al Popolo come necessità di doveroso progresso. E dal moderno pensiero ecco uscire la Ferrovia DENNE - MARE.

Se da prima predominò il concetto di collegarsi con la Ferrovia di Stato alla Stazione di Montesilvano, sbocco naturale perchè posto alla foce della Vallata, successivamente parve più completo e conveniente raggiungere direttamente l'importante prossimo nodo di Castellamare Adriatico ed avanzare ancora per il collegamento con il Porto di Pescara. E questo concetto fu il complemento d'itero alla iniziale idea dello scartamento ridotto riconosciuto ancora quale il più adatto per una maggiore economia e celerità di servizio nonchè moderatamente sufficiente alla bisogna.

Per risolvere il nuovo problema si presentavano allora due tracciati essenzialmente diversi. L'uno che in vicinanza di Cappelle abbandonava la Vallata del Tavo per innalzarsi fino a Spoltore e quindi discendere, dai Colli, a Castellamare, e l'altro che usufruiva del vecchio tracciato fino a Montesilvano - Spiaggia per poi allungarsi, sulla strada provinciale e parallelamente alla Ferrovia di Stato, al centro suddetto.

Con suo voto 25 luglio 1922 l'On. Amministrazione Provinciale

- 10 -

di Teramo, propugnando la necessità di risolvere la ormai lunga questione, si pronunciava favorevole al primo tracciato e lo scriveva, nel dicembre del 1922, presentava un progetto di massima per FERROVIA ELETTRICA A SCARTAMENTO RIDOTTO CASTELLAMARE ADR. - SDOLTRE - DENNE.

Il Superiore Consiglio, non trovando riscontro della linea proposta nel Piano Regolatore delle Ferrovie dell'Italia Centrale, redatto da apposita Commissione di Studio istituita con D. L. 27 aprile 1919, si pronunciò sfavorevole a quel tracciato, proponendo, con voto 3 aprile 1923 N. 958, la primitiva linea fino a Montesilvano ed il proseguimento per Castellamare con l'adozione dello scartamento ridotto ed altri autorevoli suggerimenti su cui si avrà campo di fermarsi più oltre.

Dalla matura ponderazione di questa linea nei suoi vari aspetti e progetti, nacque la necessità di un definitivo studio, sintesi dei vari progetti del passato, che rivedesse, secondo l'evoluta scienza ferroviaria moderna, le antiche proposte e, rappresentando l'ultima tappa degli « studi » per l'inizio del « lavoro », realizzasse un'idea desiderata e propugnata già da più d'una delle generazioni Abruzzesi per l'avviamento ad una vita di progresso e di bene da tanto tempo in vano attesa.

Tale è stato l'intendimento costante dello scrivente nel redigere il presente Progetto per la FERROVIA ELETTRICA A SCARTAMENTO RIDOTTO CASTELLAMARE ADR. - MONTESILVANO - DENNE.

I

RELAZIONE DI PROGETTO

I

IDEA INFORMATIVA E SOMMARIA DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Nella relazione dell'ottobre 1919 della citata On. Commissione per lo Studio del Piano Regolatore delle Ferrovie dell'Italia Centrale, la Castellamare - Montesilvano - Penne è così principalmente individuata:

« Data l'importanza esclusivamente locale di questa linea ed in vista del proposito di costituire una rete organica che la comprenda, la Commissione ritiene opportuno di proporre la costruzione a scartamento ridotto con le caratteristiche del gruppo E.

« La Commissione infine consiglia il prolungamento della linea da Montesilvano a Castellamare Adriatico - Km. 7 - in considerazione che tale breve tronco mentre sarà di lievissimo costo, permetterà alla linea di sboccare sull'importante centro di Castellamare e quindi al non trascurabile Porto di Pescara ».

Ed a questi precisi concetti si impernia l'ultimo voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici quando, respingendo

.. 15 ..

la domanda di concessione avanzata per la Castellamare - Spoltore - Penne, indica il tracciato Castellamare - Montesilvano - Penne quale l'unico da scegliersi e prescrive l'adozione dello scartamento ridotto « pur non disconoscendo i vantaggi che potrebbe derivare, specialmente alla ripartizione agricola locale, « diretta verso l'Italia Superiore, dall'adozione dello scartamento normale.

« Considerando che l'adozione dello scartamento ridotto, non esclude che possano tenersi in debito conto le esigenze dell'esportazione dei prodotti agricoli facilmente deperibili, con l'adozione sul breve percorso della linea costruenda del servizio cumulativo, con carrelli trasportatori, adottando all'uopo, specialmente nelle gallerie, le necessarie modalità costruttive ».

Circa il tratto Castellamare - Montesilvano, poi, fu prospettato dalle Alte Autorità dello Stato la possibilità di facilitare tale tratto, inserendo una terza rotaia fra il binario della stessa Ferrovia di Stato si da ridurre lo scartamento normale e, con rilevante economia di costruzione, raggiungere il centro di Castellamare.

A tali norme e consigli si è attenuta la Commissione Reale Amministratrice della Provincia di Teramo quando commetteva allo scrivente la redazione del presente Progetto per avanzare subito la regolare domanda di concessione ed al più presto poter dar principio all'esecuzione dell'opera.

La suddetta R. Commissione ha in modo preciso prescritto:
1.° - Considerare la Penne - Montesilvano - Castellamare « con raccordo al Porto Pescara, a scartamento ridotto e secondo i criteri suggeriti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

2.° - Redigere la parte di progetto che riguarda il tratto Stazione Montesilvano - Castellamare, in duplice lettura e cioè:

.. 16 ..

a) « Con l'adozione della terza rotaia sulla linea ferroviaria di Stato dalla Stazione di Montesilvano a quella di Castellamare.

b) « Con costruzione di un binario autonomo lungo la strada provinciale Adriatica dalla Stazione di Montesilvano fin presso il Ponte sul Pescara e deviazione sino al Porto Canale ».

Desiderando, così, presentare ai Superiori Consessi un progetto che contemplasse, oltre alla risultante dei vari studi finora eseguiti, pure i due casi possibili di raccordo col centro di Castellamare per poter risolvere, senza bisogno di ulteriore progetto, il problema nei vari suoi aspetti.

Perfettamente edotto dei suddetti autorevoli consigli e prescrizioni lo scrivente ha compilato il presente progetto come segue:

PRIMA PARTE

- a) Elementi generali;
- b) Tipi normali;
- c) Trazione elettrica.

SECONDA PARTE

a) Primo tronco: Castellamare Adriatico - Montesilvano per la strada provinciale;

b) Raccordo col mare.

SECONDA PARTE bis

Primo tronco: Castellamare Adriatico - Montesilvano nella sede della Ferrovia dello Stato.

TERZA PARTE

Secondo tronco: Montesilvano - Pianella.

QUARTA PARTE

Terzo tronco: Pianella - Penne.

.. 17 ..

Regolarmente, in sede d'istruttoria per la concessione di una ferrovia, basta il semplice progetto di massima, ma è di tanto maggior vantaggio, per un sollecito espletamento, se esso progetto è maggiormente illustrato e dettagliato vuoi con precisione accertata da esatti rilievi sul terreno, vuoi da dettagli costruttivi e di analisi per quantitativi e prezzi.

In tal caso l'esame della proposta riesce più semplice ed esatto, le deduzioni ne appaiono più concrete e conseguentemente l'esecuzione dell'opera più prossima.

Il presente Progetto, che non può essere considerato di massima, quale cioè continuazione dell'ormai numerosa serie di studi eseguiti da quarant'anni a questa parte, potremo ritenerlo quasi definitivo perchè ha fondamento, nella sua maggior parte, sopra studi e rilievi eseguiti dallo scrivente in confronto ai Voti ed emendamenti, aggiunte, modifiche e consigli annessi ai vari Voti emanati dalle Superiori Autorità tecniche dello Stato e quindi, non appena giudicato dai Corpi Superiori, suscettibile di immediata traduzione in particolare progetto di esecuzione (vedi a pag. 45 l'indice generale del Progetto).

II

CARATTERISTICHE DELLA NECESSITÀ DELL'OPERA

Se pur vane potrebbero apparire le seguenti considerazioni a chi ammette senz'altro, dati i precedenti studi ed approvazioni delle Alte Autorità, la necessità assoluta dell'opera, pure, per rendere completa la seguente Relazione in ogni suo punto, e per prospettare la situazione quale può vedersi ora, nel dopo guerra cioè, si è creduto opportuno rammentare i punti principali che caratterizzano la necessità della Ferrovia « Penne - Mare ».

Val di Tavo in un primo tratto pianeggiante, fiancheggiata da medie colline, poscia d'aspetto veramente montuoso, è popolata di ben circa centomila abitanti suddivisi in agglomerati principali e frazioni disperse quale si richiede a Popolo eminentemente agricoltore. I maggiori prodotti d'esportazione sono gli olii, l'uva, le frutta, le uova, il grano ecc. mentre si importa ogni prodotto d'industria meccanica, tessile e chimica. Lo sbocco naturale e ferroviario della vallata è Montesilvano, e qui, più che altrove, si concentra il movimento dei trasporti.

.. 19 ..

Una sola rotabile, provinciale, partendo da Montesilvano solca la vallata e risale fino a Penne, con pendenze fortissime nell'ultimo tratto, raccogliendo nel suo percorso le strade che conducono ai vari centri comunali: tale è la rete unica di vie di comunicazione e ben si comprende come le difficoltà e scomodità dei trasporti ostacolino certamente ogni progresso ed ogni industria.

Ciò nonostante dalle seguenti statistiche può rilevarsi un relativo importante traffico alla Stazione F. S. di Montesilvano.

MERCI:

Esportazione annuale Ton.	11.000 circa
Importazione	« « 4.500 «

VIAGGIATORI:

In arrivo annualmente	N. 36.500 circa
In partenza	« « 36.500 «

ciò che equivale all'incirca ad un movimento giornaliero: per le merci di N. 5 vagoni da 100 Q.li e per i viaggiatori di N. 200 in aggiunta ad altri secondari trasporti (posta, bagagli ecc.).

La sostituzione ai vecchi sistemi di locomozione di una ferrovia, del tipo delle economiche, è giustificata a sufficienza dall'esistenza di un traffico relativamente ragguardevole e dal probabile grande sviluppo che assumerebbe, nell'avvenire, la vallata allorchè fosse servita da un razionale sistema di trasporti.

La ferrovia proposta, facente capo a Penne, città di oltre 15.000 abitanti e capoluogo del secondo Circondario, col suo tracciato serve ai vari Comuni della vallata: Loreto Aprutino, Collecervino, Moscufo, Pianella, Cappelle, Montesilvano, Castel-

.. 20 ..

lamare oltre a Città S. Angelo, Picciano, Elice, Castiglione Messer Raimondo, Arsita, Farindola, Montebello, Spolire: quindi ad un vastissimo territorio.

La parte superiore poi di questa ferrovia, da Pianella a Penne (Terzo tronco) come da Piano Generale Regolatore della Ferrovia dell'Italia Centrale assumerebbe poscia notevole importanza entrando « a far parte delle linee Ancona-Chieti che, con finalità più modeste, realizzerà quella ferrovia subappennina già da tanto tempo progettata ». (Relazione Commissione prec. citata).

III

TRACCIATO E MODALITÀ COSTRUTTIVE
DELLA FERROVIA

(Vedi anche « Descrizione dei Tronchi » pag. 31, e « Relazione Trazione Elettrica »).

PREMESSA. - Le caratteristiche di una ferrovia appartenente al Gruppo E quale la presente, come da proposta dell'On. citata Commissione, sono assimilabili a quelle del tipo Calabro-Lucano o meglio delle Complementari Sicule con trazione elettrica e cioè (v. Relazione citata pag. 19, disposizioni tassative): Pendenza massima 35 per mille; raggio minimo 100 metri; larghezza piattaforma 4 metri; armamento rotale da Kg. 27,14 per ml.

Nel tenere però conto dei considerati di cui al citato voto 3 aprile 1923 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in riferimento all'uso di *carrelli trasportatori* di materiale mobile ordinario sulla Ferrovia a scartamento ridotto, occorre avere presente la disposizione (vedi citata relazione, pag. 19) governante le Ferrovie secondarie, gruppo D, trazione elettrica, specialmente per ciò che riguarda l'armamento: P. 40 ‰, R. 150 m., Larg. 4,50, Arm. 30,14.

a) TRACCIATO (vedi *Corografia e tracciato Scala 1:50.000, Piano Generale Scala 1:20.000, Fasc. I, Parte I*). - All'epoca dell'iniziale Progetto di Massima da Montesilvano a Penne si

.. 22 ..

presentavano tracciati affatto diversi da potersi percorrere dalla linea per favorire maggiormente questi o quegli abitati, ma poi si scelse un tracciato che rappresentasse perfettamente la migliore via per gli interessi della comunità. E si è visto che si completò il pensiero della ferrovia col congiungimento al centro di Castellamare e al Porto di Pescara.

Come si avrà più ampiamente a dimostrare nella descrizione dei Tronchi il presente tracciato, nel suo tratto Montesilvano-Penne, in massima segue l'andamento risultante dai vari studi precedenti e perfettamente equilibrante gli interessi economici alle necessità tecniche, già più volte approvato e raccomandato anche dall'ultimo voto delle Superiori Autorità, e pel suo tratto Castellamare-Montesilvano, come si ebbe ad accennare, è presentato, ora, in duplice lettura: con andamento in sede propria sulla provinciale adriatica, ed inserito fra il binario delle Ferrovie di Stato.

Circa la scelta del tracciato meglio rispondente allo scopo si crede opportuno fare rilevare come il percorrere il tratto Castellamare-Montesilvano sulla Ferrovia dello Stato, presenti, oltre alle reali convenienze economiche, molteplici inconvenienti per l'esercizio ordinario e più ancora nei momenti di esercizio straordinario specialmente nel periodo dei trasporti delle uve.

Lo scrivente, come da incarico della committente Reale Commissione Provinciale di Teramo, ha redatto, nei suoi particolari, pure il progetto del Tronco Castellamare-Montesilvano in sede della Ferrovia dello Stato che presenta con la *parte seconda bis* del presente elaborato.

Il binario ridotto si otterrebbe, come si ebbe a dire, ponendo una terza rotaia fra il binario della Ferrovia di Stato dello stesso tipo e peso delle altre due e questo pure nel riguardo dei deviatori nell'interno delle stazioni. La linea par-

.. 23 ..

rirebbe dalla stazione F. S. di Castellamare, usufruendo perciò di quel Fabbricato Viaggiatori e di quei servizi e proseguirebbe per Montesilvano ove la stazione delle F. S. sarebbe incaricata del servizio di questa linea.

Può rilevarsi quindi che la comunione dei servizi, della Ferrovia Secondaria e della Ferrovia di Stato, per tutto ciò che riguarda personale, servizi viaggiatori e merci, rifornimenti ecc., non sarebbe certo molto consigliabile, mentre, tanto le Ferrovie dello Stato, quanto la concessionaria della Castellamare-Penne, dovrebbero ben pensare se la sicurezza e la celerità delle due linee non venissero seriamente menomate da questa reciproca servitù a tutto danno del buon esercizio delle Ferrovie stesse.

Si è subito accennato ad una convenienza economica e questa realmente esiste; però è da rilevarsi che in un avvenire molto prossimo, quando la Ferrovia di Stato applicherà il doppio binario, anche per quel tratto di linea la Castellamare-Penne sarebbe costretta ad applicare con rilevante spesa una terza rotaia e l'impianto dell'equipaggiamento per la linea elettrica pure nell'altro binario per percorrere con doppia linea quel tratto, contrariamente alle necessità del suo traffico.

Al riguardo poi dell'impianto elettrico se nell'avvenire le Ferrovie di Stato elettrificassero la linea Adriatica, ben si comprende quale disagio ne conseguirebbe, specialmente adottando linee di differente tensione, mentre la Castellamare-Penne in ogni caso si dovrebbe assumere l'obbligo di assoggettarsi ad ogni bisogno e cambiamento utile alle F. S.

Il valore quindi della Ferrovia proposta verrebbe seriamente diminuito e se pur nella costruzione esisterebbe economia, questa, per chi guarda obiettivamente al problema e pensa alle conseguenze avvenire, potrebbe certo trasformarsi

.. 24 ..

in maggior dispendio senza per altro fare progredire e migliorare il traffico.

Resta quindi il tracciato proposto per la rotabile Adriatica da stimarsi come il migliore. All'evidente maggior costo di costruzione e alla razionale e chiara risoluzione del problema dei trasporti fa riscontro quella necessaria indipendenza richiesta da un regolare e vantaggioso esercizio ed una uniformità di caratteri per l'intera linea già percorrente il tratto Montesilvano - Penne completamente in sede propria.

Le stazioni di Castellamare e Montesilvano in questo caso sarebbero in sede propria e la linea, sorpassando la Ferrovia di Stato con un viadotto in ferro presso Castellamare, proseguirebbe fino a Montesilvano sulla strada provinciale, venendo quest'ultima a ridurre da undici a sette metri la sua larghezza. È da rilevare come si aumenterebbe così lo sviluppo dei traffici del litorale potendo la linea servire ad una tramvia Montesilvano - Castellamare - Pescara dando più intensa vita ai piccoli centri balneari sparsi lungo quel tratto di costa Adriatica.

Alle Superiori Autorità il voto di preferenza all'uno piuttosto che all'altro tracciato per questo Tronco: lo scrivente ha voluto soltanto, per scrupoloso dovere professionale, richiamare i punti salienti che differenziano le due distinte idee.

Da Montesilvano la Ferrovia prosegue fino a Penne in sede propria e questo tratto è diviso in due tronchi: Montesilvano - Pianella e Pianella - Penne.

Il primo tronco, pianeggiante, segue in massima l'andamento della provinciale ed in comune con quest'ultima attraversa, su di un ponte stradale, in muratura convenientemente ampliato, il fiume Tavo oltre la stazione di Cappelle, progettata ai piedi del paese omonimo presso l'inizio della strada che, dalla provinciale, vi conduce.

.. 25 ..

La linea raggiunge quindi la stazione di Moscufo - Collocorvino posta presso la provinciale e servente ai due suddetti Comuni, cui si accede da prossime strade comunali, per poi proseguire, costeggiando sempre la provinciale, fino alla stazione di Pianella, ove ha sede la sottostazione di trasformazione per l'energia elettrica ed inizio il tronco montano della ferrovia.

Lasciando di costeggiare la provinciale, la linea, con strette curve, si svolge e si inerpicca quindi fino alla stazione di Loreto, posta in vicinanza dell'abitato, per poi entrare subito in galleria, poscia ancora in breve traforo e di nuovo in galleria, per salire alla fermata di Collatuccio - Picciano e innalzarsi ancora raggiungendo la città di Penne.

b) *DENDENZE E CURVE*. - Adottato il tracciato, per le varie sue convenienze tecniche e locali, così da rendere la linea equamente favorevole ai vari centri popolati, le pendenze, soltanto nel terzo tronco Pianella - Penne, risultano, per certe livellette, di un massimo del 90 ‰: massimo che rientra nei limiti necessari all'utile prestazione di treno ed al razionale traffico per questa linea. Queste normali pendenze inoltre permettono di adattarsi al terreno con evidente rilevante economia di costruzione, principalmente in considerazione che la natura dei terreni attraversati (argille) costringerebbe a sproporzionate spese di consolidamenti e sostegni qualora i movimenti di terra risultassero rilevanti.

Dalle considerazioni precedenti di tracciato e di adattamento al terreno, nonché di passaggio da centri prefissi, nel secondo tronco della linea si è stati costretti a ricorrere alla adozione di curve di raggio di 150 metri, che d'altra parte pienamente soddisfano ad ogni necessità tecnica ed esercizio.

La linea è progettata a trazione elettrica e percorsa da

.. 26 ..

automotrice a carrelli, cui le curve minime possono adattarsi senza scapito della potenzialità e della velocità di marcia: giacché se la trazione fosse a vapore richiedendo per le locomotive una riduzione della loro base rigida si verrebbe a diminuire conseguentemente la potenzialità e quindi a rendere insufficiente la capacità di treno proposti.

Il tratto di linea che da Pianella arriva a Castellamare, in ogni caso, ha favorevole il terreno ad un buon andamento e quindi, non presentando curve di piccolo raggio che in pochi punti e principalmente presso le stazioni, i primi due tronchi conservano il carattere necessario per lo sviluppo di un massimo di velocità di 40 Km. all'ora.

c) *MODALITÀ DEL CORDO STRADALE*. Sede, armamento, gallerie, opere d'arte. (Vedi Sezioni tipo - Armamento, Opere d'arte normali, Opere d'arte maggiori, Tipi delle gallerie). - Allo scartamento ridotto, di ml. 0,95, si è fatto corrispondere una piastrina di ml. 4 così come è prescritta. Tenendo poi in considerazione il citato voto LL. PP. aprile 1923, per quanto si riferisce al transito di materiale ordinario su carrelli trasportatori, si è curato che le luci delle opere d'arte e delle gallerie siano atte a tale passaggio: e questo provvedimento, senza riescire oltremodo dispendioso, gioverà certo ad un eventuale traffico avvenire di reale importanza specialmente per le merci facilmente deperibili di esportazione.

Ed in rispondenza a questi criteri di traffico si è creduto opportuno proporre l'armamento con rotaie del peso di chilogrammi 27,6 al metro lineare con campate di 15 metri su 16 appoggi e ciò per ovvie considerazioni della diminuzione dei giunti elettrici, con 4 piastre per ogni traversa nel terzo tronco e con 4 piastre ogni 3 traverse negli altri due tronchi, generalizzando perciò il sistema di armamento, tenuto presente che

.. 27 ..

nel terzo tronco essendo costretti, tanto nell'ascesa che nella discesa, a velocità ridotte (20 Km.) è sufficiente un armamento simile alla linea del piano.

Per gli scambi entro i parchi della stazione ed in ogni occorrenza, si sono proposti deviatori comuni (raggio 90, tangenze 0,135) già commercialmente costruiti in Italia. Occorre qui considerare come, per l'inserzione dei deviatori per il binario ridotto inserito in quello normale delle F. S. sia mestieri costruire poi deviatori speciali, che in ogni modo verrebbero meglio studiati se la scelta definitiva per questo tronco preferisse questo tracciato.

Per la terza rotaia nel tratto Castellamare - Montesilvano si è proposto il necessario armamento con una rotaia del peso di Kg. 46,3 per metro lineare, del tipo comune delle Ferrovie, con campate di 12 metri su 17 appoggi e con materiale di corredo analogo a quello delle altre due rotaie.

Le opere d'arte sono per lo più proposte in muratura ordinaria quale la migliore e di non superiore costo rispetto alle murature in pietrame. Soltanto per il Viadotto sulla Ferrovia di Stato ed il Ponticello sul F. Mazzocco fu necessario adottare travate metalliche.

Le gallerie, la cui sagoma come avemmo a dire è stata studiata in modo da permettere il transito al materiale ordinario, pure trasportato da carrelli, sono proposte completamente rivestite in muratura con arco rovescio per la natura dei terreni argillosi attraversati.

Il terreno, come precedentemente si accennò, è stato dal tracciato sfruttato per ogni suo buon rendimento così che le opere di consolidamento si sono limitate alle comuni e necessarie per l'attraversamento di accentuate trincee o rilevati su forti pendenze ed in ogni caso si ha avuto cura di proporre opere di sostegno atte a rendere sicura la linea ferroviaria

.. 28 ..

da qualsiasi immissione d'acque superiori e dotata di un buon scolo generale.

Naturalmente la maggioranza delle opere di difesa si presenta nella parte montana della linea mentre nei tronchi pianeggianti sono limitate alle comuni opere minori di scolo.

Si è proposto lungo tutta la linea il rivestimento erboso, ed all'occorrenza alberato sulle scarpate delle trincee e dei rilevati.

d) **FABBRICATI E MANUFATTI ACCESSORI.** (Vedi *Fabbricati e loro perizia di spesa, Fabbricati speciali nella II Parte A e B, II Parte bis*). - Si sono studiati fabbricati « tipo » applicabili a tutte le stazioni e fermate della linea. Soltanto per i fabbricati presso la stazione di Castellamare, per ragioni di costretta ubicazione, si è studiato un tipo speciale di fabbricato, che riunisce i vari servizi per viaggiatori, merci ed alloggi personale.

Per i fabbricati viaggiatori si è cercato di rendere vera economia con logico criterio di divisione in ambienti, pur sufficientemente estesi, ed in una robusta costruzione dell'insieme per non lasciare nulla alla parte decorativa ricercata: chè il serio stile uniforme dei fabbricati proposti è ottenuto direttamente dalla costruzione.

Per le stazioni di Montesilvano e Penne, l'una di collegamento con le Ferrovie di Stato e l'altra di testa, si è proposto un fabbricato viaggiatori isolato dal magazzino merci mentre per le altre stazioni si sono riuniti in due servizi limitando così la spesa per i fabbricati stessi e per l'area da sistemarsi a stazione che in tutti i casi si è presentata su terreno in pendenza.

A Castellamare, Pianella e Penne si sono proposte rimesse per un locomotore soltanto non dovendo queste stazioni ospi-

.. 29 ..

tere che un locomotore per il treno di corsa od in caso di riserva; mentre a Montesilvano, stazione d'appoggio alle F. S. che dovrà ospitare locomotive di manovra e di soccorso e locomotori di riserva, è proposta una rimessa più ampia.

Nei pressi di Castellamare poi, come si vedrà più ampiamente appresso, è proposto un parco di deposito, funzionante da sollocazione per Castellamare stesso, ove trova posto oltre ad un fabbricato per rimessa e riparazione veicoli ed automezzi, pure il necessario fabbricato per la Direzione della linea, nonché i magazzini pel materiale: centralizzando così a Castellamare ogni servizio d'esercizio per la ferrovia.

Data la natura economica della linea si sono proposte case cantoniere soltanto nei punti principalmente importanti (sbocchi stazioni, gallerie ecc.) con una media di una casa cantoniera ogni 3 Km. circa. Presso le case cantoniere, le fermate di Sablatico e Collatuccio e le stazioni Moscola-Collatorvino e Pianella, sono previsti i necessari pozzi per acqua potabile e fomi da pane. I cessi in ogni caso sono proposti isolati giacchè ognuno è previsto corredato da pozzi neri e di spurgo si da renderlo perfettamente igienico.

Presso le stazioni di Castellamare, Montesilvano, Pianella e Penne sono previsti serbatoi per acque di rifornimento: necessario corredo alla trazione a vapore di soccorso e per le locomotive proposte a Montesilvano e Castellamare per il raccordo alle Ferrovie di Stato e per le diverse manovre.

Le succennate stazioni infine sono corredate di piccoli edifici per servizi accessori e magazzini manutenzione.

Per quanto riguarda le fondazioni sono previste sufficientemente profonde si da presentare, la stima dei diversi tipi di fabbricati, ogni garanzia di esatta rispondenza di vero costo delle opere: come si avrà a riaccennare circa la « costruzione » della Ferrovia.

IV

DESCRIZIONE DEI TRONCHI

a) **PRIMO TRONCO - PER LA STRADA ADRIATICA.** (*Seconda Parte A*). - La stazione di Castellamare Adriatico è proposta a fianco della stazione delle Ferrovie dello Stato e precisamente nello spazio fra i fabbricati di quest'ultima e la strada Adriatica. Il fabbricato viaggiatori e pel servizio merci ha la sua fronte posta ortogonalmente al Fabbricato Viaggiatori delle F. S. prospiciente cioè il piazzale d'accesso a quel fabbricato. Dato il ristrettissimo spazio disponibile vi trovano posto soltanto pochi binari oltre al binario di corsa, sufficienti però al movimento di transito e di manovra, per il raccordo col magazzino merci, deposito locomotore e con le F. S. giacchè il deposito e lo sfogo di questa stazione si è proposto più oltre, sul raccordo col mare, e presso il ponte sul Pescara.

Mediante un conveniente adattamento del Fabbricato Viaggiatori esce dalla Stazione un binario per il raccordo con le F. S. e che, attraversando il piazzale della stazione F. S. a livello e con controrota ben s'intende, si porta presso il magazzino merci F. S. a fianco di un apposito piano che serve pel trasbordo delle merci dall'una all'altra ferrovia; mentre il

.. 31 ..

binario di corsa s'inoltra, lungo la strada per Pescara fino al ponte sul F. Pescara, per il raccordo col mare, come si avrà a dire nella descrizione di questo tratto.

Nel proporre il piano generale della stazione di Castellamare ADR. si è tenuto per guida il piano regolatore delle Ferrovie di Stato per quella stazione, così da uniformarsi a quei criteri e non intralciare, pure per l'avvenire, ogni libero ampliamento alla stazione stessa.

Uscendo dalla stazione di Castellamare ADR. la linea corre parallela alla F. S. e con questa attraversa, mediante passaggio a livello, la strada del Municipio, quindi, con lieve pendenza, si innalza sino ad elevarsi di m. 5,60 circa sulla F. S. oltre la proprietà Muzi, per poterla sorpassare con un Viadotto in ferro, alla pr. 1168,90, per poi ridiscendere e ricordarsi con la strada.

Si è creduto assolutamente necessario proporre tale soprapassaggio per rendere indipendenti tanto l'una che l'altra linea, e questo per sicurezza e celerità di servizio, considerando anche che la contropendenza del tracciato, che così si va a creare, non intralcia per nulla il regolare andamento del treno giacchè si è potuto ben sviluppare la linea tanto nell'ascesa, che nella discesa non superando in ogni caso la pendenza del 15 per mille e per breve tratto (370 m. circa).

Il suddetto viadotto costituito da una doppia travata in ferro, di cui più particolarmente si tratterà nel giustificativo calcolo (vedi Parte Seconda a) attraverso obliquamente la Ferrovia di Stato. Pur avendo adattato a quest'ultimo i muri d'ala del viadotto si è convenientemente proposto l'appoggio della travata su spalle poste ortogonalmente ad essa così da evitare la travata obliqua, secondo una buona e razionale tecnica costruttiva. La luce del viadotto è proposta tale da lasciare

.. 32 ..

libero transito al doppio binario che si andrà poi posando per la F. S., ed è precisamente di ml. 20.

Raggiunta la strada Adriatica, la ferrovia, pur restando in sede propria, prosegue con questa circa fino alla stazione di Montesilvano.

Lungo la strada, nei punti ove la ferrovia trovasi in rilevato od in trincea rispetto alla strada stessa, sono proposti muri di sostegno, così da non mutare in ogni caso la larghezza delle due sedi come al « tipo » illustrato nelle « sezioni tipo » (Prima Parte b, fasc. I a), e per tutta la lunghezza comune con la strada è proposta una barriera di divisione e protezione, interrotta per i diversi passaggi a livello.

Presso la borgata di S. Filomena è situata una fermata per il servizio locale con regolare fabbricato.

Poco più oltre si attraversa il F. Mazzocco, che la strada ora sorpassa con ponticello in muratura. Per necessità di tracciato non si è potuto in questo tratto seguire l'andamento della strada, ma invece fu necessario attenersi ad una linea più piana pur avvicinandosi al letto del torrente sorpassandolo poi con ponticello di ferro di m. 6 di luce (vedi calcolo giustificativo Parte Seconda a). È proposta perciò pure una sistemazione dell'esistente ponticello in muratura che dovrà essere da una parte demolito e dall'altro ampliato, ed inoltre una sistemazione del letto Mazzocco, che ora è interrato per buon tratto causa una trascurata manutenzione.

Non appena giunta alle prime case di Montesilvano la ferrovia attraversa la strada per deviare in sede propria, proseguendo sui terreni retrostanti ai fabbricati, onde raggiungere la stazione di Montesilvano, posta rimpetto al fabbricato F. S.

La stazione di Montesilvano, per la sua importanza di sbocco naturale della ferrovia e stazione di raccordo con le

.. 33 ..

F. S. è progettata ampia, e ben corredata di binari e d'ogni servizio.

Un viale unisce il fabbricato viaggiatori alla strada Adriatica e quindi alla stazione F. S., mentre un tratto di linea fa raccordo con la F. S. e porta i vagoni merci presso quel magazzino e ad un piano di trabordo per il ricarico su carri ordinari (s'intende quando questi non siano trainati direttamente da carrelli trasportatori).

A Montesilvano effettivamente ha fine il primo tronco della ferrovia, senonchè per rendere comune il secondo tronco, tanto a questo tracciato che all'altro per la F. S., si è proltrato il primo tronco fino alla pr. 7437,42.

Nell'uscire dalla stazione di Montesilvano la linea attraversa con passaggio a livello la strada provinciale per Penne e prosegue, in terreno pianeggiante, svoltando con stretta curva, per raccordarsi col secondo tronco come si è detto.

b) PRIMO TRONCO - NELLA SEDE DELLA FERROVIA DI STATO. - Già più volte si è accennato come, per percorrere questo tratto usufruendo della Ferrovia di Stato, si propone d'inserire una terza rotaia fra le altre due, si da ridurre lo scartamento da ml. 1,445 a ml. 0,95.

Usfruendo del fabbricato viaggiatori della F. S. di Castellamare Adr. la linea ha inizio presso questa stazione. Ivi è proposta la terza rotaia di riduzione oltre che sul binario di corsa pure su binario di manovra per il raccordo col piano caricatore di trabordo per le merci. In ogni caso la comunione delle due ferrovie è situata in modo tale da renderla, per quel che è possibile la più semplice. E così si è proposto a fianco del binario di corsa, in zona libera qualche binario a scartamento ridotto per i depositi mentre per ogni altro servizio lo sfogo, in questo caso più che nel precedente ne-

.. 34 ..

cessario, la stazione lo trova al parco presso il ponte sul Pescara.

Dalla stazione di Castellamare a quella di Montesilvano la linea percorre la F. S. con andamento quasi orizzontale. In seguito, come si ebbe a dire, quando le F. S. avranno posato il secondo binario si poserà pure su quello la terza rotaia, così da non intralciare l'esercizio delle F. S.

Ritenuto inutile illustrare l'andamento delle F. S. in questo tratto, ci portiamo subito alla stazione di Montesilvano. Questa, pur avendo comune per una sua parte la sede con le F. S., ha un proprio parco subito oltre l'uscita della linea del binario ordinario per proseguimento verso Penne. A fianco del fabbricato viaggiatori F. S. è proposto un piccolo fabbricato uffici per servizio viaggiatori della linea ridotta così da non aggravare il movimento alla stazione F. S. giacchè questa non ne sarebbe alta, mentre per il servizio merci si usufruisce dei servizi dello Stato con raccordo apposito. Nel parco proprio la linea trova servizi assolutamente distinti da quelli F. S. e precisamente in questa stazione sono collocati: un fabbricato per servizi vari, una rimessa per un locomotore, un rifornitore in cemento armato, ed un discreto parco di manovra e di deposito.

Abbandonando in questo punto la F. S., attraversata mediante passaggio a livello la strada Adriatica, la ferrovia con una curva si porta a raccordarsi con l'inizio del secondo tronco alla pr. 7507,21 che coincide con la pr. 7437,42 del tracciato per la strada Adriatica.

È qui opportuno ricordare che, in quanto all'esercizio comune per le due linee, una speciale convenzione con l'Amministrazione FF. SS. dovrà determinarne le modalità.

Nel preventivo di spesa di questo tronco è disposta una somma per compenso, fondata sopra criteri già altre volte va-

.. 35 ..

lutati quando s'intendeva vi fosse comunanza di servizio fra la ferrovia concessa all'industria privata e le Ferrovie di Stato.

c) SECONDO TRONCO - MONTESILVANO - DIANELLA. - Si è già detto come il secondo Tronco ha inizio subito dopo la Staz. di Montesilvano, alla progr. 7437,42 del tracciato per la provinciale: per uniformità si terrà per il seguito come base questa progressiva e ben si intende come ogni ulteriore progressiva, considerando il primo tronco nella sede della F. S., dovrebbe essere ridotta della differenza di lunghezza che si ha nei due casi diversi di tracciato per il primo Tronco (ml. 7507,21 per la F. S., ml. 7437,42 per la provinciale: differenza ml. 69,79).

Con lungo rettillo la ferrovia si porta presso le Case Agostinone, in località Colonella ed attraversa poco oltre, in contrada Guardapecore, la prov. per Penne per proseguire alla sua sinistra con lieve ascesa fino a raggiungere il Molino Innamorati, ove è proposta una sistemazione e spostamento della provinciale stessa, e quindi proseguire, sempre costeggiando in massima la strada, riattraversandola in Contrada Terrarossa, prima del bivio per Cappelle, portandosi alla sua destra per poi allontanarsene e quindi riaccostarsi e seguirla fino al Cimilero di Cappelle, ove attraversa la strada per Città S. Angelo, per arrivare poco dopo alla Stazione di Cappelle (pr. 15.289,05).

A questa stazione si accede da apposita strada che sbocca presso l'innesto della Comunale per Cappelle. La stazione è proposta e semplice binario di corsa ed uno di raccordo col mag. merci facente corpo col Fabbr. Viagg. (tipo B).

Lasciando la staz. di Cappelle la ferrovia svolta a destra per costeggiare se pur in distanza, il lungo rettillo della provinciale e con lievi pendenze portarsi presso il Molino

.. 36 ..

Landersel ove devia a sinistra per avvicinarsi alla provinciale e con questa soprapassare il Fiume Tavo.

Per questo attraversamento è proposto un conveniente ampliamento di m. 3,20 dell'esistente ponte stradale in muratura a nove archi di m. 12 di luce e della lunghezza totale complessiva fra gli estremi dei parapetti di m. 162,50. L'allargamento è proposto in modo da lasciare ogni massima sicurezza tanto per la strada che per la ferrovia, ed è ottenuto mediante prolungamento delle pile in muratura, dei volti e di ogni orditura e fondazione del ponte stesso, come più dettagliatamente può rilevarsi dal fasc. IV della seconda parte che illustra quest'opera.

La Ferrovia quindi si scosta dalla provinciale e, sempre seguendone in massima il tracciato, entra poco dopo nella staz. di Moscufo-Collecorvino (pr. 18.797), cui si accede direttamente dalla strada e che contiene, oltre al binario di corsa un binario di scambio ed un'asta di manovra.

La stazione è corredata di Fabb. Viagg. tipo B, con annesso M. M. e relativo piano caricatore, di latrine, di forno e pozzo. Essa serve per i due Comuni di Moscufo e di Collecorvino cui si accede, dopo un tratto di provinciale, dalle relative strade comunali. Poscia la Ferrovia prosegue, sempre fiancheggiando la provinciale e oltrepassa con ponte di m. 7 di luce il Rio Nero, per raggiungere la stazione di Pianella.

L'asse di questo Fabb. Viagg. posto alla pr. 21.248,29 segna la divisione del secondo dal terzo tronco.

La stazione di Pianella, quale intermedia, e dimezzante il tratto Montesilvano-Penne, ha una certa importanza ed è quindi proposta con binario di scambio, uno di raccordo al magazzino merci, ed uno alla rimessa per locomotori ed è dotata di ogni accessorio.

.. 37 ..

Da qui s'inizia il tronco veramente montano della linea e che si va ad illustrare.

d) TERZO TRONCO - DIANELLA - DENNE. - Oltrepassata la stazione di Pianella la Ferrovia devia subito a destra ed attraversa, presso le case Acerbo, mediante passaggio a livello, la provinciale di Penne, staccandosi poco più a valle del rettilineo della provinciale, che prosegue lungo il Tavo per il congiungimento degli altri Comuni della Vallata. E qui comincia un'ascesa con pendenza del 30‰ ininterrotta fino all'orizzontale della fermata di Sablanico che la Ferrovia raggiunge dopo essersi portata, con curva di 200 m., ad attraversare di nuovo la provinciale per proseguire lungo la Valle del Rio Nero o Moretto in consistenti terreni.

La fermata di Sablanico (pr. 23.986,81), situata a mezza costa a valle del caseggiato Casamarie è provvista di fabbricato per fermate, di cessi, forno e pozzo e vi si accede direttamente dalla provinciale.

La linea quindi svolta con curva di 150 m. e riprende la pendenza del 30‰ che conserva circa per 2300 m.

Oltre la contrada Gagliano attraversa, mediante cavalcavia, la comunale per Loreto, convenientemente deviata poco più oltre dal suo innesto della provinciale, e, seguendo a sinistra in massima il suo tracciato, in certi punti le viene ad accostarsi sorretta da adatti muri di sostegno, giacchè guadagna su di essa sempre maggior quota fino a raggiungere, all'avvallamento della Fonte, presso il quale la comunale ha una brusca svolta, un dislivello di circa 5 m. sul piano di quest'ultima.

Forzati dalla posizione della Stazione di Loreto a questo tracciato si è studiato l'attraversamento della comunale e del-

.. 38 ..

l'avvallamento della Fonte, con un viadotto in muratura, sorpassando due volte la strada ed il dislivello suaccennato.

Il viadotto è situato sulla curva (raggio 200 m.) di raccordo con la Stazione di Loreto, alla pr. 26.976,19, ed è costituito da quattro volti a tutto sesto di m. 10 di luce mentre con le due arcate estreme serve per il duplice soprapassaggio della comunale. È proposto in muratura, con larghezza massima della piattaforma di m. 4,50, con pile estreme di sezione di imposta di m. 3x6 ca., le intermedie di sezione m. 1,80x5,30 ca. mentre la pila centrale, d'altezza di m. 10 ca., ha la sezione di m. 2,50x6 (vedi « Viadotto Loreto » Quarta Parte Fasc. IV a).

Poco dopo l'uscita dal viadotto si entra nella Stazione di Loreto Aprulino (pr. 27.176,70) proposta presso il bivio delle due strade comunali ed in prossimità di quell'abitato. Questa stazione, la cui ubicazione si è presentata così difficoltosa, ha il suo piano ottenuto mediante spostamento delle suddette due strade comunali ed accesso da apposita e comoda strada. Oltre al binario di corsa vi trovano posto un binario di scambio ed un'asta di manovra per il raccordo col Mag. Merci progettato accoppiato al Fabb. Viagg. come al Tipo B.

Lasciata la stazione di Loreto per oltrepassare il Colle del Ricovero, la Ferrovia entra in una galleria sviluppante una lunghezza di m. 230 con pendenza del 20‰ per quindi proseguire e svoltare in contrada Canzano con curva di 150 m. in una galleria di m. 132, sottostante il Colle della Vecchia ed avanzare con lieve pendenza (15‰), fino a raggiungere la Masseria Ruzzi, presso la quale, per l'attraversamento di un avvallamento franoso, è proposta, al disotto di un necessario ponticello di m. 6 di luce, un'opera di consolidamento mediante imbrigliamento e sistemazione generale della zona.

La Ferrovia prosegue con media pendenza oltre la con-

.. 39 ..

trada Preiere e si svolge con una curva di 150 m. attraversando la provinciale per Penne, quindi la Comunale per Civitella e di nuovo la sudincata provinciale mediante sottovie e cavalcavia, data la sua quota ed i dislivelli fra queste strade, per portarsi a fianco della provinciale ed iniziare un'ascesa con pendenza 30‰, entrando nella galleria di Collaluccio, in contrada Mazzenzo e Praterre, proposta di m. 116 su di una curva di 150 m. per portarsi a costeggiare la provinciale, e giungere alla fermata di Collaluccio-Picciano in contrada Colle Serangello presso la Casa Ciavattella.

Questa fermata (pr. 32.374) è proposta presso l'innesto della strada per Collecorvino con la provinciale di Penne, mediante una correzione delle due strade; vi si accede direttamente dalla Comunale ed è dotata di un fabbricato per fermate, di cessi, forno e pozzo.

La ferrovia inizia subito dopo una ascesa con pendenza del 30‰, lasciando di rasentare la provinciale, si sviluppa con una curva e controcurva in contrada Trifonte, sorpassando con un viadotto di tre archi di m. 5 di luce la stradetta presso la fonte, e raggiunge quindi la provinciale che sottopassa con un sottovia obliquo di m. 40 di lunghezza per raggiungere poco dopo la stazione di Penne e finire la sua corsa.

La stazione di Penne (pr. 34.189,80), proposta a valle della Città di Penne, in orizzontale della lunghezza di m. 260, è la stazione di testa della linea: situata presso quest'abitato e precisamente lungo la strada di circonvallazione, oltre la Porta San Francesco e fino al bivio della strada comunale del Cupo. È proposto un sufficiente parco di deposito e manovra e la stazione, dotata di un Fabb. Viagg. e di un M. M. tipo A possiede ogni servizio relativo ed occorrente.

A Penne ha fine il terzo tronco e l'intera linea con una totale percorrenza cioè di m. 34.200 ca.

.. 40 ..

e) **RACCORDO COL MARE.** - Questo raccordo, come precedentemente si è accennato, è comune tanto nel caso del primo tronco per la strada, che per il primo tronco in sede F. S. ed ha inizio presso la Stazione di Castellamare Adriatico.

La linea segue a livello e con controtrattaia la strada per Pescara, attraversandola, per deviare in sede propria, presso il Ponte sul Fiume Pescara.

Svoltando a sinistra, con curva di 150 m. di raggio, la linea si innesta col parco di deposito e manutenzione, per proseguire per il raccordo con il Porto.

La testata del raccordo è proposta presso il fabbricato De Riseis, all'inizio dei magazzini governativi portuali: ma nell'avvenire, alla compiuta costruzione definitiva del Porto con le sue darsene, ed il suo regolare piano, il raccordo stesso potrà essere portato oltre, pel servizio che l'occorrenza richiederà.

Si viene così ad allacciare la ferrovia col mare Adriatico e ad aumentare notevolmente il valore economico e commerciale della linea stessa.

Circa il parco di deposito e manutenzione, come si è accennato, è proposto nello spazio fra la strada prov. e la fabbrica di cemento: è corredato da ricco fascio di binari di deposito e studiato in modo da presentare ogni garanzia di razionale smistamento e manovra. È dotato di tutti gli accessori propri ad una stazione, ed inoltre possiede una rimessa per la riparazione di materiale mobile. Contiene anche il fabbricato per la direzione ed i magazzini materiali, per l'esercizio della Ferrovia, cui si accede direttamente dalla strada.

V

COSTRUZIONE DELL' OPERA

a) ESATTEZZA DEL PRESENTE PROGETTO, RILIEVI TOPOGRAFICI, ESPLORAZIONI, PROGETTO D'ESECUZIONE.

- Nel progetto che si presenta non vi è parte costruttiva che non sia ampiamente illustrata e documentata da dettagli grafici e computi estimativi. Dell'accurato esame d'ogni suo documento se ne potrà rilevare l'esattezza.

Come si ebbe ad accennare, esso progetto è basato su rilievi topografici della zona attraversata ed il tracciato è individuato da livellazioni trasversali.

Il progetto è presentato con disegni in normale rapporto. Per ogni tronco si presenta la planimetria al 2.000, il profilo longitudinale in Scala 1:2000, 1:200, le sezioni trasversali 1:200, i piani generali delle stazioni e fermate in Scala 1:500 ed 1:1000, i dettagli delle opere d'arte maggiori e dei fabbricati speciali in scale costruttive, giacchè ogni tipo normale è presentato nella Prima Parte corredato da particolare computo e dalla stima.

Circa i movimenti di terra questi sono dedotti dalle sezioni trasversali che complessivamente sono più di 1200. Ogni computo poi è tratto da piani particolari e da studi dettagliati.

Per le fondazioni delle opere d'arte non è il caso di

.. 42 ..

dover presentare studi fatti per sondaggi ed esplorazioni dei terreni sui quali esse dovranno basarsi. Quei terreni sono ben visibili all'occhio dell'esperto e non lasciano incertezze: appartengono alle argille pure del miocene ed in ogni caso, allorchè si presentano fondazioni alquanto incerte (Viadotto sulle F. S., Ponte sul Tavo), abbiamo modo di riferirci alle altre opere pubbliche che colà esistono.

Il presente progetto può sinceramente dunque prospettare l'effettiva spesa per la Ferrovia proposta e servire di valida base per il progetto d'esecuzione che lo aumenterà di ogni particolare costruttivo assieme ai documenti necessari per l'esecuzione dell'opera.

b) **COSTO DELL' OPERA.** - Da tutto quanto esposto, dai dettagliati computi e stime delle diverse opere, il costo della Ferrovia complessivamente riesce:

Nel caso del tratto di linea Castellamare - Montesilvano sulla Strada Adriatica di L. 33.228.000,00

Nel caso della percorrenza di detto tratto sulla Ferrovia di Stato (3ª rotaia) di L. 30.633.000,00

Tali due importi riescono in cifre arrotondate come segue:

PRIMO CASO:

Raccordo col mare L. 2.051.000,00
1° Tronco Castell. - Mont. " 5.220.000,00
2° " Mont. - Pianella " 6.787.000,00
3° " Staz. Pianella - Penne " 13.170.000,00

TOTALE OPERE L. 27.228.000,00

Impianto elettrico ed Equipaggiamento elettrico L. 2.750.000,00
Materiale mobile " 3.250.000,00

TOTALE L. 6.000.000,00

Totale costo linea Primo Caso (per la strada Adriatica) L. 33.228.000,00

.. 43 ..

SECONDO CASO (3ª rotaia Ferrovia dello Stato):

Raccordo al mare L. 2.051.000,00
1° Tronco (sulla Ferrovia) " 2.624.000,00
2° " " 6.789.000,00
3° " " 13.170.000,00

TOTALE COSTO OPERE L. 24.633.000,00

Impianto elettrico e materiale mobile " 6.000.000,00

Totale costo Ferr. Secondo Caso (3ª rotaia) L. 30.633.000,00

Può rilevarsi, quindi, della suesposta spesa per i due casi che, percorrendo col 1° Tronco la linea delle Ferrovie di Stato (inserzione della 3ª rotaia), si realizzerebbe un'economia di L. 2.575.000,00: reale economia questa soltanto quando fossero superati tutti gli inconvenienti precedentemente accennati e rilevati nella presente relazione e che, da un'infima analisi, riescono seriamente fondati.

Bologna, 30 Gennaio 1924.

L'INGEGNERE

ANTONIO CAVALIERI DUCATI

II

INDICE GENERALE DEI DOCUMENTI
COMPONENTI IL PROGETTO

- Fasc. Ib N. 9. Tipi delle gallerie e loro perizie di spesa.
- » II » 10. Armamento:
Der lo scartamento ordinario e per la terza rotaia nella Sede F. S.
 - » III » 11. Materiale fisso:
a) Chiusure, b) Cancelli in ferro, c) Chiusure per passaggio livello, d) Sbarre di sicurezza manovrabili a distanza, e) Sbarre girevoli in ferro.
 - » IV — Fabbricati tipo e loro perizia di spesa:
A - Fabbricati tipo, disegni, B - Perizia di spesa per i singoli tipi di fabbricati.
 - » IVa » 12. Fabbricati tipo, disegni:
a) Fabbr. viagg. tipo A, b) Fabbr. viagg. e M. M. tipo B, c) Fabbr. per fermate, d) M. M. tipo A, e) Mag. manutenzione, f) Fabbr. servizi accessori, h) Rimessa per un locomotore, g) Rimessa per quattro locomotori, i) Casa cantoniera, l) Cessi isolati tipo A, m) Cessi isolati tipo B, n) Rifornitore in cemento armato, o) Forno isolato da pane, p) Dozzo per acqua potabile.
 - » IVb » 13. Perizia di spesa per i singoli tipi di fabbricati.
 - » V — Opere d'arte normali e loro perizia di spesa:
A - Opere d'arte normali, disegni, B - Perizia di spesa per i singoli tipi di opere d'arte.
 - » Va » 14. Opere d'arte normali, disegni:
a) Acquedotti normali in cemento, b) Tombino a lastroni tipo A, c) Tombino a lastroni tipo B, d) Muti di sostegno.
 - » Vb » 15. Perizia di spesa per i singoli tipi di opere d'arte normali.
- c) Trazione elettrica.**
- Fasc. I N. 16. Elementi generali:
Relazione tecnica per l'elettrificazione della ferrovia, Sistema adottato, Equipaggiamento di linea, sottostazione di Pianella, materiale mobile e di trazione. Allegati: Orario grafico e schema dei circuiti per la sottostazione.

.. 48 ..

PRIMA PARTE

a) Elementi generali.

- Fasc. I N. 1. Relazione generale.
- » II » 2. Corografia e tracciato generale della Linea:
Sulla carta dell'Istituto Geografico Militare in scala 1:50.000.
 - » III » 3. Piano e Profilo generale riassuntivo:
Planimetria generale in scala 1:20.000, Profilo longitudinale in scala 1:20.000; 1:2.000.
 - » IV » 4. Andamento allimetrico e planimetrico della linea:
Tabella del profilo longitudinale, Tabella delle curve e dei rettifili.
 - » V » 5. Espropriazioni:
Elenchi distinti per i vari tronchi e per ciascun Comune attraversato.
 - » VI » 6. Tabella dei prezzi unitari:
Di mano d'opera, per le provviste e per ciascun lavoro.
 - » VII » 7. Perizia riassuntiva dell'opera.

b) Tipi normali.

- Fasc. I — Modalità costruttive del corpo stradale:
A - Sezioni tipo, B - Tipi delle gallerie.
- » Ia N. 8. Sezioni tipo.

.. 47 ..

- Fasc. II N. 17. Equipaggiamento di linea:
Tipi di sospensione per linea a catenaria, nei rettifili, nelle curve, in stazioni, nelle gallerie, Tipo dei giunti elettrici per le rotaie.
- » III » 18. Materiale mobile:
Vettura automotrice a carrelli, Carrozza trasportata, carro merci aperto a sponde alte, Carrello trasportatore.
 - » IV » 19. Perizia di spesa:
Der l'elettrificazione ed il materiale mobile. Allegato: Tabella dei prezzi unitari per la trazione elettrica.

SECONDA PARTE

a) 1° Tronco: Castellamare Adr.-Monicsilvano per la strada provinciale.

- Fasc. I N. 20. Planimetria generale:
In scala 1:2.000.
- » II » 21. Profilo longitudinale:
In scala 1:2.000 - 1:200.
 - » III » 22. Sezioni trasversali:
In scala 1:200 dalla sez. 1 alla sez. 62.
 - » IV » 23. Fabbricati alla Staz. di Castellamare Adr.:
Fabbr. viagg. e M. M. per Castellamare e piano di trabordio.
 - » V » 24. Piani generali Stazioni Castellamare Adr. e Monicsilvano:
In scala 1:1.000.
 - » VI » 25. Opere d'arte speciali:
Viadotto in ferro sulla ferrovia di Stato e ponte in ferro sul F. Mazzocco, Disegni e relativi calcoli giustificativi.
 - » VII » 26. Compuli metrici e movimenti di materiale.
 - » VIII » 27. Perizia di spesa.

.. 49 ..

b) Raccordo col mare.

- Fasc. I N. 28. Planimetria generale:
In scala 1:2.000.
- » II » 29. Profilo longitudinale:
In scala 1:2.000 - 1:200.
- » III » 30. Sezioni trasversali:
In scala 1:200.
- » IV » 31. Piano generale parco deposito e manutenzione:
In scala 1:1.000
- » V » 32. Fabbricati speciali al Parco:
Fabbricato per la direzione, Officina riparazione veicoli e locomotori.
- » VI » 33. Computi metrici e movimenti di materia.
- » VII » 34. Perizia di spesa.

SECONDA PARTE bis

1° Tronco: Castellammare - Montesilvano nella sede della ferrovia di Stato.

- Fasc. I N. 35. Planimetria generale:
In scala 1:2.000.
- » II » 36. Profilo longitudinale:
In scala 1:2.000 - 1:200.
- » III » 37. Piani generali Staz. Castellammare e Montesilvano.
In scala 1:1.000.
- » IV » 38. Fabbricati speciali presso le Stazioni di Castellammare Adr. e Montesilvano.
- » V » 39. Computi metrici.
- » VI » 40. Perizia di spesa.

.. 50 ..

TERZA PARTE

2° Tronco: Montesilvano - Pianella.

- Fasc. I N. 41. Planimetria generale:
In scala 1:2.000.
- » II » 42. Profilo longitudinale:
In scala 1:2.000 - 1:200.
- » III » 43. Sezioni trasversali:
In scala 1:200 dalla sez. 63 alla sez. 552.
- » IV » 44. Opere d'arte speciali:
Ampliamento del ponte stradale a nove archi sul fiume Tavo.
- » V » 45. Piani generali delle Stazioni di Cappelle, Moscufo - Colleciovino, Pianella:
In scala 1:500.
- » VI » 46. Computi metrici e movimenti di materia.
- » VII » 47. Perizia di spesa.

QUARTA PARTE

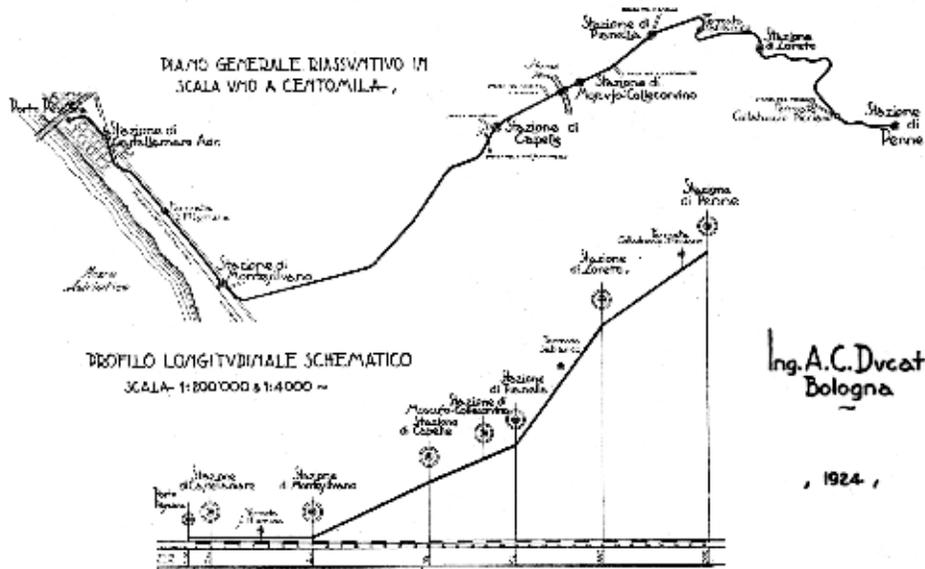
3° Tronco: Pianella - Penne.

- Fasc. I N. 48. Planimetria generale:
In scala 1:2.000.
- » II » 49. Profilo longitudinale:
In scala 1:2.000 - 1:200.
- » III » 50. Sezioni trasversali:
In scala 1:200 dalla sez. 553 alla sez. 824.
- » III bis » 51. Sezioni trasversali:
Dalla sez. 824 alla sez. 1204.
- Fasc. IV N. 52. Opere d'arte speciali:
Viadotto a quattro archi presso Loreto, Ponte sul F. Moretto, Consolidamento frana.
- » V » 53. Piani generali delle strade di Loreto e Penne e della fermata di Collatuccio - Picciano:
In scala 1:500.
- » VI » 54. Computi metrici e movimenti di materia.
- » VII » 55. Perizia di spesa.

PLANIMETRIA ED ALTIMETRIA

RIASSUNTIVE DELLA LINEA

Ferrovia elettrica a portamento ridotto
Castellammare Adr. - Montesilvano - Penne

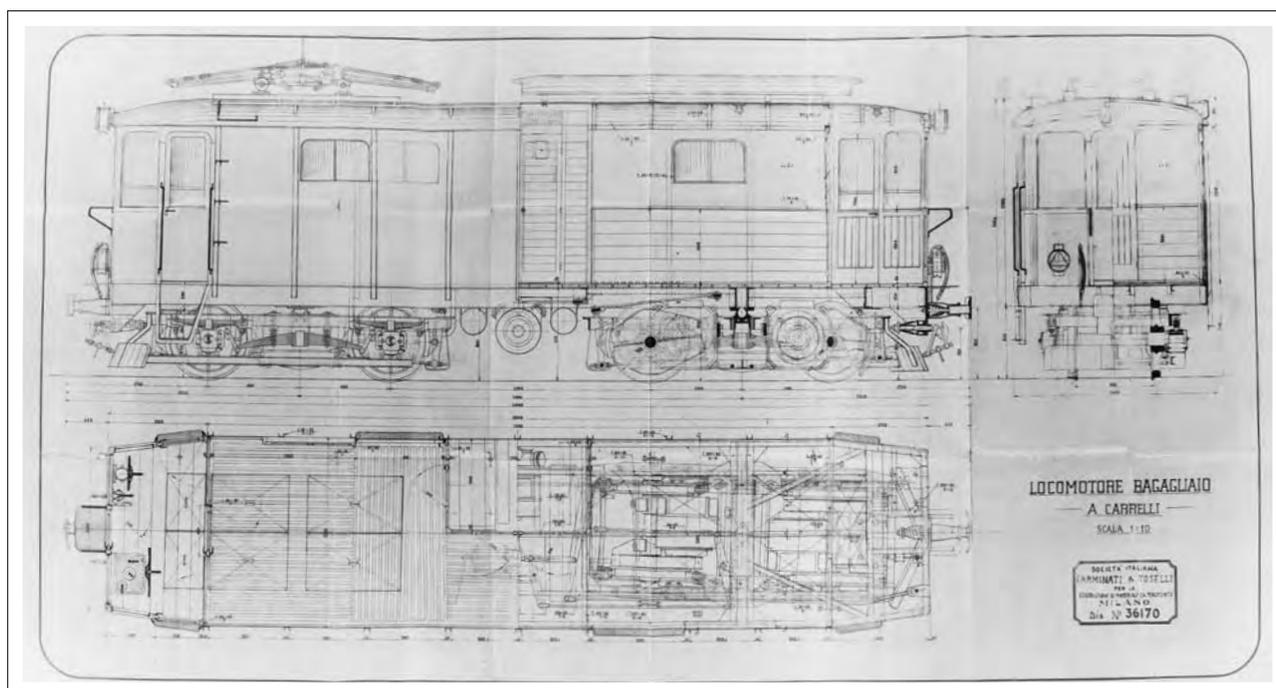


1924 - Profilo longitudinale schematico. - Archivio GTM ex G.G.

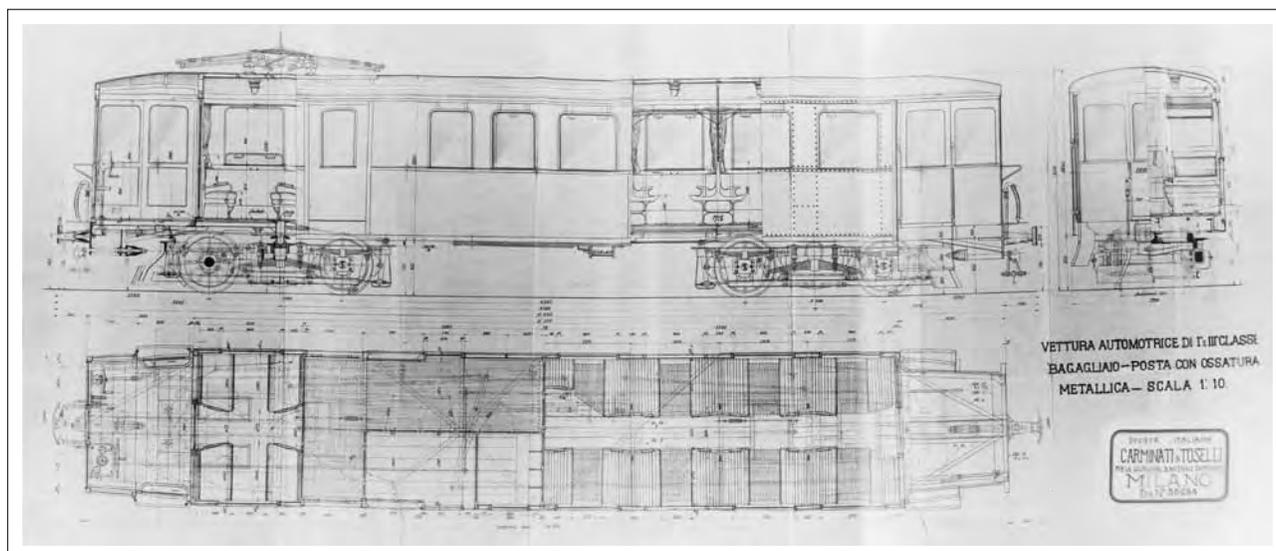


(Particolari di sigilli aziendali in uso per le tavole di progetto).

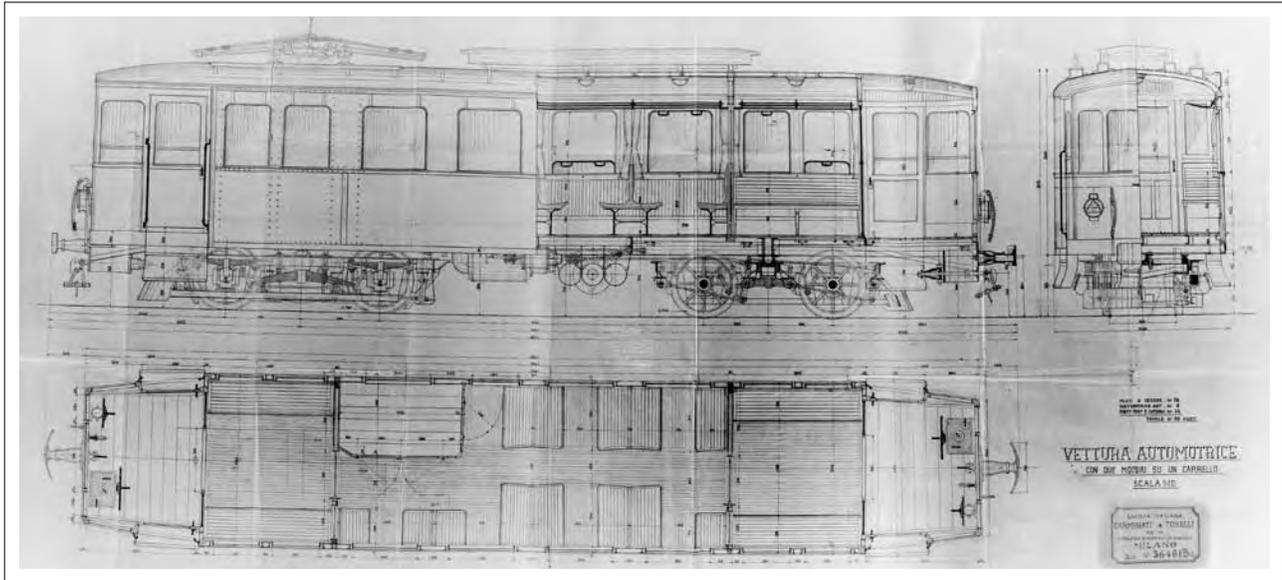
Tavole di progetto del materiale di trazione, rimorchiato e di servizio in dotazione alle "Ferrovie Elettriche Abruzzesi" Fondi dell'Archivio di Stato di Pescara



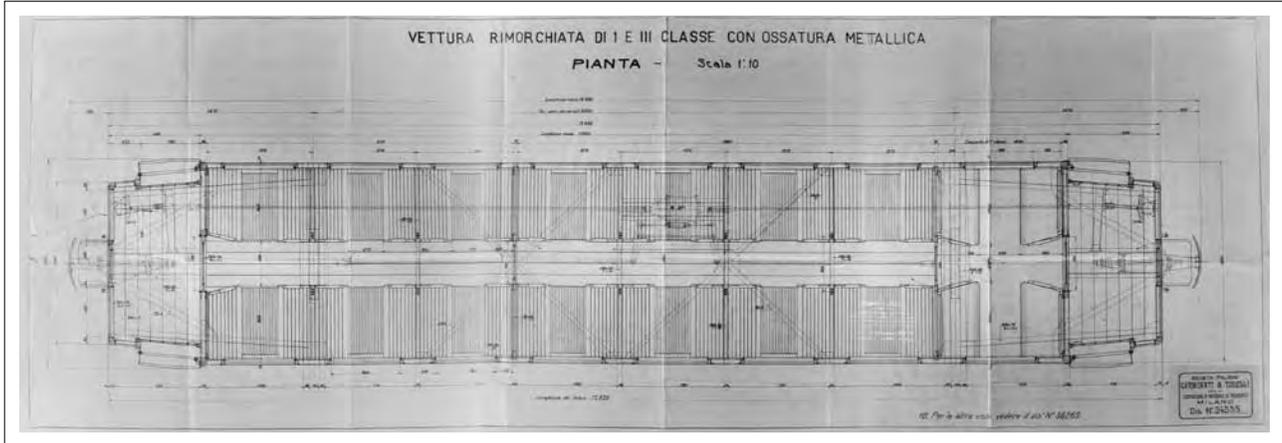
Locomotore-bagagliaio - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



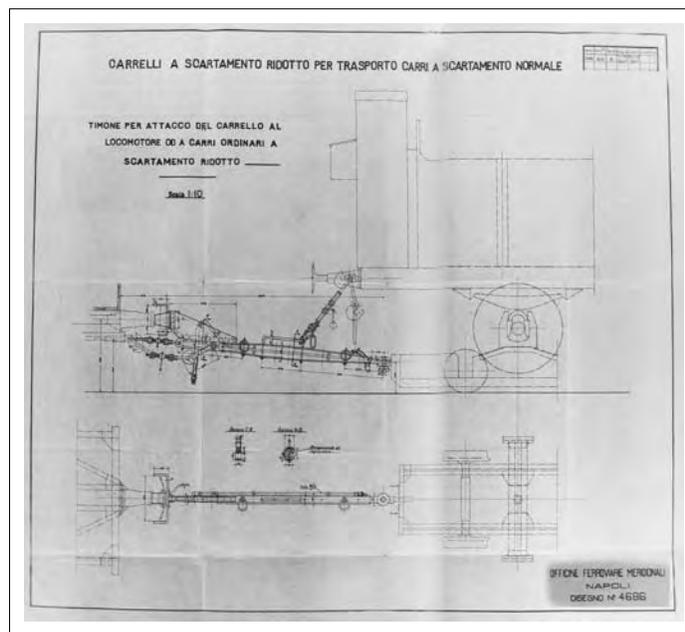
Elettromotrice per servizio extra-urbano. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



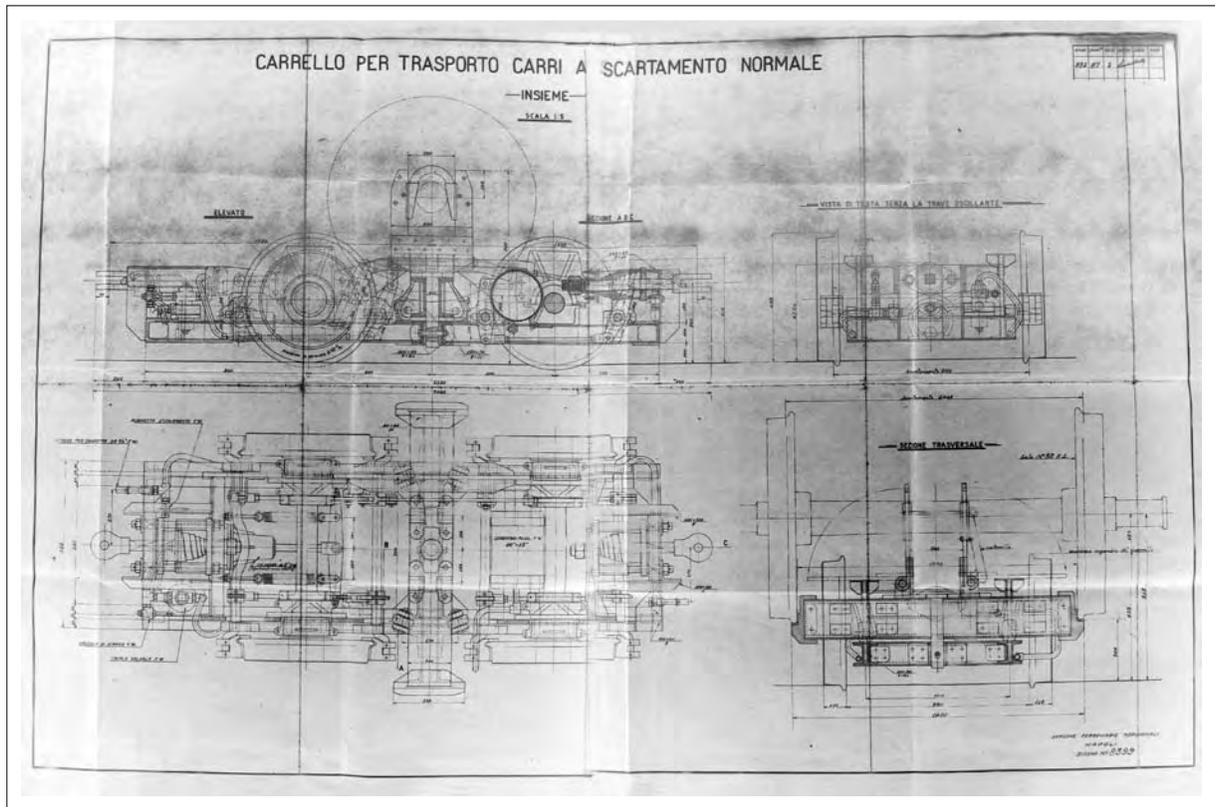
Elettromotrice per servizio urbano, tipo "Tramvia" - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



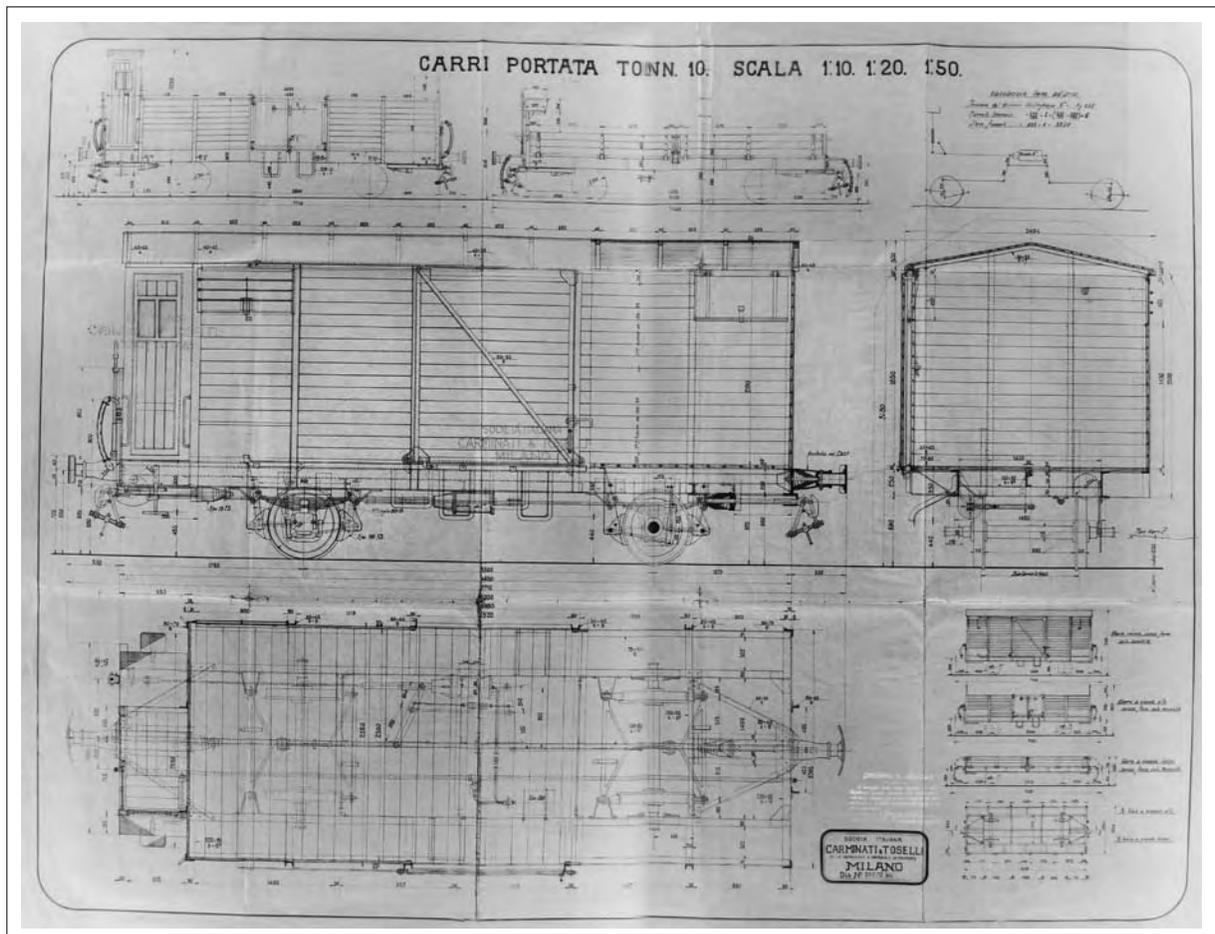
Vettura rimorchiata (Pianta - tavola interni) - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



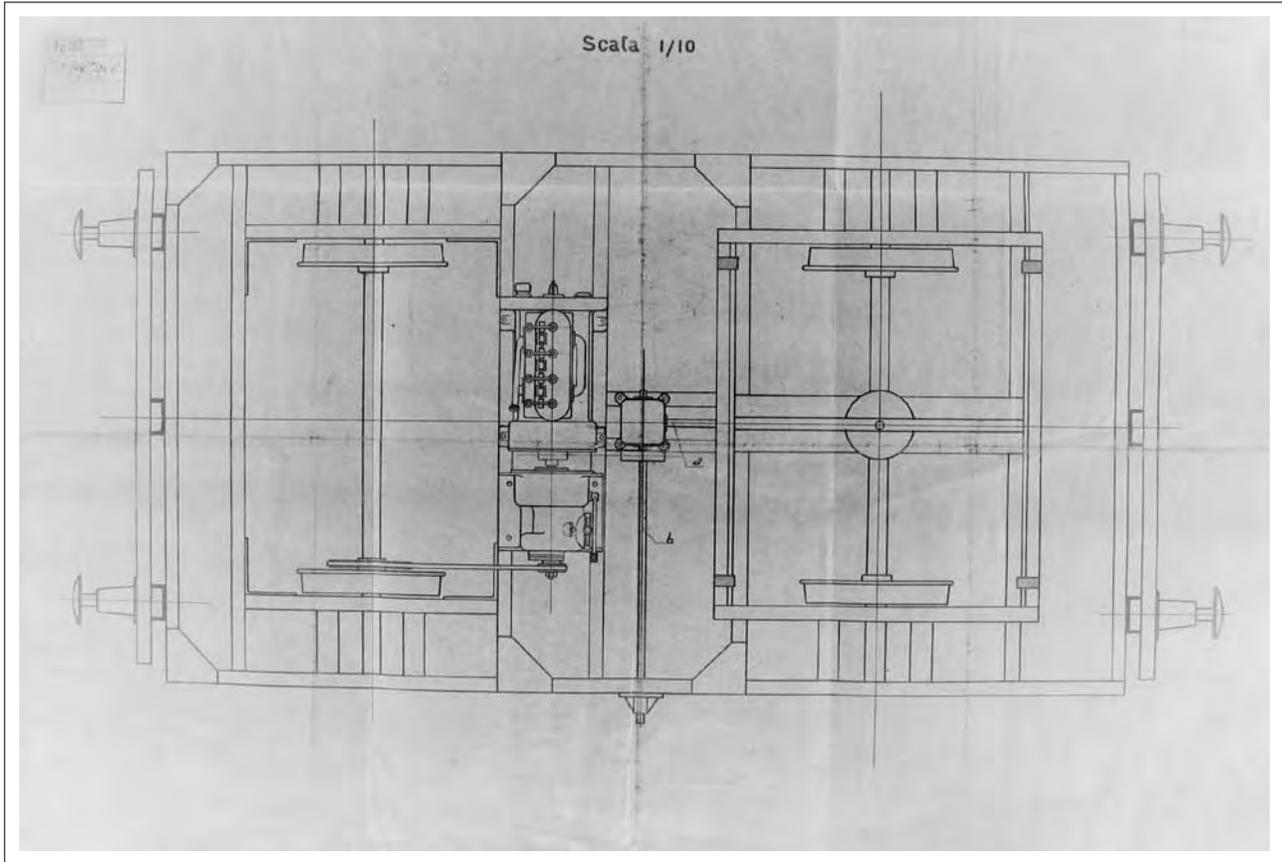
Timone - attacco per carrello trasportatore - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



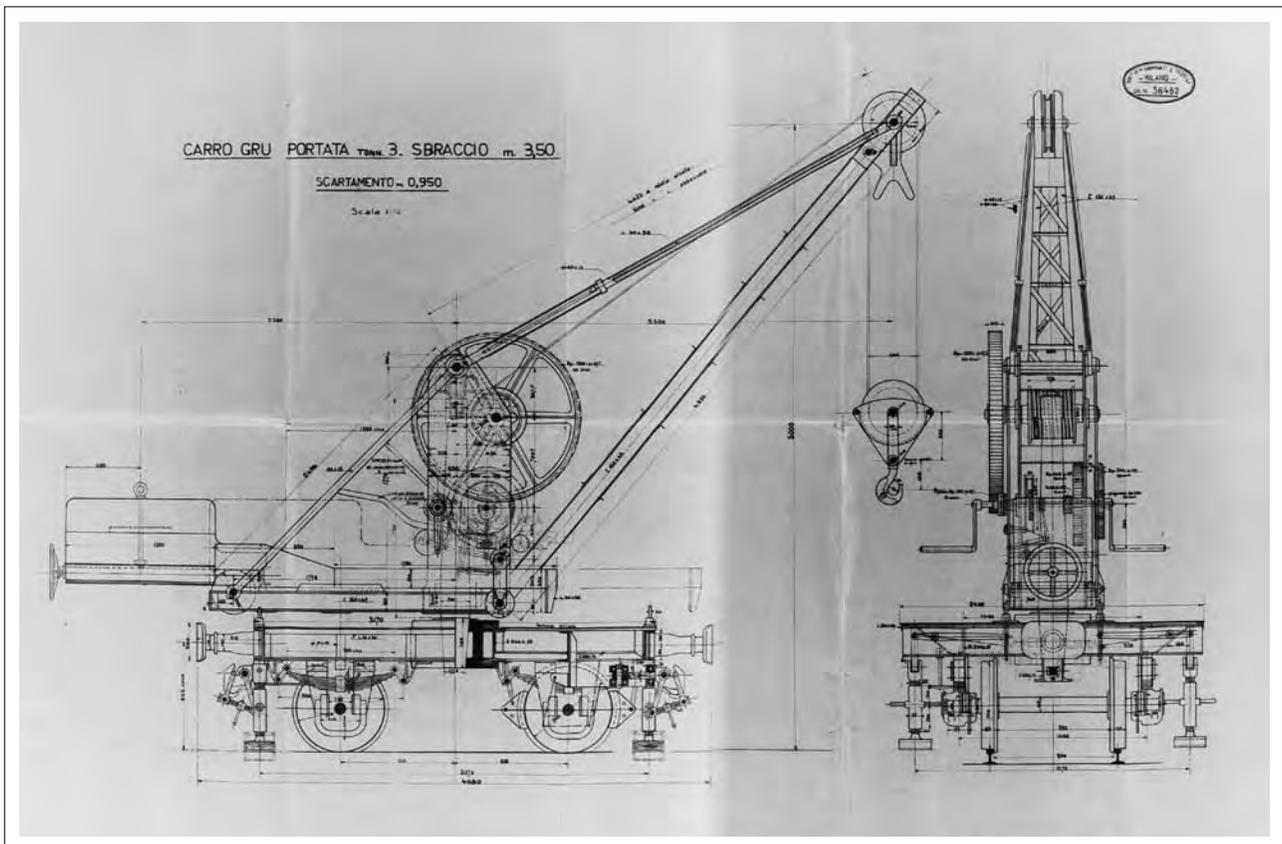
Carrello trasportatore- Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



Carri merce del tipo chiuso, aperto ("sponde alte" e "sponde basse")- Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.

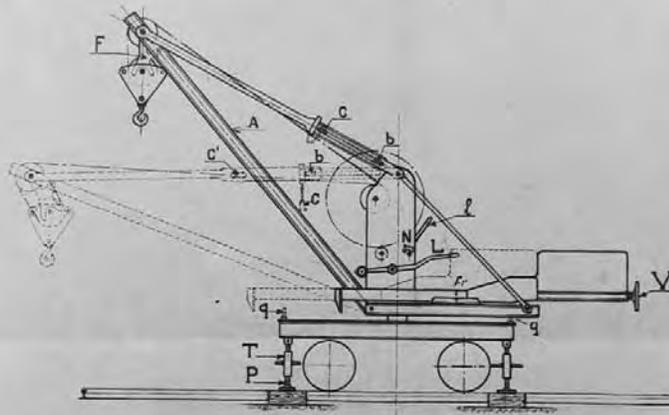


Carrello di servizio - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



Carro gru - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.

Ferrovie Elettriche Abruzzesi

CARRO GRU DA 3 TONN.TM

AVVERTENZE PER L'USO DELLA GRU

Senza l'appoggio dei quattro piedi P la Gru non può sollevare pesi, né esser disposta colla volata in posizione trasversale al binario col contrappeso tutto fuori.

SOLLEVAMENTO DEL PUNTO A - La Gru viaggia col puntone abbassato e sostenuto dai tiranti (non dalla fune) mediante le chiavette fisse b-b; la taglia deve sempre restare incastrata tra le forcelle F. - Si solleva il puntone colle manovelle fino a che le chiavette mobili C-C possano essere collocate nelle loro sedi C'-C'. Ciò fatto il gancio può scendere.

PIEDI - Coi tenditori T si fanno appoggiare i piedi al suolo, eventualmente coll'interposizione di tavole di legno, in modo da far forza sotto al carro. In virtù di tale manovra abbassandosi le quattro spine q di sicurezza, la volata può ruotare e resta libero lo scorrimento del contrappeso, il quale deve essere tirato fuori, girando il volantino V, fino all'incontro delle frecce. Serrato a fondo il freno del Carro, la Gru è pronta per sollevare il peso.

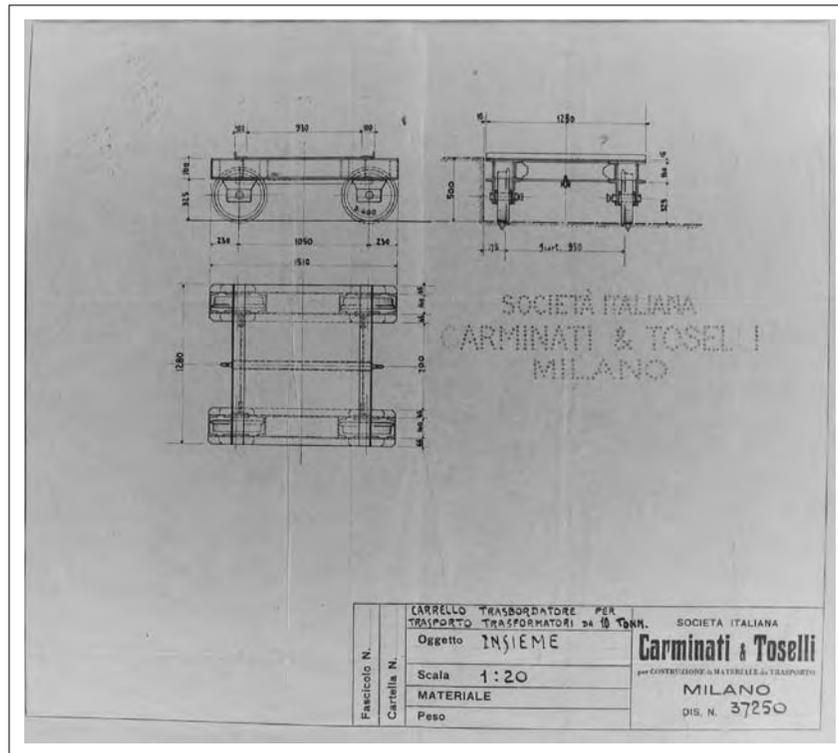
MANOVRA DEL PESO - Il freno tiene sempre sospeso il carico. Per farlo discendere a manovelle ferme si abbassa lentamente la leva esterna L regolando dolcemente la velocità della discesa.

Per fare discendere il gancio senza peso, o per accompagnare la discesa del carico colle manovelle si abbassa lentamente la leva interna l.

Arresto di sicurezza - Il nottolino N, abbassato, impedisce all'albero delle manovelle di ruotare nel senso della discesa del carico, e garantisce quindi l'arresto delle manovelle ove queste fossero trascinate dall'attrito fra la puleggia del freno ed il suo albero. - In buone condizioni di lubrificazione e per piccoli pesi si può farne a meno e tenere il nottolino sempre sollevato; ma è prudente farne uso dopo un lungo periodo di riposo della Gru e per i pesi maggiori.

Portata della gru con piedi appoggiati e contrappeso fuori	Kg. 3000
" " " " sollevati " " ritirato	" 1500

SOC. IT. "CARMINATI & TOSELLI"
MILANO
Dia. 970 950



Carrello di servizio per trasporto trasformatori. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.

PESO DEI VEICOLI

SPECIE	MARCA N°	TOTALE	CASSA CON PANTOGRAFO	CARRELLI MOTORE	CARRELLI PORTANTE
Automotrice Grande	01	29.865	14.665	15.200	
Automotrice Grande	02	30.005	14.915	15.090	
Automotrice Piccola	11	23.555	12.795	7.600	3.160
Automotrice Piccola	12	23.585	12.825	7.600	3.160
Locomotore	21	27.135	11.565	15.570	
Locomotore	22	26.925	11.545	15.380	
Autocarrello scala	31	2.820			
Carro sponde basse pc.	1	4.010			
"	2	4.000			
"	P. 21	3.470			
"	" 22	3.420			
"	" 23	3.450			
"	" 24	3.420			
Carro sponde alte Lo.	51	4.550			
"	" 52	4.560			
"	" 53	4.560			
"	" L 71	3.770			
"	" " 72	3.780			
"	" " 73	3.810			
"	" " 74	3.760			
"	" " 75	3.720			
"	" " 76	3.780			
"	" " 77	3.810			
Rimorchista I e III	51	15.260	8.930		6.330
"	I e III 52	15.460	8.900		6.560
"	di III 61	14.930	8.320		6.610
"	III 62	14.810	8.490		6.320
Carro chiuso Po.	101	5.210			
"	" 102	5.210			
"	" " 103	5.060			
"	" " 104	5.120			
"	" P 121	4.380			
"	" " 122	4.450			
"	" " 123	4.410			
"	" " 124	4.580			
Carro gru G	601	10.610			
Carrello trasportatore		2.030			
Aste di collegamento		154			
Timone di attacco.....		165			

Tabella pesi veicoli - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.

Stralci di una relazione tecnico-contabile

4 vetture rimorchiate a due carrelli, portanti i nn° 51-52-61-62;

2 vetture tramviarie portanti i nn° 31-32, a due motori della potenza ciascuno di HP 50 su 4 assi, due portanti e due motori del peso di tonn.15;

10 carri merci a sponde alte;

8 carri chiusi;

6 pianali;

1 carro grù;

2 carrelli officina;

2 carri scala;

1 autoscala;

16 carrelli trasportatori.-

I locomotori hanno una capacità di trasporto di tonn.120; le automotrici, con il rimorchio e 220 viaggiatori, una capacità di trasporto di tonn.74; l'Officina riparazioni del materiale rotabile comprende il seguente materiale:

1 tornio grande;

1 limatrice;

1 trapano veloce grande;

1 trapano veloce piccolo;

1 sega a motore;

1 mola a smeriglio;

1 fucina completa;

1 gassometro per saldature, completo di attrezzi;

1 convertitore di corrente per carica accumulatori.-

Grazie a questa attrezzatura, la Società ha potuto eseguire in economia alcuni lavori, specie nella sottostazione di conversione, che, a prima vista, erano stati giudicati di impossibile esecuzione sul posto, ed ha così potuto realizzare una notevole economia.-

L'intera Linea da Pineta di Pescara a Penne è servita da 4 coppie di treni viaggiatori e da una coppia di treni merci.-

I risultati del traffico conseguiti nel quinquennio 1939-1943 sono i seguenti:

	1939	1940	1941	1942	fino al 7.11.1943
n. viagg. trasport.	794.290	889.303	1.581.647	2.675.699	2.327.294
n° viaggiatori Km.	5.260.759	6.550.794	10.983.316	17.119.852	18.023.603
Tonn. merci trasport.	4.397	6.931	9.038	12.874	13.263
Tonn. Km. merci	91.935	165.765	252.989	420.097	362.352

Attualmente; malgrado il ridotto percorso, i treni sono sempre letteralmente gremiti.-

OMISSIS...

Anni '40 - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 5, fascicolo 55.

Un esame retrospettivo dei bilanci di esercizio dimostra che essi sono stati deficitari dal 1938 al 1942, anno in cui si è avuto un utile.-

Qui di seguito si riepilogano alcune cifre riassuntive di detti bilanci.-

	1939	1940	1942	1943	fino al 7/11/1943
Prodotti di esero.	851.000	1.067.900	1.808.700	3.029.100	3.331.000
Spese di esercizio	1.140.800	1.245.600	1.922.700	2.376.700	(1)
Utili e perdite	289.800	177.700	114.000	652.400	(1)
Coeff. di esero.	1,3	1,2	1,0	0,76	(1)

(1) Non si possono ancora precisare, a causa di una vertenza sorta col concessionario che è stata sostituita da una gestione commissariale.-

La situazione appare pertanto favorevole e tale da giustificare ampiamente le necessità di riattivazione della stessa ferrovia.-

Si rammenta peraltro, come fu prospettata nella seduta 10 agosto 1945, che non è agevole per ora rendersi esatto conto della situazione economica finanziaria dell'Azienda, che si è rifiutata di consegnare gli atti relativi alla sua gestione ed ha presentato ricorso al Consiglio di Stato, avverso la nomina di un commissario governativo.- La concessione del concorso dello Stato deve essere fatta quindi, come per il tronco Moscufo-Pineta di Pescara con ogni riserva di tener debito conto in avvenire a tutti gli effetti, delle risultanze degli accertamenti dell'azienda.-

La gestione Governativa della Società F.E.A. denunciava in data 2 febbraio 1945 all'Ispettorato Compartimentale di Ancona i danni subiti dalla ferrovia, dichiarando in pari data la propria decisione di ricostruire la ferrovia stessa, per cui allegava la domanda per essere ammessa ai benefici di cui al D.L. 15 ottobre 1944, n.346, corredata di una perizia generale di ricostruzione per tutta la linea da Pineta di Pescara a Penne.- Detta perizia di cui anche il concessionario riconosceva l'incertezza della valutazione dovuta alla instabilità dei prezzi sul mercato, ascendeva globalmente a L.132.964.789,70; ma, in considerazione della minore difficoltà dei lavori di ricostruzione del tratto fra Pineta di Pescara e Moscufo (non comprendente opere d'arte notevoli e per buona parte ancora armate), la Società stralciò dalla detta perizia la parte relativa a questo 1° tratto e chiese che venisse intento presso in esame questo 1° gruppo di lavori; ciò era anche logico perchè il citato tratto Pineta di Pescara-Pescara Moscufo era quello che, per le forti distruzioni edilizie subite dalla città di Pescara, si presentava come più urgente dovendo servire soprattutto per portare dalle località extramurane di S. Pilemena-Montesilvano e Pineta di Pescara i cittadini di Pescara

OMISSIS...

Anni '40 - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 5, fascicolo 55.

La Costruzione

(Atti amministrativi e tecnici per l'acquisizione delle aree)



1927 - Particolare di carta intestata per lettera della società F.E.A. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

Mod. 14-I B
Div. IV
N. 10 di Reperto.

N. *8345*

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI Pescara

Visto il R. Decreto 10 Dicembre 1925 N. 2347 che approva e rende esecutiva la Convenzione stipulata il 3 Dicembre 1925 per la concessione alla Società Ferrovie Elettriche della costruzione e dell'esercizio della Ferrovia del Tavo Penne - Montesilvano - Pescara;

Visto che il Piano particolareggiato di esecuzione di detta ferrovia che percorre il territorio del Comune di Montesilvano (parte *unica*) ed il relativo **Elenco di espropriazione**, sono stati regolarmente pubblicati a norma della Legge 25 giugno 1865 N. 2359;

Vista l'Ordinanza di questo Prefetto in data 20 Luglio 1927 che disponeva il deposito alla Cassa dei Depositi e Prestiti dello Stato delle indennità rappresentanti le espropriazioni comprese nell'Ordinanza medesima, quali risultano dalla Sevizia Gu. di quale redatta dal Feuto Sig. Eng. Cav. Michele Stamitillo di Penne;

Visto che tali deposito venne eseguito come prova la dichiarazione provvisoria di versamento di 8 del 2 Agosto 1927;

Visto l'articolo 48 della predetta Legge 25 giugno 1865;

D E C R E T A

ARTICOLO 1. — La Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi è autorizzata ad occupare permanentemente i beni descritti nel seguente quadro, occorrenti in Comune di Montesilvano (parte *unica*) per la costruzione della citata Ferrovia.

ARTICOLO 2. — A cura e spese della Società stessa, il presente decreto sarà registrato, e pubblicato per estratto nel Foglio periodico degli annunci legali della Provincia di Teramo.

ARTICOLO 3. — La Società provvederà ad eseguire entro i termini di legge a tutte le operazioni necessarie perchè le trascrizioni apparenti dai libri ipotecari risultino in piena corrispondenza colla traslazione di beni stabili e colle servitù indette col presente Decreto, rimandando la voltura catastale a dopo la misurazione definitiva delle aree effettivamente occupate.

Pescara 14 Agosto 1927

REGISTRATO A PESCARA
N. P. 1927. A. I.
136 11 140.50



*Il Prefetto.
1^o Severini*

1927 - Decreto Prefettizio - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

4802

Stampato Mod. 135 - IMPOSTE DIRETTE

S. A. Ferrarie Elettriche Abruzzesi

Foglio di mezzo del Catasto provvisorio.

DESTINAZIONE delle Sezioni	Numero d'ordine alla serie di sezione	NATURA delle colture e delle proprietà	DENOMINAZIONE della proprietà o dei luoghi in cui sono situate	ESTENSIONE DELLE TERRE			RENDITA NETTA		BILANCIO	Numero di piante di uliviere o di cempino	MOTIVO di carica e di scarico
				1 ^a Classe	2 ^a Classe	3 ^a Classe	Colonna di carico	Colonna di scarico			
			Redd. 13-10-1934 - Ann. 778/1934								sa
B	352	sema. Chaffini	Si Carica Fiume morto	0.2.0.5			4.27	4.27			17/04 Decreti Luigi per appropria Decreto Prefettorio 26/7/1932 no. 21074 reg. a Senara 15/3/32 n. 3288
B	369	sema. bosco	Si Carica - come sopra Fiume morto			0.2.0.2 1/2	0.46	0.46			18/77 Kalloro ufficiale per appropria c. s.
			Si carica li 14/11/1939 D. M. 1324 del 1939					4.73			sa nuovi Quinto per appropria
B	371	sema. bosco	Fiume morto			0.0.1.0	0.95	3.78	1807		Decreto Prefettorio n. 12040 del 25/9/28 no. a Senara il 31 Setto del n. 321
	374	" "	" "			0.0.2.10	2.83				
			Si carica li 14/11/1939 D. M. 1323 del 1939					8.51			sa nuovi Quinto per appropria
B	353	sema. bosco	Fiume morto			0.0.2.0 5/8	2.42	19.41	1807		Decreto Prefettorio n. 8347 del 4/8/27 no. a Senara il 4 Setto del n. 196
	381	" "	" "			0.0.0.7 3/8	0.41				
	384	" "	" "			0.1.0.0	5.67				
	406	" inf.	Solcio	0.0.2.14 3/8			2.37				
	424	" bosco	" "	0.0.1.6 1/2		0.1.0.0	8.54				
	355	" "	Fiume morto			0.1.3.7 1/2	8.93				
	357	" "	" "			1.0.4.0	26.47				
	358	" "	" "			0.3.5.11 1/2	22.37				
D	325	" "	Fiume Sella	0.0.2.4			2.64	65.41	3847		sa Decreto Luigi per appropria come sopra -
	326	" inf.	" "	0.1.0.8 1/2			3.07				
B	115	sema. bosco	Fiume Nuovo	0.2.2.0			1.93				
							93.33				

Seque

OMISSIS...

Anni '30 - Stralcio del foglio di mezzo del Catasto provvisorio, modello Imposte Dirette. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

N. foglio di cui è composto il corrispondente al Piano Particolare	COGNOME, NOME E PATERNITA' dei Proprietari dichiarati o comunque indicati tali	INDICAZIONI SULLE QUANTITA' DA OCCUPARSI			Indennità Lire Cml.
		Natura attuale dei beni espropriandi	Superfici preventive metri quadrati	CONFINI delle aree espropriande	
103	Manzi Car. Giulio fu Michele	Seminat	1180	Nord: Fosso; Ovest: stessa proprietà e Prada Nazionale Sud: Fosso e stessa pro- prietà; Est: stessa propie- tà	12.285 40
126	id id	Semin	400	Nord: Sud: stessa proprietà; Ovest: Prada Nazionale; Est: Fosso dello Stato	8.546 -
127	id id	Semin	1000	Nord: Sud: stessa proprietà; Ovest: Innamorati; Est: Prada Nazionale	1.145 90
Costo indennità Σ					14.077 30
106	De Silippis Belfico Conte Marino e Marchese Luciano fu Crociani	Peschella Semin.	1590 1980	Nord: Piscione Maria; Ovest: stessa proprietà; Sud: Prada Comunale Est: Fosso dello Stato	22.999 68
OMISSIS...					

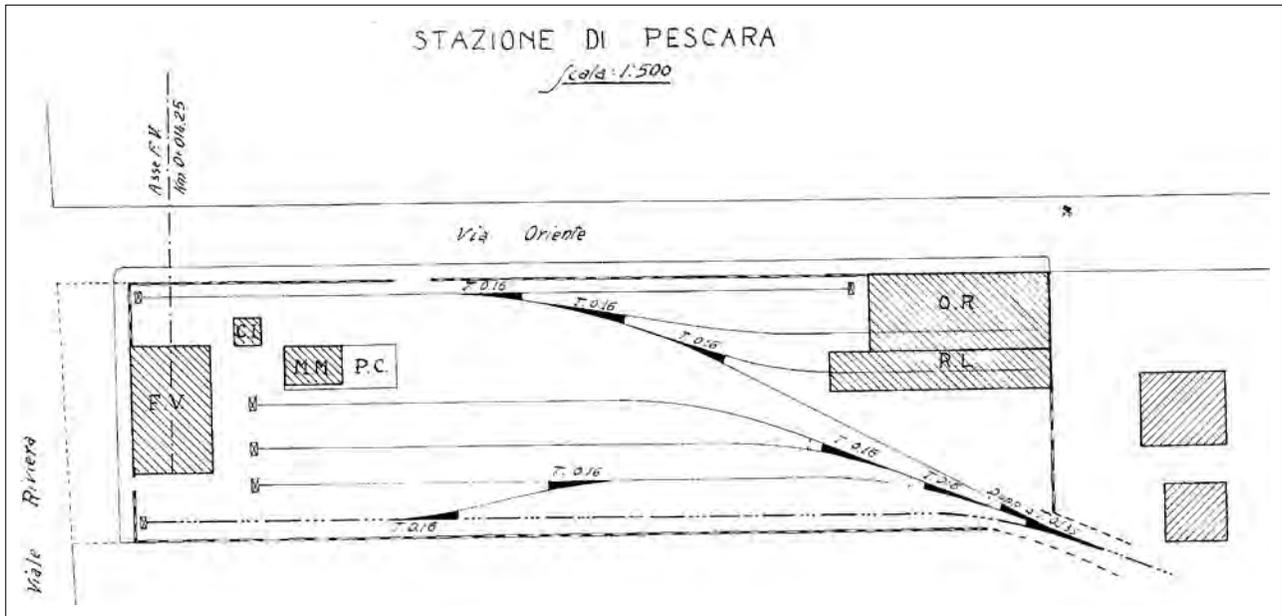
Anni '30 - Stralcio del foglio di mezzo del Catasto provvisorio, modello Imposte Dirette. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.



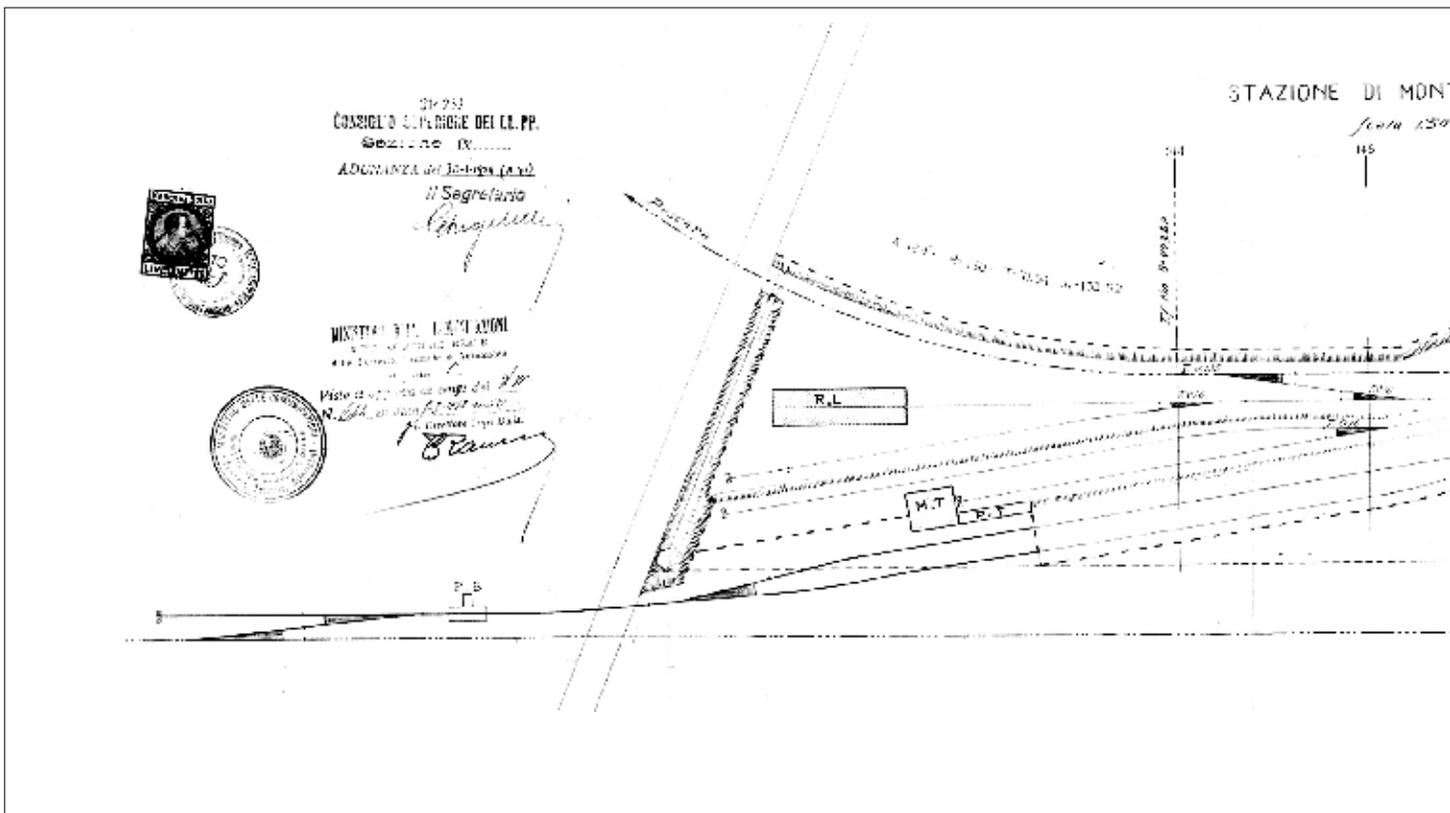
Anni '20 - Frontespizio progetto esecutivo, "Opere di sostegno, difesa e consolidamento". - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 17.

Planimetria di alcune stazioni e fermate, con progetti e prospetti di fabbricati

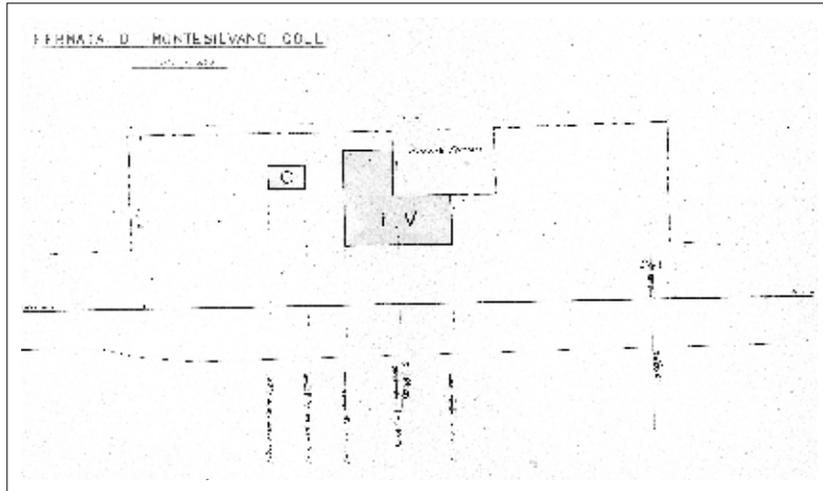
(Archivio ex G.G.)



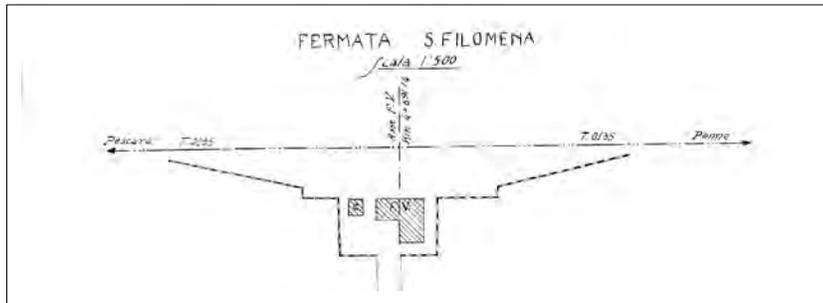
Anni '20 - Planimetria della stazione di Pescara-Porto.



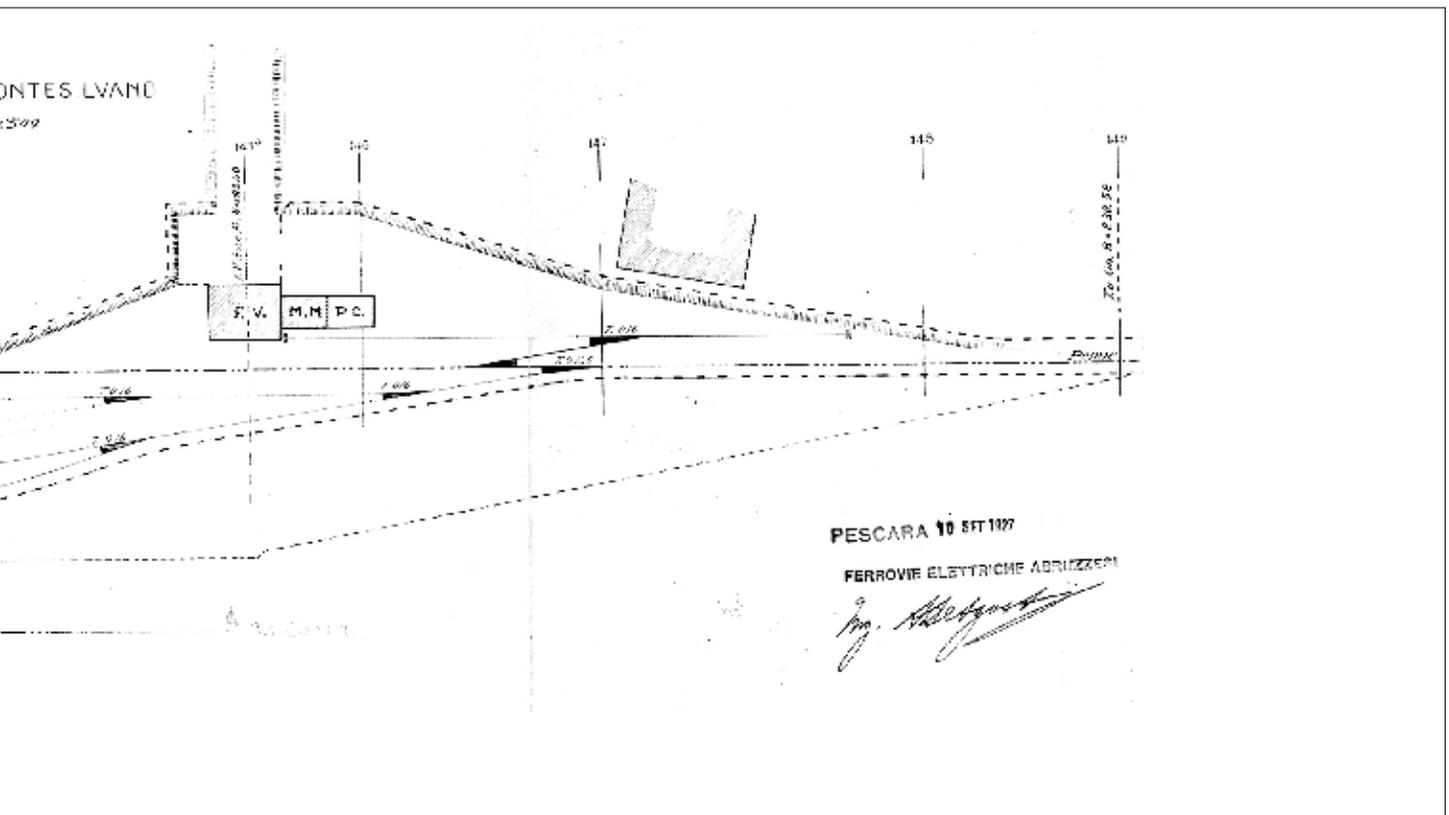
Anni '20 - Progetto planimetrico della Stazione di Montesilvano, con tratti di binari di raccordo alla linea F.S..

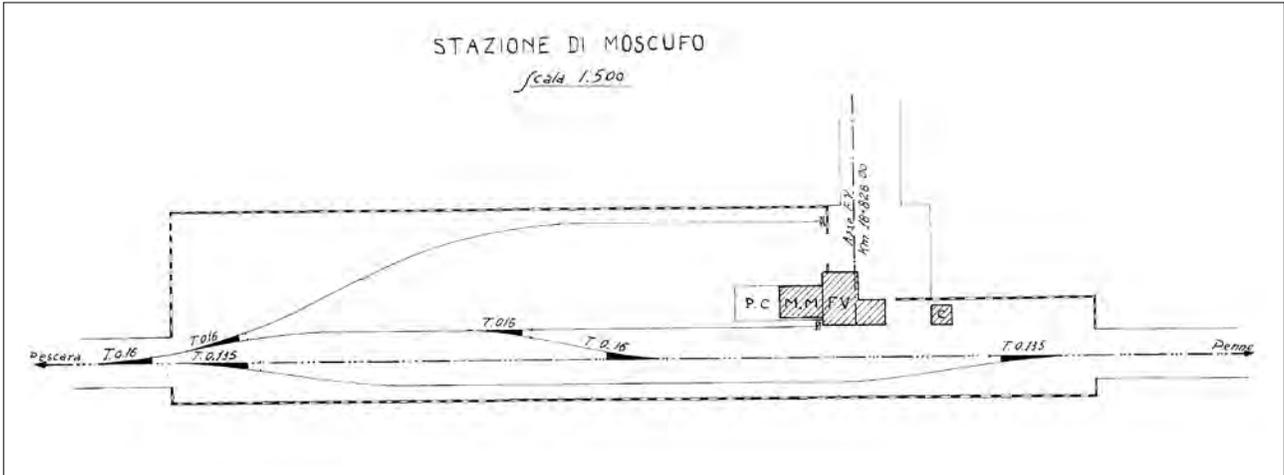


Anni '30 - Planimetria della fermata F.E.A. di Montesilvano Colli.

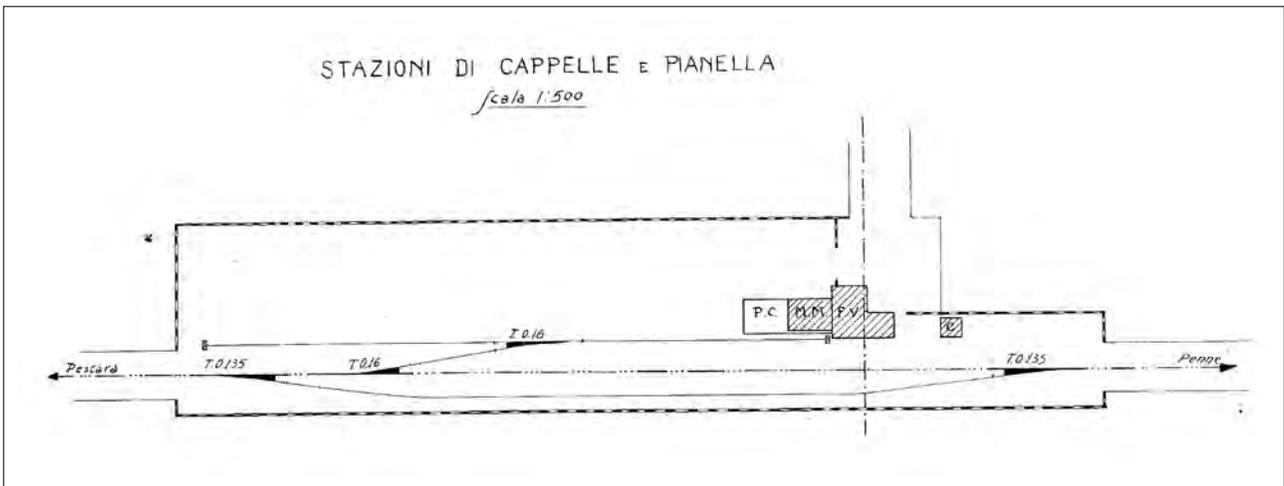


Anni '20 - Planimetria della fermata F.E.A. di Santa Filomena.

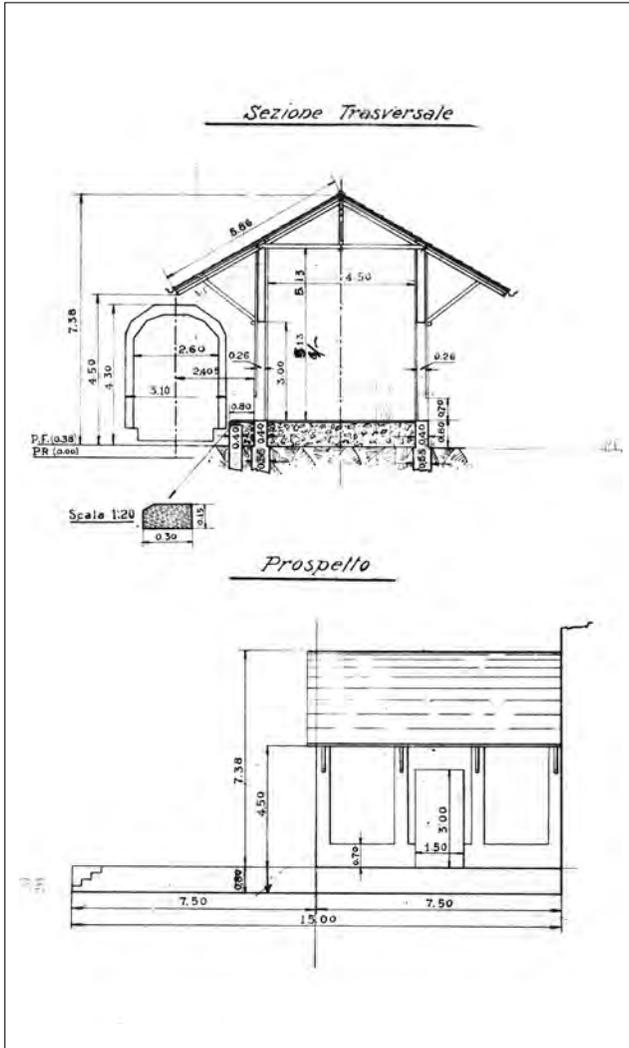




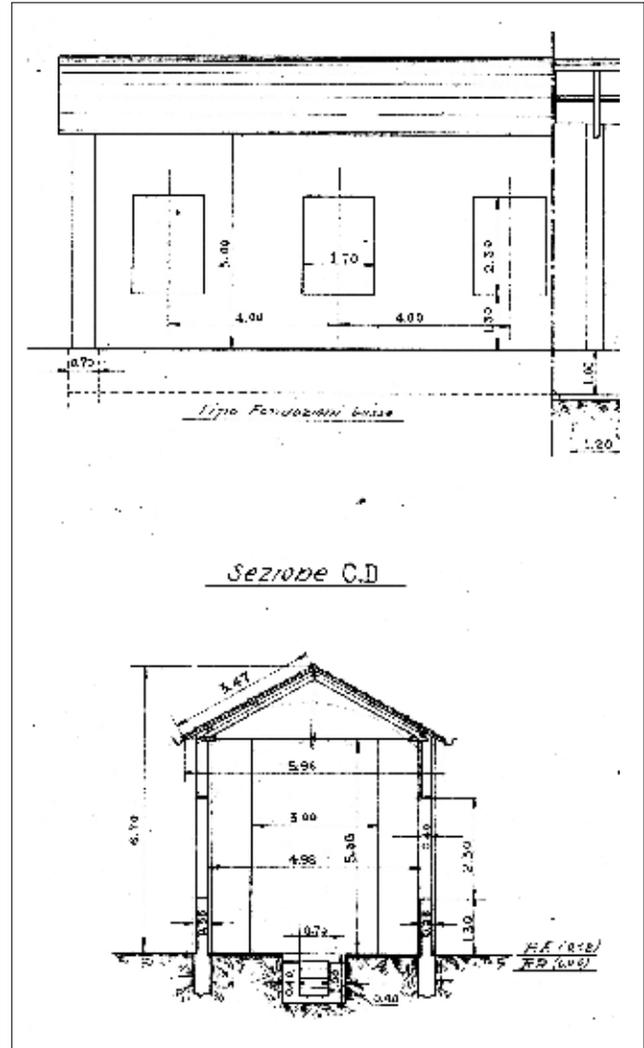
Anni '20 - Planimetria della stazione di Moscufo.



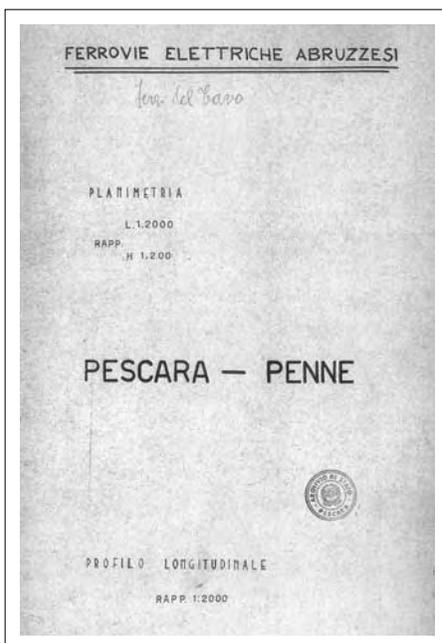
Anni '20 - Planimetria delle stazioni di Cappelle sul Tavo e Pianella.



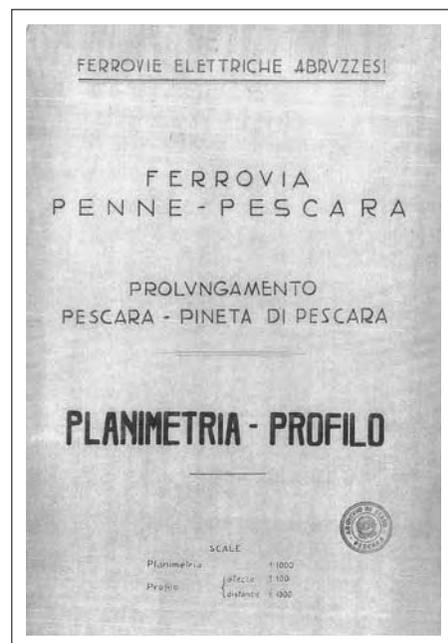
Anni '20 - Prospetto magazzino merci tipo F.E.A..



Anni '20 - Prospetto rimessa tipo F.E.A..



Anni '20 - Frontespizio profilo longitudinale. Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.



Anni '30 - Frontespizio planimetria profilo della linea urbana. Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

Regio Decreto I° Giugno 1933, n. 745, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del Regno n. 157, dell'8 luglio 1933 - Approvazione della Convenzione 17 maggio 1933, per la concessione del tronco ferroviario Pescara-Pineta di Pescara -

Vittorio Emanuele III
per Grazia di Dio e per Volontà della Nazione
Re d'Italia

Visto il Testo Unico delle disposizioni di legge per le Ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e le automobili, approvato con Nostro decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Viste le leggi 27 giugno 1912 n. 638; 14 luglio 1912 n. 835; 29 dicembre 1912 n. 1365; 8 giugno 1913 n. 631; 23 luglio 1914 n. 742 ed il Nostro decreto 8 marzo 1914 n. 428;

Visti i Decreti-Legge 23 febbraio 1919 n. 303; 8 luglio 1919 n. 1327; 23 gennaio 1921 n. 56; 31 agosto 1921 n. 1222; 5 febbraio 1923 n. 431; 23 maggio 1924 n. 896 e 996, convertiti nella legge 17 aprile 1925 n. 473;

Visti i Decreti-Legge 3 aprile 1926 n. 757, convertito nella legge 25 giugno 1926 n. 1262; 29 luglio 1925 n. 1509, convertito nella legge 18 marzo 1926 n. 562; 31 dicembre 1925 n. 2525 convertito nella legge 25 novembre 1926 n. 2083; 16 agosto 1926 n. 1595 convertito nella legge 23 giugno 1928 n. 1473; ed il Decreto Legge 2 agosto 1929 n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752;

Visto il decreto-Legge 22 ottobre 1932 n. 1378 convertito nella legge 22 dicembre 1932 n. 1832;

Visto il Nostro decreto 10 dicembre 1925 n. 2347 col quale venne approvata la convenzione 3 dicembre 1925 per la concessione all'Amministrazione Provinciale di Teramo e per essa alla Soc. Ferrovie Elettriche Abruzzesi della costruzione e dell'esercizio della ferrovia dal Tavo da Penne a Pescara per Montesilvano, con raccordo al Porto di Pescara;

Visto il Nostro decreto 10 agosto 1928 n. 2032 col quale venne approvato l'atto aggiuntivo 25 luglio 1928 per l'armamento, completamento, elettrificazione ed esercizio della suddetta ferrovia;

Udito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sentito il Consiglio dei Ministri Segretario di Stato per le Comunicazioni e per le Finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' approvato e reso esecutivo l'atto addizionale stipulato

il 17 maggio 1933 - XI tra i delegati dei Ministri per le Comunicazioni e per le Finanze in rappresentanza dello Stato ed i legali rappresentanti della Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi per il riconoscimento di detta Società quale concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Penne-Pescara con raccordo al Porto di Pescara e per la concessione alla medesima del tronco di prolungamento da Pescara a Pescara Pineta.

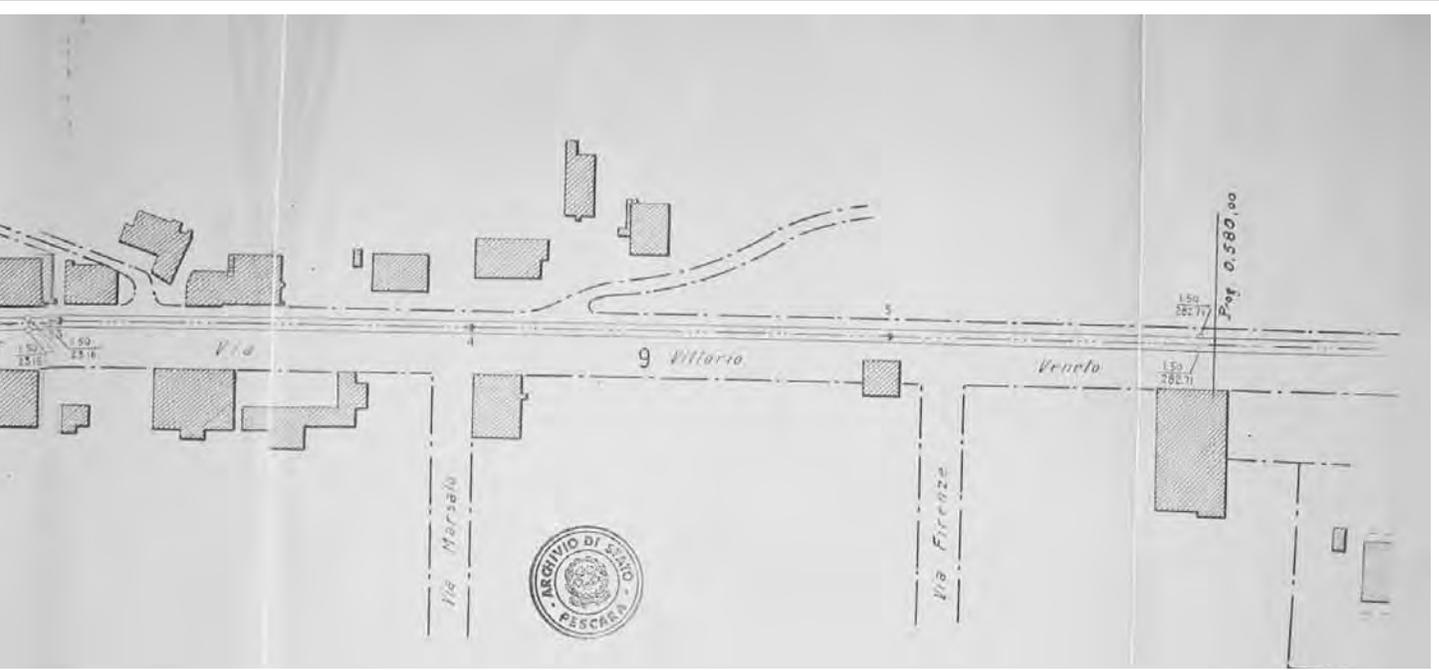
Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1 Giugno 1933-XI

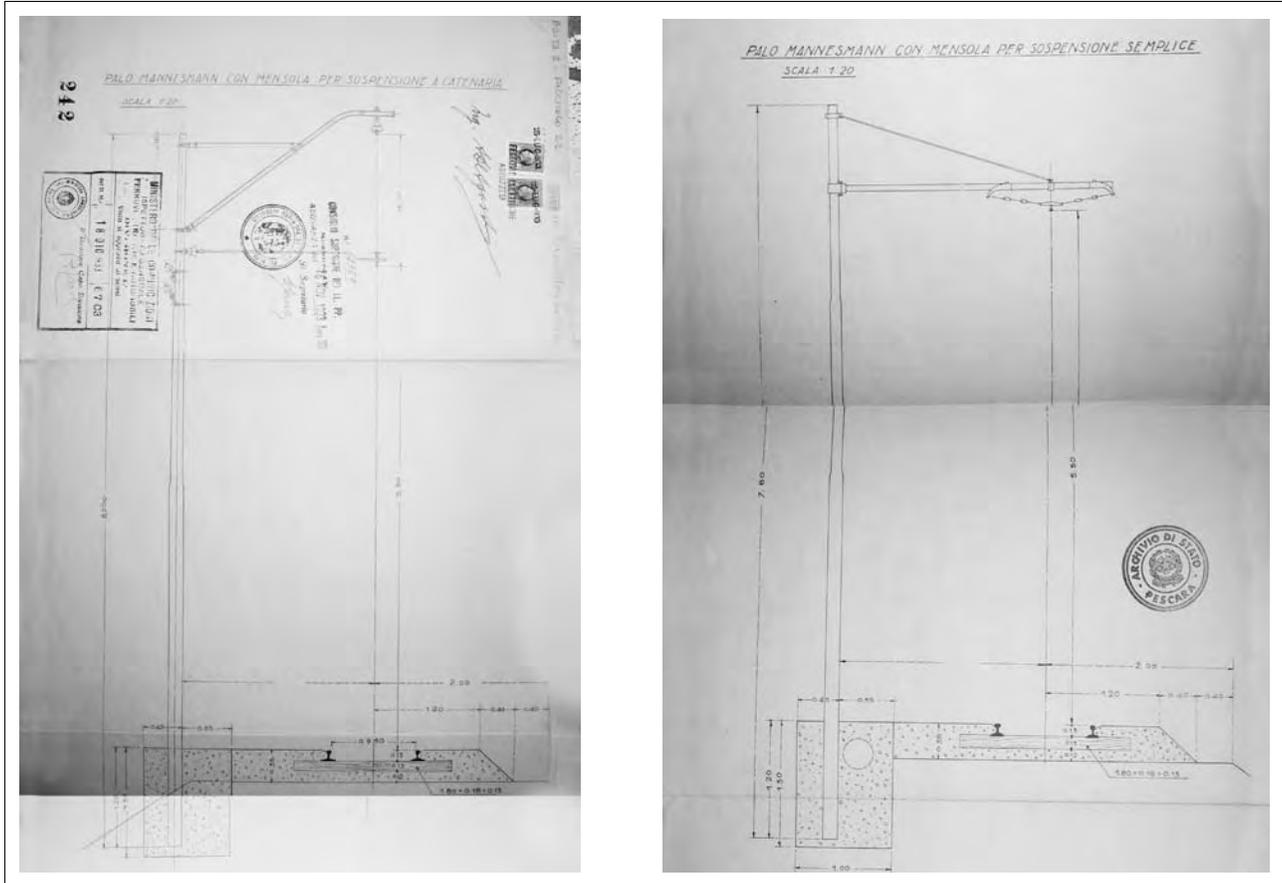
Vittorio Emanuele
Mussolini - Ciano - Jung

Visto - Il Guardasigilli : De Francisci
Registrato alla Corte dei Conti, addì 30 giugno 1933 - XI
Atti del Governo - Reg. 333 - foglio 169 - Mancini.

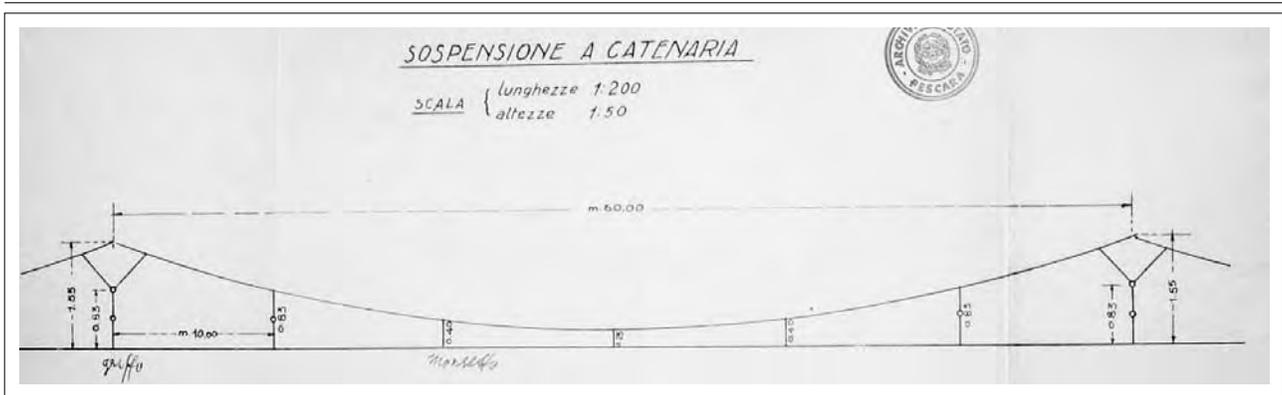
Regio Decreto del 1° giugno 1933, n. 745: "approvazione della convenzione 17 maggio 1933, per la concessione del tronco ferroviario Pescara-Pineta di Pescara".
Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 5, fascicolo 50.



Tavole di progetto per gli impianti di alimentazione di tutta la rete F.E.A.



Anni '20 - Tipi di pali per l'alimentazione della linea aerea. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

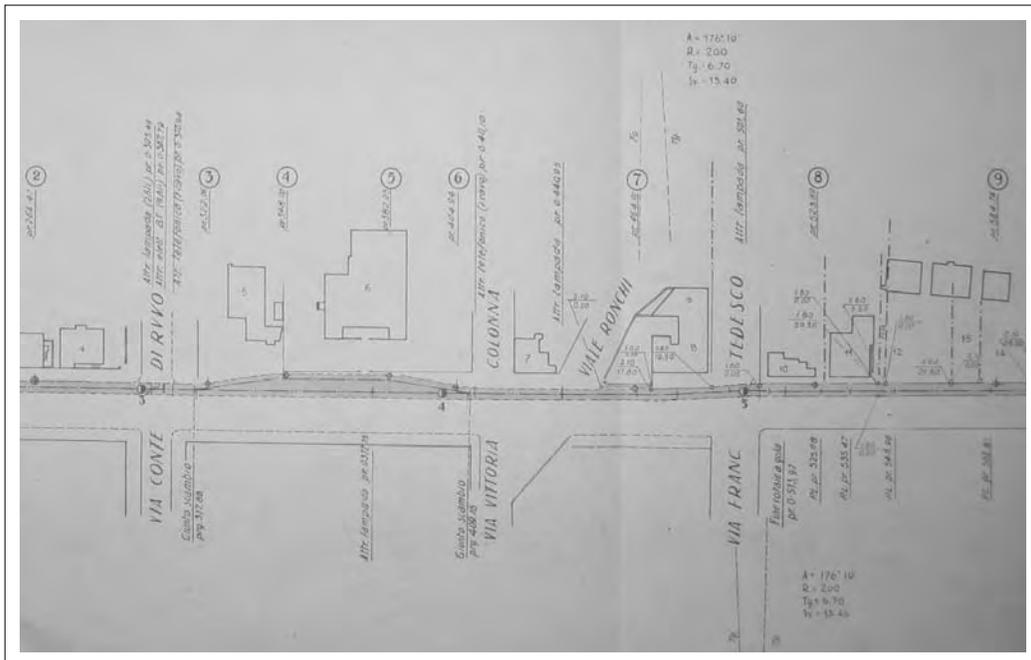


Anni '20 - Tipi di cavi elettrici della sospensione a catenaria. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

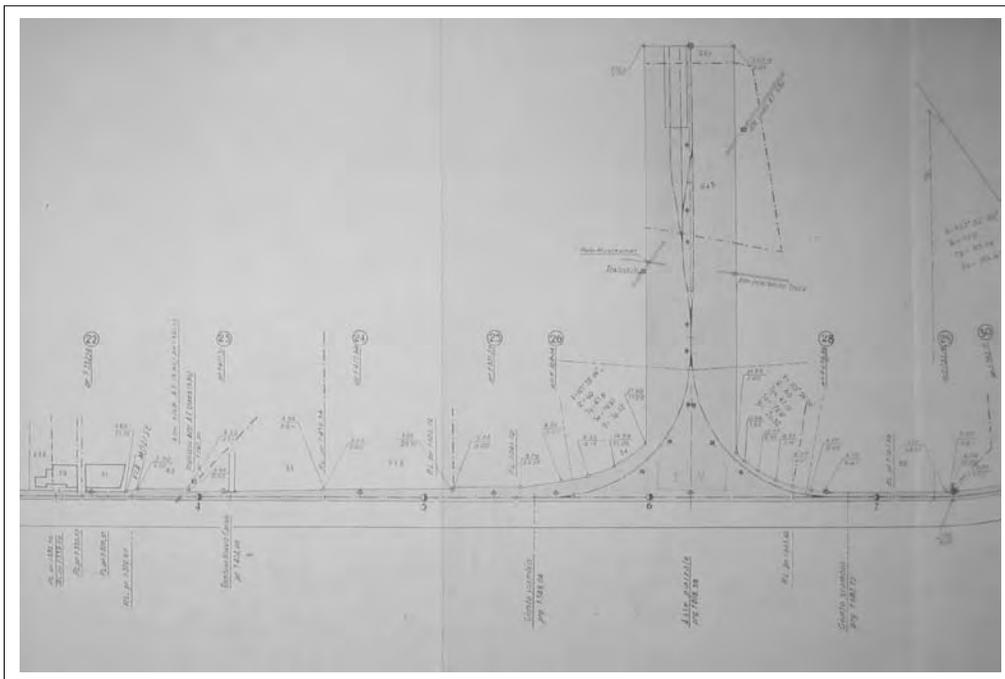


Anni '20 - Pescara, tracciato quasi completo della "Tramvia", sull'attuale Via Marconi, sino al capolinea della "Pineta". - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

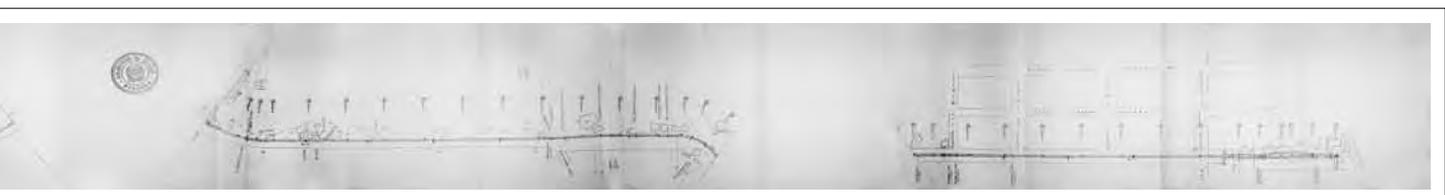
Stralci planimetrici del percorso urbano

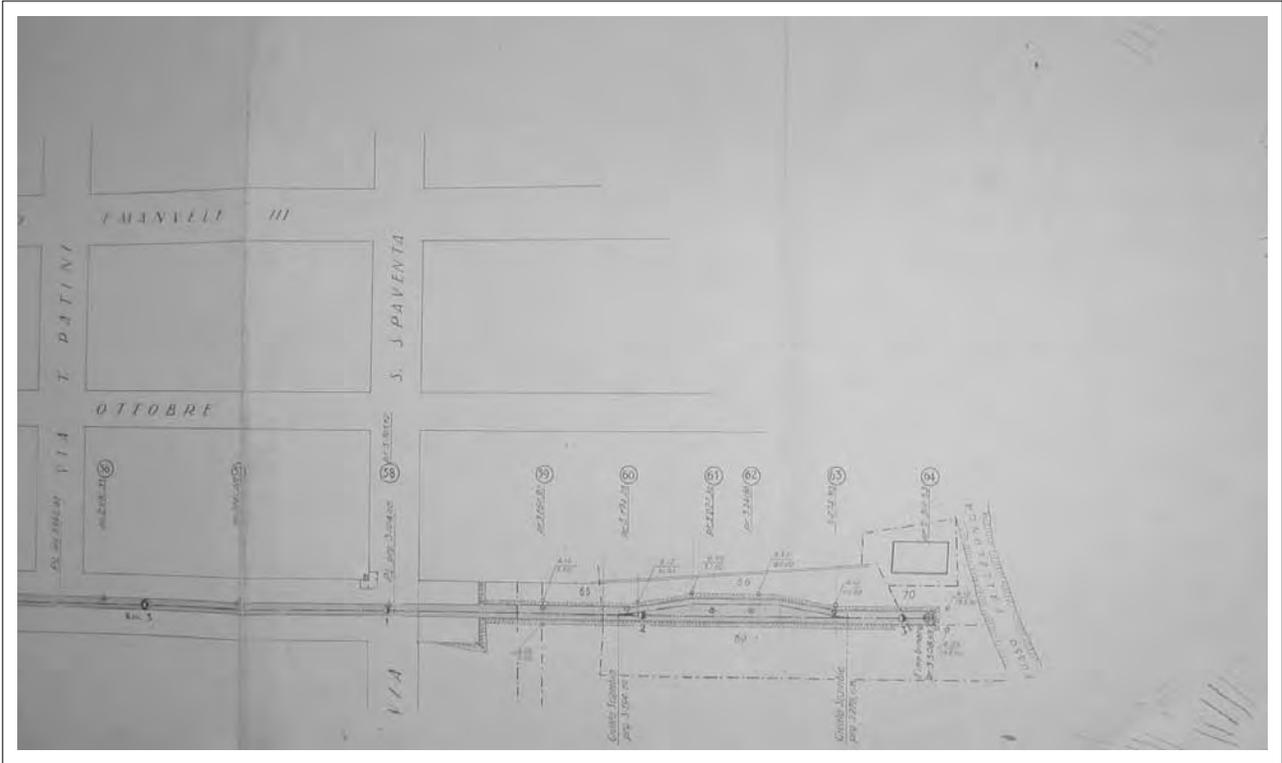


Anni '20 - Pescara, attuale Via Marconi. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

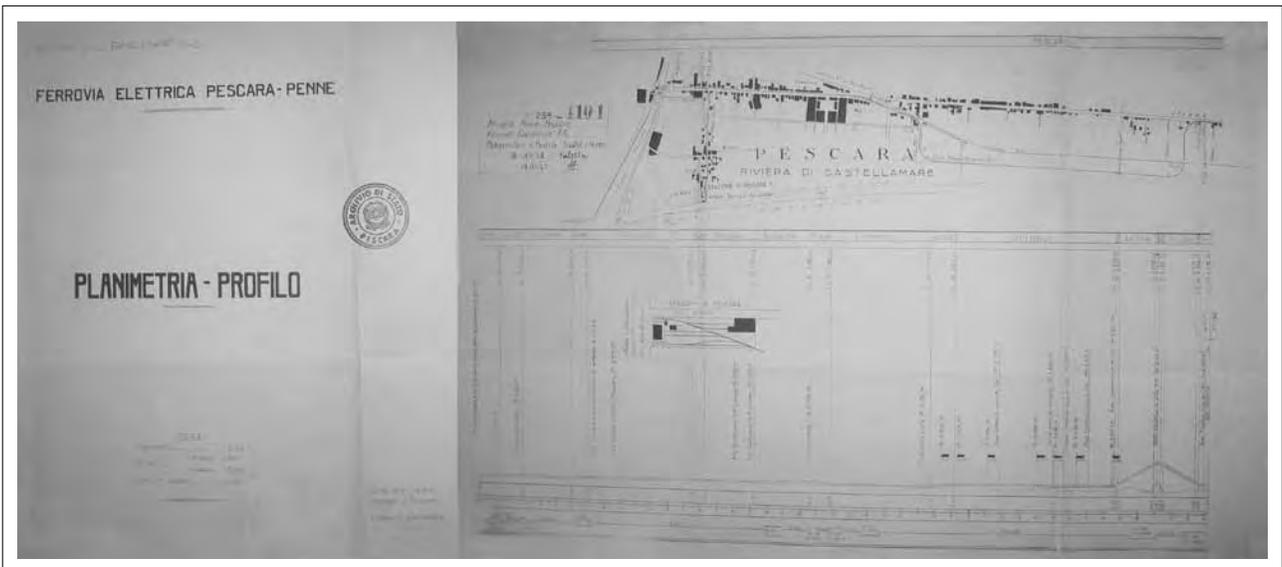


Anni '20 - Particolare degli scambi d'ingresso alla rimessa della "Tramvia", nei pressi della zona Stadio. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.





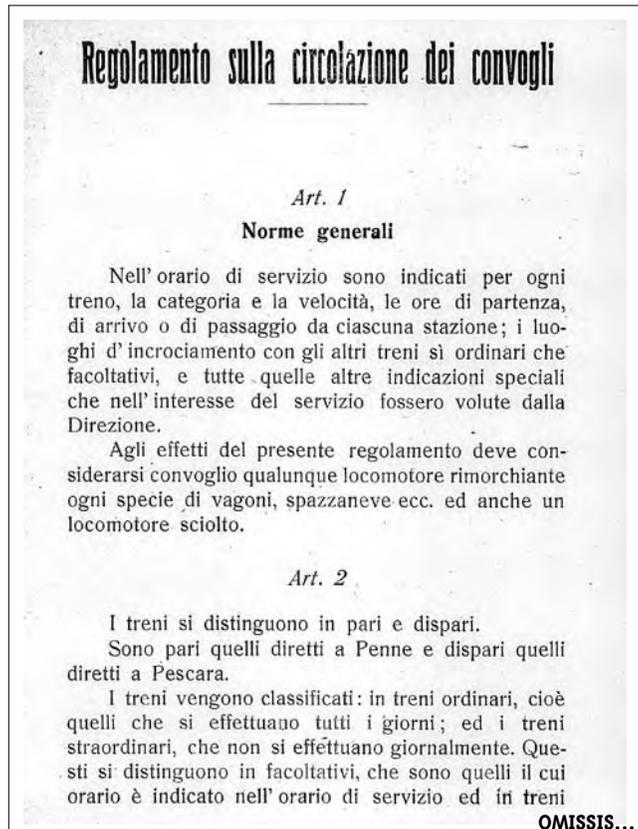
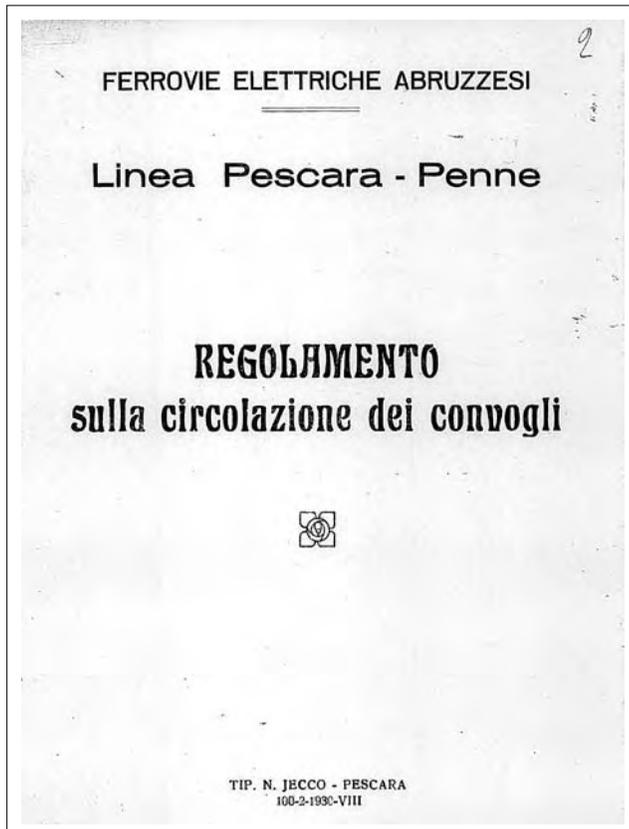
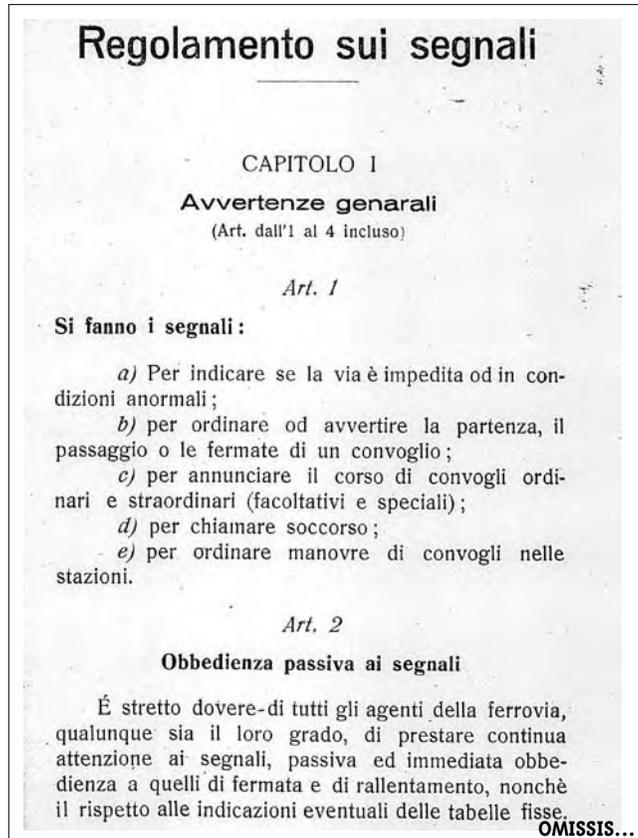
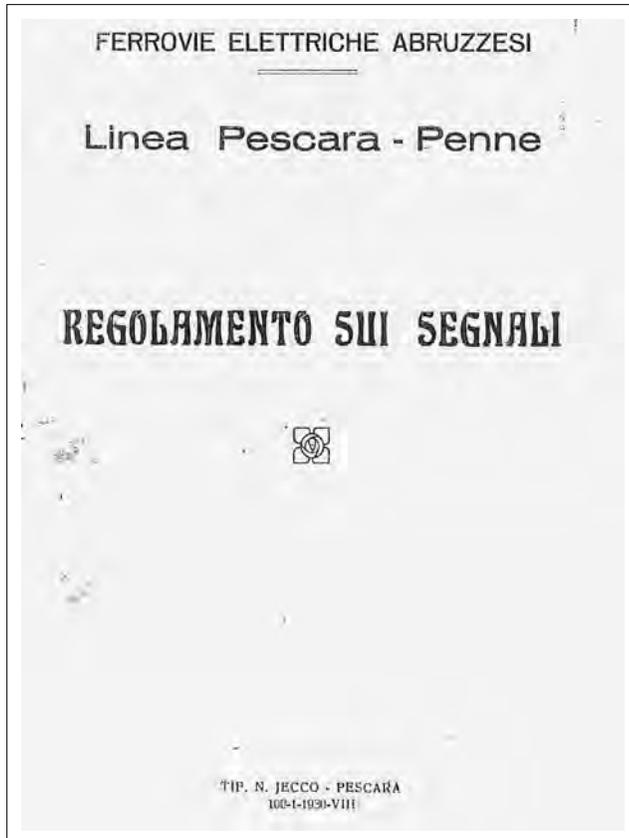
Anni '20 - Pescara, attuale Via Scarfoglio. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.



1932 - Particolari planimetrici del quartiere Zanni, con cavalcavia sulla linea F.S., e della zona del capolinea di Pescara-Porto. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

Stralci del regolamento di servizio per il personale F.E.A.

Per gentile concessione di Elio Marrone, già funzionario del Gruppo F.S. - Trenitalia "Cargo".



SEGUITO
al Regolamento sulla circolazione dei convogli

Carrelli trasportatori

REGOLAMENTO PER IL PERSONALE DEI TRENI

a) Attribuzioni e disposizioni generali

Art. 1

Ogni convoglio viaggiatori con automotrice è servito da un Capotreno ed eventualmente da un frenatore. Il primo è responsabile di tutto quanto concerne la sicurezza del treno e il buon andamento del servizio.

I frenatori possono essere comandati a scortare i treni in qualità di Capotreno; in tal caso verranno considerati come tali agli effetti del presente regolamento; perciò dovranno uniformarvisi.

Questi agenti dei convogli sono incaricati:
del servizio dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e del servizio posta;
della illuminazione e della untura dei veicoli;
della manovra dei freni;
della sorveglianza e sicurezza del convoglio.

Essi dipendono dalla Direzione dell'Esercizio e nelle stazioni e fermate sono sotto gli ordini dei rispettivi Capi. Sono personalmente responsabili di tutti i fatti relativi al loro servizio.

OMISSIS...

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI

Linea Pescara - Penne

REGOLAMENTO per il personale dei treni



TIP. N. JECCO - PESCARA
100-3-1930-VIII

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI

Linea Pescara - Penne

ISTRUZIONI per il Servizio degli Scambi e dei Semafori



TIP. N. JECCO - PESCARA
100-2-1930-VIII

ISTRUZIONI PER IL SERVIZIO DEGLI SCAMBI

Art. 1

Gli scambi della linea sono di un solo tipo manovrabile a mano.

Art. 2

La pulizia, lo sgombero della neve, l'untura, la custodia e la piccola manutenzione degli scambi, l'accensione e pulizia fanali, viene fatta dai manovali di stazione.

La grossa manutenzione (ricambio di pezzi, di traverse, ecc.) spetta al servizio del mantenimento.

In caso di neve, spetta ai manovali di stazione lo sgombero dei binari e dei piazzali rispettivi.

Art. 3

Il servizio degli scambi (cioè le ispezioni, la manovra, e le segnalazioni ai medesimi), spetta ai Capostazione e Capifermata, i quali possono affidarlo ai manovali rispettivi, sempre però sotto la propria piena responsabilità.

Gli scambi in piena linea (per raccordi e fabbriche, stabilimenti ecc.) sono affidati, tanto per la

OMISSIS...

Regolamento pei Guidatori

CAPITOLO I

Disposizioni generali

Art. 1

Attribuzioni del Guidatore

Le attribuzioni speciali del Guidatore sono le seguenti:

Guidare i locomotori che gli sono affidati e mantenere in buono stato tutte le parti prevenendone i guasti con frequenti visite al meccanismo.

Prestare costante attenzione alla strada che percorre ed obbedire ciecamente e prontamente ai segnali.

Condurre con regolarità e nel tempo prescritto i convogli a lui affidati.

Tenera una condotta esemplare, tanto in servizio che fuori servizio.

OMISSIS...

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI

Linea Pescara - Penne

Regolamento per i Guidatori



TIP. N. JECCO - PESCARA
100-3-1930-VIII

Regolamento per la manutenzione e sorveglianza della linea

CAPITOLO I

Manutenzione della linea

Art. 1

La manutenzione della linea comprende tutti i lavori di riparazione ai binari in servizio, i piccoli lavori di armamento, di modificazione dei binari, di collocamento di scambi di segnali fissi o simili, come pure i lavori di inghiaamento, di movimenti di terra, di sgombero della neve ed altri che possono essere ordinati.

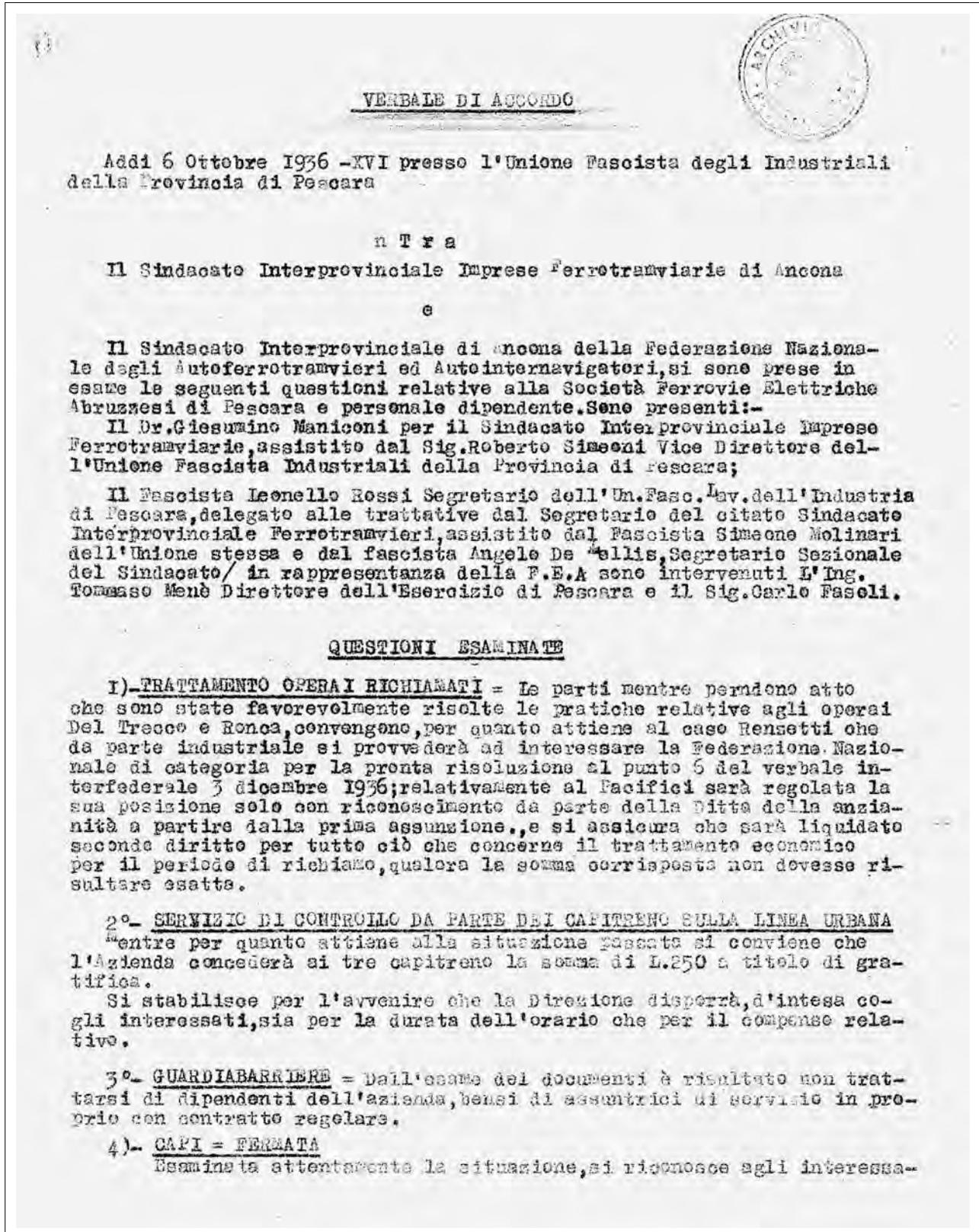
I principali lavori sono:

- Consolidamento delle traverse;
- Rialzo dei punti bassi del binario (livellamento);
- Sabotaggio e rimpiazzo delle traverse;
- Rimpiazzii di accessori resisi fuori uso;
- Rimpiazzo o riattamento di rotaie;
- Conservazione dello scartamento del binario;
- Conservazione del rialzo normale nelle curve;
- Raddrizzamento delle giunzioni nei rettilinei;
- Assesamento delle curve;
- Scolo delle acque attraverso la ghiaia e sul suolo stradale;

OMISSIS...

Primi rapporti Sindacato-Azienda

(fondi Archivio di Stato Pescara)



ti il godimento del riposo settimanale e delle ferie.
Si prende atto che la situazione è normalizzata a tutto l'anno 1937.

5^a - RICOGLIMENTAZIONE ONERI A e B DELLA PROVVIDENZA
Resta inteso che gli agenti si presenteranno in Direzione la quale procederà all'esame dei documenti, in consegna della prossima firma, e ne farà prendere visione per regolarità agli interessati.

6^a - FATTORINI ADDETTI ALLA TRAMVIA - TURNI DI SERVIZIO E PRESTAZIONI ACCESSORIE
Contro si conviene che, per il periodo di tempo già trascorso in tale servizio agli interessati sarà concesso la somma di L. 75 ciascuno, si precisa per l'avvenire, ove la Direzione intenda avvalersi dei fattorini per il servizio telefonico, che si procederà ai conteggi voluti in relazione al 50% del servizio prestato.

7^a - INDEBITATA DI PASIOLIA
In dette assise che saranno attentamente esaminati i precedenti e nel contempo di tale indebitata sarà praticato lo stesso trattamento in atto dal 1932 al 1935.

Si fa atto della piena collaborazione che hanno dimostrato le parti nel corso della discussione e dello spirito conciliativo che ha animato i rappresentanti della F.I.S.A. e si fanno voti infine perché le pratiche esaminate e tuttora pendenti in sede federale vengano al più presto definite.

Letto confermato e sottoscritto.

Fir. Ing. Memb = Leonello Rossi = Meniconi = Simeoni
Pasoli = Molinari

Pescara, 8 Ott. 1938 XVI^o
Copia conforme



6 ottobre 1936: Seguilo verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.

CONTRATTO COLLETTIVO DI LAVORO NAZIONALE PER LE IMPRESE DELLE AZIENDE FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE INTERNA, ESERCITATE DALL'INDUSTRIA PRIVATA E DA PROVINCE, COMUNI, CONSORZI E DA COOPERATIVE DI TRASPORTO

L'anno milionovecentotredici - XVII, il giorno quattordici del mese di dicembre, in Roma

t r a

La Federazione Nazionale Fascista degli Interenti Imprese Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione Interna, rappresentata dal suo Presidente Ing. GIUSEPPE OTTOLE, assistito dall'Ing. MARLIO COSENZA, direttore della Federazione stessa, e Ing. CESARE AVALIS, con la partecipazione dell'Avv. Prof. RENATO TREVISANI e Dr. RINALDO BISSINA, presenti gli industriali Ing. CARLO ANGHILERI, Ing. GIUSEPPE BARBERI, Ing. LUIGI GIUFFRÈ, Ing. STEFANO FERILLO, Ing. GIOV. BATTISTA SIRETTI, Ing. IVO VAREI

La Federazione Nazionale Fascista delle Aziende Municipalizzate di Trasporto, rappresentata dal suo presidente On. Avv. ANTONELLO GARINO, assistito dall'Ing. LUIGI RICCIO, direttore della Federazione stessa, con la partecipazione dell'Avv. Prof. RENATO TREVISANI e Dr. RINALDO BISSINA, presenti gli industriali Ing. PIETRO FRANCO-SCHINI, Ing. VITTORIO IANIRI, Dr. ARTURO CESARI, Rag. UMBERTO USARI; assistite dalla Confederazione Fascista degli Industriali, rappresentata dal Dr. SILVIO MARCHESONI;

sentita la Federazione Nazionale Fascista delle Cooperative di Trasporto;

e

La Federazione Nazionale Fascista degli Autoferrotramvieri ed Autoferrotramviatori rappresentata dal suo Segretario Sig. BASILIO MORELLI, assistito dal Dr. CARLO FELIZZI, Dr. LUIGI ROMANI, Dr. UGO STRINATI e VITTORIO FIGELLI Organizzatori Federali e da GIORDANO BRUNO CESI, BRUNO MARANGONI, Dr. GUIDO BIANCARDI e ANTONINO BIANCA, rispettivamente Segretari dei Sindacati Interprovinciali Fascisti degli Autoferrotramvieri ed Autoferrotramviatori con sede Milano, Roma, Napoli e Bari:

6 ottobre 1936: Seguilo verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.

assistita dalla Confederazione Fascista dei lavoratori dell'industria rappresentata dall'Avv. MARLIO COSENZA;

per le aziende esercenti servizi di trasporto, rappresentate dalle suddette Federazioni Industriali e per il personale di tali aziende, rappresentate dalla Federazione Nazionale Fascista Autoferrotramvieri ed Autoferrotramviatori,

si conviene

Art. 1
PROROGA DEI CONTRATTI COLLETTIVI DI LAVORO AZIENDALI

I contratti collettivi di lavoro aziendali disdettagliati e quelli non disdettagliati o rinnovati che scadevano prima del 28 ottobre 1940 - XIX, s'intendono rispettivamente richiamati in vigore e prorogati con scadenza alla anzidetta data.

Ove i contratti anzidetti non venissero disdettagliati alla scadenza del 28 ottobre 1940 - XIX, la loro validità s'intenderà confermata di biennio in biennio.

Art. 2
AGGIORNAMENTO DEI CONTRATTI

Entro il 30 aprile 1939 - XVII, le associazioni periferiche provvederanno a completare l'aggiornamento delle singole situazioni contrattuali aziendali, in conformità delle disposizioni di cui all'Art. 6 del Contratto Interconfederale 14 maggio 1937 - IV, e a compilare un testo definitivo in applicazione dei contratti Nazionali e dei vari contratti aziendali succedutisi.

Per sanare, per quanto possibile, le eventuali aperequazioni che dovessero derivare in sede di formulazione del testo definitivo anzidetto, in conseguenza dell'aggiornamento degli stipendi, paga, competenze, ecc.; potranno essere effettuati arrotondamenti e ritocchi, senza che questi determinino per le aziende nuovi apprezzabili oneri.

Tali oneri, comunque, saranno contenuti entro il limite dell'uno per cento dell'onere complessivo attualmente sostenuto per ciascuna azienda per il personale da essa direttamente dipendente.

L'ammontare dell'onere derivante da arrotondamenti già effettuati sarà dedotto da quello relativo alla percentuale di cui al 1° comma e

6 ottobre 1936: Seguilo verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.

fino a concorrenza del medesimo.

Tutte le disposizioni del presente articolo non si applicano ai contratti collettivi aziendali per i quali, colla loro rinnovazione, si sia già provveduto all'aggiornamento ed alla unificazione dei vigenti testi contrattuali, nazionali e aziendali, precedenti al presente contratto.

Gli accordi di massima per la rinnovazione dei contratti disdettagliati, firmati dai rappresentanti delle competenti associazioni sindacali dopo il 9 maggio 1937, rimangono confermati, e nel provvedere all'aggiornamento e al testo definitivo del contratto non si farà luogo ad alcuno nuovo onere per le aziende.

Art. 3
PROVVIDENZE PER I BENEFIZI DELLA CAUSA PASCARIATA

Agli agenti in servizio e di nuova assunzione iscritti al F.N.F. che hanno partecipato alla Marcia su Roma, sarà corrisposto, in aggiunta al trattamento in loro favore stabilito con il Contratto Nazionale 28 giugno 1934 XII (Bollettino Off. del Ministero delle Corporazioni del 1° aprile 1935 XIII - Pesc. IX - All.n. 657) un assegno di stipendio e paga pari all'1,20 % dello stipendio e paga lordi dagli stessi percepiti.

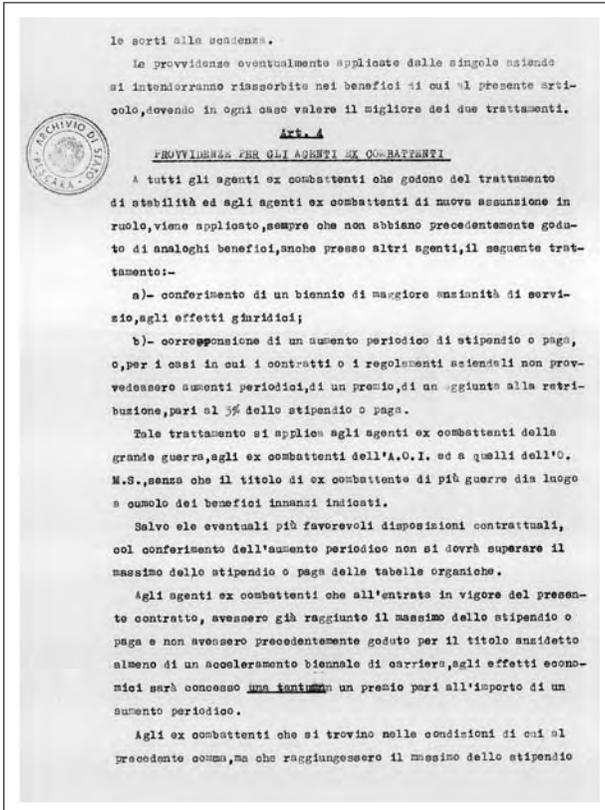
Egual assegno sarà corrisposto per ogni ferita riportata per Causa Fascista agli iscritti al F.N.F. prima della Marcia su Roma.

Le condizioni di cui sopra dovranno essere attestate dal relativo brevetto rilasciato dalla Direzione del F.N.F.

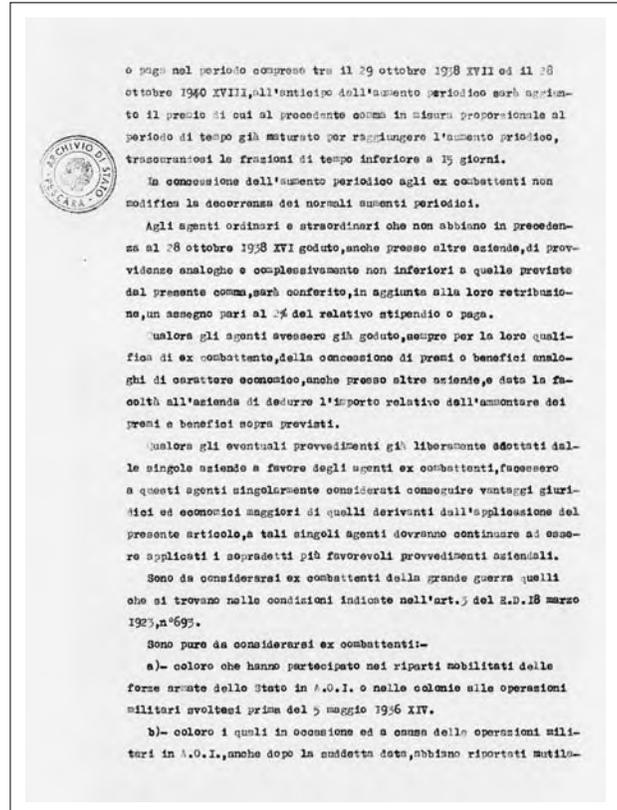
Per conseguire i benefici di cui al presente articolo, gli interessati debbono presentare domanda scritta alla propria azienda, corredandola dei brevetti di cui sopra (che, pressante visione, saranno dall'azienda restituiti all'interessato) e dimostrare di essere tuttora regolarmente iscritti al F.N.F. e di esserlo sempre stati senza interruzione dalla Marcia su Roma.

Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano a partire dal 28 ottobre 1938 XVI, come integrano quelle del Contratto Nazionale 28 giugno 1934 XII su richiamato, di cui pertanto seguono

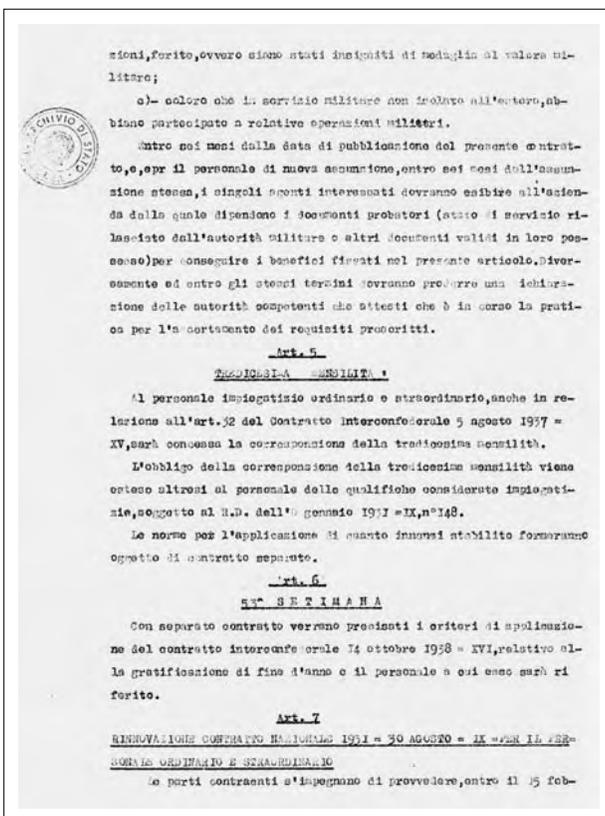
6 ottobre 1936: Seguilo verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.



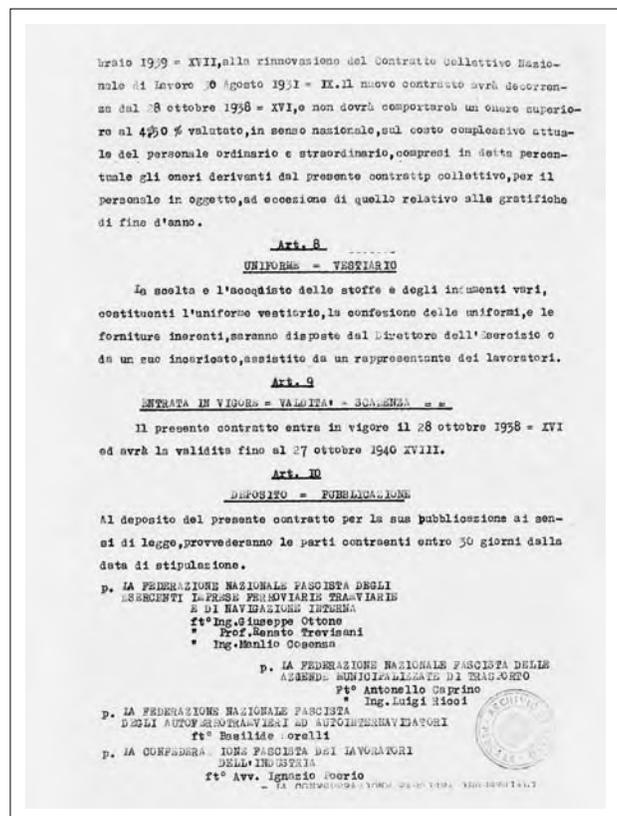
6 ottobre 1936: Seguito verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.



6 ottobre 1936: Seguito verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.



6 ottobre 1936: Seguito verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.



6 ottobre 1936: Seguito verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.

16 Novembre 1936

Elenco del personale assegnatario dei fabbricati di linea

Elenco delle Stazioni, Fermate e Case Cantoniere
della linea Pescara - Penne Prot. 1006/601
11/11/36.XV

N. di ordine	Indicazione	Progressiva	Nominativo dell'occupante	Annotazioni
1	Stazione di Pescara Porto	0+000.	Uffici della Direzione d'Esercizio e abitazioni di Leg. S. Agostini Rog. Giovanni. Cap. 1. 1. 1. V. Torini Giovanni. Cap. 1. 1. 1.	
2	Chiosco Piazzale St. Centrale		Biglietteria	
3	Fermata di S. Filomena ✓	5. 229,12	Capo Cantoniere S. Emilio Pasimondo	
4	Stazione di Montesilvano S. ✓	8. 645,75 0. 511,21	Capo Stazione Santi M. Alfredo	
5	Casa Cantoniera (Nuzi) ✓	9. 254,96	Cantoniere Marucci Gommuo	
6	Fermata di Montesilvano C. ✓	10. 986,10	Cantoniere Sagazio Gommuo	
7	Casa Cantoniera (Belfico) ✓	14. 516 - 300,30	Cantoniere Calvi Lopito	
8	Stazione di Cappelle ✓	14. 816,30 2. 048,27	Capo squadra Fondamurto Beneito	
9	Casa Cantoniera (Comitono di Cappelle) ✓	16. 864,57 2. 500,00	Cantoniere D'Anteo Vincenzo	
10	Stazione di Moscufo ✓	19. 365,52 1. 179,68	Capo Stazione Capuci Serenio	
11	Casa Cantoniera (Renzetti) ✓	20. 545,20 1. 100,15	Appaltata al manovale Evangelista Giuseppe	
12	Stazione di Collecorsino ✓	21. 645,35 2. 461,00	Capo Stazione Capalozza Gaetano	
13	Casa Cantoniera (Maddini) ✓	24. 686,35	Costantini Luigi	
13	Stazione di Pianella ✓	25. 258,16 1. 214,76	Cantoniere Acciaratti Stefano	
14	Casa Cantoniera (Casamonte) ✓	26. 474,92 1. 181,41	Cantoniere Rompansa Rocco	
15	Casa Cantoniera (Valentin) ✓	27. 575,33 2. 085,14	Cantoniere Chiaravoli Franco	
16	Stazione di Soreto A. ✓	29. 660,47 2. 924,87	Capo Stazione De Nigris Filippo	
17	Casa Cantoniera (Castellucci) ✓	32. 585,34	Cantoniere Di Federico Lopito	
18	Casa Cantoniera (Rome) ✓	34. 162,45 2. 072,40	Capo Cantoniere Palma Giuseppe	
19	Stazione di Penne ✓	36. 235,35	Capo Stazione Rossi Umberto	

Pescara 10 - 11 - 1936. XV

Gli anni difficili




Ancona, 12 luglio 1945³⁹
~~Rxxxx~~ 194 A

Ministero delle Comunicazioni
 ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
 E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Divisione _____ Sez. _____
 Prot. N. 2986 / 41.3 / *Allegati*

*Alla Soc. FERROVIE ELET-
 TRICHE ABRUZZESI
 PESCARA*

Disposta al f. N. 514/305/S/s
 del 21-6-45

OGGETTO: Attraversamento aereo.

Con riferimento alla lettera soprasedgnata si comunica di aver interessato il Superiore Ministero per il più sollecito disbrigo della pratica inerente all'attraversamento aereo al Km. 9+ 668.

Sarebbe però opportuno che seguiste anche il consiglio datovi di rivolgervi direttamente al 2 Coy South African Army Signals -Ancona .

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE

F.E.A.		16/7/1945		
N.° 591/247				
DIR.°	CON.°	CON.°	ESP.	DEP.
✓			✓	

*Interessato il 2° Coy
 South African Army
 Signals - Ancona il
 10/7/1945 -*

1945 - Corrispondenza per autorizzazione attraversamento aereo (si noti il Fregio di Stato in uso per la carta intestata, recante ancora i fasci littori accanto al simbolo monarchico). - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 5, fascicolo 41.



Prot.N576/336/S/s

PESCARA 10 Luglio 1945

On.

2 GOY SOUTH AFRICAN ARMY SIGNALS

A N C O N A

Con lettera 29 maggio 1945, rivolgevamo viva preghiera a TOWN MAIOR - Pescara affinché volesse provvedere allo spostamento dell'attraversamento Alleato della rete telefonica sulla nostra ferrovia elettrica Pescara-Penne, in prossimità di Montesilvano Spiaggia.

Alle promesse formali avute in proposito, non hanno fatto seguito i fatti e nessun lavoro è stato ancora eseguito per lo spostamento dell'attraversamento.

Avendo ultimato il montaggio della linea aerea della nostra ferrovia e dovendo immettere l'energia a 2400 V. sulla linea di contatto entro il corrente mese, Vi preghiamo di voler impartire le opportune disposizioni affinché l'attraversamento in parola sulla nostra ferrovia sia messo nelle condizioni volute dalle disposizioni di legge.

Nella fiducia che codesto on. Comando vorrà impartire le opportune disposizioni per l'accoglimento della nostra richiesta, distintamente Vi salutiamo

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO
(Dott. Ing. Tomaso Menè)



Menè



Prot. N°595/346/N/n.

Pescara, 16 Luglio 1945

ESPRESSO

On.le
Comando 2 Coy Scout African
Army Signals

A N C O N A

ATTRAVERSAIMENTO AEREO ALLEATO

A seguito nostra nota n.576/336/S/s del giorno 10 o.m.-
Questa Direzione esercizio si pregia sollecitare codesto
On.le Comando, affinché voglia gentilmente compiacersi di
provvedere a quanto chiestoVi mediante la succitata nota.-

Abbiamo buoni motivi per ben sperare che codesto On.le
Comando farà buona accoglienza a tale nostra urgente richie-
sta, e, qualora Esso si trovasse impossibilitato per provve-
dere con sollecitudine, questa Direzione chiede l'autorizzazio-
ne ad effettuare essa stessa, e a sue proprie spese, i lavori
di spostamento.-

Nella fiducia che codesto On.le Comando vorrà accogliere
con benevole comprensione quanto sopra, distintamente Vi saluta.-
Con osservanza.

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO

(Ing. Tomaso Menè)

Menè

IL COMISSARIO GOVERNATIVO
(Avv. Pasquale G. Magno)



Magno

Condizioni del patrimonio



F E R R O V I E E L E T T R I C H E A B R U Z Z E S I

Esercizio Penne - Montesilvano - Pescara - Pineta di Pescara

---oOo---

STATO DI CONSISTENZA DEGL'IMPIANTI FERROVIARI ALLA DATA DEL
31 DICEMBRE 1947

---oOo---

1°) OPERE D'ARTE = Nel tratto Pineta di Pescara-Pescara-Montesilvano-Collecorvino non vi sono opere d'arte di esclusiva pertinenza della Ferrovia.- Il ponte a servizio misto sul Fiume Pescara - strada statale n. 16 - è in via di ricostruzione per conto del Ministero dei LL.PP.- Il ponte a servizio misto sul Fiume Tavo, della strada Provinciale Montesilvano-Penne è stato ricostruito dal Ministero dei LL.PP. ed aperto al traffico ferroviario il 30 marzo 1947.-

Le opere minori nel predetto tratto sono tutti in efficienza meno il ponticello alla progressiva Km. 1+414,08 verso Pineta di Pescara di luce ml. 3 in cui manca ancora la soletta portante sostituita con fasci di rotaie Vignola porte in corrispondenza del binario di corsa.-

Le opere d'arte comprese nel tratto Collecorvino-Penne e non danneggiate dalla guerra risentano della mancata manutenzione dall'ottobre 1943 ad oggi.-

Il ponte sul torrente Buttarano, alla progressiva Km. 23+89,97 è stato completamente distrutto e tale si presenta alla data del presente verbale.-

Le gallerie di Loreto, Collattucci; Penne presentano lievi danni per effetto di eventi bellici, e precisamente l'apertura in breccia del rivestimento in muratura dei fornelli predisposti per le mine in n° 6 per ogni galleria.-

La galleria alla progressiva Km. 33+374,43 in contrada Collattucci, oltre i predetti danni presenta all'imbocco verso Loreto



- 2 -

sensibili movimenti franosi per cui fin dal 1940 fu necessario demolire l'imboccatura ed un tratto dell'anello di rivestimento.-

I muri d'ala a destra ed a sinistra del portale della galleria verso Loreto, presentano due gravi lesioni e sono spostati in avanti.-

Necessitano per cui lavori di una certa importanza per evitarne il crollo dei predetti muri.-

---oOo---

2°) FABBRICATI E RECINZIONI PIAZZALI DELLE STAZIONI = Tutti i fabbricati dell'intera linea risentono della mancata ordinaria manutenzione - specialmente alle tinteggiature delle pareti e degli infissi.-

Dei fabbricati danneggiati dalla guerra sono stati completamente riparati:

- a) il fabbricato viaggiatori della stazione di Montesilvano Sp.;
- b) Il fabbricato della Direzione di Esercizio;
- c) La casa cantoniera alla progressiva Km. 9+254,96 presso Montesilvano Spiaggia;
- d) Il fabbricato della stazione di Moscufo, è fatta eccezione di alcuni degli infissi della sottostazione;
- e) Il fabbricato della fermata di Montesilvano Colle e di Cappelle sul Tavo.-

Restano da riparare:

- 1°) la rimessa locomotori della Pineta di Pescara la cui copertura del tetto è per circa la metà mancante o rovinata, gli infissi danneggiati e privi di vetri;
- 2°) Il M.M. della stazione di Montesilvano Sp. che è stato completamente distrutto da azioni di guerra;
- 3°) Il magazzino trasbordo e la rimessa locomotori della stazione di Montesilvano Sp. che hanno gli infissi rovinati ed il magazzino trasbordi mancante della copertura che è stata tolta per riparare i tetti di altri fabbricati non essendo stato possibile avere il materiale occorrente;
- 4°) Il tetto del M.M. della stazione di Collecervino;



- 3 -

- 5°) La stazione di Pianella i cui infissi hanno bisogno di riparazioni ed alcuni sono mancanti;
- 6°) La casa cantoniera a progressiva Km. 27+565,33 presso Loreto Aprutino con il tetto, i soffitti, infissi ed intonaco da rifare;
- 7°) Il fabbricato viaggiatori della stazione di Loreto Aprutino che ha il tetto ed i soffitti completamente rovinati, le pareti salnistrate con gl'intonaci caduti, gl'infissi rovinati, i vetri mancanti;-
- 8°) Il M.M. della stazione di Loreto Aprutino privo del tetto e di tutti gli infissi;
- 9°) I cessi viaggiatori della stazione di Loreto Aprutino ~~hanno~~ che hanno il tetto rovinato e due porte mancanti;
- 10) La casa cantoniera Collattuccio a progressiva Km. 32+585,34 che presenta varie lesioni ai muri esterni ed ha i soffitti rovinati;
- 11) Il fabbricato viaggiatori della stazione di Penne che deve essere ripulito, revisionato il tetto e riparati gli infissi;
- 12) Il M.M. della stazione di Penne che necessita della riparazione alla copertura;
- 13) La rimessa locomotori ed il dormitorio di Penne hanno bisogno di riparazioni; la prima nella copertura del tetto ed agli infissi che sono anche privi dei vetri mentre nel dormitorio devono essere rintonacate le pareti ed il soffitto e sono mancanti i seguenti infissi:
una porta del cesso viaggiatori;
" " " " dormitorio;
" " " dormitorio;
" finestra del dormitorio.-

---000---

3°) ARMAMENTO = Nel tratto Pineta di Pescara-Pescara-Montesilvano-Collecorvino fino alla progressiva Km. 21+849,94 l'armamento ricostruito in parte e precisamente per ml.5.900,85 presenta solamente la discontinuità del tratto corrispondente al ponte in via di ricostruzione sul Fiume Pescara per ml. 160 circa armato con rotaie Phoenix da Kg. 48,700.-

L'armamento del tratto predetto è in esercizio si trova in mediocri condizioni sia per lo stato delle traverse di rovere sia per le condizioni di una forte percentuale di caviglie (15%) che



- 4 -

presentano la filettatura quasi completamente distrutta dalla ruggine e sia per le condizioni delle chiavarde di stringimento che anch'esse presentano una forte percentuale di scarto per avere la filettatura ugualmente deteriorata dalla ruggine.-

Sempre nello stesso tratto molte sono le piastrine di stringimento fuori uso e le piastre di appoggio a quattro fori fortemente deteriorate dalla ruggine.-

La massiciata stradale è deficiente in genere di ghiaia, e il Corpo stradale in molti punti non presenta una perfetta sagoma, sia per lo stato delle cunette non perfettamente sagomate e livellate, sia per le condizioni delle scarpate dei rilevati in parte deformati da smattonamento o da azioni belliche.-

Nel tratto Collecovino-Penne l'armamento manca completamente perchè asportato dalle truppe tedesche di occupazione e il corpo stradale si presenta assai danneggiato sia per azioni belliche sia per la mancata completa manutenzione essendo stata limitata, in detto tratto la manutenzione alla sola pulitura della cunetta di scolo.-

Per tutto il tratto da Montesilvano a Penne le siepi di recinzione sono state in parte distrutte ed in parte in pessimo stato.

In molti tratti dei rilevati delle zone franose le piantagioni di acacia di consolidamento e di protezione sono state danneggiate dai civili sfollati da Pescara e riparati lungo la zona fiancheggiante la ferrovia, nel periodo Settembre 1943 - giugno 1944.-

---oOo---

4°) LINEA AEREA E TELEFONICA = Nel tratto Pineta di Pescara-Pescara-Montesilvano-Collecovino, fino alla progressiva Km. 21+849,94 la linea aerea ricostruita in massima parte e precisamente per Km. 12+272,83 presenta solamente la discontinuità del tratto comprendente al ponte in corso di ricostruzione sul fiume Pescara per una estensione di ml. 160.-

Nel tratto predetto la linea di contatto è costituita da fili di



- 5 -

rame di sezione m/mq. 100 da Pineta di Pescara (Km. 3+308,68) a Pescara (Km. 0+000) e da Pescara a progressiva Km. 6+308,00; da fili di contatto di sezione m/mq. 95 dalla progressiva Km. 6+308,00 alla progressiva Km. 19+606,29 e dal Km. 19+606,29 al Km. 21+849,94

Nei piazzali delle stazioni la linea nei binari di raccordo è costituito da fili di rame a sezione m/mq. 80.-

Non è in efficienza la linea di contatto nel deposito di Pineta di Pescara dalla punta scambio a progressiva Km. 1+187,72 alla rimessa locomotori per complessive ml. 340 e nel raddoppio di Vallelunga da progressiva Km. 3+194,28 a progressiva Km. 3+274,83.-

La linea telefonica del tratto in oggetto Pescara-Collecorvino anch'essa in massima parte per Km. 21 + 645,35 si trova in buona efficienza.-

Eli apparecchi telefonici in buono stato.-

Nel tratto Collecorvino Penne, manca completamente la linea di contatto e la linea telefonica.-

Per tutta la linea da Pineta di Pescara a Penne tutta la palificazione si presenta in pessimo stato di tinteggiatura e n° 5 pali vanno sostituiti perchè fortemente danneggiati da azioni belliche.-

---oOo---

5°) SOTTOSTAZIONE DI CONVERSIONE DI MOSCUFO = La sottostazione di conversione di Moscufo trovasi in piena efficienza.- Risultano solo leggermente scheggiata da colpi di arma da fuoco i pannelli in marmo del quadro di manovra.-

---oOo---

6°) MATERIALE ROTABILE = Il materiale rotabile si trova nelle seguenti condizioni:



- 6 -

- 1°) Automotrice N° 1 - In servizio - Necessita la verniciatura esterna ed interna.- La tappezzeria nello scompartimento della I° classe, le tendine ai finestrine e qualche vetro;
- 2°) Automotrice N° 2 - In disuso - La carrozzeria totalmente distrutta fatta eccezione delle parti metalliche.- Danni impressi ai motori;
- 3°) Locomotore N° 21 - In servizio - Necessita la verniciatura esterna ed interna ed alcuni vetri;
- 4°) Locomotore N° 22 - Non in uso - La carrozzeria è stata riparata ed i congegni di comando.- Restano da revisionare i motori e riverniciare l'intera carrozzeria;
- 5°) Vettura tramviaria N° 11 - In servizio - Necessita la verniciatura esterna ed interna.- Rimettere alcuni vetri e le tendine ai finestrini;
- 6°) Vettura tramviaria N° 12 - In servizio - come sopra;
- 7°) Vettura tramviaria N° 31 - In servizio - ripulitura generale interna e riverniciatura esterna.- Rimettere i vetri e le tendine;
- 8°) Vettura Tramviaria N° 32 - Non in uso - Completamente distrutta;-
- 9°) Rimorchiata N° 52 - Non in uso - La carrozzeria totalmente distrutta fatta eccezione delle parte metalliche deformate;
- 10°) Rimorchiata N° 62 - In uso - E' priva di pareti divisorie tra uno scompartimento e l'altro.- Predisposizione dei sedili provvisorio.- I porta bagagli non esistono.- Vetri mancanti. Necessita inoltre la riverniciatura esterna;
- 11°) Rimorchiata N° 61 - In uso - E' priva di pareti divisorio tra uno scompartimento e l'altro e dei portabagagli;
- 12°) Rimoschiata 51 - In uso - Necessita la verniciatura generale esterna ed interna.- Sistemazione dello scompartimento della I° classe con rinnovo della tappezzeria e dei cuscini.- Tendine alle finestrine e vetri;
- 13°) Carro merci chiuso Fc.101 - In servizio - Necessita la verniciatura e piccoli rappezzi al pavimento;
- 14°) Carro merci chiuso Fc 102 - In servizio - Necessita della verniciatura generale, rappezzi al pavimento e ricopertura al tetto con tela olona;
- 15°) Carro merci chiuso Fc 103 - In servizio - Necessita la verniciatura generale e la ricopertura del tetto con tela Olona;
- 16°) Carro merci chiuso Fc 104 - Non usabile - E' privo del tetto, di una testata, della cabina del frenatore, di una porta e necessita la verniciatura generale;



- 7 -

- 17°) Carro merci chiuso F 121 - Non usabile - Privo del tetto e del pavimento, pareti da ricostruire parzialmente, due longaroni del telaio contorti, traversini di ferro sotto il pavimento da raddrizzare. Traversoni in ferro delle testate da sostituire. Privo delle due pareti delle testate.- Verniciatura generale;
- 18°) Carro merci chiuso F 122 - In servizio - Rappezzi al pavimento. Verniciatura generale;
- 19°) Carro merci chiuso F 123 - In servizio - Tela olona per la ricopertura del tetto, rappezzi alla pareti longitudinali, verniciatura generale;
- 20°) Carro merci chiuso F 124 - In servizio - Tela olona per la ricopertura del tetto, verniciatura generale;
- 21°) Carro a sponde alte Lc 51 - Non usabile - Pareti e pavimento da ricostruire - Verniciatura generale;
- 22°) Carro a sponde alte Lc 52 - Non usabile - Pavimento mancante, fiancate e testate parzialmente da ricostruire, verniciatura generale;
- 23°) Carro a sponde alte Lc 53 - Non usabile - Pavimento da ricostruire, una testata mancante ed una fiancata parzialmente da ricostruire - porte in ferro mancanti, serrature da sostituire, verniciatura generale;
- 24°) Carro a sponde alte L 71 - In servizio - Verniciatura generale,
- 25°) Carro a sponde alte L 72 - In servizio - Verniciatura generale;
- 26°) Carro a sponde alte L 73 - Non usabile - da ricostruire totalmente le due testate ed il pavimento e parzialmente una fiancata, le due porte in ferro con i relativi ferramenti, verniciatura generale;
- 27°) Carro a sponde alte L 74 - Non usabile - Lamiere delle fiancate da sostituire parzialmente, raddrizzare il ferro a U della testata del telaio e tutte le traversine di ferro sotto il pavimento, verniciatura generale;
- 28°) Carro a sponde alte L 75 - Non usabile - Da ricostruire il pavimento, le testate, le fiancate e le porte in ferro con le relative armature e chiusure, verniciatura generale;
- 29°) Carro a sponde alte L 76 - In servizio - Rappezzi alle porte in legno, di una fiancata, verniciatura generale;
- 30°) Carro a sponde alte L.77 - Non usabile - Privo di una testata in legno, di una fiancata, delle porte in lamiera di ferro e dei relativi ferri di sostegno e di chiusura, verniciatura generale;
- 31°) Carro a sponde basse Pc 1 - In servizio - Rappezzi alle testate e fiancate, predellini del frenatore da riparare, verniciatura generale;



- 8 -

- 32°) Carro a sponde basse Pc 2 - In servizio - Riparazioni al pavimento e verniciatura generale;
- 33°) Carro a sponde basse P 21 - In servizio - Verniciatura generale e piccole riparazioni alle sponde;
- 34°) Carro a sponde basse P 22 - Non usabile - Longaroni del telaio contorti, un asse delle ruote piegato, armatura in ferro delle fiancate e testate mancanti o fuori uso, verniciatura generale;
- 35°) Carro a sponde basse P 23 - In servizio - Riparazioni al cassone, verniciatura generale;
- 36°) Carro a sponde basse P 24 - In servizio - da riparare l'ammagliatore di chiusura delle sponde, verniciatura generale.-
- 37°) Carrello trasportatore N° 16 -
- 38°) Carro Gmue - In uso -
- 39°) Carrello scala con motore a scoppio - fuori uso -

Tutti i motori delle automotrici e dei locomotori devono considerarsi deteriorati nella misura del 10% per il fatto che sono rimasti all'aperto sotto l'intemperie, dall'agosto 1943 al 7 ottobre 1945 ed alcuni (quelli rimasti a Loreto) fino al 5 marzo 1947.-

--=000=--

- 7°) IMPIANTI FISSI = Tutti gli impianti fissi dell'intera linea sono stati danneggiati e si deve ancora provvedere alla loro sistemazione.-

--=000=--

SEMAFORI - Tutti i semafori sono privi della corda metallica, della manovra delle carruole di scorrimento, dei vetri di segnalazione e delle lanterne.- Alcuni sono privi anche della scalletta in ferro ed altri anche del contropeso.-

BASCULE - Le bascule installate nelle stazioni di Montesilvano Spiaggia, Moscufo, Penne sono tutte da revisionare.- I casotti in legno delle bascule di Montesilvano Spiaggia e di Penne sono state asportate, mentre quelle della bascula di Moscufo richiede radicali riparazioni.-



- 9 -

CHIUSURA PIAZZALI STAZIONE = Nelle varie stazioni della linea le cancellate di ricenzione in cemento armato sono rovinate, e quindi si dovranno sostituire con altre nuove come qui di seguito indicate:

Montesilvano Spiaggia.....per circa metri lineari.....					296
Montesivano Colle	"	"	"	"	18,50
Colleciovino	"	"	"	"	30
Pianella	"	"	"	"	16
Loreto Aprutino	"	"	"	"	196
Penne	"	"	"	"	60

TABELLE MONITORIE = Delle tabelle monitorie previste nella perizia generale Pineta di Pescara-Pescara-Penne in n° 64 non sono state poste in opera nessuna.-

CROCI S. ANDREA = Previste nella perizia generale Pineta di Pescara-Pescara-Penne in n° 12, sono state poste in opera 4 nel tratto Colleciovino-Pescara/-

---oOo---

8°) OFFICINA = L'officina è perfettamente in efficienza, manca ancora per il ripristino dello stato ante-guerra il gruppetto convertitore della potenza HP 2½ per la carica delle batterie.-

---oOo---

9°) MAGAZZINO ED ARREDI UFFICI = La posizione del magazzino è data dettagliatamente dal registro inventario chiuso alla data del 31 dicembre 1947.-

La dotazione di magazzino in detta data rappresenta in quantitativo di merci appena il 20% di quella esistente alla data 31.3.943.

GESTIONE GOVERNATIVA
Ferrovia Penne-Pescara

--oOo--



MATERIALE ROTABILE PER L'ESERCIZIO

Automotrici tipo ferroviario a carrelli a 4 motori da 103 HP	N° 2
Automotrici tipo tranviario a carrelli a 2 motori da 103 HP	N° 2
Automotrici tipo tranviario a carrelli a 2 motori da 50,4 HP	N° 2 (1)
Locomotori tipo ferroviario a carrelli a 4 motori da 103 HP	N° 2 (2)
Vetture rimorchiate tipo ferroviario a carrelli	N° 4
Carri chiusi a due assi per trasporti merci e bestiame	N° 8 (3)
Carri a sponde alte a due assi	N° 10 (4)
Carri a sponde basse a due assi	N° 6
Carro gru (portata Tonn.3)	N° 1
Carrelli trasportatori per carri a scartamento normale	N° 2

- (1) una automotrice distrutta dagli eventi bellici;
- (2) un locomotore distrutto, recuperando i motori ed i carrelli, nell'incidente occorso il 2 Dicembre 1954;
- (3) N° 2 carri danneggiati dalla guerra sono in attesa di riparazione o di demolizione;
- (4) N° 6 carri danneggiati dalla guerra sono in attesa di riparazione o demolizione.

19.XI.58
P

Orari e ordini di servizio

Ferrovie Elettriche Abruzzesi

(Soc. An. - Sede in Roma - Cap. Soc. L. 3.500.000 versato)

LINEA PESCARA - MONTESILVANO - PENNE

ORARIO dal 1° Novembre 1930

SERVIZIO PASSEGGIERI

SERVIZIO FERROVIARIO PESCARA (Passaggio a Livello) - PENNE

PESCARA - PENNE				PENNE - PESCARA			
ARRIVI da	PREZZI	STAZIONI e FERDATE	PREZZI	STAZIONI e FERDATE	PREZZI	STAZIONI e FERDATE	PREZZI
1	0,30	11,30 (18,30)	0,30	11,30 (18,30)	0,30	11,30 (18,30)	0,30
2	0,45	12,15 (19,15)	0,45	12,15 (19,15)	0,45	12,15 (19,15)	0,45
3	0,60	13,00 (20,00)	0,60	13,00 (20,00)	0,60	13,00 (20,00)	0,60
4	0,75	13,45 (20,45)	0,75	13,45 (20,45)	0,75	13,45 (20,45)	0,75
5	0,90	14,30 (21,30)	0,90	14,30 (21,30)	0,90	14,30 (21,30)	0,90
6	1,05	15,15 (22,15)	1,05	15,15 (22,15)	1,05	15,15 (22,15)	1,05
7	1,20	16,00 (23,00)	1,20	16,00 (23,00)	1,20	16,00 (23,00)	1,20
8	1,35	16,45 (23,45)	1,35	16,45 (23,45)	1,35	16,45 (23,45)	1,35
9	1,50	17,30 (24,30)	1,50	17,30 (24,30)	1,50	17,30 (24,30)	1,50
10	1,65	18,15 (25,15)	1,65	18,15 (25,15)	1,65	18,15 (25,15)	1,65
11	1,80	19,00 (26,00)	1,80	19,00 (26,00)	1,80	19,00 (26,00)	1,80
12	1,95	19,45 (26,45)	1,95	19,45 (26,45)	1,95	19,45 (26,45)	1,95
13	2,10	20,30 (27,30)	2,10	20,30 (27,30)	2,10	20,30 (27,30)	2,10
14	2,25	21,15 (28,15)	2,25	21,15 (28,15)	2,25	21,15 (28,15)	2,25
15	2,40	22,00 (29,00)	2,40	22,00 (29,00)	2,40	22,00 (29,00)	2,40
16	2,55	22,45 (29,45)	2,55	22,45 (29,45)	2,55	22,45 (29,45)	2,55
17	2,70	23,30 (30,30)	2,70	23,30 (30,30)	2,70	23,30 (30,30)	2,70
18	2,85	24,15 (31,15)	2,85	24,15 (31,15)	2,85	24,15 (31,15)	2,85
19	3,00	25,00 (32,00)	3,00	25,00 (32,00)	3,00	25,00 (32,00)	3,00
20	3,15	25,45 (32,45)	3,15	25,45 (32,45)	3,15	25,45 (32,45)	3,15
21	3,30	26,30 (33,30)	3,30	26,30 (33,30)	3,30	26,30 (33,30)	3,30
22	3,45	27,15 (34,15)	3,45	27,15 (34,15)	3,45	27,15 (34,15)	3,45
23	3,60	28,00 (35,00)	3,60	28,00 (35,00)	3,60	28,00 (35,00)	3,60
24	3,75	28,45 (35,45)	3,75	28,45 (35,45)	3,75	28,45 (35,45)	3,75
25	3,90	29,30 (36,30)	3,90	29,30 (36,30)	3,90	29,30 (36,30)	3,90
26	4,05	30,15 (37,15)	4,05	30,15 (37,15)	4,05	30,15 (37,15)	4,05
27	4,20	31,00 (38,00)	4,20	31,00 (38,00)	4,20	31,00 (38,00)	4,20
28	4,35	31,45 (38,45)	4,35	31,45 (38,45)	4,35	31,45 (38,45)	4,35
29	4,50	32,30 (39,30)	4,50	32,30 (39,30)	4,50	32,30 (39,30)	4,50
30	4,65	33,15 (40,15)	4,65	33,15 (40,15)	4,65	33,15 (40,15)	4,65
31	4,80	34,00 (41,00)	4,80	34,00 (41,00)	4,80	34,00 (41,00)	4,80
32	4,95	34,45 (41,45)	4,95	34,45 (41,45)	4,95	34,45 (41,45)	4,95
33	5,10	35,30 (42,30)	5,10	35,30 (42,30)	5,10	35,30 (42,30)	5,10
34	5,25	36,15 (43,15)	5,25	36,15 (43,15)	5,25	36,15 (43,15)	5,25
35	5,40	37,00 (44,00)	5,40	37,00 (44,00)	5,40	37,00 (44,00)	5,40
36	5,55	37,45 (44,45)	5,55	37,45 (44,45)	5,55	37,45 (44,45)	5,55
37	5,70	38,30 (45,30)	5,70	38,30 (45,30)	5,70	38,30 (45,30)	5,70
38	5,85	39,15 (46,15)	5,85	39,15 (46,15)	5,85	39,15 (46,15)	5,85
39	6,00	40,00 (47,00)	6,00	40,00 (47,00)	6,00	40,00 (47,00)	6,00
40	6,15	40,45 (47,45)	6,15	40,45 (47,45)	6,15	40,45 (47,45)	6,15
41	6,30	41,30 (48,30)	6,30	41,30 (48,30)	6,30	41,30 (48,30)	6,30
42	6,45	42,15 (49,15)	6,45	42,15 (49,15)	6,45	42,15 (49,15)	6,45
43	6,60	43,00 (50,00)	6,60	43,00 (50,00)	6,60	43,00 (50,00)	6,60
44	6,75	43,45 (50,45)	6,75	43,45 (50,45)	6,75	43,45 (50,45)	6,75
45	6,90	44,30 (51,30)	6,90	44,30 (51,30)	6,90	44,30 (51,30)	6,90
46	7,05	45,15 (52,15)	7,05	45,15 (52,15)	7,05	45,15 (52,15)	7,05
47	7,20	46,00 (53,00)	7,20	46,00 (53,00)	7,20	46,00 (53,00)	7,20
48	7,35	46,45 (53,45)	7,35	46,45 (53,45)	7,35	46,45 (53,45)	7,35
49	7,50	47,30 (54,30)	7,50	47,30 (54,30)	7,50	47,30 (54,30)	7,50
50	7,65	48,15 (55,15)	7,65	48,15 (55,15)	7,65	48,15 (55,15)	7,65
51	7,80	49,00 (56,00)	7,80	49,00 (56,00)	7,80	49,00 (56,00)	7,80
52	7,95	49,45 (56,45)	7,95	49,45 (56,45)	7,95	49,45 (56,45)	7,95
53	8,10	50,30 (57,30)	8,10	50,30 (57,30)	8,10	50,30 (57,30)	8,10
54	8,25	51,15 (58,15)	8,25	51,15 (58,15)	8,25	51,15 (58,15)	8,25
55	8,40	52,00 (59,00)	8,40	52,00 (59,00)	8,40	52,00 (59,00)	8,40
56	8,55	52,45 (59,45)	8,55	52,45 (59,45)	8,55	52,45 (59,45)	8,55
57	8,70	53,30 (60,30)	8,70	53,30 (60,30)	8,70	53,30 (60,30)	8,70
58	8,85	54,15 (61,15)	8,85	54,15 (61,15)	8,85	54,15 (61,15)	8,85
59	9,00	55,00 (62,00)	9,00	55,00 (62,00)	9,00	55,00 (62,00)	9,00
60	9,15	55,45 (62,45)	9,15	55,45 (62,45)	9,15	55,45 (62,45)	9,15
61	9,30	56,30 (63,30)	9,30	56,30 (63,30)	9,30	56,30 (63,30)	9,30
62	9,45	57,15 (64,15)	9,45	57,15 (64,15)	9,45	57,15 (64,15)	9,45
63	9,60	58,00 (65,00)	9,60	58,00 (65,00)	9,60	58,00 (65,00)	9,60
64	9,75	58,45 (65,45)	9,75	58,45 (65,45)	9,75	58,45 (65,45)	9,75
65	9,90	59,30 (66,30)	9,90	59,30 (66,30)	9,90	59,30 (66,30)	9,90
66	10,05	60,15 (67,15)	10,05	60,15 (67,15)	10,05	60,15 (67,15)	10,05
67	10,20	61,00 (68,00)	10,20	61,00 (68,00)	10,20	61,00 (68,00)	10,20
68	10,35	61,45 (68,45)	10,35	61,45 (68,45)	10,35	61,45 (68,45)	10,35
69	10,50	62,30 (69,30)	10,50	62,30 (69,30)	10,50	62,30 (69,30)	10,50
70	10,65	63,15 (70,15)	10,65	63,15 (70,15)	10,65	63,15 (70,15)	10,65
71	10,80	64,00 (71,00)	10,80	64,00 (71,00)	10,80	64,00 (71,00)	10,80
72	10,95	64,45 (71,45)	10,95	64,45 (71,45)	10,95	64,45 (71,45)	10,95
73	11,10	65,30 (72,30)	11,10	65,30 (72,30)	11,10	65,30 (72,30)	11,10
74	11,25	66,15 (73,15)	11,25	66,15 (73,15)	11,25	66,15 (73,15)	11,25
75	11,40	67,00 (74,00)	11,40	67,00 (74,00)	11,40	67,00 (74,00)	11,40
76	11,55	67,45 (74,45)	11,55	67,45 (74,45)	11,55	67,45 (74,45)	11,55
77	12,10	68,30 (75,30)	12,10	68,30 (75,30)	12,10	68,30 (75,30)	12,10
78	12,25	69,15 (76,15)	12,25	69,15 (76,15)	12,25	69,15 (76,15)	12,25
79	12,40	70,00 (77,00)	12,40	70,00 (77,00)	12,40	70,00 (77,00)	12,40
80	12,55	70,45 (77,45)	12,55	70,45 (77,45)	12,55	70,45 (77,45)	12,55
81	13,10	71,30 (78,30)	13,10	71,30 (78,30)	13,10	71,30 (78,30)	13,10
82	13,25	72,15 (79,15)	13,25	72,15 (79,15)	13,25	72,15 (79,15)	13,25
83	13,40	73,00 (80,00)	13,40	73,00 (80,00)	13,40	73,00 (80,00)	13,40
84	13,55	73,45 (80,45)	13,55	73,45 (80,45)	13,55	73,45 (80,45)	13,55
85	14,10	74,30 (81,30)	14,10	74,30 (81,30)	14,10	74,30 (81,30)	14,10
86	14,25	75,15 (82,15)	14,25	75,15 (82,15)	14,25	75,15 (82,15)	14,25
87	14,40	76,00 (83,00)	14,40	76,00 (83,00)	14,40	76,00 (83,00)	14,40
88	14,55	76,45 (83,45)	14,55	76,45 (83,45)	14,55	76,45 (83,45)	14,55
89	15,10	77,30 (84,30)	15,10	77,30 (84,30)	15,10	77,30 (84,30)	15,10
90	15,25	78,15 (85,15)	15,25	78,15 (85,15)	15,25	78,15 (85,15)	15,25
91	15,40	79,00 (86,00)	15,40	79,00 (86,00)	15,40	79,00 (86,00)	15,40
92	15,55	79,45 (86,45)	15,55	79,45 (86,45)	15,55	79,45 (86,45)	15,55
93	16,10	80,30 (87,30)	16,10	80,30 (87,30)	16,10	80,30 (87,30)	16,10
94	16,25	81,15 (88,15)	16,25	81,15 (88,15)	16,25	81,15 (88,15)	16,25
95	16,40	82,00 (89,00)	16,40	82,00 (89,00)	16,40	82,00 (89,00)	16,40
96	16,55	82,45 (89,45)	16,55	82,45 (89,45)	16,55	82,45 (89,45)	16,55
97	17,10	83,30 (90,30)	17,10	83,30 (90,30)	17,10	83,30 (90,30)	17,10
98	17,25	84,15 (91,15)	17,25	84,15 (91,15)	17,25	84,15 (91,15)	17,25
99	17,40	85,00 (92,00)	17,40	85,00 (92,00)	17,40	85,00 (92,00)	17,40
100	17,55	85,45 (92,45)	17,55	85,45 (92,45)	17,55	85,45 (92,45)	17,55
101	18,10	86,30 (93,30)	18,10	86,30 (93,30)	18,10	86,30 (93,30)	18,10
102	18,25	87,15 (94,15)	18,25	87,15 (94,15)	18,25	87,15 (94,15)	18,25
103	18,40	88,00 (95,00)	18,40	88,00 (95,00)	18,40	88,00 (95,00)	18,40
104	18,55	88,45 (95,45)	18,55	88,45 (95,45)	18,55	88,45 (95,45)	18,55
105	19,10	89,30 (96,30)	19,10	89,30 (96,30)	19,10	89,30 (96,30)	19,10
106	19,25	90,15 (97,15)	19,25	90,15 (97,15)	19,25	90,15 (97,15)	19,25
107	19,40	91,00 (98,00)	19,40	91,00 (98,00)	19,40	91,00 (98,00)	19,40
108	19,55	91,45 (98,45)	19,55	91,45 (98,45)	19,55	91,45 (98,45)	19,55
109	20,10	92,30 (99,30)	20,10	92,30 (99,30)	20,10	92,30 (99,30)	20,10
110	20,25	93,15 (100,15)	20,25	93,15 (100,15)	20,25	93,15 (100,15)	20,25
111	20,40	94,00 (101,00)	20				

Ferrovia PENNE-PESCARA - PINETA di PESCARA - Orario dal 10 FEBBRAIO 1955

0,56		7,30		11,15		18,17		18,10		8,35		12,27		14,17		16,07		19,35		23,05			
5,23		7,52		11,04		12,10		15,35		20,05		9,39		14,31		15,45		18,30		23,27			
4,43		8,01		11,21		—		16,41		21,07		9,52		14,22		16,44		19,24		23,20			
5,40		7,35		11,45		13,25		18,30		21,30		8,00		9,30		13,40		16,15		18,00		22,20	
Arrivi a ANCONA TERMOLE R O M A CHIETI (Mare) Pescara C. da Pescara C. Partenze da Pescara C. per																							
STAZIONI																							
PINETA (M) P. DOCA D'ANOSTE PESCARA C. S. FILOMENA Villa Verrocchio Montesilvano S. Montesilvano C. Villa Carmine Cappelle sul Tavo Cappelle Camp. Moscufo Collocorvino Penella Cartella Loreto Aprilia Collatuccio PENNE FERMATA FACOLTATIVA: Binasil - Arulla Binasil - Castiglione Castiglione St. (1) Villa Collera - St. Bello																							

× ORARIO AUTOLINEA: ELICE - PICCIANO - COLLOCORVINO - STAZIONE COLLOCORVINO
 Arrivi: da Ellice 6,50; da Picciano 8,35 - 14,03 - da Piccianello 16,25
 Partenze: per Picciano 7,10 - 12,48; per Piccianello 14,40; per Ellice 19,53

A Pescara i viaggiatori da e per la via di Penne possono salire e scendere indistintamente alle due fermate di Pescara.
 + Fermanza facoltativa - Richiederla per tempo al personale.
 (a) Tra Piazza del Vestini e Pineta il servizio viene effettuato con vetture tramviarie.
 (1) Tronconiame: Lunedi - guesci - sabato - (2) fema (3) festiva.

1955 - Archivio ex F.E.A. per Avv. Prof. F. Ogliari.

Gestione Commissariale Governativa
FERROVIA PENNE - PESCARA
ISTITUZIONE DI NUOVI TRENI

A partire da lunedì 1. Aprile p. v. sono istituiti, in via di esperimento, i seguenti treni:

42		41
17,15 p.	PESCARA C.	a. 6,20
17,23 p.	S. Filomena	p. 6,12
17,26 p.	(0) Villa Verrocchio	p. 6,09
17,28 a.	MONTESILVANO S.	p. 6,07
17,33 p.		a. 6,06
17,37 p.	(0) Montesilvano C.	p. 6,03
17,40 p.	(0) Villa Carmine	p. 6,00
17,44 p.	(0) Cappelle sul Tavo	p. 5,56
17,47 p.	(0) Cappelle - Campotino	p. 5,53
17,51 p.	MOSCUFO	p. 5,49
17,55 p.	COLLOCORVINO	p. 5,45
18,02 p.	(0) Pianella	p. 5,38
18,08 p.	(0) Cartella	p. 5,32
18,12 p.	LORETO A.	p. 5,28
18,18 p.	(0) Collatuccio	p. 5,22
18,25 a.	PENNE	p. 5,15

(l) FERMATA FACOLTATIVA. Richiederla per tempo al personale.
 Pescara, 20 Marzo, 1957
 La Direzione dell'Esercizio

1957 - - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 39.

GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA
FERROVIA PENNE - PESCARA
ORARIO dal OTTOBRE 1957

TARIFFE 2a CLASSE	A	A	A	A	A	A	A	A	A	STAZIONI E FERMATE	A	1	A	A	A	A	A	A	TARIFFE 2a CLASSE					
And. Rit.	22	2	24	32	12	4	42	6	8		41	1	A	3	21	31	23	5	7	And. Rit.				
-	6,30	7,10	8,45	11,30	12,50	14,00	17,30	19,00	21,40	PESCARA C.	6,31	7,38	8,10	9,50	12,38	13,50	14,51	17,45	21,20	36	240	320		
30	6,36	7,18	8,51	11,38	-	14,08	17,36	19,08	21,48	S. FILOMENA	6,15	7,30	-	9,12	-	13,42	14,45	17,37	21,13	31	210	330		
45	7,5	7,39	9,11	11,41	-	14,11	17,39	19,11	21,51	Villa Verrocchio	6,12	7,27	-	9,09	-	13,39	14,42	17,34	21,09	29	195	310		
50	8,5	8,41	9,13	11,43	13,58	14,13	17,41	19,13	21,53	M. SILVANO SR	6,10	7,25	8,02	9,27	13,30	13,37	14,40	17,32	21,07	28	190	300		
20	10	-	7,37	9,09	11,47	-	14,17	17,44	19,17	21,57	Montesilvano C.	6,07	7,18	-	9,33	13,17	13,33	14,37	17,28	21,03	26	175	280	
80	12	-	7,30	9,01	11,50	-	14,20	17,46	19,20	22,00	Villa Carmine	6,05	7,15	-	9,30	13,15	13,30	14,35	17,25	21,00	24	160	255	
25	14	6,49	7,34	9,07	11,54	-	14,24	17,52	19,24	22,04	CAPPELLE T.	6,00	7,11	-	9,26	13,10	13,26	14,30	17,21	20,56	22	150	245	
115	17	-	7,37	9,09	11,57	-	14,27	17,54	19,27	22,07	Cappelle-Campotino	5,58	7,08	-	9,23	-	13,23	14,28	17,18	20,53	19	140	235	
130	19	6,55	7,41	9,13	12,01	-	14,31	17,58	19,31	22,11	MOSCUFO	5,54	7,04	-	9,19	13,04	13,19	14,24	17,14	20,49	17	135	225	
140	21	6,57	7,45	9,15	12,05	-	14,35	18,00	19,35	22,15	C.COLCORVINO	5,52	7,00	-	9,15	13,02	13,15	14,22	17,10	20,45	15	140	230	
170	25	-	7,52	-	12,12	-	14,42	-	19,42	22,22	Pianella	-	6,53	-	9,08	-	13,08	-	17,03	20,38	11	75	130	
190	28	7,03	7,58	9,21	12,18	-	14,48	18,06	19,48	22,28	Cartella	5,47	6,47	-	9,02	11,57	13,02	14,17	16,57	20,32	9	60	95	
195	29	7,07	8,02	9,25	12,22	13,20	14,53	18,10	19,53	22,33	LORETO AP.	5,44	6,43	7,44	8,58	11,54	12,58	14,14	16,53	20,28	7	50	75	
215	34	8	7,13	8,08	9,31	12,28	-	14,58	18,16	19,58	22,38	Collatuccio	5,39	6,37	-	8,52	11,49	12,52	14,09	16,47	20,22	4	30	45
240	38	-	8,15	-	12,35	-	15,05	-	20,05	22,45	PENNE	-	6,30	-	8,45	-	12,45	-	16,40	20,15	-	-	-	
240	38,5	-	7,10	-	9,37	-	13,37	-	18,37	-	PENNE (Porta S. Francesca)	5,33	-	7,33	-	11,43	-	14,03	-	-	-	-	-	
240	38,5	-	7,23	-	9,40	-	13,35	-	18,35	-	PENNE (Piazza Luca de Palmis)	5,30	-	7,30	-	11,40	-	14,00	-	-	-	-	-	

A - Come consueto con A in effluvio casuale. In caso di particolare affluenza (feste, feste, ecc.) la compagnia, previo avviso, possono essere effettuate con materiale ferroviario.
 + Fermanza facoltativa - Richiederla per tempo al personale.
 AUTOCORRE A11 e A12 - Da queste corse sono esclusi i viaggiatori fruitori di tariffe in base a concorsi sociali e mercedemente trasogni militari. Sono anche esclusi i viaggiatori in partenza da Montesilvano per Pescara e da Pescara per Montesilvano.
 Pescara, 11

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

1957 - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 39.

GESTIONE GOVERNATIVA
FERROVIA PENNE - PESCARA

ORARIO DAL 18 OTTOBRE 1958

STAZIONI E FERMATE	41	1	AD 11	3	21	31	51	A	23	5	AD 13	7	27
PESCARA CENTRALE	6:48	7:37	7:45	9:15	10:48	12:19	13:50	14:34	16:32	17:04	19:05	21:48	23:11
S. Filomena	6:53	7:50	7:57	9:27	10:54	12:21	13:52	14:46	16:42	17:14	19:15	21:58	23:21
Villa Verrocchio	6:58	7:55	8:02	9:32	11:00	12:27	13:58	14:52	16:48	17:20	19:21	22:04	23:27
MONTESILVANO S.	7:03	8:00	8:07	9:37	11:05	12:32	14:03	14:57	16:53	17:25	19:26	22:09	23:32
Montesilvano Colle	7:08	8:05	8:12	9:42	11:10	12:37	14:08	15:02	16:58	17:30	19:31	22:14	23:37
Villa Carmina	7:13	8:10	8:17	9:47	11:15	12:42	14:13	15:07	17:03	17:35	19:36	22:19	23:42
Cappelle sul Tavo	7:18	8:15	8:22	9:52	11:20	12:47	14:18	15:12	17:08	17:40	19:41	22:24	23:47
Cappelle Campoeno	7:23	8:20	8:27	9:57	11:25	12:52	14:23	15:17	17:13	17:45	19:46	22:29	23:52
MOSCUFO	7:28	8:25	8:32	10:02	11:30	12:57	14:28	15:22	17:18	17:50	19:51	22:34	23:57
COLLECORVINO	7:33	8:30	8:37	10:07	11:35	13:02	14:33	15:27	17:23	17:55	19:56	22:39	24:02
Pianella	7:38	8:35	8:42	10:12	11:40	13:07	14:38	15:32	17:28	18:00	20:01	22:44	24:07
Carretta	7:43	8:40	8:47	10:17	11:45	13:12	14:43	15:37	17:33	18:05	20:06	22:49	24:12
LORETO APRUTINO	7:48	8:45	8:52	10:22	11:50	13:17	14:48	15:42	17:38	18:10	20:11	22:54	24:17
Collalunga	7:53	8:50	8:57	10:27	11:55	13:22	14:53	15:47	17:43	18:15	20:16	22:59	24:22
PENNE	7:58	8:55	9:02	10:32	12:00	13:27	14:58	15:52	17:48	18:20	20:21	23:04	24:27
PENNE (Messa Loro del Penne)	8:03	9:00	9:07	10:37	12:05	13:32	15:03	15:57	17:53	18:25	20:26	23:09	24:32

1958 - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 39.

GESTIONE GOVERNATIVA
FERROVIA PENNE - PESCARA

ORARIO DAL 28 SETTEMBRE 1959

STAZIONI E FERMATE	41	1	AD 11	3	21	31	51	A	23	5	AD 13	7	27
PESCARA CENTRALE	6:48	7:37	7:45	9:15	10:48	12:19	13:50	14:34	16:32	17:04	19:05	21:48	23:11
S. Filomena	6:53	7:50	7:57	9:27	10:54	12:21	13:52	14:46	16:42	17:14	19:15	21:58	23:21
Villa Verrocchio	6:58	7:55	8:02	9:32	11:00	12:27	13:58	14:52	16:48	17:20	19:21	22:04	23:27
MONTESILVANO S.	7:03	8:00	8:07	9:37	11:05	12:32	14:03	14:57	16:53	17:25	19:26	22:09	23:32
Montesilvano Colle	7:08	8:05	8:12	9:42	11:10	12:37	14:08	15:02	16:58	17:30	19:31	22:14	23:37
Villa Carmina	7:13	8:10	8:17	9:47	11:15	12:42	14:13	15:07	17:03	17:35	19:36	22:19	23:42
Cappelle sul Tavo	7:18	8:15	8:22	9:52	11:20	12:47	14:18	15:12	17:08	17:40	19:41	22:24	23:47
Cappelle Campoeno	7:23	8:20	8:27	9:57	11:25	12:52	14:23	15:17	17:13	17:45	19:46	22:29	23:52
MOSCUFO	7:28	8:25	8:32	10:02	11:30	12:57	14:28	15:22	17:18	17:50	19:51	22:34	23:57
COLLECORVINO	7:33	8:30	8:37	10:07	11:35	13:02	14:33	15:27	17:23	17:55	19:56	22:39	24:02
Pianella	7:38	8:35	8:42	10:12	11:40	13:07	14:38	15:32	17:28	18:00	20:01	22:44	24:07
Carretta	7:43	8:40	8:47	10:17	11:45	13:12	14:43	15:37	17:33	18:05	20:06	22:49	24:12
LORETO APRUTINO	7:48	8:45	8:52	10:22	11:50	13:17	14:48	15:42	17:38	18:10	20:11	22:54	24:17
Collalunga	7:53	8:50	8:57	10:27	11:55	13:22	14:53	15:47	17:43	18:15	20:16	22:59	24:22
PENNE	7:58	8:55	9:02	10:32	12:00	13:27	14:58	15:52	17:48	18:20	20:21	23:04	24:27
PENNE (Messa Loro del Penne)	8:03	9:00	9:07	10:37	12:05	13:32	15:03	15:57	17:53	18:25	20:26	23:09	24:32

1959 - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 39.

GESTIONE GOVERNATIVA
FERROVIA PENNE - PESCARA

orario dal 1961

STAZIONI e FERMATE	A	22	2	A	24	A	26	32	AD	12	A	52	4	28	AD	18	6	A	42	A	8	STAZIONI e FERMATE	A	41	1	AD	11	3	A	21	A	23	31	A	51	A	25	5	27	AD	12	A	7	27	
PESCARA CENTRALE	6:48	7:37	7:45	9:15	10:48	12:19	13:50	14:34	16:32	17:04	19:05	21:48	23:11	24:34	25:57	27:20	28:43	30:06	31:29	32:52	34:15	35:38	PESCARA CENTRALE	6:48	7:37	7:45	9:15	10:48	12:19	13:50	14:34	16:32	17:04	19:05	21:48	23:11	24:34	25:57	27:20	28:43	30:06	31:29	32:52	34:15	35:38
S. Filomena	6:53	7:50	7:57	9:27	10:54	12:21	13:52	14:46	16:42	17:14	19:15	21:58	23:21	24:44	26:07	27:30	28:53	30:16	31:39	33:02	34:25	35:48	S. Filomena	6:53	7:50	7:57	9:27	10:54	12:21	13:52	14:46	16:42	17:14	19:15	21:58	23:21	24:44	26:07	27:30	28:53	30:16	31:39	33:02	34:25	35:48
Villa Verrocchio	6:58	7:55	8:02	9:32	11:00	12:27	13:58	14:52	16:48	17:20	19:21	22:04	23:27	24:50	26:13	27:36	28:59	30:22	31:45	33:08	34:31	35:54	Villa Verrocchio	6:58	7:55	8:02	9:32	11:00	12:27	13:58	14:52	16:48	17:20	19:21	22:04	23:27	24:50	26:13	27:36	28:59	30:22	31:45	33:08	34:31	35:54
MONTESILVANO S.	7:03	8:00	8:07	9:37	11:05	12:32	14:03	14:57	16:53	17:25	19:26	22:09	23:32	24:55	26:18	27:41	29:04	30:27	31:50	33:13	34:36	35:59	MONTESILVANO S.	7:03	8:00	8:07	9:37	11:05	12:32	14:03	14:57	16:53	17:25	19:26	22:09	23:32	24:55	26:18	27:41	29:04	30:27	31:50	33:13	34:36	35:59
Montesilvano Colle	7:08	8:05	8:12	9:42	11:10	12:37	14:08	15:02	16:58	17:30	19:31	22:14	23:37	24:60	26:23	27:46	29:09	30:32	31:55	33:18	34:41	36:04	Montesilvano Colle	7:08	8:05	8:12	9:42	11:10	12:37	14:08	15:02	16:58	17:30	19:31	22:14	23:37	24:60	26:23	27:46	29:09	30:32	31:55	33:18	34:41	36:04
Villa Carmina	7:13	8:10	8:17	9:47	11:15	12:42	14:13	15:07	17:03	17:35	19:36	22:19	23:42	25:05	26:28	27:51	29:14	30:37	32:00	33:23	34:46	36:09	Villa Carmina	7:13	8:10	8:17	9:47	11:15	12:42	14:13	15:07	17:03	17:35	19:36	22:19	23:42	25:05	26:28	27:51	29:14	30:37	32:00	33:23	34:46	36:09
Cappelle sul Tavo	7:18	8:15	8:22	9:52	11:20	12:47	14:18	15:12	17:08	17:40	19:41	22:24	23:47	25:10	26:33	27:56	29:19	30:42	32:05	33:28	34:51	36:14	Cappelle sul Tavo	7:18	8:15	8:22	9:52	11:20	12:47	14:18	15:12	17:08	17:40	19:41	22:24	23:47	25:10	26:33	27:56	29:19	30:42	32:05	33:28	34:51	36:14
Cappelle Campoeno	7:23	8:20	8:27	9:57	11:25	12:52	14:23	15:17	17:13	17:45	19:46	22:29	23:52	25:15	26:38	28:01	29:24	30:47	32:10	33:33	34:56	36:19	Cappelle Campoeno	7:23	8:20	8:27	9:57	11:25	12:52	14:23	15:17	17:13	17:45	19:46	22:29	23:52	25:15	26:38	28:01	29:24	30:47	32:10	33:33	34:56	36:19
MOSCUFO	7:28	8:25	8:32	10:02	11:30	12:57	14:28	15:22	17:18	17:50	19:51	22:34	23:57	25:20	26:43	28:06	29:29	30:52	32:15	33:38	35:01	36:24	MOSCUFO	7:28	8:25	8:32	10:02	11:30	12:57	14:28	15:22	17:18	17:50	19:51	22:34	23:57	25:20	26:43	28:06	29:29	30:52	32:15	33:38	35:01	36:24
COLLECORVINO	7:33	8:30	8:37	10:07	11:35	13:02	14:33	15:27	17:23	17:55	19:56	22:39	24:02	25:25	26:48	28:11	29:34	30:57	32:20	33:43	35:06	36:29	COLLECORVINO	7:33	8:30	8:37	10:07	11:35	13:02	14:33	15:27	17:23	17:55	19:56	22:39	24:02	25:25	26:48	28:11	29:34	30:57	32:20	33:43	35:06	36:29
Pianella	7:38	8:35	8:42	10:12	11:40	13:07	14:38	15:32	17:28	18:00	20:01	22:44	24:07	25:30	26:53	28:16	29:39	31:02	32:25	33:48	35:11	36:34	Pianella	7:38	8:35	8:42	10:12	11:40	13:07	14:38	15:32	17:28	18:00	20:01	22:44	24:07	25:30	26:53	28:16	29:39	31:02	32:25	33:48	35:11	36:34
Carretta	7:43	8:40	8:47	10:17	11:45	13:12	14:43	15:37	17:33	18:05	20:06	22:49	24:12	25:35	26:58	28:21	29:44	31:07	32:30	33:53	35:16	36:39	Carretta	7:43	8:40	8:47	10:17	11:45	13:12	14:43	15:37	17:33	18:05	20:06	22:49	24:12	25:35	26:58	28:21	29:44	31:07	32:30	33:53	35:16	36:39
LORETO APRUTINO	7:48	8:45	8:52	10:22	11:50	13:17	14:48	15:42	17:38	18:10	20:11	22:54	24:17	25:40	27:03	28:26																													

Ordine di servizio per l'orario 1955 (l'ultimo dell'esercizio F.E.A.)

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI

**ESERCIZIO DELLA FERROVIA
PENNE - PESCARA - PINETA DI PESCARA**

Ordine di Servizio Pescara, 7-2-1955

N. 14 / 1955

ORARIO DI SERVIZIO
IN VIGORE
DAL 10 FEBBRAIO 1955

ATA ITALIA S.p.A. - S. LUCIANO PESCARA

(10 FEBBRAIO 1955)							
STAZIONI E FERMATE	TRENI ORDINARI						
	2	12	32	4	6	8	
Pescara	5.35	8.00	11.25	13.40	18.40		
Rimessa	5.45	—	—	—	—		
Collatuccio	5.55	—	—	—	—		
Deposito	6.00	—	—	—	—		
Pescara C.	6.10	8.05	11.30	13.45	18.45	21.34	
Pineta	6.14	07	37	50	50		
Deposito	6.17	8.10	11.40	13.55	18.55	21.37	
Pescara C.	30	15	45	55	55	40	
Zanni (raddopp.)	—	—	—	—	—	—	
S. Filomena	6.38	8.23	11.53	14.03	19.03	21.47	
V. Verrocchio (M)	6.41	8.26	11.56	14.06	19.06	21.50	
Montesilvano S.	6.43	8.28	11.58	14.08	19.08	21.52	
Montesilv. C. (M)	6.47	8.32	12.02	14.12	19.12	21.56	
Villa Curmine (M)	6.50	8.35	12.05	14.15	19.15	21.59	
Cappelle Tavo (M)	6.54	8.39	12.09	14.19	19.19	22.03	
Cappelle Campitino (M)	6.57	8.42	12.12	14.22	19.22	22.06	
MOSCUFO	7.01	8.46	12.16	14.26	19.26	22.10	
Deposito	7.02	8.47	12.17	14.27	19.27	22.11	
Collecorvino	7.06	8.51	12.21	14.31	19.31	22.14	
Pianella (M)	7.13	8.58	12.28	14.41	19.37	22.20	
Cartella (M)	7.19	9.04	12.34	14.47	19.43	22.25	
Loreto A.	7.23	9.08	12.38	14.51	19.47	22.28	
Collatuccio (M)	7.29	9.14	12.44	14.57	19.53	22.33	
PENNE	7.36	9.21	12.51	15.04	20.00	22.40	

(1) è seguito dalla 2. vettura tramviaria; (M) Fermana facoltativa. (N) Fermana facoltativa. (2) Il lunedì x la 3 V.T. anziché la 1 V.T.

Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 39.

(10 FEBBRAIO 1955)

REGOLAMENTO ORARIO - ORDINARI

Altre ore 6.30 (prima della partenza del treno 1 da Pescara - ore 6.35) la stazione di Pescara, dopo di avere ricevuto l'ora esatta presso l'ufficio telegrafico delle P.E. dare il segnale "partenza" alla linea di marcia, quindi, restando l'orario al treno n. 1 (O.S. N. 11/1955).

Tutti i treni partono regolari l'orario con quello della stazione di Pescara, se stanno ad aspettare lo regolamento con quello di altri treni.

FERMATE FACOLTATIVE - Tutti i viaggiatori si fermeranno nelle stazioni e fermate, per le quali è indicata soltanto l'ora di partenza, per il tempo strettamente necessario per fare scendere e salire i viaggiatori (fatta eccezione).

PRESCRIZIONE DI RALLENTAMENTO - Tutti i convogli devono osservare i rallentamenti di cui ai seguenti punti:

a) alla velocità di Km. 20 all'ora in corrispondenza del P.L. sulla Strada Statale Africana N. 16 in Montesilvano e, per i treni ordinari, in corrispondenza del pianale esterno delle P.E. di Montesilvano.

b) i treni discendenti prima di impegnare il pianale esterno della stazione P.E. di Montesilvano devono ridurre la velocità e procedere con la massima precauzione in modo da poter, opportunamente, fermare il convoglio nel caso che la sede ferroviaria si presenti inoperante (O.S. N. 21/1955).

c) i treni discendenti, imbarcando la galleria di Loreto Aprutino, dovranno ridurre la marcia in modo che, uscendo dalla galleria stessa, siano in grado di fermarsi nel caso che il passaggio a livello della Loreto aprutino sia chiuso dopo averlo per essere inoperante (O.S. N. 21/1955).

d) i treni ascendenti in partenza dalla stazione di Loreto A. impegneranno il P.L. con precauzione dopo accertato che nessuna parte sia stata per essere attraversata.

e) i treni in partenza dalla stazione di Loreto A. nel caso di interruzione del P.L. che la linea mantenga solo treno, procederanno a velocità prudente e con la massima precauzione e lo impegneranno solo dopo accertato che questo con o con altra occasione per essere attraversato (O.S. N. 30/1955).

f) tutti i treni viaggeranno alla velocità di 20 Km. all'ora sul tratto di linea interurbana di Pineta Tavo.

g) tutti i treni viaggeranno alla velocità di 30 Km. all'ora e con la massima precauzione su 100 metri dell'imbocco a 100 metri dopo dell'uscita della galleria di Collecorvino.

(10 FEBBRAIO 1955)

Altre ore 16 Km. all'ora per i treni che, per circostanze speciali, viaggiano o ritorna via Piano D'Acosta ed il Deposito. L'agente di scorta deve in tali casi essere sempre pronto ad essere il segnale di arresto al guidatore e in caso di necessità ad aprire prontamente il rubinetto di servizio dei freni ad aria per provocare l'arresto del convoglio.

Nei raddoppiamenti di cui ai precedenti punti devono esistere anche preparati allo scopo di prevenire il sovrappassaggio dei convogli.

PRESCRIZIONI ELETTRICHE N. 1 E Locomotive

N. 21: da Pescara a Collecorvino o viceversa, 1 treno 85 da Collecorvino a Pescara o viceversa, 1 treno 86 da Pescara a Pescara, 1 treno 120 (ogni vettura rimpiazzata si considera per 20 Treni, cioè 10 di 1a e 5 di 2a).

PRESCRIZIONI - I rapporti normali di frenatura con freno continuo sono i seguenti:

da Pescara a Collecorvino o viceversa, 1 velocità di 12 Km. all'ora; da Collecorvino a Pescara o viceversa, 1 velocità di 10 Km. all'ora.

Nei treni misti e nei treni viaggiatori con carri merci, l'agente di scorta prende posto nel veicolo di testa, anziché in quello di coda.

FERMATE FACOLTATIVE - Sono quelle indicate nell'orario. I capi treno passeranno l'ordine di fermata ai Conducenti dopo essere accertati che vi sono viaggiatori che devono scendere alla prossima fermata facoltativa. Il Conducente avvertendosi alla fermata facoltativa deve ridurre la velocità del treno in modo da poter opportunamente fermare in caso di segnale di arresto esposto dal personale o in mancanza, in caso di servizio dei viaggiatori in stazione del treno.

DISABILITAZIONI - Il treno n. 8 è disabilitato a tutte le stazioni e fermate, eccetto Pescara.

Sono disabilitate a tutti i servizi le fermate interurbane di Villa Verrocchio, Montesilvano Cilia, Villa Curmine, Capelle Campitino, Cartella. Coltabacco i biglietti vengono emessi dal personale viaggiante senza la segnalazione per il diritto di essere sopra-piatta.

CIRCOLAZIONE CARRI MERCI CON TRENI VIAGGIATORI - Sono autorizzati speciali e 1 treno aggiuntivo carri merci al treno n. 7, 5, 7 e 6.

QUINTO DEL TRENINO N. 8 - Il Capo Treno del treno N. 8 darà il segnale alla locomotrice di connessione dopo che, ultimato il servizio, il locomotore o l'istitutore sono stati provenienti in rimessa.

Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 39.

(10 FEBBRAIO 1955)

PRESCRIZIONI RELATIVE AI TRENI

TRENI DISCENDENTI - La marcia dei treni discendenti (di spacci) fra Zanni e Pescara Centrale è subordinata alla via libera, rispetto la vettura tramviaria che sarà ad essi data dal piano da rilevare al conduttore tramviario di Zanni. In caso di assenza del piano, i treni stessi debbono fermarsi ad attendere.

La partenza dei treni discendenti da Montesilvano Spangola è subordinata al servizio della stazione di Pescara rispetto la vettura tramviaria in servizio sul tratto Zanni-Pescara Centrale. La stazione di Montesilvano Spangola non deve comunque essere commossa l'entrata in servizio dei treni da Zanni rilevando soltanto l'orario dei capi treno.

Nei casi di arrivo dei treni discendenti alla stazione di Montesilvano Spangola, questa deve rispondere opportunamente alle eventuali richieste telefoniche che provengono da Pescara, e ciò solo dopo di avere accertato che il servizio tramviario sul tratto Pescara Centrale - Zanni.

TRENI ASCENDENTI - Prima di partire dal deposito il Capo Treno deve chiedere il bene stare e le eventuali istruzioni, per mezzo del conduttore di servizio al Capo Stazione di Pescara.

I treni n. 4 e 6 si fermeranno in corrispondenza della Pia. dove saranno attesi dal Capo Stazione di Pescara. Tali servizi si svolgono in partenza rispettivamente alle ore 13.40 e 16.40 da Pescara Centrale diretta a Pineta.

Quando si effettua il servizio tramviario con tre vetture tutti i treni ascendenti saranno riservati alla Pia. dal Capo Stazione di Pescara.

I treni ascendenti (per) che impongono a Pescara Centrale le vetture tramviarie partono da Pescara Dura d'Acosta anche se se Oculina. Tali sono ancora giunte al raddoppio di quella stazione: in tale caso i treni stessi viaggeranno a velocità prudente e si fermeranno prima di impegnare il raddoppio sino a quando le vetture tramviarie non vi saranno giunte.

TRENINO AL RADDOPPIO DI ZANNI TRA I TRENI E LE VETTURE TRAMVIARIE - Nei casi in cui, in corrispondenza di raddoppio di Zanni, saranno osservate le disposizioni di cui all'O.S. N. 8/1955.

(10 FEBBRAIO 1955)

SERVIZIO TRAMVIARIO ZANNI - PINETA DI PESCARA

I VETTURA - Uscita ore 6.30; rientra ore 22.31.

II VETTURA - Uscita ore 6.36; rientra ore 22.33. Dal 1. Luglio al 21. Agosto uscirà ore 6.31.

III VETTURA - Generali partenze: Uscita ore 1.35; rientra ore 8.29. Zanni: Uscita ore 1.35; rientra ore 15.27. Generali partenze: Uscita ore 1.35; rientra ore 15.27.

Le tabelle d'orario speciale dei Lunedi saranno poste in funzione con le ore delle ore 8.00 (8.01 della I vettura) e delle ore di ore delle 13.30 della I e II vettura in partenza dal deposito di Zanni e Pineta.

L'orario di servizio e le generalità di movimento del Servizio Tramviario risultano dalle due tabelle di cui ogni vettura è servita. I Conducenti ed i Particolari hanno l'obbligo di sottoporre, prima di uscire dal deposito, che si vettura siano cariche di tali tabelle. I Particolari Tramviari sono tenuti, mediante gli servizi, di 79.50, il proprio servizio con quello del Capo Stazione di Pescara.

DISTANZIAMENTO CONVOLTI SUL TRATTO URBANO ZANNI - PINETA DI PESCARA - Tra Zanni e Pineta di Pescara i convogli ferroviari che seguono le vetture tramviarie o viceversa e la III vettura tramviaria che segue la corsa normale delle ore 14.00 dalla Stazione Centrale a Pineta e prende la corsa normale delle 8.01 da Pineta, viaggeranno con precauzione a distanza non inferiore a 100 metri.

QUINTO ALLA SOTTOSTAZIONE DELLA I VETTURA TRAMVIARIA - Il Particolare della 2. Vettura Tramviaria, prima di rilevare il deposito, darà il segnale alla locomotrice di connessione, dopo che la vettura stessa è stata rimpiazzata in deposito e dopo accertato che tutte le vetture tramviarie sono restituite.

REGOLAMENTI PER L'ESERCIZIO

Devono in ogni circostanza osservare le disposizioni di carattere generale riportate nei Regolamenti per l'esercizio.

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO
Dott. Ing. Romano Meola

Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 39.

Altri ordini di servizio

Si accusa ricevuta dell'Ordine di Servizio N° 119/1957 in data 18 Dicembre 1957 all'oggetto "" Disabilitazione della stazione di Moscufo ai treni N° 42,6,7, e 8 "" assicurando l'esatta osservanza delle disposizioni in esso contenute.

DI PENTIMA	REMO	<i>Remo Pentima</i>
STRACCIALINI	MARIO	<i>Mario Straccialini</i>
DI NICOLA	GUIDO	<i>Guido Di Nicola</i>
ROSINI	GIUSEPPE	<i>Giuseppe Rosini</i>
D'AGOSTINO	GIUSEPPE	<i>Giuseppe D'Agostino</i>
DE LELLIS	ANGELO	<i>Angelo De Lellis</i>
D'AGOSTINO	ETTORE	<i>Ettore D'Agostino</i>
CATENA	VINCENZO	<i>Vincenzo Catena</i>
TRIVELLONE	GIOVANNI	<i>Giovanni Trivellone</i>
DI MICHELE	ANTONIO	<i>Antonio Di Michele</i>
D'ASSEGGIO	GIOVANNI	<i>Giovanni D'Assaggio</i>
CANDELORO	GIUSEPPE	<i>Giuseppe Candeloro</i>
ANGRILLI	NICOLA	<i>Nicola Angrilli</i>
IACONE	FRANCESCO	<i>Francesco Iacone</i>
NOBILIO	GAETANO	<i>Gaetano Nobilio</i>
MICOLITTI	GAETANO	<i>Gaetano Micolitti</i>
NOBILIO	SAVERIO	<i>Saverio Nobilio</i>



Si dichiara di avere ricevuto una copia dell'Ordine di Servizio N° 116/1957 del 4/XII/1957, all'oggetto: "TRENO 42 - USCITA DAL DEPOSITO - SOSTA DEI CONVOGLI ALLA STAZIONE C/LE":

C.S. Pescara	<i>Ad Pentima</i>	
C.S. Moscufo De Nigris	<i>De Nigris</i>	
C.S. De Nigris Capici	<i>De Nigris Capici</i>	
Cont. Straccialini	<i>Straccialini</i>	
Segr. Rosini	<i>Rosini</i>	
" D'Agostino G.	<i>D'Agostino G.</i>	
C.T. Iacone	<i>Iacone</i>	
" Nobilio G.	<i>Nobilio G.</i>	
" Micolitti	<i>Micolitti</i>	
" Nobilio S.	<i>Nobilio S.</i>	
Macch. De Lellis	<i>De Lellis</i>	
" D'Agostino E.	<i>D'Agostino E.</i>	
" Di Michele	<i>Di Michele</i>	
" Catena	<i>Catena</i>	
" Trivellone	<i>Trivellone</i>	
" D'Assaggio	<i>D'Assaggio</i>	
" Angrilli	<i>Angrilli</i>	
" Candeloro G.	<i>Candeloro G.</i>	

Si accusa ricevuta dell'Ordine di Servizio N° 119/1957 in data 18 Dicembre 1957 all'oggetto "" Disabilitazione della stazione di Moscufo ai treni N° 42,6,7, e 8 "" assicurando l'esatta osservanza delle disposizioni in esso contenute.

SAGAZIO	DOMENICO	<i>Domenico Sagazio</i>
FICCIANO	ALESSANDRO	<i>Alessandro Ficciano</i>
D'ANTRO	VINCENZO	<i>Vincenzo D'Antro</i>
CHIAVAROLI	FRANCO	<i>Franco Chiavaroli</i>
IACHINI	GENNARO	<i>Gennaro Iachini</i>



1957 - Rapporti di servizio per la disabilitazione della stazione di Moscufo per alcuni treni. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 39.

Gestione Governativa
FERROVIA PENNE - PESCARA
AUTOSERVIZI URBANI DI PESCARA
 DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Pescara, 27 Aprile 1962.....
 Lungomare Matteotti, 43 - Tel. 30.591

Sig. RENZO MARINI
 Presso Innocenzo Buscemi
 Viale Quattro Venti 104

Prot. N. 1859 Allegati
 Risposta a nota del
 N.

R. O. M. A

OGGETTO VISITA AGLI IMPIANTI FERROVIARI.....

Con riferimento alla Sua cortese richiesta, nulla osta da parte di questa Direzione per una visita ai ns/ impianti nonché al materiale rotabile.

Si informa però che la ns/ ferrovia, aperta all'esercizio nel 1929, non può evidentemente rivestire particolare importanza ai fini di uno studio o comunque di un'indagine più o meno approfondita sulla trazione ferroviaria in generale.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO
 (Dott. Ing. Candido Coatiti).



La fine del servizio su rotaia

Il servizio ferroviario è stato
effettuato a tutto il giorno 19
Giugno 1963 col Espresso N. 1.
In detta giornata il Espresso
N. 6 non è partito perché i
Magg^{or} hanno preferito
l'autobus A/6 istituito con
decreto del 16 Giugno 1963
con l' d. S. N. 71/1963 —



[Handwritten signature]

I.G.M. 77^{bis}
PESCARA 41 610 1963
196


Ministero dei Trasporti
 E DELLE AVIAZIONE CIVILE
 ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
 E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE
 ISPETTORATO COMPARTIMENTALE
 per l'Abruzzo e Molise

LA GESTIONE COM/LE GOVERNATI
FERROVIA PENNE-PESCARA
 Direzione di Esercizio.
PESCARA

Prot. N° 5847 *Allegati*
 PE-G-FEA

Risposta al f. del 3/6/1963
 Serv. *UFF* N° 2836

OGGETTO Ferrovie Penne-Pescara- Autoservizio sostitutivo.

GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA
FERROVIA PENNE - PESCARA
 N° 2836 | 12 GIU. 1963
 Direzione | C. SP. V. | CONT. | SEGR. | UFF.



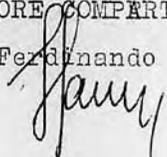
In relazione alla richiesta formulata con la istanza a riscontro, si autorizza codesta Gestione a sostituire le corse ferroviarie contraddistinte n° 1 e 6 sul percorso intero con altrettante corse automobilistiche sullo stesso percorso, a decorrere dalla data del 16 giugno c.a.

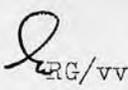
Resta stabilito che nelle more del completo trasferimento dell'intero traffico interessato sul servizio automobilistico, codesta Gestione continuerà l'esercizio delle corse ferroviarie in parola.

Si resta in attesa di ricevere per l'approvazione n° 10 esemplari del prospetto degli orari di servizio della ferrovia in parola e di conoscere la data in cui i treni in questione saranno soppressi.



IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE
 (Doct. Ing. Ferdinando Fanelli)





ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO

17 Giugno 1963

3083/v.

10

On/le
ISPETTORATO COMPARTIMENTALE DELLA MCTG
Per l'Abruzzo ed il Molise

11/6/1963

5847/FE-G-FEA

P E S C A R A

AUTOSERVIZIO SOSTITUTIVO
FERROVIA PENNE-PESCARA.-

In riferimento alla nota a margine, si comunica che a far data dal 16 corrente sono state istituite le Autocorse n° A1, A6 destinate a sostituire i treni N° 1 e 6.

Si trasmettono, allegati alla presente, n° 10 esemplari dell'orario generale degli autoservizi extraurbani aggiornato alla suddetta data, con riserva di trasmettere, appena pronto, nel medesimo numero di copie, il quadro dell'orario murale.

Con osservanza.



IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO
(Dott. Ing. Candido Coatiti)

Prospetti contabili relativi a contributi straordinari per il personale

(Dicembre 1945 - Fondo Archivio di Stato Pescara).

24/3504
Contributo straordinario - Dicembre 1945

Numero d'ordine	COGNOME E NOME	QUALIFICA	FIRMA
1 ✓	LACONE Francesco P.	L. 1.500,==	<i>Securif</i>
2 ✓	D'AMILIO Raimondo	" 1.500,==	<i>Securif</i>
3 ✓	SOMPENSA Rocco M.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
4 ✓	PAJSA Giuseppe	" 1.500,==	<i>Securif</i>
5 ✓	D'ARTEO xx Vincenzo M.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
6 ✓	MARCUCCI Domenico M.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
7 ✓	SALVI Zopito M.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
8 ✓	ACCIAYATTI Fileno M.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
9 ✓	ORNAVANTI Franco M.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
10 ✓	DI FEDERICO Zopito	" 1.500,==	<i>Securif</i>
11 ✓	SAGAZIO Domenico M.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
12 ✓	COLECCOIA Giorgio	" 1.500,==	<i>Securif</i>
13 ✓	LEONE Luigi T.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
14 ✓	D'AGOSTINO Ettore T.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
15 ✓	DE LELLIS Angelo	" 1.500,==	<i>Securif</i>
16 ✓	ROBILLO Raffaele	" 1.500,==	<i>Securif</i>
17 ✓	SACRIFANTE Pasquale	" 1.500,==	<i>Securif</i>
18 ✓	CRINA Vincenzo T.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
19 ✓	ANGRILLI Nicola T.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
20 ✓	CANDELORO Giuseppe	" 1.500,==	<i>Securif</i>
21 ✓	DE VELLORE Giovanni	" 1.500,==	<i>Securif</i>
22 ✓	SALVATORE Antonio T.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
23 ✓	RONCHI Dante	" 1.500,==	<i>Securif</i>

Ricostruzione: 35.691,50

34.500,==
RIFERIMENTO AL BORDO MASTRO
dat. 22/11/45

Numero d'ordine	COGNOME E NOME	QUALIFICA	FIRMA
24 ✓	VITTORINI Giovanni M.	L. 1.500,==	<i>Securif</i>
25 ✓	CAPICI Severino "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
26 ✓	BOSSI Umberto "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
27 ✓	DE NIGRO Giuseppe "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
28 ✓	MASTRANGELO Ugo "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
29 ✓	DI FANTINA Remo "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
30 ✓	PAGGIATTI Zopito "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
31 ✓	ACILIO Gastone "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
32 ✓	CREATI Francesco "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
33 ✓	DI NICOLA Guido "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
34 ✓	PENNESE Vincenzo "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
35 ✓	DI SANTE Amedeo "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
36 ✓	FRIGOLI Emilio "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
37 ✓	RICIATTI Gastone "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
38 ✓	AGETO Attilio "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
39 ✓	LEONE Pasquale "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
40 ✓	GIOCHETTI Alberto "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
41 ✓	DEL TRECCO Ettore "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
42 ✓	SENECA Geom. Seneca J.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
43 ✓	STELLA Rag. Mario J.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
44 ✓	ROBILLO Saverio J.	" 1.250,==	<i>Securif</i>
45 ✓	DE CARO Vito "	" 1.500,==	<i>Securif</i>
46 ✓	CARABELLI Giovanni "	" 1.150,==	<i>Securif</i>
47 ✓	GIANNANTE Giuseppe "	" 1.150,==	<i>Securif</i>

34.500,==
69.500,==
15

Numero d'ordine	COGNOME E NOME	QUALIFICA	FIRMA
48 ✓	BURGA Antonio	L. 1.100,==	<i>Securif</i>
49 ✓	SAYANI Nicola	" 1.100,==	<i>Securif</i>
50 ✓	PORFONIO Giuseppe	" 1.050,==	<i>Securif</i>
51 ✓	DIONISIO Antonio	" 1.150,==	<i>Securif</i>
52 ✓	DE VIRGENTIS Ernesto	" 1.150,==	<i>Securif</i>
53 ✓	DELE MONACHE Raffaele	" 1.300,==	<i>Securif</i>
54 ✓	DE SIMONE Carmine	" 900,==	<i>Securif</i>
55 ✓	RENZETTI Saturnino	" 1.100,==	<i>Securif</i>
56 ✓	RENZETTI Giovanni	" 1.100,==	<i>Securif</i>
57 ✓	SAYANI Franco	" 1.150,==	<i>Securif</i>
58 ✓	CANELI Antonio	" 800,==	<i>Securif</i>
59 ✓	MARZOLI Alcolvero	" 750,==	<i>Securif</i>
60 ✓	MARZOLI Alberto	" 750,==	<i>Securif</i>
61 ✓	STRACCIALINI Mario M.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
62 ✓	DI CRETICO Domenico M.	" 1.450,==	<i>Securif</i>
63 ✓	SERSANTE Ippolito M.	" 1.500,==	<i>Securif</i>
64 ✓	MILLEVOLTE Guerino M.	" 750,==	<i>Securif</i>
65 ✓	INCONDI Giovanni M.	" 1.000,==	<i>Securif</i>
66 ✓	D'ASSEGIO Giovanni	" 1.150,==	<i>Securif</i>
67 ✓	MASTRANGELO Idolo	" 1.000,==	<i>Securif</i>
68 ✓	SACRIFANTE Vincenzo	" 1.100,==	<i>Securif</i>
69 ✓	ing. TOMASO	" 1.500,==	<i>Securif</i>

34.500,==
101 marchi da bollo

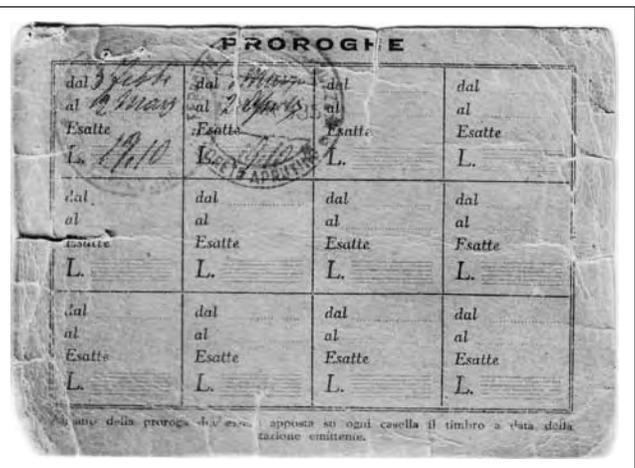
Titoli di viaggio e gestione biglietteria



Anni '30 - Località imprecisata, foto scattata dal finestrino di una vettura F.E.A.. - Collezione Achille Rasetta.



1957 - La studentessa magistrale Anna Schiavone, in viaggio sulla tratta Loreto Aprutino-Pescara. - Collezione Achille Rasetta.



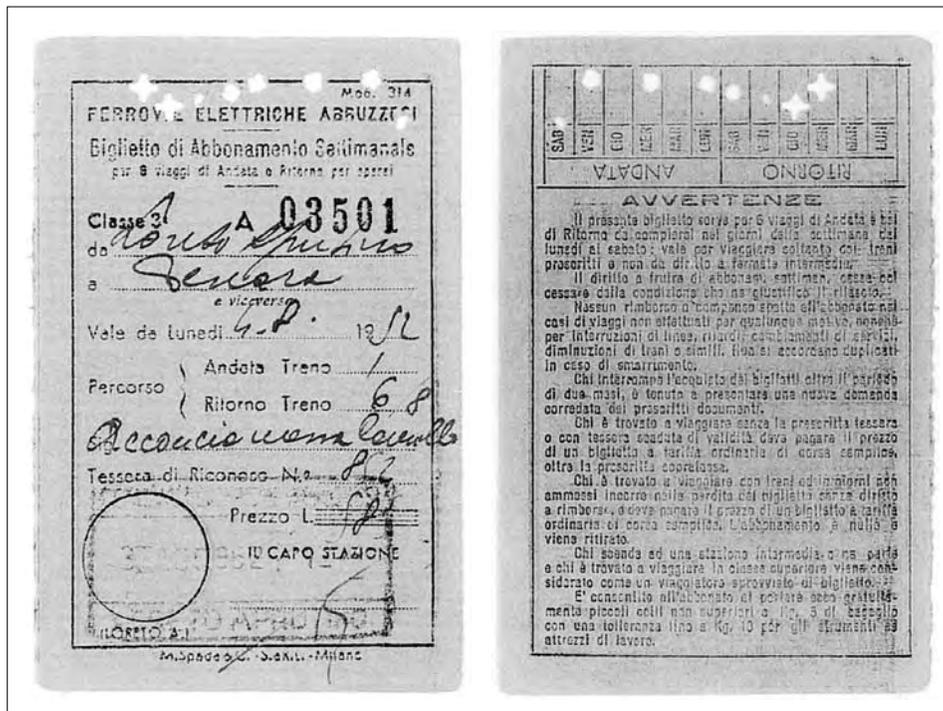
1935 - Fronte e retro abbonamento studente. - Collezione Achille Rasetta, per gentile concessione della Famiglia Falcone.



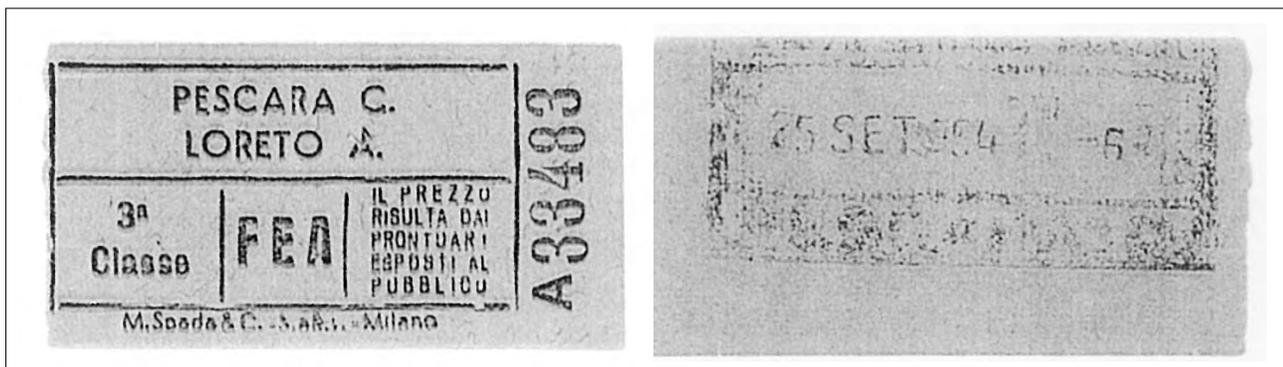
1940- Tessera di riconoscimento con "bustina per l'abbonamento". - Collezione Giuseppe Castagna.



1950 - Biglietto di Abbonamento ordinario. 1950 - Biglietto di abbonamento ordinario timbrato a Montesilvano spiaggia, con retro. - Collezione Giuseppe Castagna. - Collezione Giuseppe Castagna.



1952 - Fronte e retro biglietto di abbonamento settimanale. - Collezione Ezio Faieta.



1954 - Fronte e retro biglietto di terza classe, Pescara centrale Loreto Aprutino. - Collezione Ezio Faieta.



1954 - Fronte e retro carta di libera circolazione. - Collezione Renzo Gallerati.



1958 - Fronte e retro di tessera di riconoscimento. - Collezione Tullia Giovanetti.



1961 - Fronte e retro biglietto di seconda classe "non cedibile", andata e ritorno Collecorvino - Loreto Aprutino. - Collezione Ezio Faieta.



1963 - Fronte e retro di tessera di riconoscimento. - Collezione Salvatore Di Fazio per gentile concessione della Famiglia Sacripante.



1964 - Tessera di riconoscimento. - Collezione Cilli Pasqualino.



1964 - Tessera di riconoscimento. - Collezione Cilli Pasqualino.

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI
Linea PESCARA - PENNE

MERCI A P.V.

Foglio d'accompagnamento del carro misto N. 101

messo in circolazione il 4-7-1953 col treno N. 22

A Timbri delle stazioni in cui sono il carro o dei Capi Treno, in ordine progressivo

B MOVIMENTO DEL CARRO

Stazione	ARRIVATO		PARTITO		DA UN LITE		SALVETRE LITE		Firma degli agenti proprii alle operazioni di carico e scarico
	col treno	data	col treno	data	col treno	data	col treno	data	
(all'origine)									

C ANNOTAZIONI del Capo Treno o delle stazioni per qualunque necessità relativa al servizio di questo treno, dichiarazione di vendita del contenuto del suddetto o altre circostanze. N. B. - Le annotazioni delle stazioni devono essere redatte per contraddittorio del Capo Treno, quello del Capo Treno dalle Stazioni intermedie.

D INDICAZIONI DA FORNIRE DALLA STAZIONE CHE RITIRA IL CARRO DALLA CIRCOLAZIONE

Il carro è arrivato il _____ col treno N. _____ alle ore _____ venne aperto il _____ alle ore _____ e scaricato il _____ alle ore _____

Verificate le operazioni di carico e scarico risultarono _____

Si spedisce il presente alla Direzione dell'Esercizio il _____

IL CAPO STAZIONE

E OPERAZIONI DI CARICO

Numero di spedizione	Data di carico	STAZIONE MITTENTE	STAZIONE DESTINATARIA	Quantità del carico	Natura delle merci	Peso in Kg.	Stazione che riceve le merci	Quantità dei vagoni scaricati	Firma dell'Agente che riceve le merci
1115	4	G. S. Piano	Loet	1	Synthisa	16		1	
1116	"	"	"	"	"	16		1	
1118	"	"	"	"	"	"		1	
1101	"	"	"	"	Nivaba	94		2	
1102	"	"	"	"	Sci	"		2	
1106	"	"	"	"	Perf. uscat.	15		1	
1103	"	"	Penne	1	Petre	7	Penne	1	
1104	"	"	"	5	Liquori	226		5	
1105	"	"	"	24	Wedi	160		24	
1097	"	"	"	4	Stimmijni	238		4	
1097	"	"	"	23	Biperna	180		23	
1099	"	"	"	1	Latti s. s. s.	20		1	
1106	"	"	"	1	Cellulosa	10		1	
1107	"	"	"	2	Carne	100		2	
1108	"	"	"	1	Carne	120		1	
1110	"	"	"	1	"	26		1	
1111	"	"	"	1	Macchinari	42		1	
1112	"	"	"	1	Polverini	11		1	
1113	"	"	"	3	"	88		3	
1114	"	"	"	1	Alto riminale	22		1	
976		Penne	Aprutino	5	Carne s. s.	75		5	

4 luglio 1953 - Fronte e retro del foglio di accompagnamento del carro misto n. FC.101, timbrato dalle stazioni di Penne e Loreto Aprutino. - Collezione ACAF.

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI
Linea PESCARA - PENNE

MERCI A P.V.

Foglio d'accompagnamento del carro misto N. 103

messo in circolazione il 8 luglio 1953 col treno N. 22

A Timbri delle stazioni in cui sono il carro o dei Capi Treno, in ordine progressivo

B MOVIMENTO DEL CARRO

Stazione	ARRIVATO		PARTITO		DA UN LITE		SALVETRE LITE		Firma degli agenti proprii alle operazioni di carico e scarico
	col treno	data	col treno	data	col treno	data	col treno	data	
(all'origine)									

C ANNOTAZIONI del Capo Treno o delle stazioni per qualunque necessità relativa al servizio di questo treno, dichiarazione di vendita del contenuto del suddetto o altre circostanze. N. B. - Le annotazioni delle stazioni devono essere redatte per contraddittorio del Capo Treno, quello del Capo Treno dalle Stazioni intermedie.

D INDICAZIONI DA FORNIRE DALLA STAZIONE CHE RITIRA IL CARRO DALLA CIRCOLAZIONE

Il carro è arrivato il _____ col treno N. _____ alle ore _____ venne aperto il _____ alle ore _____ e scaricato il _____ alle ore _____

Verificate le operazioni di carico e scarico risultarono _____

Si spedisce il presente alla Direzione dell'Esercizio il _____

IL CAPO STAZIONE

E OPERAZIONI DI CARICO

Numero di spedizione	Data di carico	STAZIONE MITTENTE	STAZIONE DESTINATARIA	Quantità del carico	Natura delle merci	Peso in Kg.	Stazione che riceve le merci	Quantità dei vagoni scaricati	Firma dell'Agente che riceve le merci
1105	8/7	Montesilvano	Montesilvano	8	Carbone	132		8	
1121	"	"	"	8	"	132		8	
1117	"	"	Loet	1	Milano	53		1	
1103	"	"	"	1	Carne s. s.	16		1	
1126	"	"	Penne	10	Carne s. s.	210	Penne	10	
1122	"	"	"	1	Carne s. s.	12		1	
1121	"	"	"	5	Carne s. s.	50		5	
1120	"	"	"	8	Carne s. s.	90		8	
1119	"	"	"	5	Carne s. s.	140		5	
999		Penne	Aprutino	3	Carne s. s.	90		3	
101		Penne		1	"	10		1	
101		Penne		1	"	10		1	

8 luglio 1953 - Fronte e retro del foglio di accompagnamento del carro misto n. 103, timbrato dalle stazioni di Montesilvano spiaggia e Penne. - Collezione ACAF.

Mod. 326

FEA	FERROVIA PESCARA - PENNE	
	Treno N. <u>5</u> del <u>17-3-1948</u>	
FOLGIO DI VIA PER BAGALIO SERIE A Nº 1802	da COLLECORVINO a <u>Pescara</u>	
	Natura della merce <u>filini</u>	
	Numero dei colli: <u>1111</u>	
	Peso in kg. <u>30</u>	
	Tassa di porto L. <u>10</u>	
	Bagaglio arrivato il Treno Il Capo Stazione <u>[Signature]</u>	

Da consegnare al Capo Treno e da questi alla stazione di arrivo.

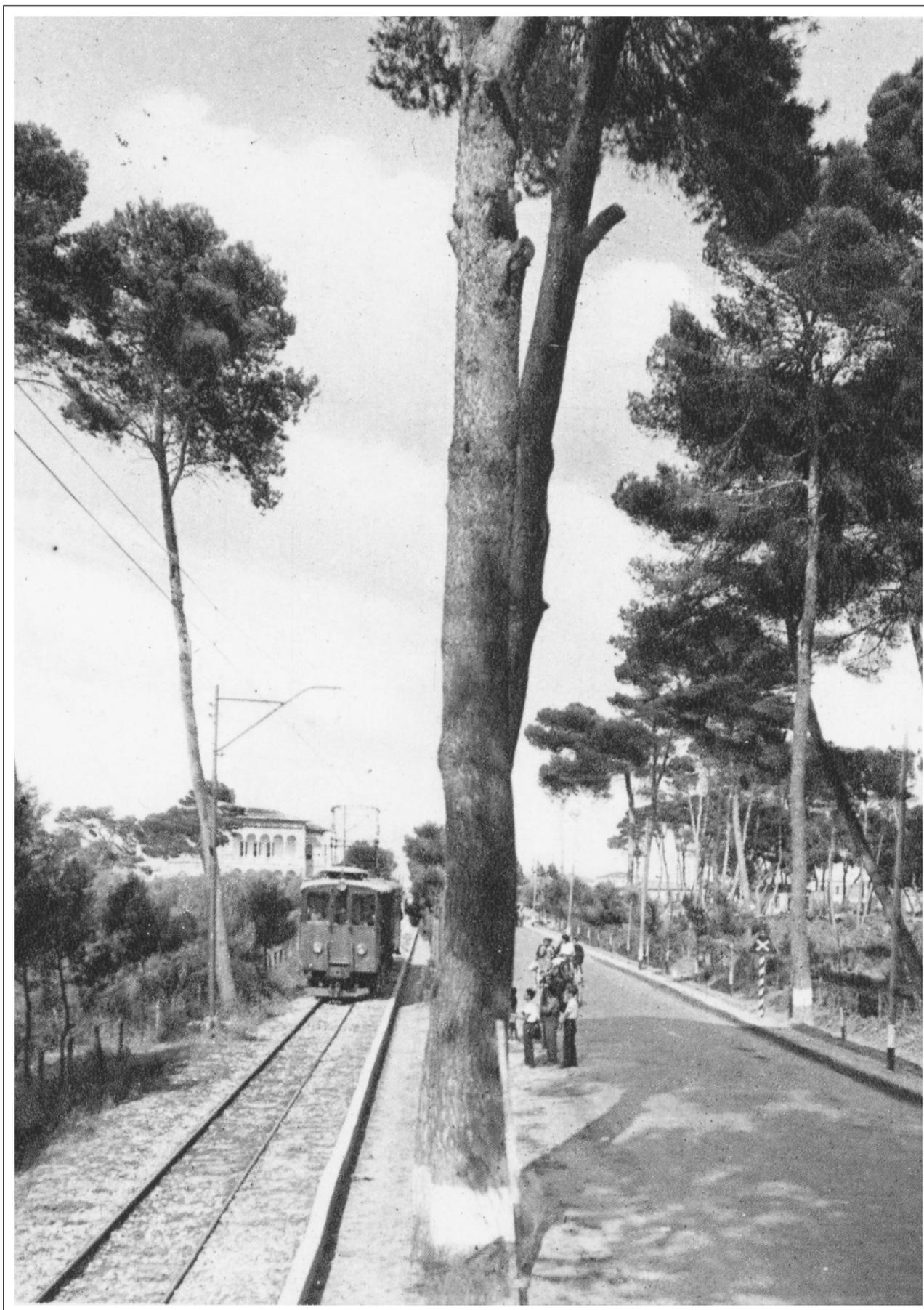
17 marzo 1948 - Scontrino per bagaglio serie A. - Collezione ACAF.

Mod. 326

FEA	FERROVIA PESCARA - PENNE	
	Treno N. <u>3</u> del <u>22-3-1948</u>	
SCONTRINO PER BAGALIO SERIE A Nº 1833	da COLLECORVINO a <u>Pescara</u>	
	Natura della merce <u>filini</u>	
	Numero dei colli: <u>1111</u>	
	Peso in kg. <u>40</u>	
	Tassa di porto L. <u>10</u>	
	Bagaglio arrivato il Treno Il Capo Stazione <u>[Signature]</u>	

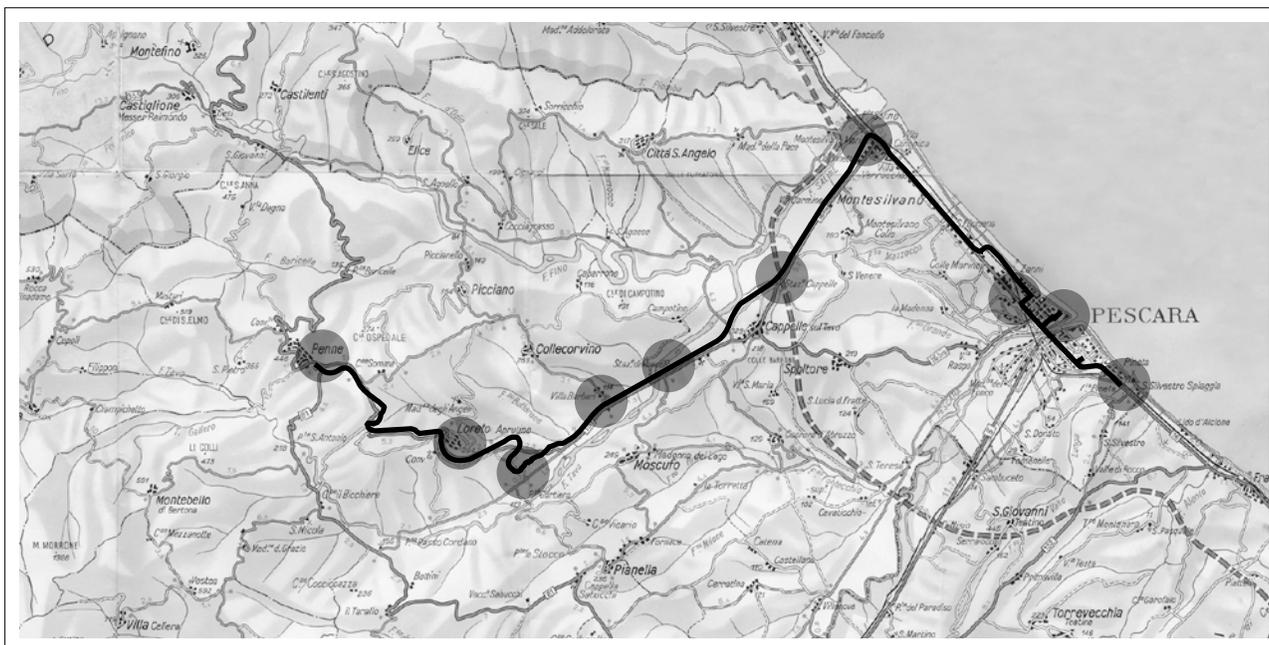
Da consegnare al Capo Treno e da questi alla stazione di arrivo.

22 marzo 1948 - Scontrino per bagaglio serie A. - Collezione ACAF.

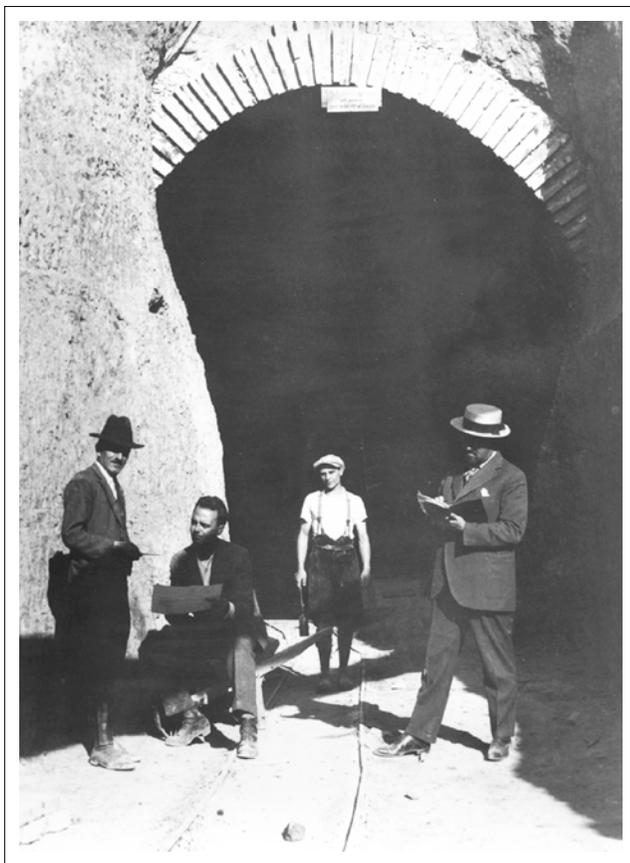


Anni '30 - Convoglio tramviario nei pressi della pineta "D'Annunziana" di Pescara. - Collezione Mario Moretti per ACAF.

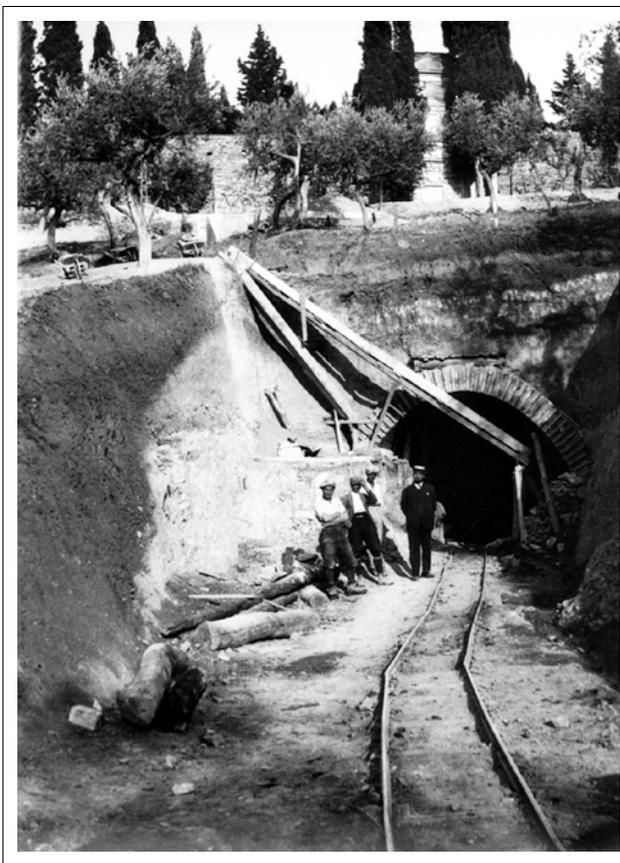
La costruzione



Anni '60 - Stralcio della carta geografica e stradale della Provincia di Pescara. Risulta evidenziato il percorso, con le relative località più importanti per la F.E.A.. Collezione Salvatore Di Fazio.



1926 - Costruzione galleria ferrovia F.E.A. a Loreto Aprutino, lato Pescara. - Archivio personale Mauro Soccio - A.C.L.; foto O. Di Camillo.



1926 - Costruzione galleria ferrovia F.E.A. a Loreto Aprutino, lato Penne. In alto il vecchio cimitero. - Archivio personale Mauro Soccio - A.C.L.; foto O. Di Camillo.



Anni '20 - Treno cantiere all'opera nei pressi della stazione di Moscufo (si notino, in quota rialzata, i carrelli del tipo minerario e da cava detti "Decauville", per il trasporto di pietrisco da riversare sui vagoni F.E.A. a sponde basse). - Collezione Giuseppe Castagna per ACAF.



Anni '20 - Squadre lavori in linea nel territorio di Loreto Aprutino. - Collezione Giuseppe Castagna per ACAF.



Fine anni '20 - Ugo Mastrangelo, futuro Capostazione di Montesilvano. Alle sue spalle i fabbricati F.E.A. di Montesilvano spiaggia, prima della posa in opera dei binari, delle palificazioni per i cavi elettrici di alimentazione e telefonici. - Collezione Dott. Carlo Mastrangelo.



Anni '20 - Un rigido inverno per i cittadini in posa davanti al binario F.E.A., non ancora elettrificato, a Montesilvano, nei pressi del passaggio a livello incustodito della Nazionale Adriatica. - Foto Cavuti.

I primi mesi di esercizio

Si ringrazia per la sensibile disponibilità il Sig. Terenzio Chiavaroli, Vice Sindaco del Comune di Loreto Aprutino.



Fine anni '20, Stazione di testa di Pescara-Porto; si notano in sosta su un tronchino due elettromotrici per il servizio urbano. - Collezione ACAF



1929 - Autorità sul convoglio inaugurale (si noti l'On. Cao, Sottosegretario alle Comunicazioni, al finestrino dello scompartimento di "prima classe"). - Collezione ACAF



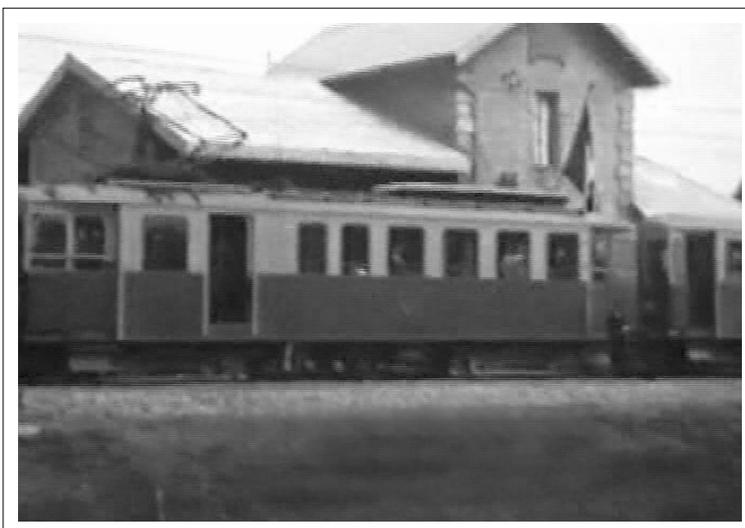
1929 - Pescara, convoglio in partenza sull'odierno tratto finale di Viale G. Bovio - Collezione ACAF.



Anni '30 - Carrichi merci a sponde alte, in sosta sul primo binario tronco di scalo merci, nella stazione di Moscufo. - Collezione ACAF.



1929 - Nel giorno dell'inaugurazione, fervono i preparativi presso il piano caricatore del magazzino merci di Moscufo. - Collezione ACAF.



Fine anni '20 - Convoglio diretto a Penne, in sosta presso la stazione di Collocorvino. - Collezione ACAF.



Fine anni '20 - Convoglio diretto a Penne, in sosta presso la stazione di Collecervino. - Collezione ACAF.



1929 - Convoglio inaugurale, in sosta alla stazione di Collecervino. - Collezione ACAF.



1929 - Folla di Loretesi assiepata in stazione per l'accoglienza del treno inaugurale. - Collezione ACAF.



1929 - Treno inaugurale in sosta, tra l'entusiasmo della folla, nella stazione di Loreto Aprutino. - Collezione ACAF.



1929 - Convoglio inaugurale verso "Collatuccio" di Loreto Aprutino, diretto a Penne. - Collezione ACAF.



1929 - Il convoglio inaugurale ha appena attraversato il tratto di linea dinanzi la casa cantoniera "Collatuccio", per l'occasione imbandierata. - Collezione ACAF.



1929 - Nel giorno dell'inaugurazione, i due convogli inaugurali ("A" e "B"), in sosta presso la stazione capolinea di Penne, sotto l'occhio attento dei "Reali Carabinieri" - Collezione ACAF.



1929 - Particolare del piazzale interno della Stazione di Penne. - Collezione ACAF.



Anni '30 - Convoglio in discesa da Penne, verso "Collatuccio". - Collezione ACAF.



Anni '30 - Convoglio nei pressi della casa cantoniera "Renzetti" di Collecervino. - Collezione ACAF.



Anni '30 - Elettromotrice con due vetture rimorchiate in corsa sulla Statale Adriatica presso Montesilvano spiaggia. - Collezione ACAF.



Anni '30 - Convoglio appena partito dalla fermata di "Santa Filomena", con la sede del binario attigua alla strada statale Adriatica, da poco asfaltata. - Collezione ACAF.



Anni '30 - Convoglio FEA incrocia la strada provinciale "Montesilvano-Penne" (oggi SR 151), nei pressi della casa cantoniera "Valentini", di Loreto Aprutino. - Collezione ACAF.



Anni '30 - Lo stesso convoglio "libera" il passaggio stradale ad una biposto che segue nella stessa direzione. - Collezione ACAF.



Anni '30 - Un convoglio diretto a Pescara oltrepassa il segnale ad ala semaforica di protezione, in arrivo alla stazione di Moscufo, in uscita dal ponte stradale e ferroviario sul fiume Tavo. - Collezione ACAF.



Anni '30 - La doppia sospensione sulla mensola per la catenaria di alimentazione elettrica, indica la presenza del doppio binario di cui era dotata la fermata di "Santa Filomena", nella quale la trazione elettrica "conviveva" con quella animale. - Collezione ACAF.

Gli anni '30

Il nuovo Capoluogo di Provincia



1933 - Lavori per la costruzione del ponte Littorio (attuale ponte Risorgimento) sul fiume Pescara. In evidenza i binari della F.E.A. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo fotografico Genio Civile, fascicolo 59, foto 2.



1933 - Lavori per la costruzione del ponte Littorio (attuale ponte Risorgimento) sul fiume Pescara. In evidenza i binari della F.E.A.. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo fotografico Genio Civile, fascicolo 55, foto 4.



14 Agosto 1933 - Inaugurazione del ponte Littorio. - Foto collezione Stefano Mucciante.



Fine anni '30 - Binario F.E.A. in sede stradale sull'attuale Via Venezia di Pescara, dinanzi al Liceo - Ginnasio "D'Annunzio". - Collezione Salvatore Di Fazio.



1935 - Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul ponte Littorio. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara, tra ponte Littorio e l'attuale via G. Marconi; sullo sfondo i nuovi palazzi del Comune e del Governo. - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul corso Vittorio Emanuele II. - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



1936 - Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul corso Vittorio Emanuele II, nei pressi del Palazzo delle Poste e Telegrafi. - Foto collezione Stefano Mucciante.

Il servizio urbano



1935 - Elettromotrice F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul corso Vittorio Emanuele II (binario d'incrocio e precedenza), nei pressi del Piazzale della stazione centrale. - Foto collezione prof. Renato D'Amario



1933 - Elettromotrice F.E.A. del servizio urbano a Pescara, sull'attuale via G. Marconi. - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



Pescara centrale, attuale Corso Vittorio Emanuele II, all'incrocio con Corso Umberto I e il Piazzale della stazione centrale. - Foto Pasquale De Antonis - Archivio Museo delle Genti d'Abruzzo - Fondo De Antonis.



Binario F.E.A. (sulla destra) al lato dell'attuale viale della Pineta a Pescara. - Foto Pasquale De Antonis - Archivio Museo delle Genti d'Abruzzo - Fondo De Antonis.



1936 - Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara in via Fiume (attuale viale della Pineta). - Foto collezione Stefano Mucciante.



1941 - Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara in via Fiume (attuale viale della Pineta). - Foto collezione Stefano Mucciante.



1933 - Elettromotrice F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul corso Vittorio Emanuele II, nei pressi del Piazzale della stazione centrale - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



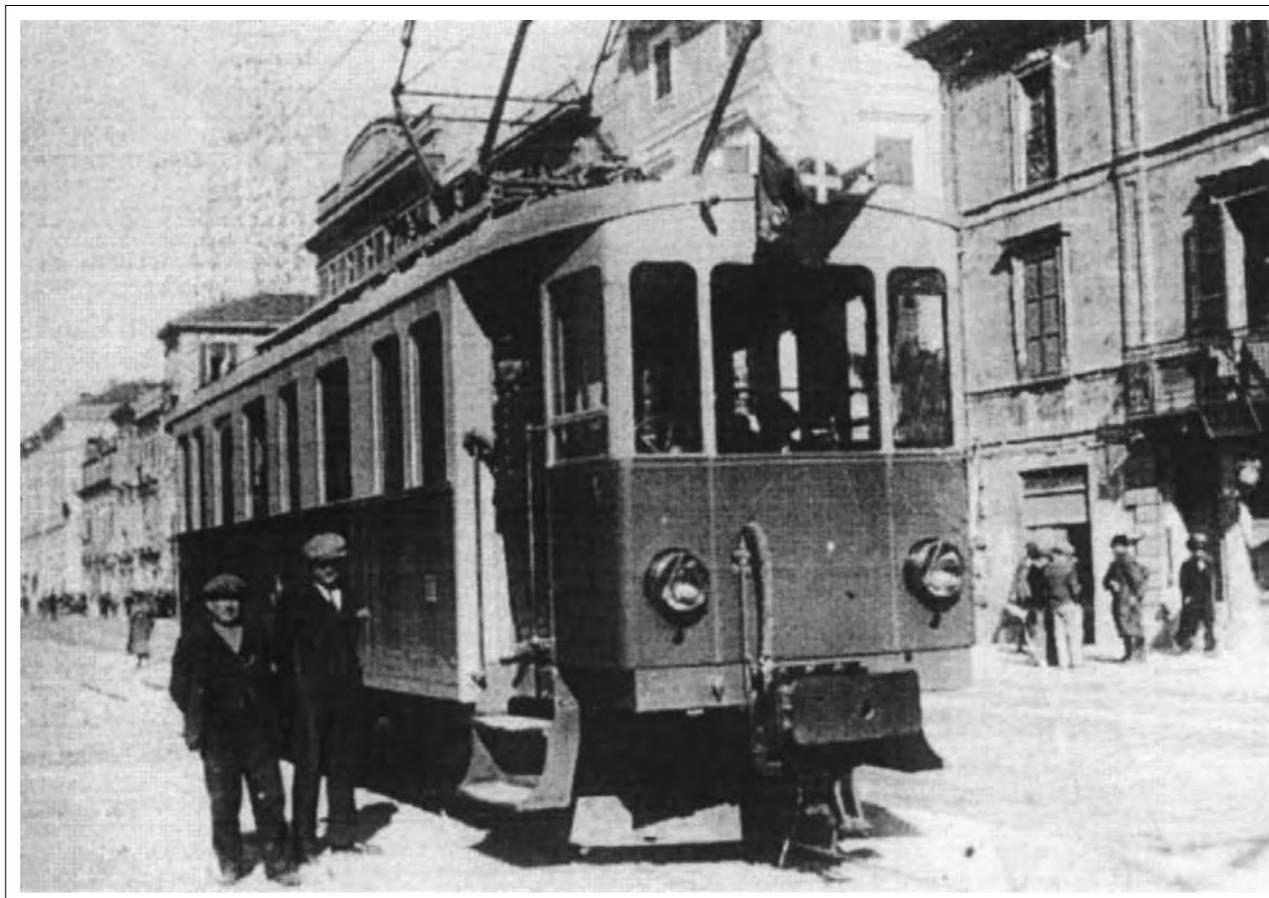
1934 - Elettromotrice F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul corso Vittorio Emanuele II, nei pressi del Piazzale della stazione di Pescara centrale. - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara in via L. D'Annunzio (attuale via E. Scarfoglio). - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



1940 - Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara in via L. D'Annunzio (attuale via E. Scarfoglio). - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



Elettromotrice F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul corso Vittorio Emanuele II. - Archivio personale Achille Rasetta.

Gli altri Comuni



1939 - Cartolina di Montesilvano Spiaggia con la stazione F.E.A. - Foto collezione Stefano Mucciante.



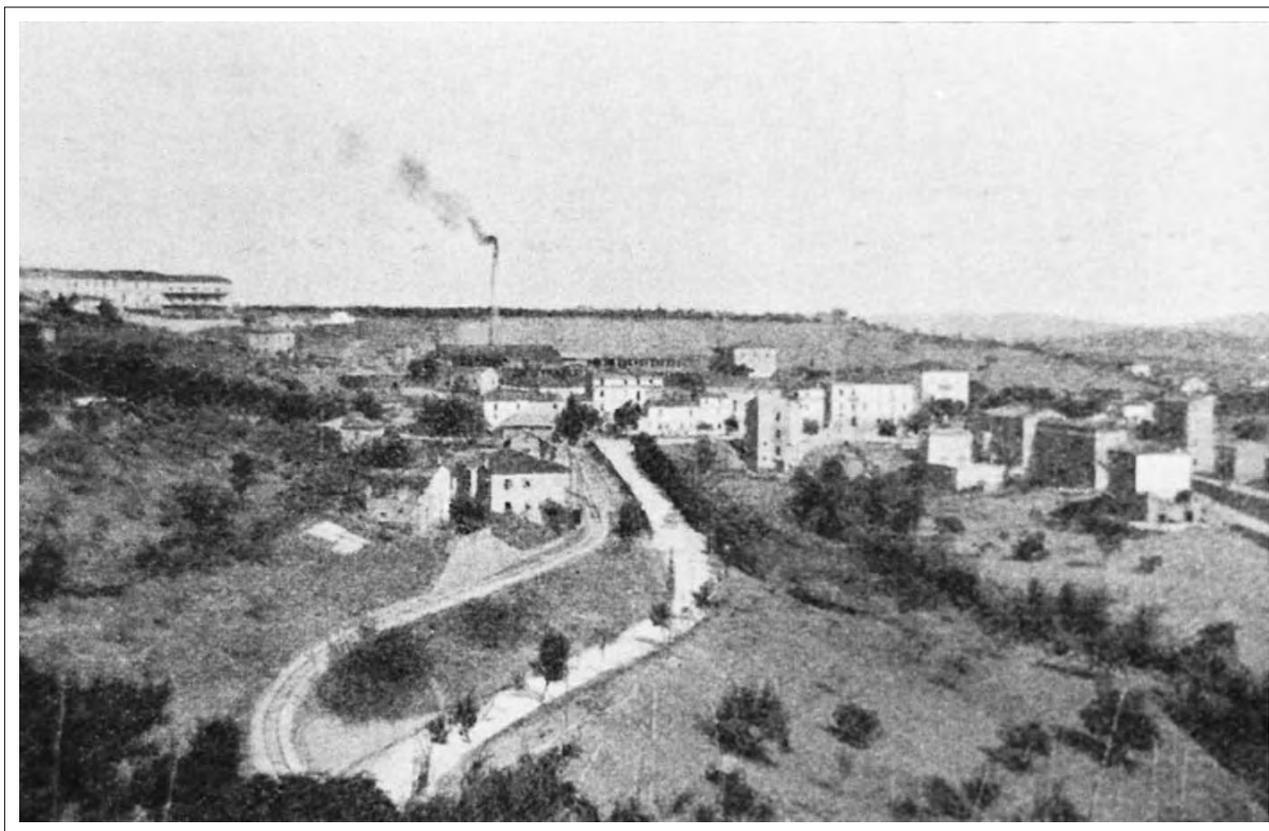
1934 - Binario F.E.A. attiguo alla strada Nazionale Adriatica a Montesilvano, nei pressi di Villa Madonna. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



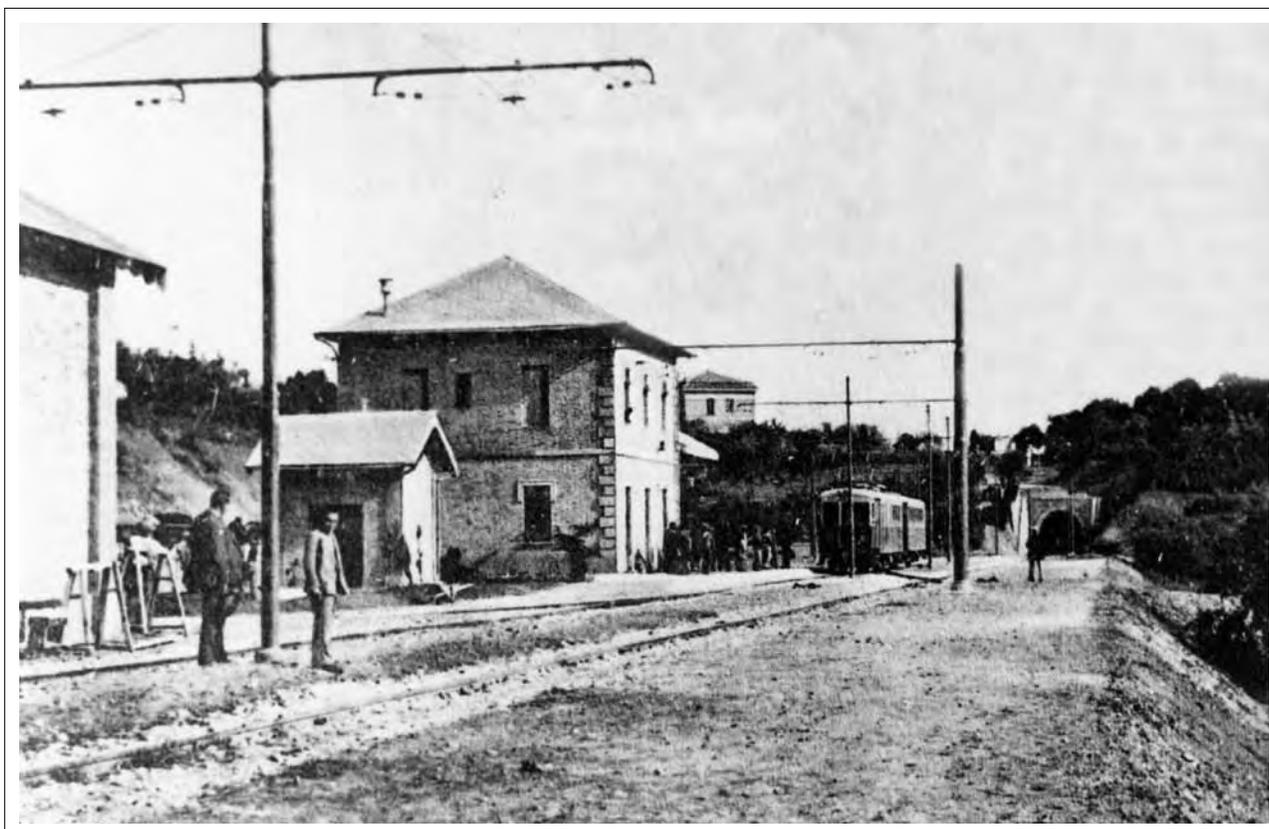
Piazzale interno della Stazione F.E.A. di Montesilvano spiaggia (si notino i quattro carri chiusi attestati al magazzino merci, testimonianza di traffico rilevante). - Collezione Dott. Carlo Mastrangelo.



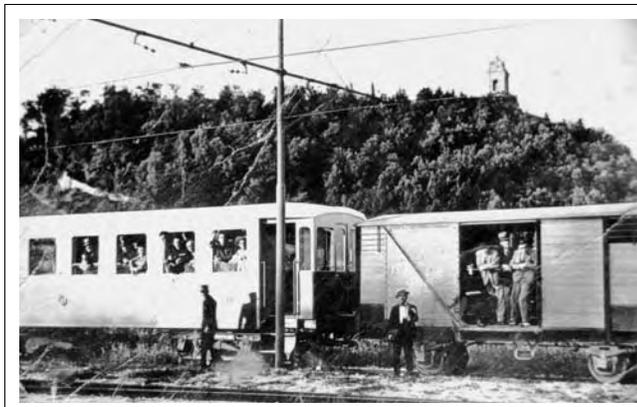
Convoglio F.E.A. fermo alla stazione di Collecervino. - Foto Bevilacqua - Penne.



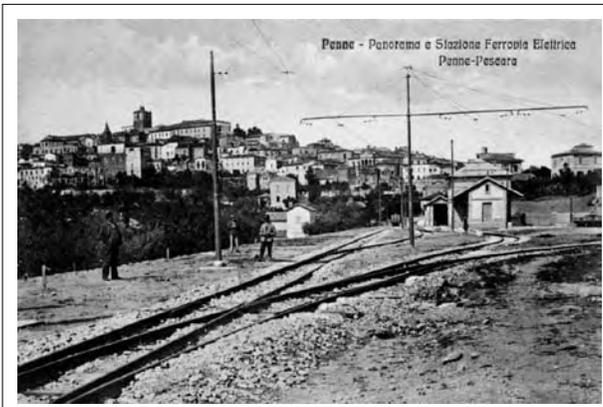
Tracciato ferroviario F.E.A. nei pressi della stazione di Loreto Aprutino. - Archivio personale Salvatore Di Fazio.



Anni '30 - Convoglio in arrivo alla stazione di Penne. - Collezione Renzo Gallerati.



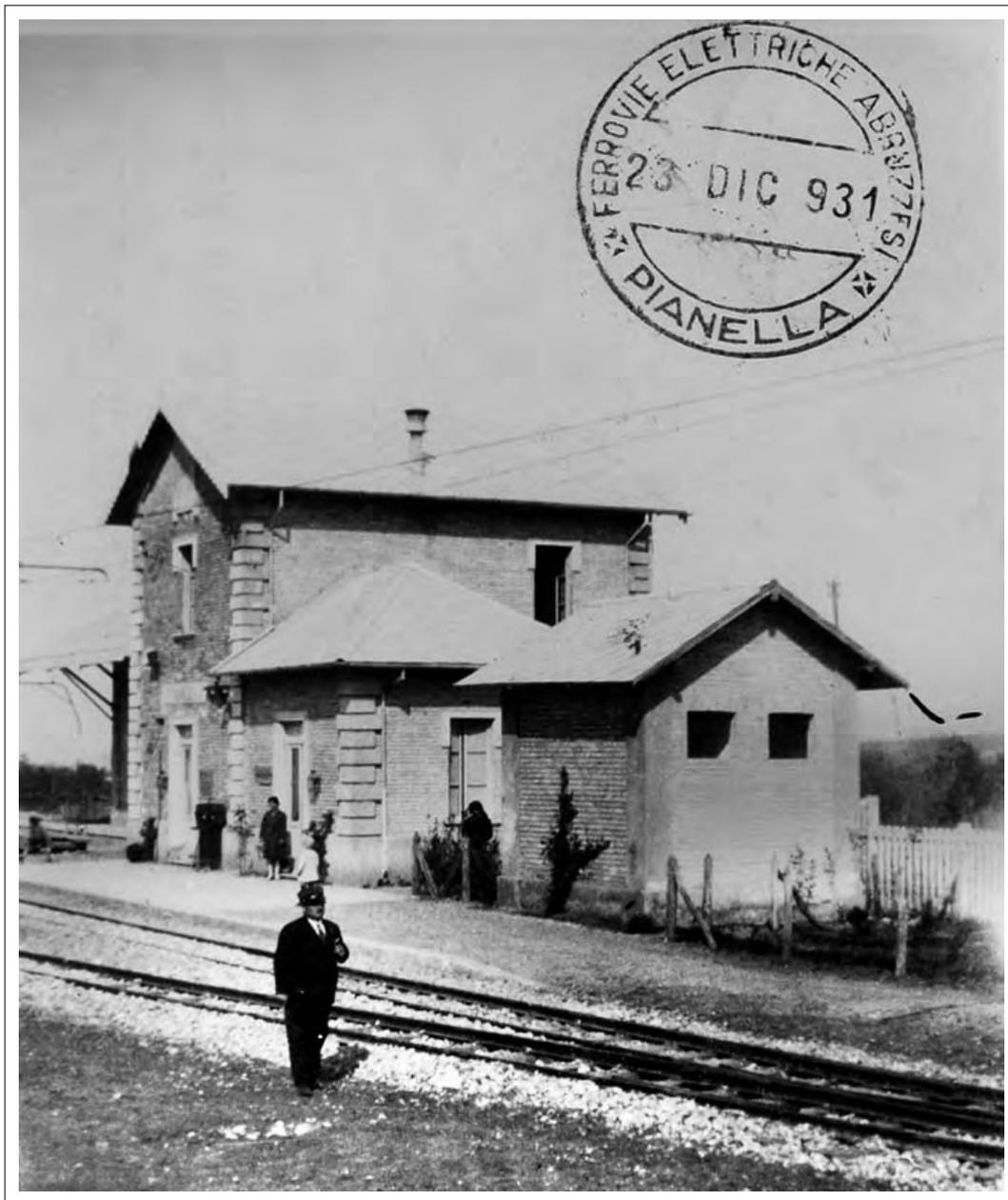
Convoglio misto F.E.A. fermo alla stazione di Penne. - Collezione Renzo Gallerati.



1932 - Stazione F.E.A. di Penne e panorama della città - Foto collezione Stefano Mucciante.



Scorcio del piazzale merci della stazione di Penne. - Collezione Ezio Faieta.



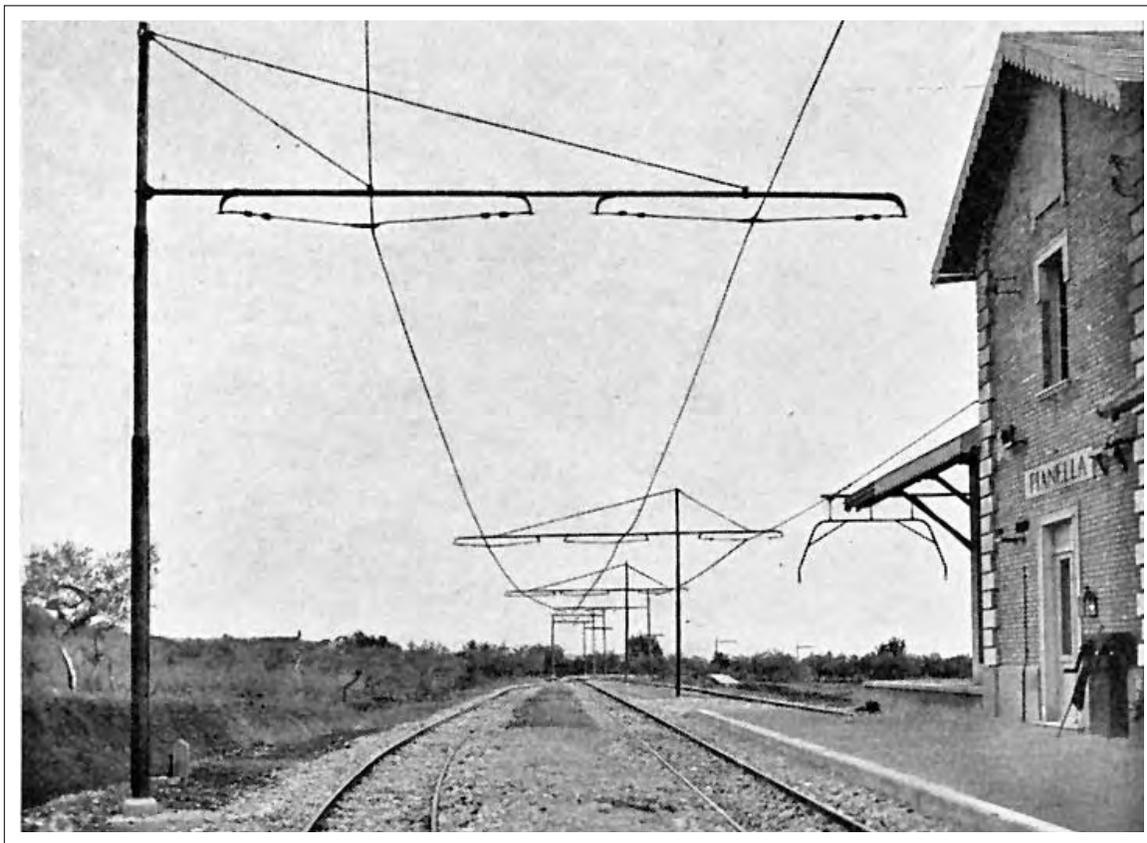
Stazione F.E.A. di Pianella, con timbro della medesima (23 Dicembre 1931), ricadente nel comune di Loreto Aprutino. Capofermata in primo piano. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



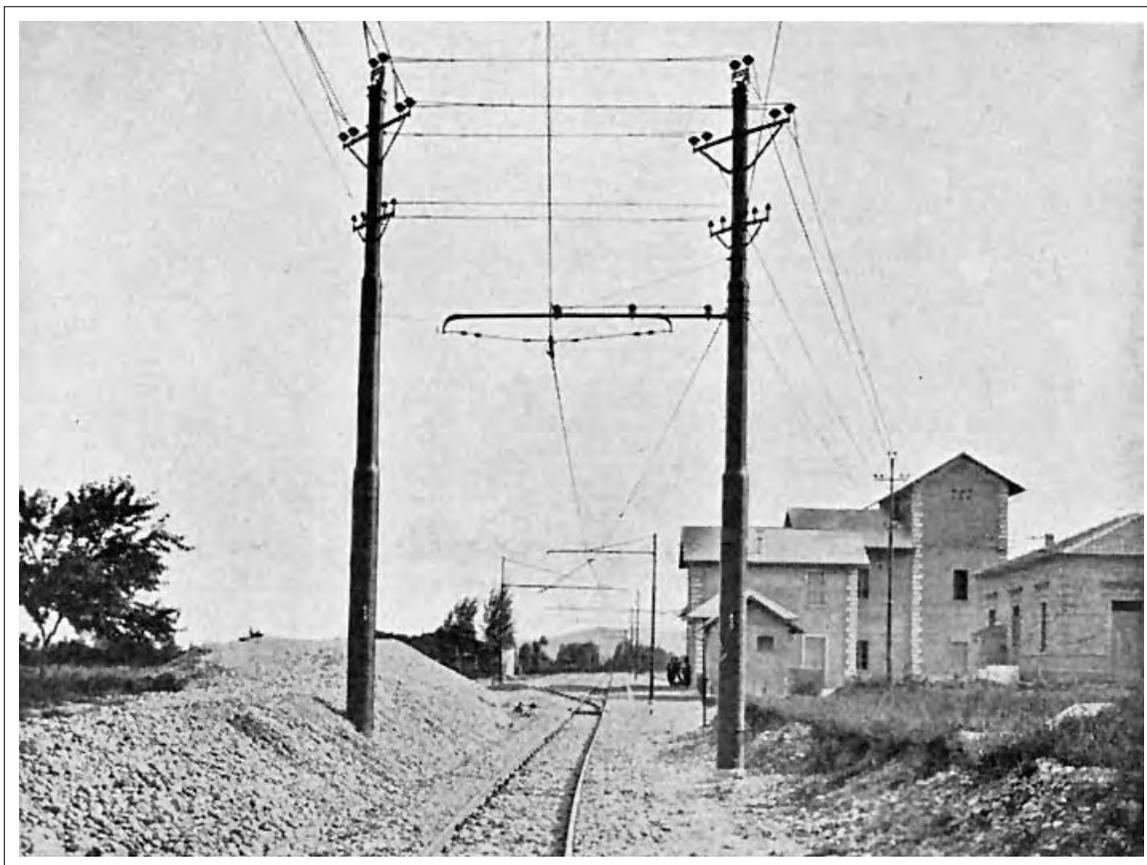
1934 - Convoglio F.E.A. fermo alla stazione di Loreto Aprutino. - Foto collezione Stefano Mucciante.



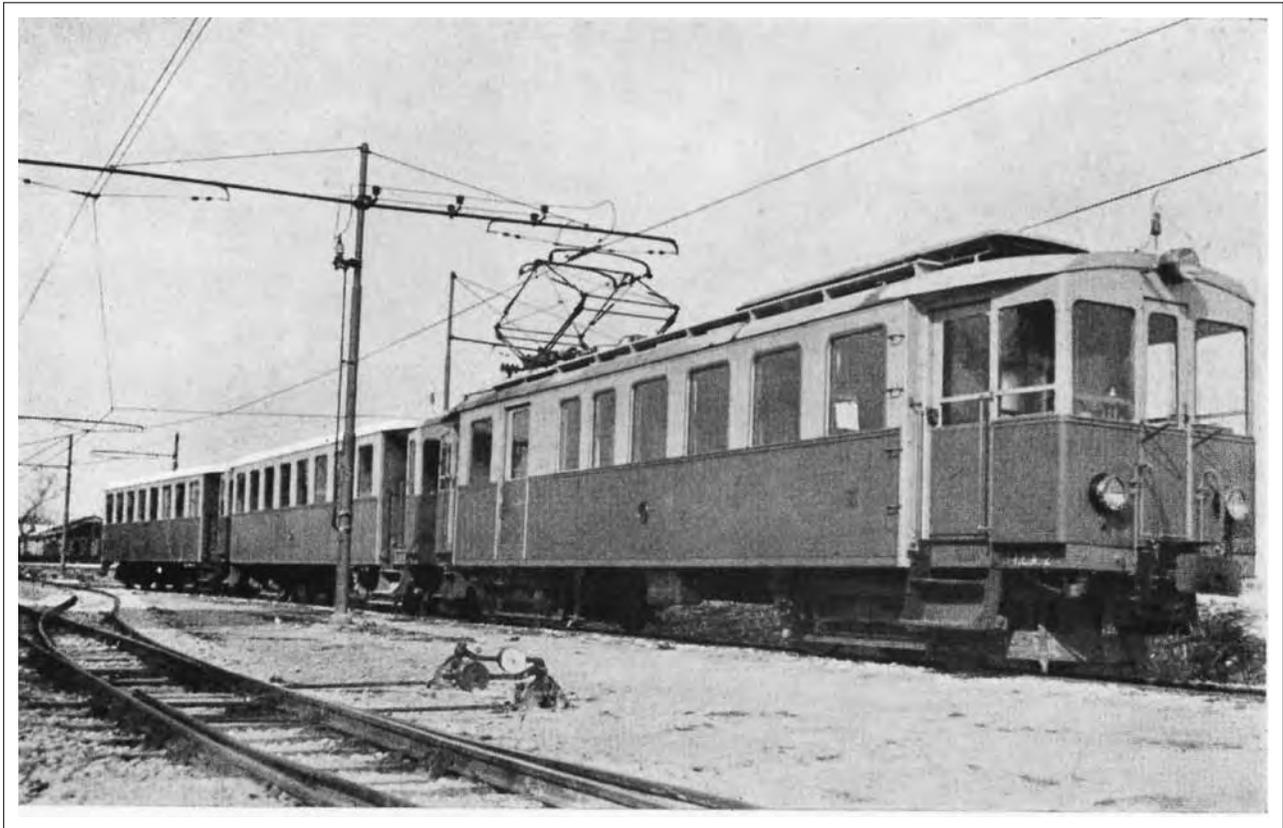
1939 - Particolare di cartolina illustrata: stazione di Montesilvano spiaggia - Collezione Stefano Mucciante.



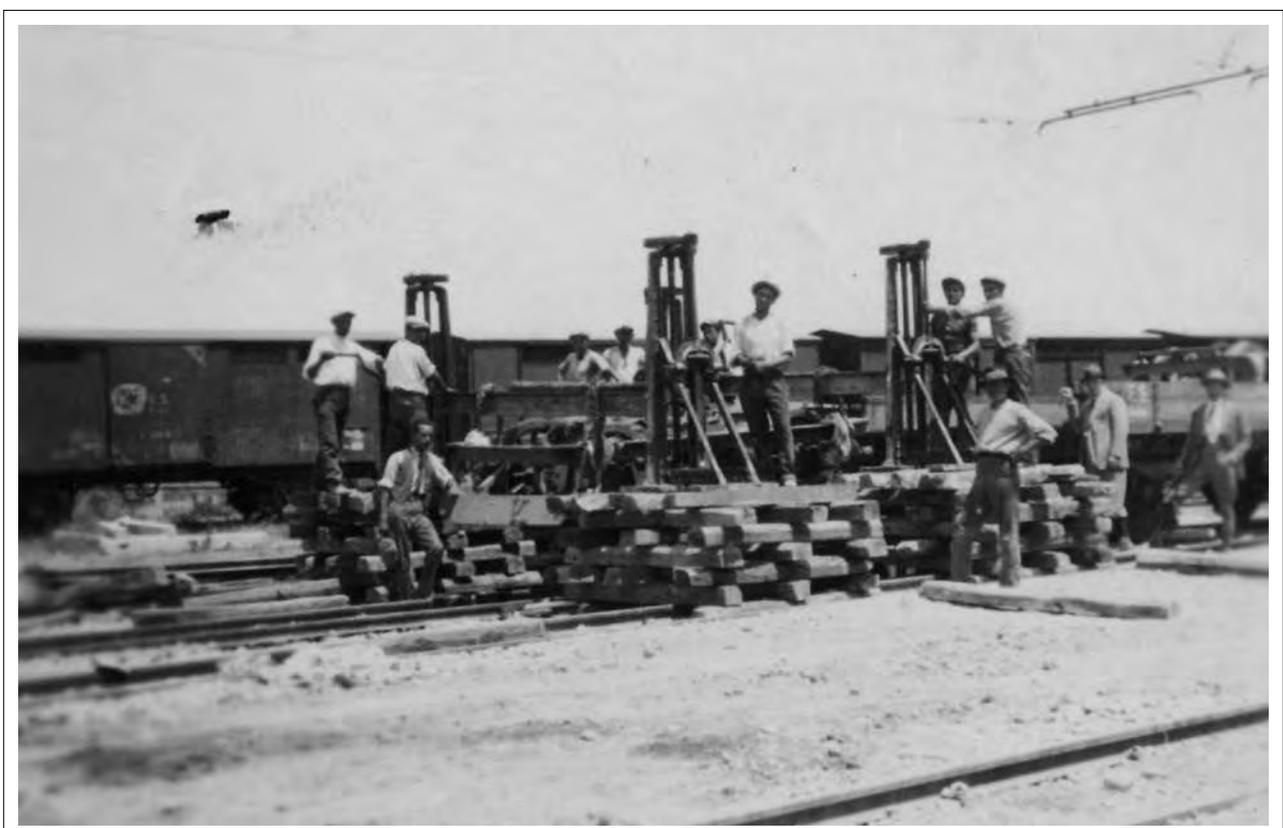
Fine anni '20 - Piazzale interno della stazione di Pianella. - Collezione Mario Moretti per ACAF.



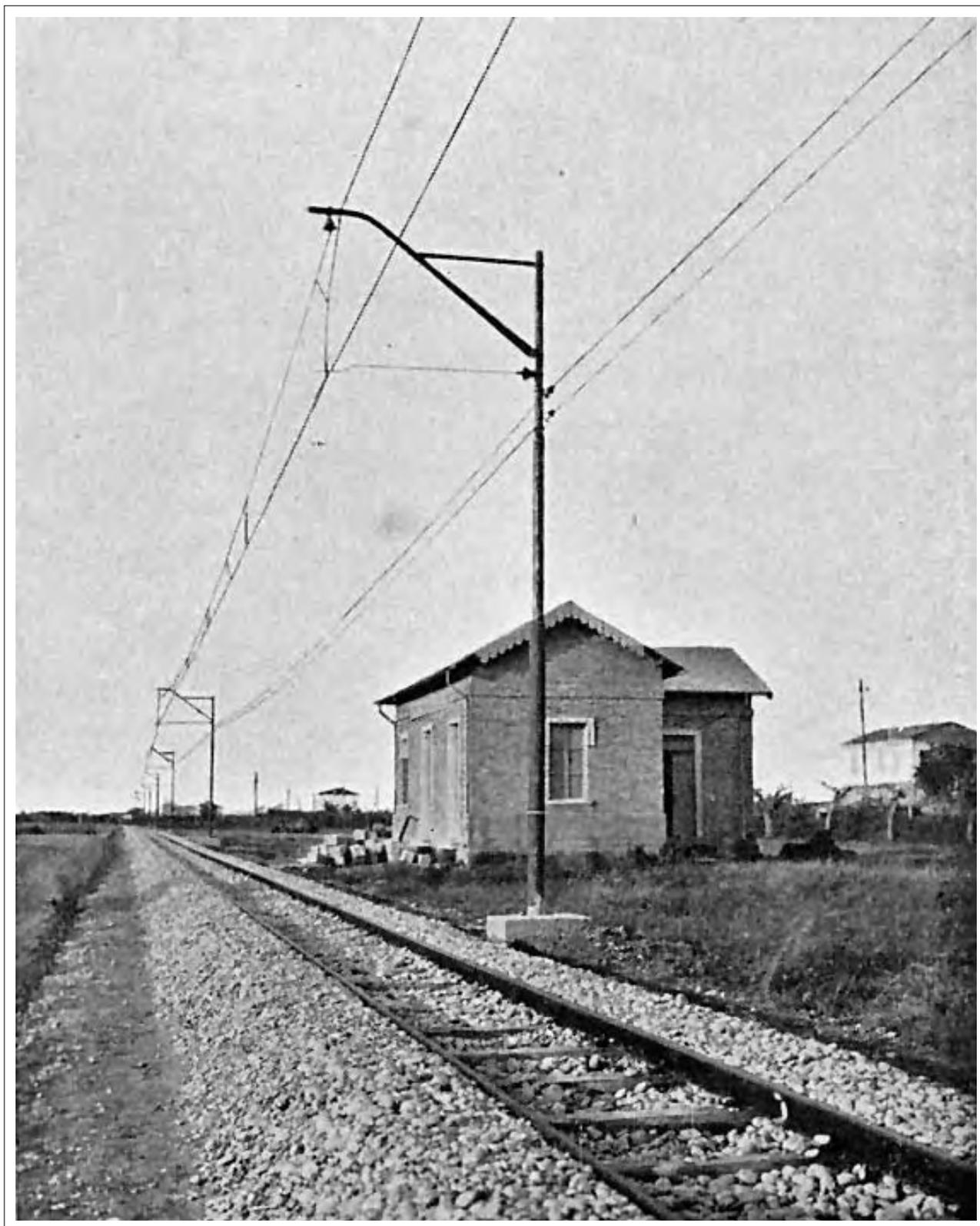
Fine anni '20 - Stazione di Moscufo con la palificazione e cavi di collegamento, per l'alimentazione elettrica, alla sottostazione di conversione annessa al fabbricato viaggiatori. - Collezione Mario Moretti per ACAF.



Convoglio F.E.A. con la sua massima composizione, sui binari di ricovero della stazione di Montesilvano spiaggia. Sullo sfondo, a sinistra, i fabbricati merci e viaggiatori FS. - Collezione Biblioteca Provinciale di Pescara.



Stazione di Montesilvano spiaggia: operazioni di scarico, da un vagone a sponde basse FS, di un carrello per le vetture F.E.A. Sullo sfondo, treno merci FS in transito e, tra i dipendenti F.E.A., a sinistra in prima fila Ugo Mastrangelo, poi Capostazione nello stesso impianto. - Collezione Dott. Carlo Mastrangelo.



Fine anni '20 - Fabbricato della fermata di Montesilvano Colli, prossimo all'attivazione (attuale quartiere "Ranalli"). - Collezione Mario Moretti per ACAF.

La guerra

Si è detto ripetutamente che la guerra apportò gravi danni alla linea ferroviaria F.E.A. Pescara – Penne, alle sue infrastrutture ed al materiale rotabile, cosa che rese lungo il lavoro di ricostruzione. L'evento più tragico si verificò il 7 Novembre 1943. Poco dopo le 15, a circa un chilometro dalla galleria di Collatuccio, il convoglio F.E.A. partito da Penne e composto dall'elettromotrice, due vetture viaggiatori e due vagoni merci scoperti fu attaccato da quattro aerei da caccia inglesi del tipo "Spitfire" che, con incursioni successive, provocarono la morte del Capotreno montesilvanese Galizio Sciarretta ed un numero imprecisato di viaggiatori, senza contare i tanti feriti. Nell'anniversario di quel tragico fatto, il 7 Novembre 1949, con la ferrovia ormai ricostruita fino a Penne, la Direzione F.E.A. e il personale dell'esercizio posero una lapide all'ingresso della galleria in memoria del Capotreno Galizio Sciarretta per onorarne il senso del dovere e lo spirito di abnegazione.



Capotreno Galizio Sciarretta. - Foto Famiglia Sciarretta, collezione Achille Rasetta.



7 Novembre 1949 - Lapidario marmorea, a ricordo del sacrificio del Capotreno Galizio Sciarretta. Galleria "Collatuccio" - Collezione Achille Rasetta.



Anni '80 - Particolare dei fori provocati dai colpi esplosi dalle mitragliere aeree (portale della galleria di "Collatuccio"). - Collezione Achille Rasetta.



*Primi anni '40 - Al centro del gruppo il Capotreno Galizio Sciarretta. -
Collezione Famiglia Sciarretta.*



*Immediato dopoguerra - Relitti del convoglio mitragliato e incendiato, attestato al secondo binario tronco nel piazzale merci della stazione di Loreto
Aprutino. - Collezione Achille Rasetta.*

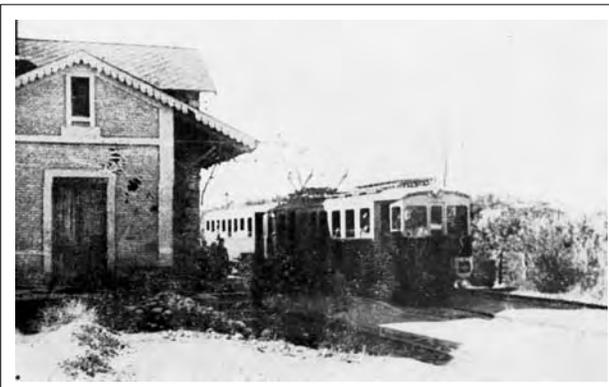
La ricostruzione



7 ottobre 1945 - Ricostruzione del primo tratto ferroviario F.E.A. Pescara - Moscufo. Viaggio inaugurale. A sin. Remo Di Pentima; a des. Gaetano Nobile. - Archivio G.T.M. ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



7 ottobre 1945 - Ricostruzione del primo tratto ferroviario F.E.A. Pescara - Moscufo. Viaggio inaugurale Il Capotreno Remo Di Pentima e il funzionario F.E.A. dott. Mario Stella. - Archivio G.T.M. ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



7 ottobre 1945 - Ricostruzione del primo tratto ferroviario F.E.A. Pescara - Moscufo. Viaggio inaugurale - Archivio G.T.M. ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



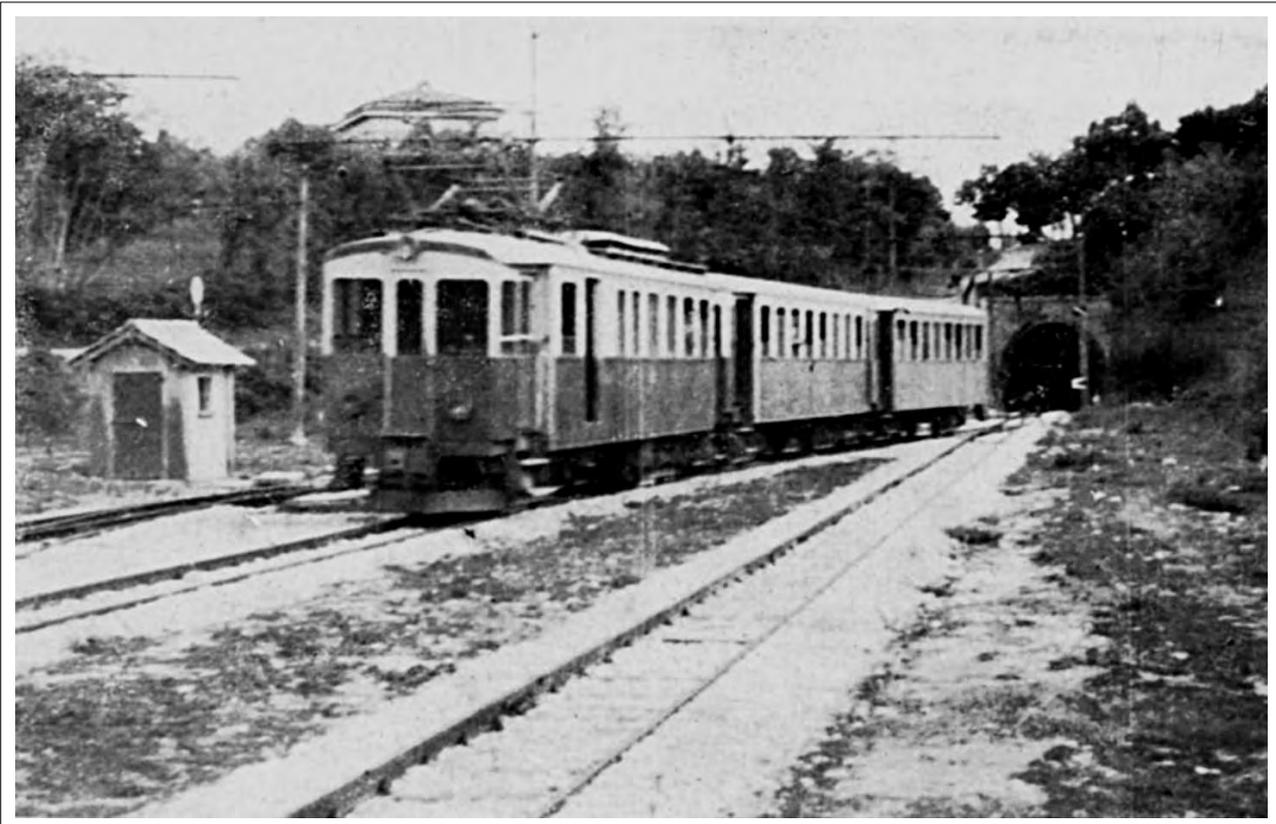
21 aprile 1949 - Stazione di Loreto Aprutino. Convoglio inaugurale della ricostruita tratta Pescara - Loreto Aprutino. (Il tricolore esposto sulla testa del convoglio è ancora quello del Regno d'Italia!) - Archivio G.T.M. ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



Anni '40 - Immediato dopoguerra: nella stazione di Loreto Aprutino si stivano e si distribuiscono i pacchi "DONO DEL POPOLO AMERICANO". - Collezione Mauro Soccio - A.C.L..



Anni '40 - Immediato dopoguerra: nella stazione di Loreto Aprutino si stivano e si distribuiscono i pacchi "DONO DEL POPOLO AMERICANO". - Collezione Mauro Soccio - A.C.L..



12 ottobre 1949 - Convoglio F.E.A. in arrivo alla stazione di Penne. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



1946 - Elettromotrici F.E.A. del servizio urbano nei pressi del piazzale della stazione centrale di Pescara. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



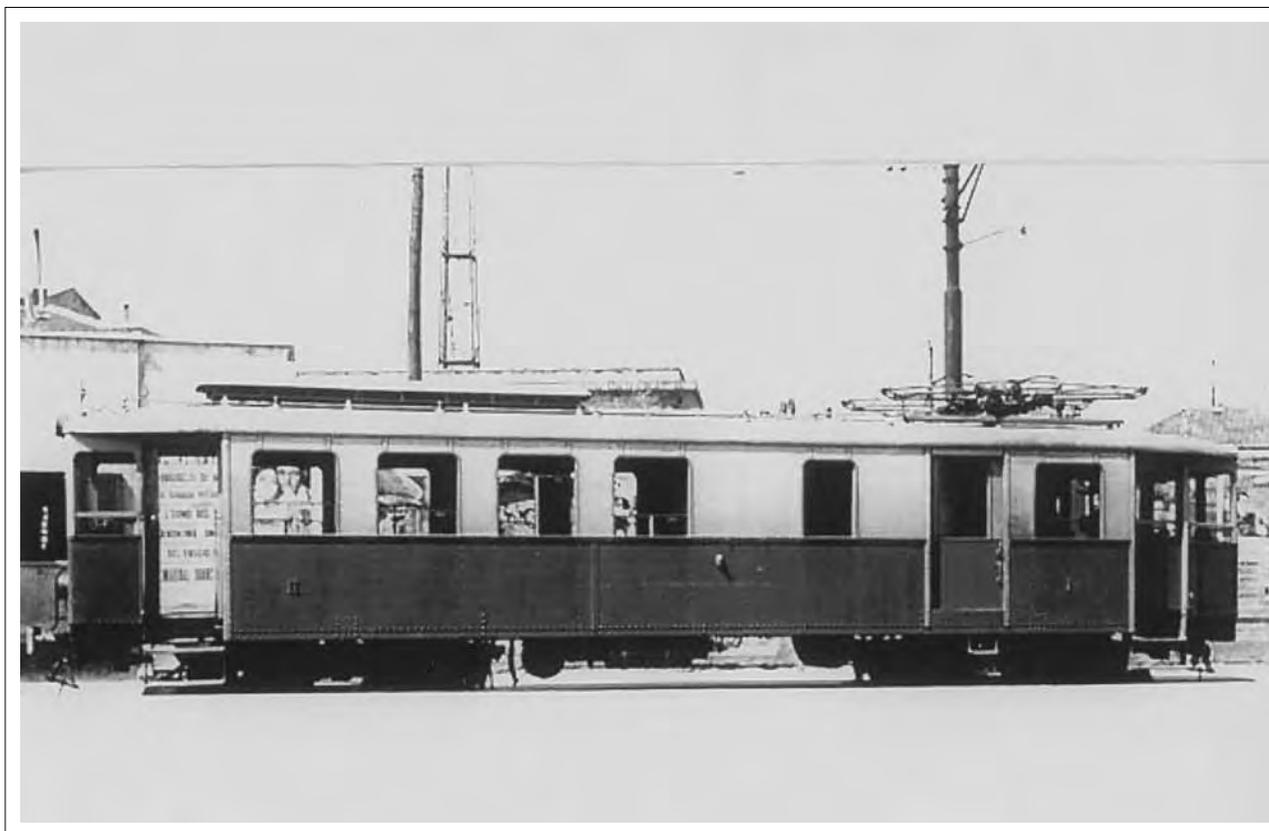
Anni 1946-47 - Collaudo del ponte sul fiume Pescara (attuale ponte Risorgimento), dopo la ricostruzione. - Archivio di Stato di Pescara - Fondo fotografico Genio Civile - fascicolo 59, foto 28.



Anni 1946-47 - Collaudo del ponte sul fiume Pescara (attuale ponte Risorgimento), dopo la ricostruzione. - Archivio di Stato di Pescara - Fondo fotografico Genio Civile - fascicolo 59, foto 28.



Anni '60 - Locomotore-bagagliaio "Carminati & Toselli", nei nuovi colori aziendali, alle spalle del personale di manutenzione e condotta del deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Collezione Antonio Marcucci.



Anni '50 - Elettromotrice in sosta a Pescara centrale. Il classico colore "doppio verde" dei rotabili è alla fine; sulla fiancata risulta rimossa la scritta metallica F.E.A.. - Collezione Achille Rasetta.

Gli anni '50 e '60



Pescara. A sinistra il tracciato ferroviario urbano della F.E.A.. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



Piazza Duca d'Aosta a Pescara. Sulla destra il tracciato ferroviario F.E.A. con elettromotrice del servizio urbano. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



Piazzale della Repubblica a Pescara. In evidenza la stazione F.E.A. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



Pescara, via Venezia (ex via Veneto). Sulla destra il binario F.E.A. in direzione del deposito sul lungomare. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



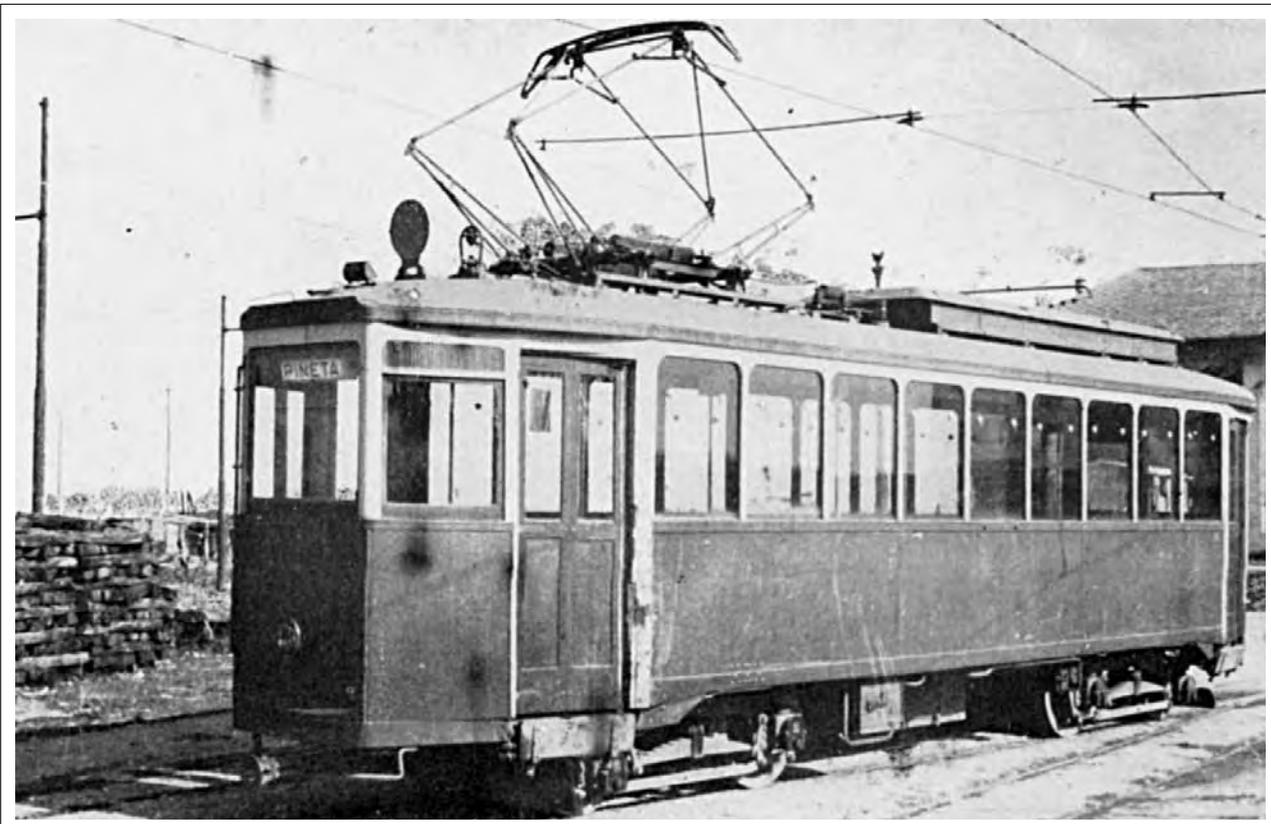
Pescara, attuale C.so Vittorio Emanuele II, all'incrocio con l'attuale Via Venezia, attraversato dal binario diretto ai depositi in Via Foscolo. - Collezione Salvatore Di Fazio.



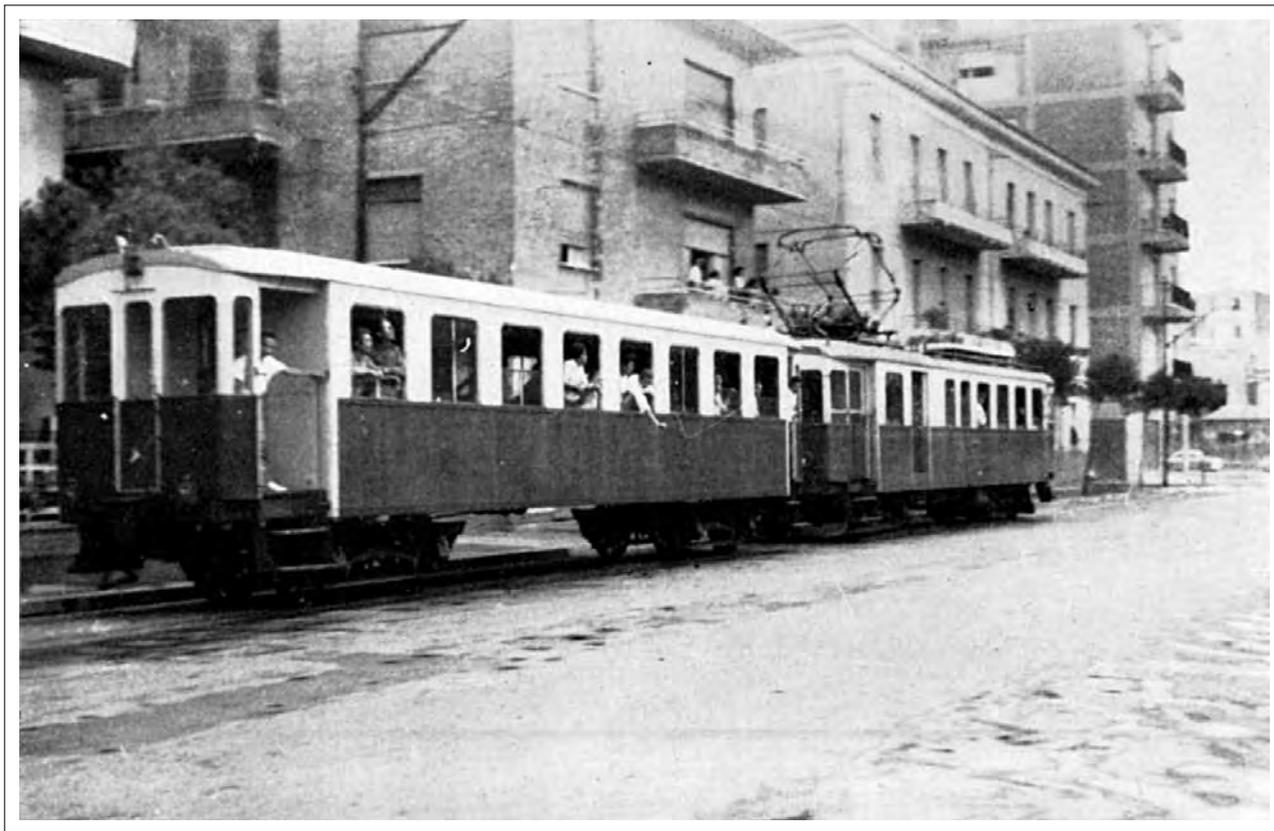
Panorama della Città di Penne, con primo piano sugli impianti ferroviari, prossimi alla dismissione. - Collezione Mario Moretti per ACAF.



Elettromotrice F.E.A. all'ingresso del deposito sul lungomare a Pescara, già stazione di testa di Pescara-Porto (attuale Via Foscolo). - Archivio personale Achille Rasetta.



L'elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano in sosta al deposito sul lungomare a Pescara, già stazione di testa di Pescara-Porto - Archivio GTM ex F.E.A..



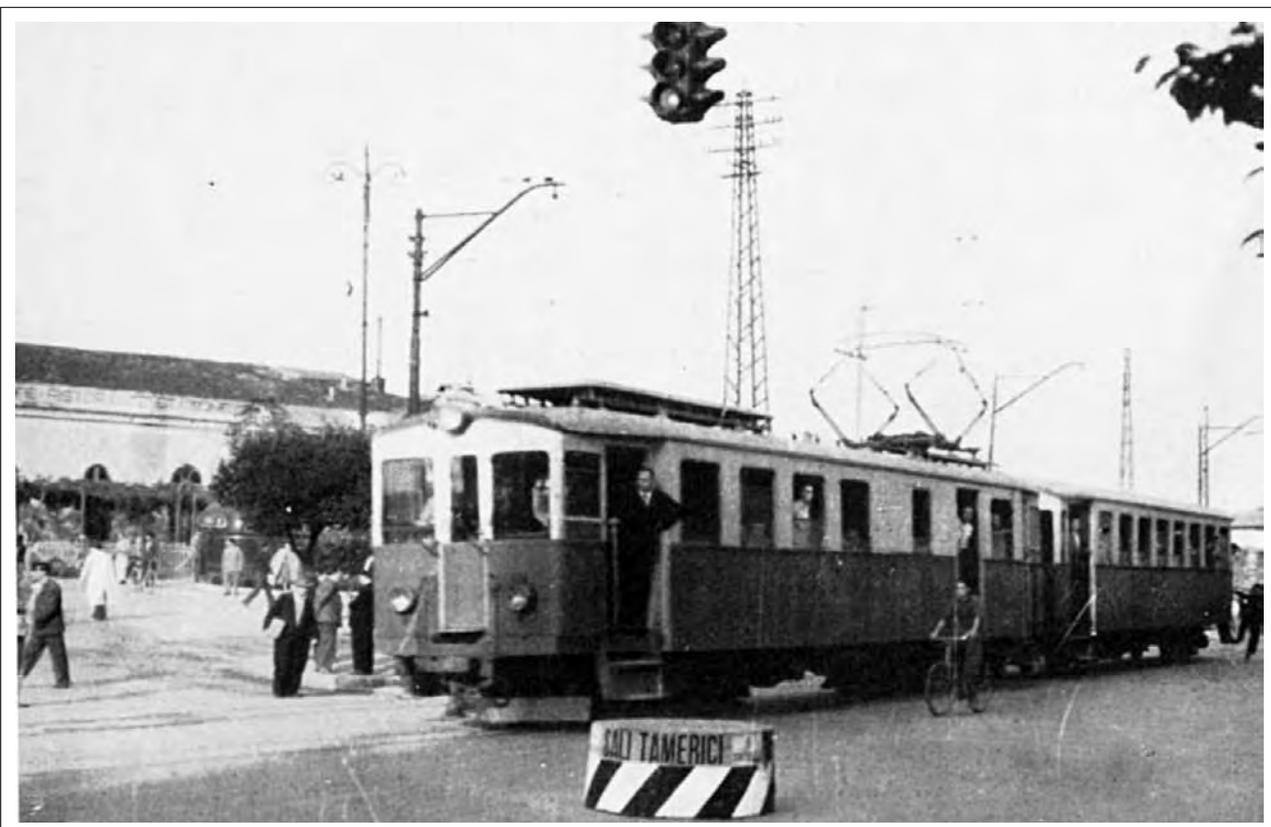
Convoglio F.E.A. a Pescara, in Via Muzii. - Foto Renzo Marini.



Elettromotrice F.E.A. sul corso Vittorio Emanuele II a Pescara. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



Elettromotrice F.E.A. del servizio urbano nei pressi di piazza della Repubblica a Pescara. - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



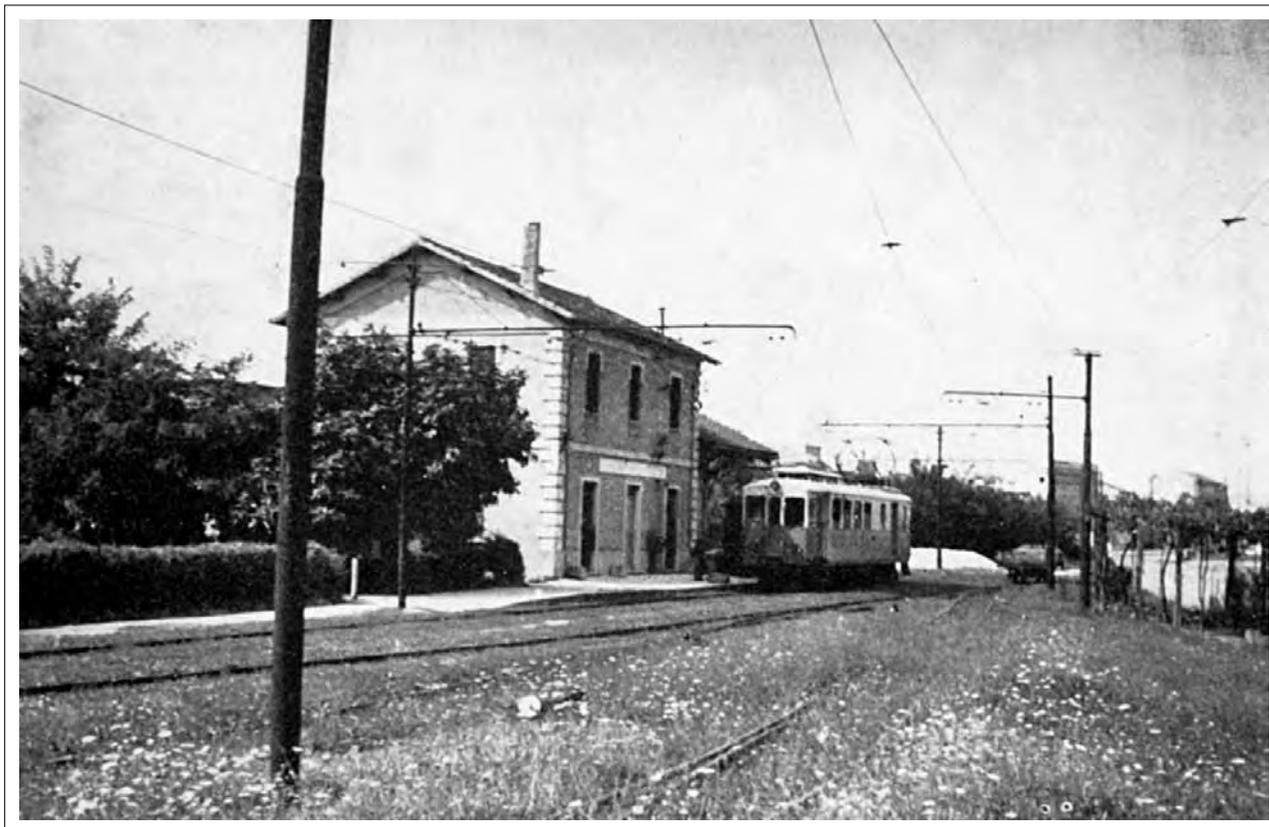
Convoglio F.E.A. nei pressi del piazza della Repubblica a Pescara. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



Fermata in Via L. Muzii a Pescara. Scarico cassette della frutta ed ortaggi dei contadini della valle del Tavo, diretti al mercato coperto. - Archivio personale Achille Rasetta.



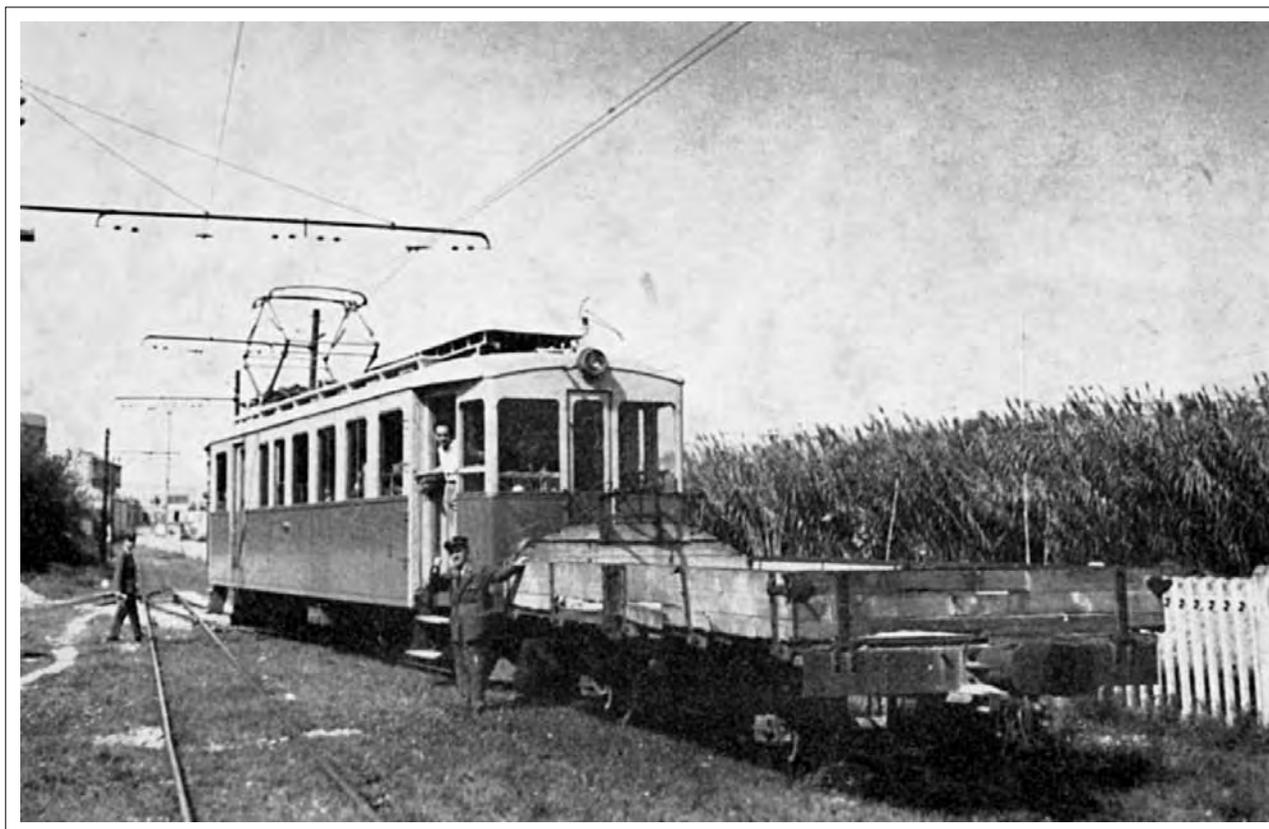
Maggio 1962 - Elettromotrice in sosta in stazione di Penne. - Foto Renzo Marini.



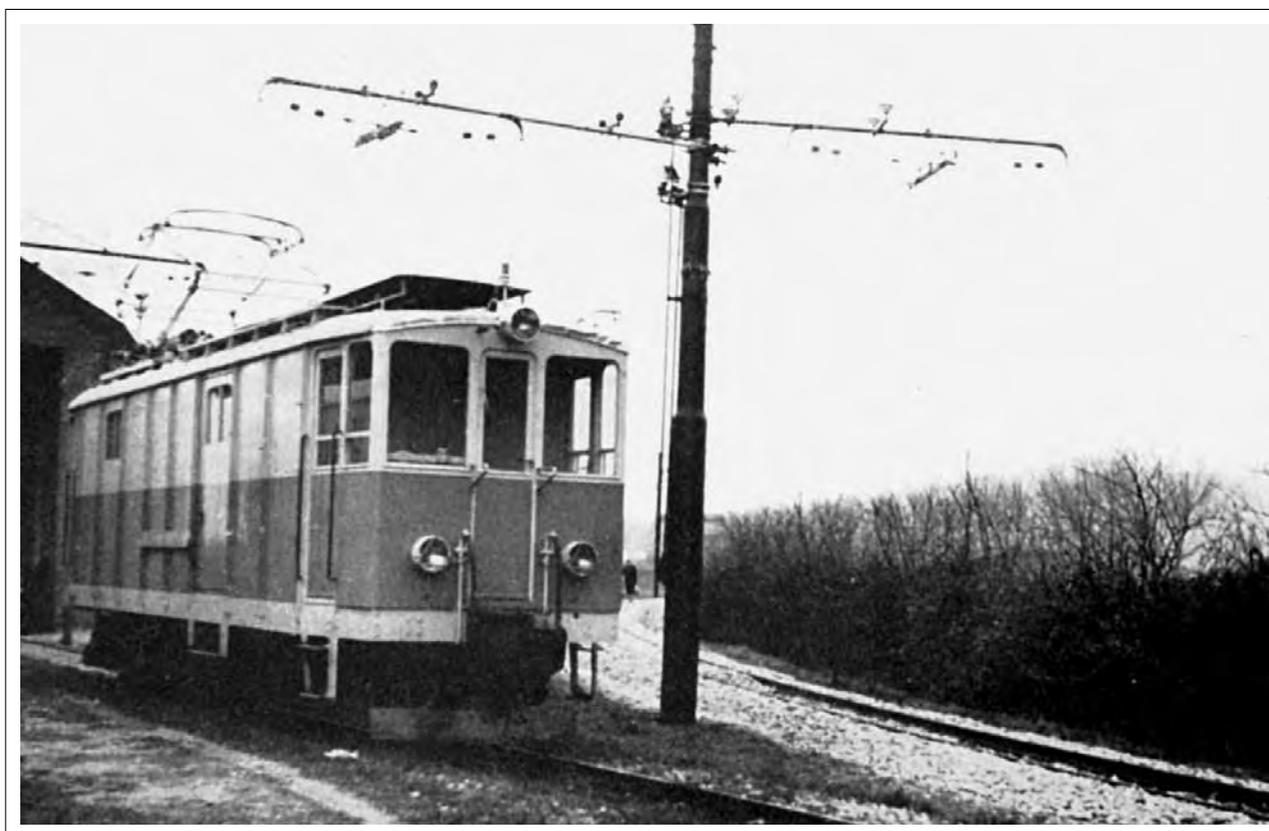
Stazione di Montesilvano spiaggia, con elettromotrice F.E.A. in partenza per Pescara, in un piazzale pressochè ricoperto da vegetazione. - Foto Renzo Marini.



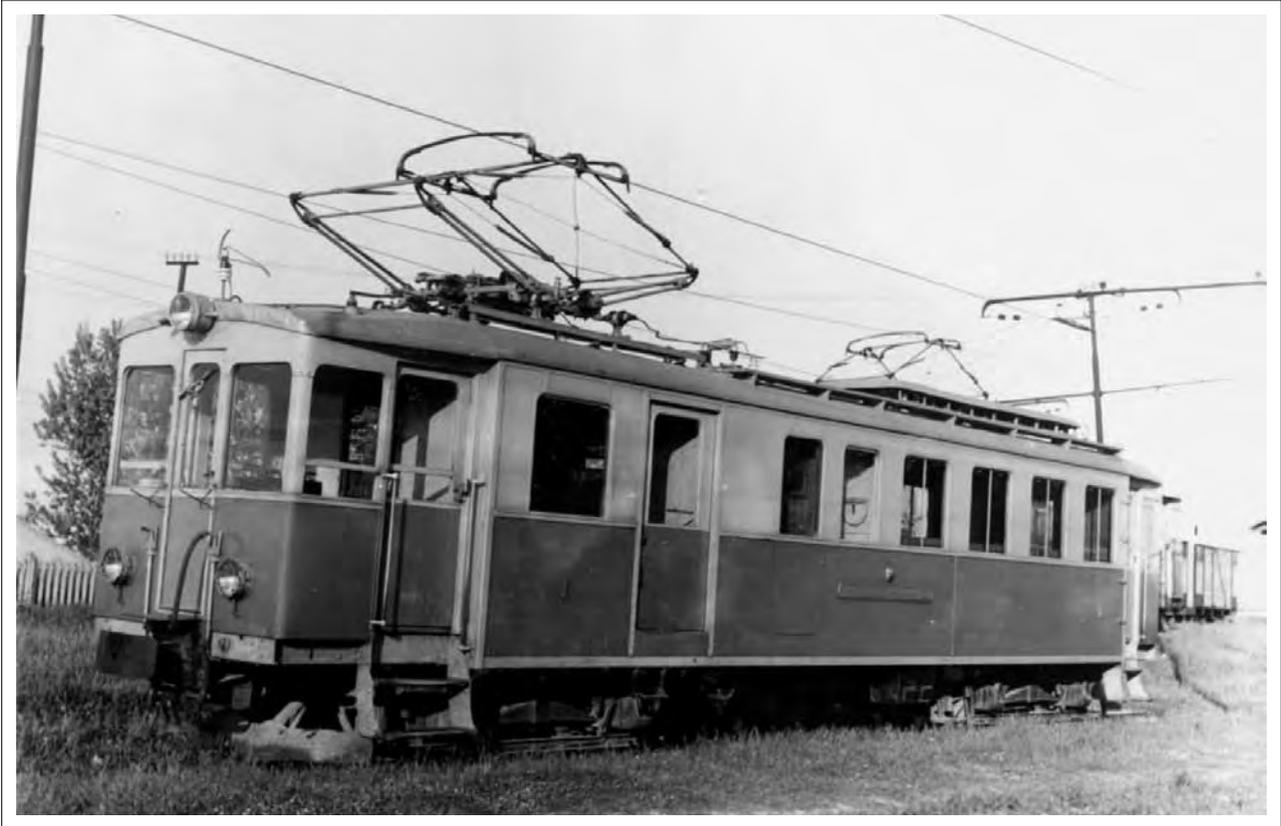
Stazione di Montesilvano spiaggia. Materiale rotabile vario F.E.A. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



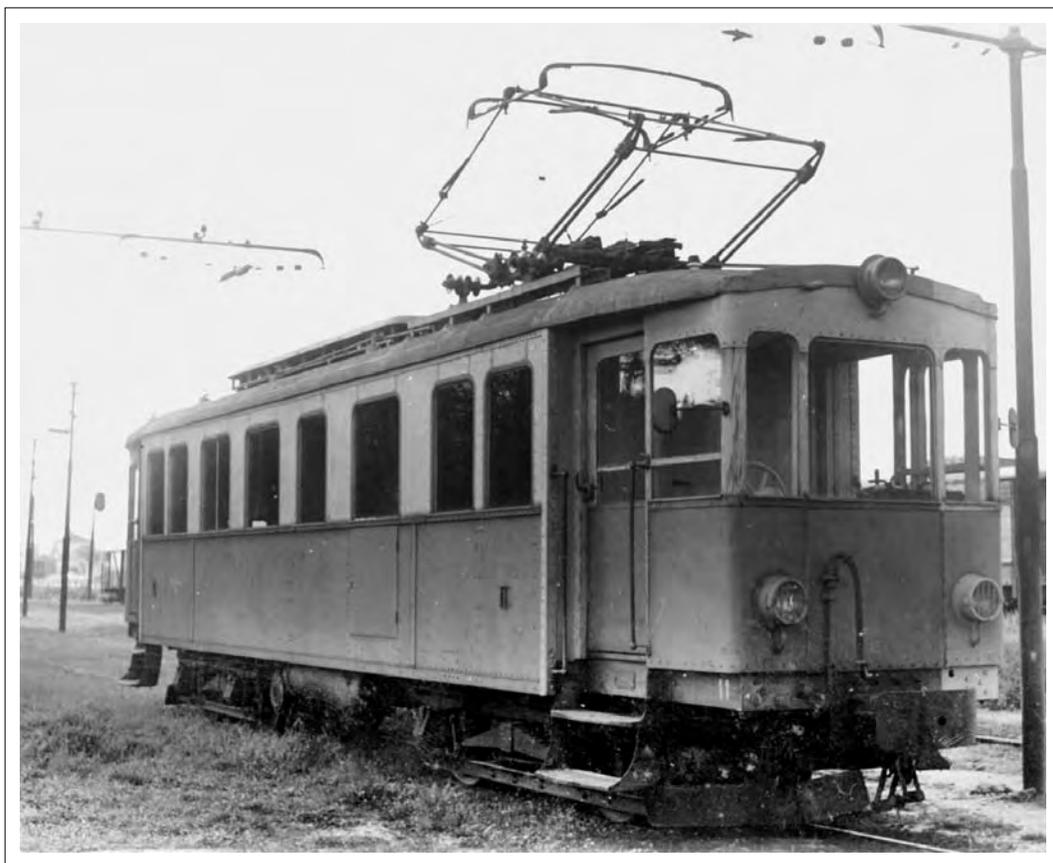
Stazione di Montesilvano spiaggia. Elettromotrice in manovra, traina un vagone a sponde basse. - Foto Renzo Marini.



Stazione di Montesilvano spiaggia. Locomotore-bagagliaio G.G. ex F.E.A. nel deposito-officina. Il binario a destra è quello della linea per Pescara. - Foto Renzo Marini.



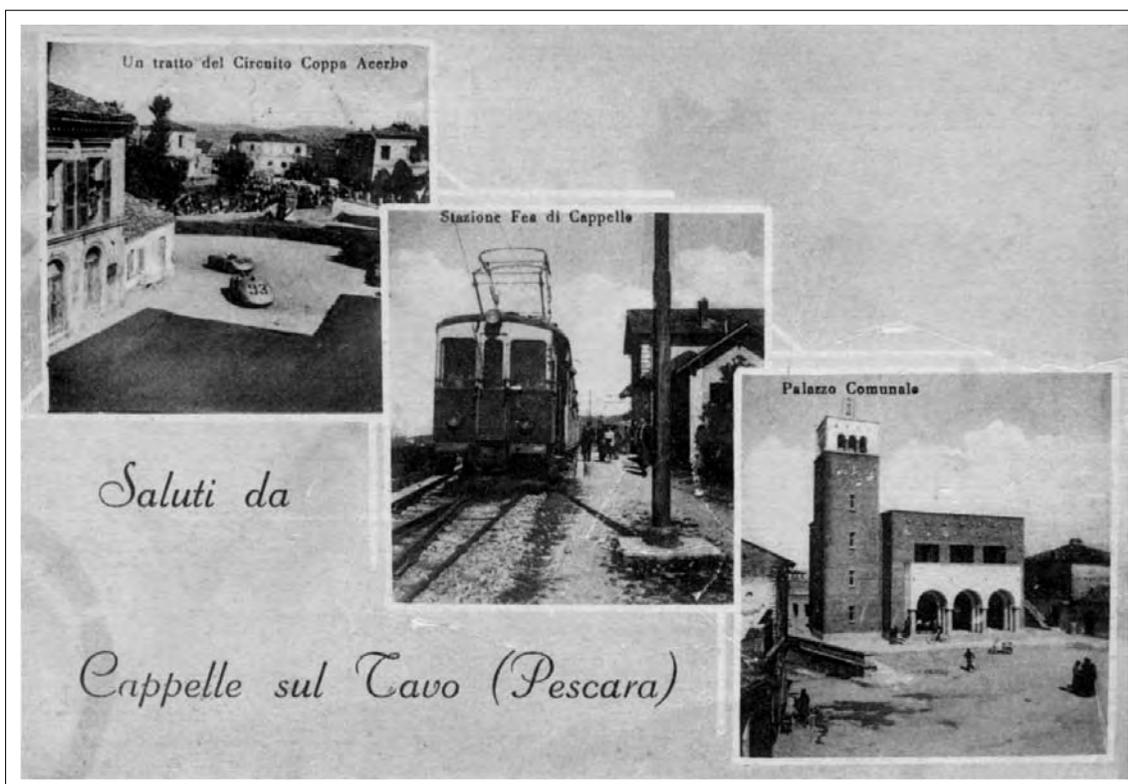
Stazione di Montesilvano spiaggia: elettromotrice G.G. ex F.E.A. - Foto Renzo Marini.



Stazione di Montesilvano spiaggia: elettromotrice G.G. ex F.E.A. tipo tramvia (colore doppio verde) adibito al servizio urbano Zanni - Pineta. - Archivio personale Antonio Marcucci.



Locomotore-bagagliaio in sosta presso il deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Anno 1959 - Cartolina di Cappelle sul Tavo con la stazione F.E.A. - Foto collezione Stefano Mucciante.



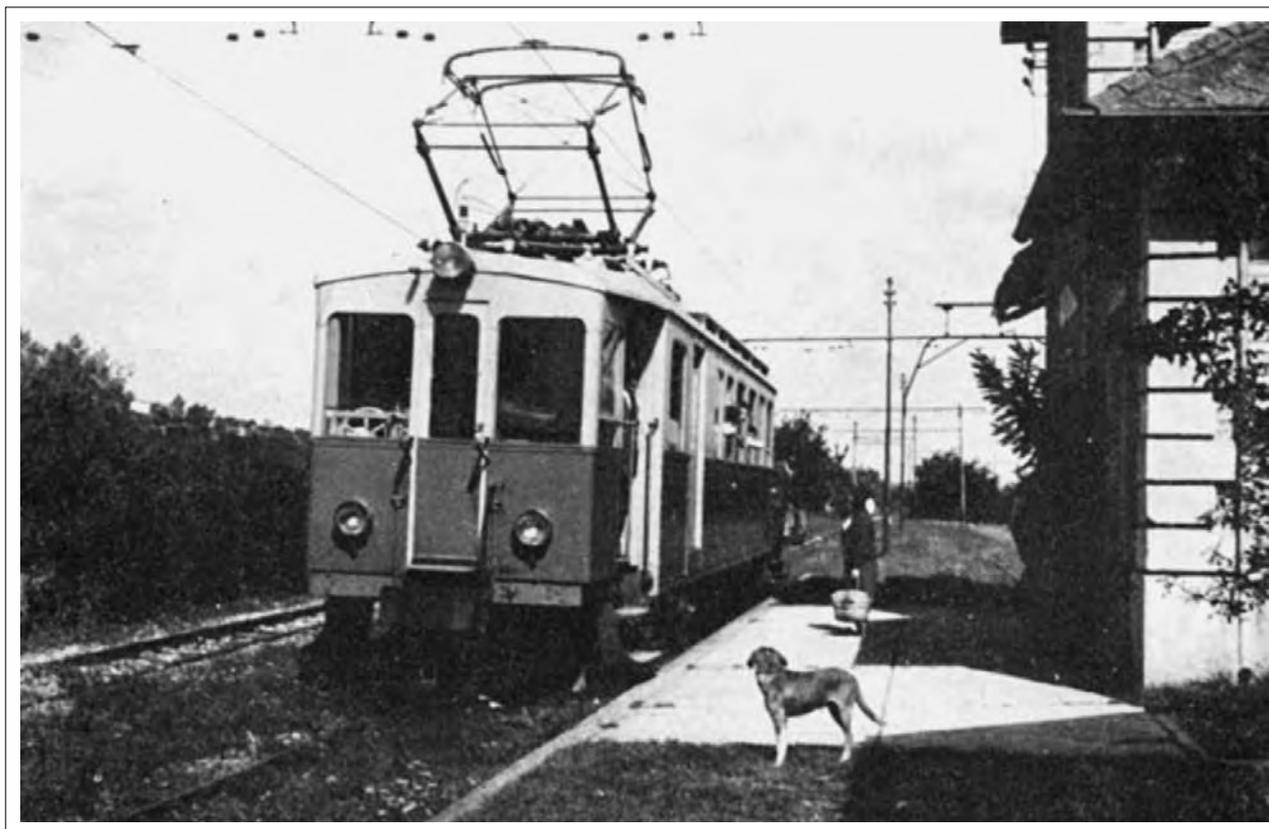
Binario F.E.A. attiguo alla strada Nazionale Adriatica a Montesilvano (SS 16); corteo funebre in zona Mazzocco. - Archivio personale Mario e Giuseppe Castagna, foto Cavuti.



Binario F.E.A. attiguo alla strada Naz. Adriatica, Villa Verrocchio di Montesilvano ("Ficoruccio"); operai che tagliano i platani. - Archivio personale Mario e Giuseppe Castagna.



1954 - Stazione di Collocorvino (L'unica abbattuta dopo la fine del servizio). - Archivio personale ing. Ezio Faieta, foto B. Di Matteo.



Elettromotrice F.E.A. ferma nell'Assuntoria di Pianella. - Archivio G.T.M. - Foto Renzo Marini.



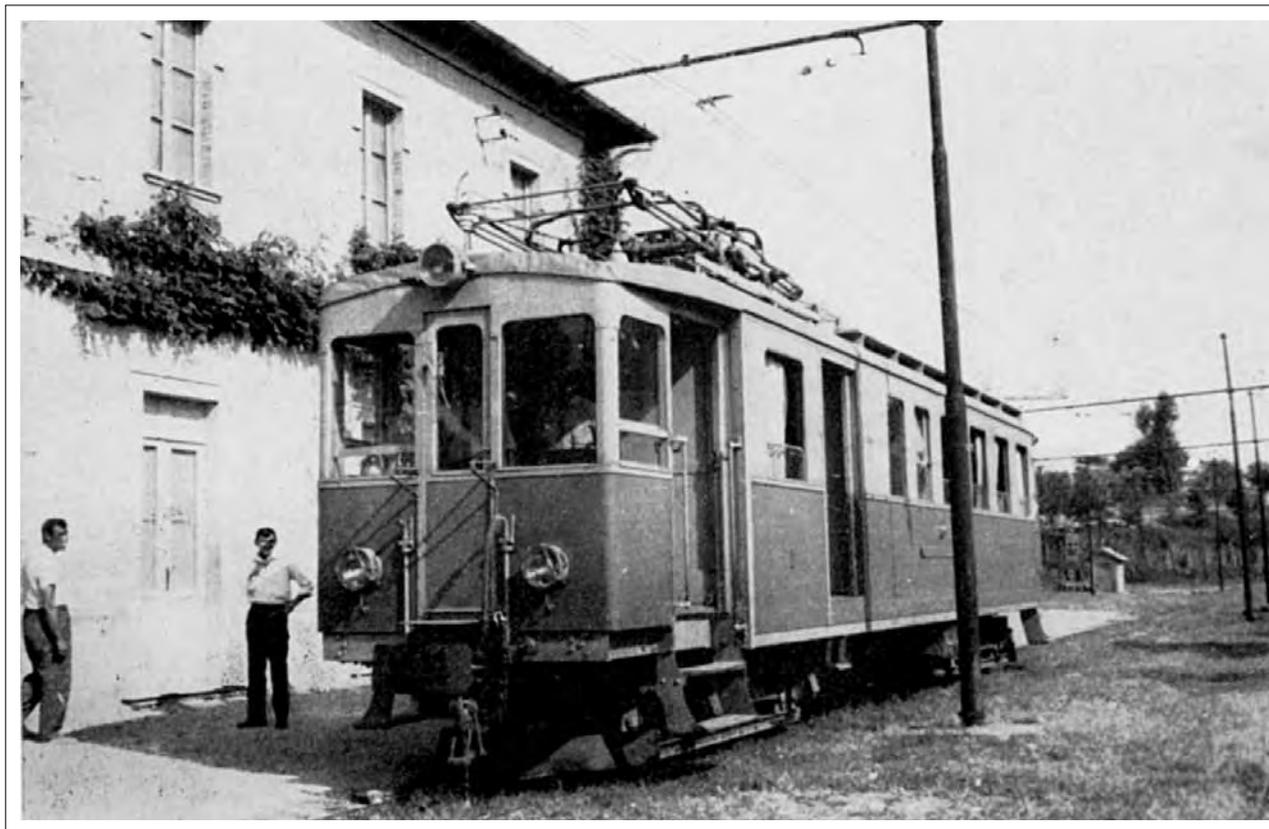
Piazza Garibaldi a Loreto Aprutino. Sulla sinistra la stazione F.E.A. Anni 50. - Archivio personale Salvatore Di Fazio.



Stazione F.E.A. di Loreto Aprutino. Tifosi della squadra pennese in partenza dopo il derby calcistico tra Loreto e Penne. In primo piano si nota un convoglio trainato da un locomotore-bagagliaio (ancora in livrea nera d'origine) con tre vetture rimorchiate. - Archivio personale Achille Rasetta.



21 aprile 1963 - Passaggio a livello F.E.A. incustodito, con i relativi segnali, in contrada Casale a Penne. - Archivio personale Guido Zicola.



Elettromotrice G.G. ex F.E.A. ferma alla stazione di Penne. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



Primi anni '50 - Tratto in discesa dal cavalcavia F.S., in direzione dell'attuale Viale Kennedy di Pescara, prossimo alla fermata Zanni - Collezione Curzio Senepa.



Stazione F.E.A. di Penne. Sulla destra dell'immagine si notano alcuni carri merci demolendi. - Archivio personale Salvatore Di Fazio.



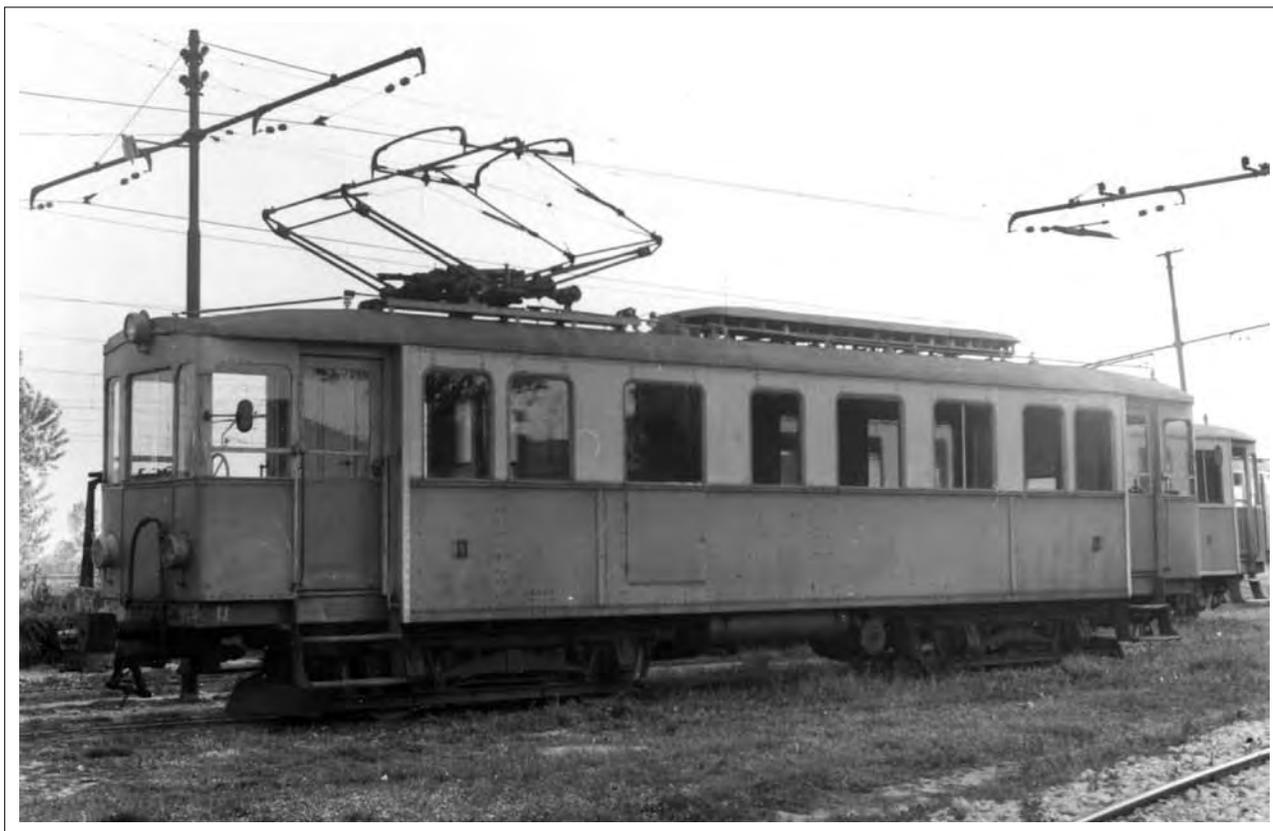
Dicembre '60 - Elettromotrice isolata in partenza dalla stazione di Cappelle Sul Tavo - Foto Renzo Marini.



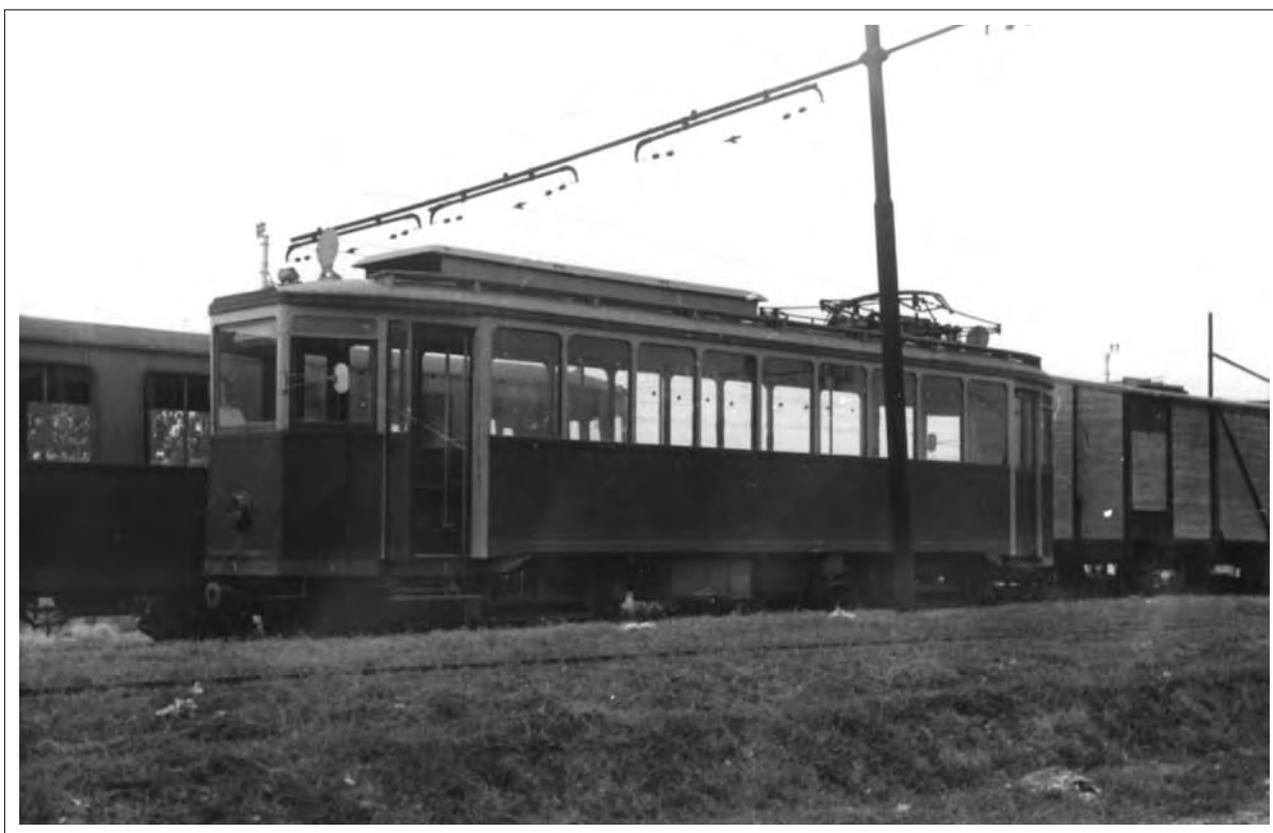
Dicembre '60 - Carri merci del tipo "chiuso" ed a "sponde alte" accantonati nel secondo binario tronco del piazzale merci della stazione di Penne. - Foto Renzo Marini.



Convoglio G.G.ex F.E.A., ripreso sul binario confinante con la staccionata F.S. (si notino, a sinistra, i tre carri cisterna all'ingresso del raccordo "Liquigas"). Stazione di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



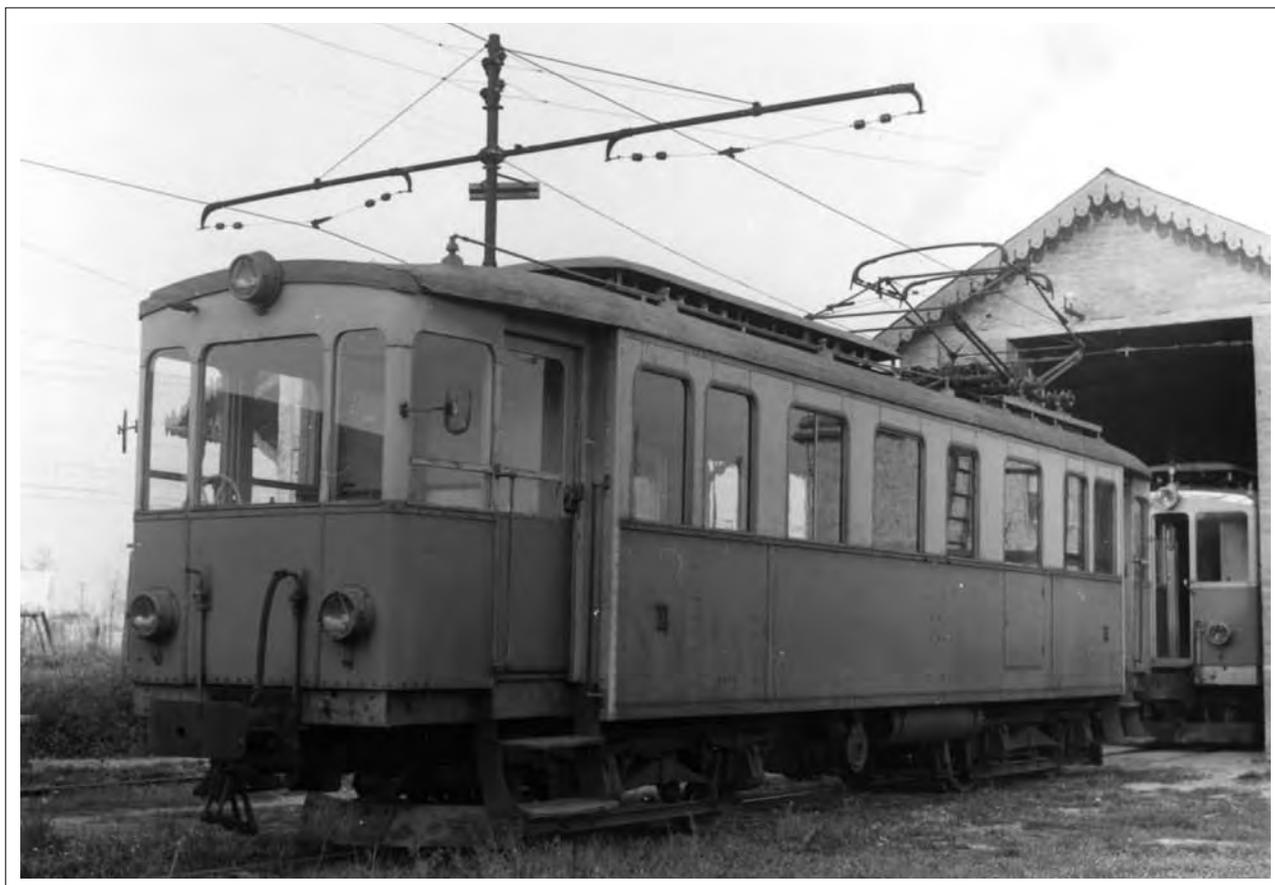
Maggio '62 - Elettromotrice tipo "Tramvia" nel deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Dicembre '60 - Motrice tramviaria, del cessato servizio urbano della città di Pescara, nel deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Maggio '62 - Locomotore "Carminati & Toselli", in sosta nel deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Maggio '62 - Elettromotrice tipo "Tramvia", nel deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Montesilvano, anni '50 - zona Villa Verrocchio , Elettromotrice della Penne - Pescara sul percorso attiguo alla S.S. 16 . - Archivio GTM ex G.G.



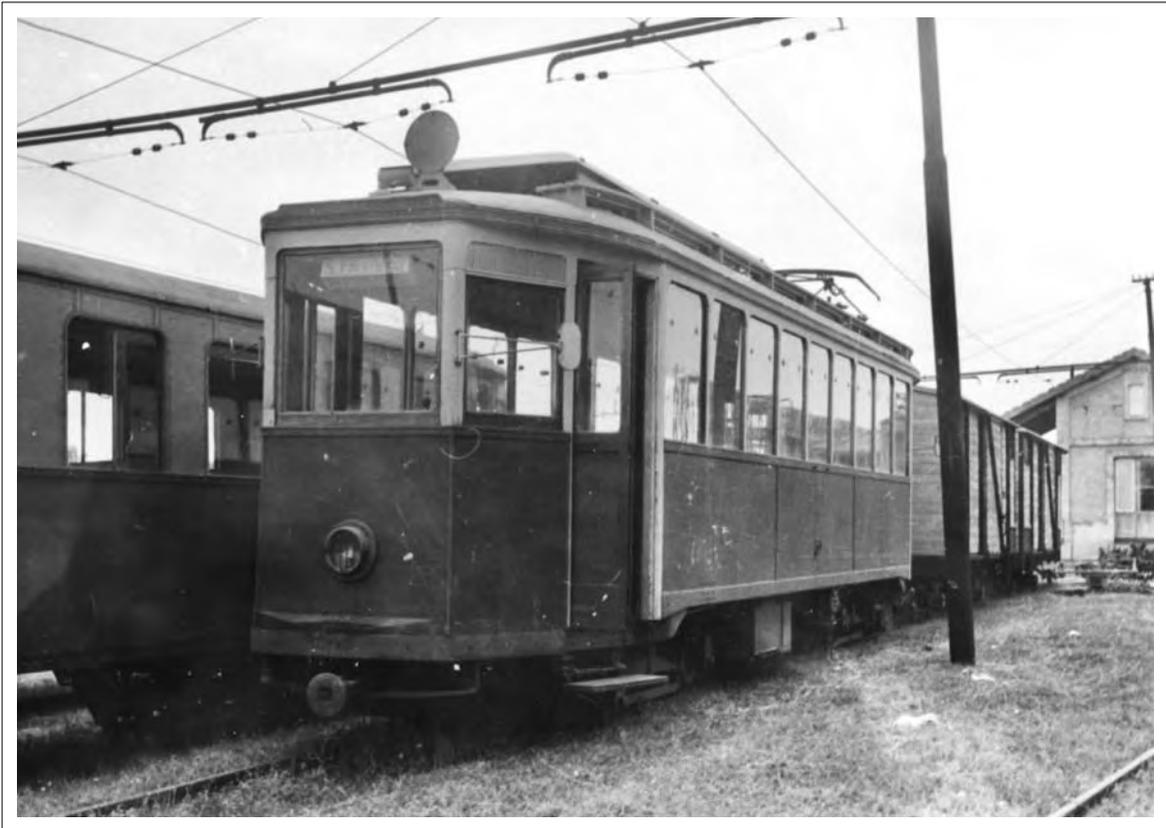
Maggio 1962 - Elettromotrice urbana in deposito a Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Maggio 1962 - Elettromotrice urbana in deposito a Montesilvano spiaggia - Foto Renzo Marini.



Dicembre 1960 - Elettromotrice in sosta a capolinea di Pescara centrale in prossimità della stazione FS. - Foto Renzo Marini.



Dicembre '60 - Elettromotrice di tipo tramviario nel deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



1956 - Sotto una fitta nevicata un'elettromotrice viene sussidiata, sulle salite di Penne, da un'altra dello stesso tipo. - Collezione Achille Rasetta per ACAF.



Dicembre '60 - Movimento passeggeri nella stazione di Loreto Aprutino. - Foto Renzo Marini.



Movimento viaggiatori alla stazione F.E.A. di Pescara centrale. - Archivio personale Achille Rasetta.



Binario F.E.A. attiguo alla Nazionale Adriatica, ormai trafficata. - Archivio personale Mario e Giuseppe Castagna.



Fine anni '50 - Il locomotore ex F.E.A. ha appena attraversato il piazzale esterno della stazione FS di Montesilvano. - Dal volume "Montesilvano, una storia per immagini" Carsa edizioni.



Elettramotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano sul corso Vittorio Emanuele II a Pescara. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.

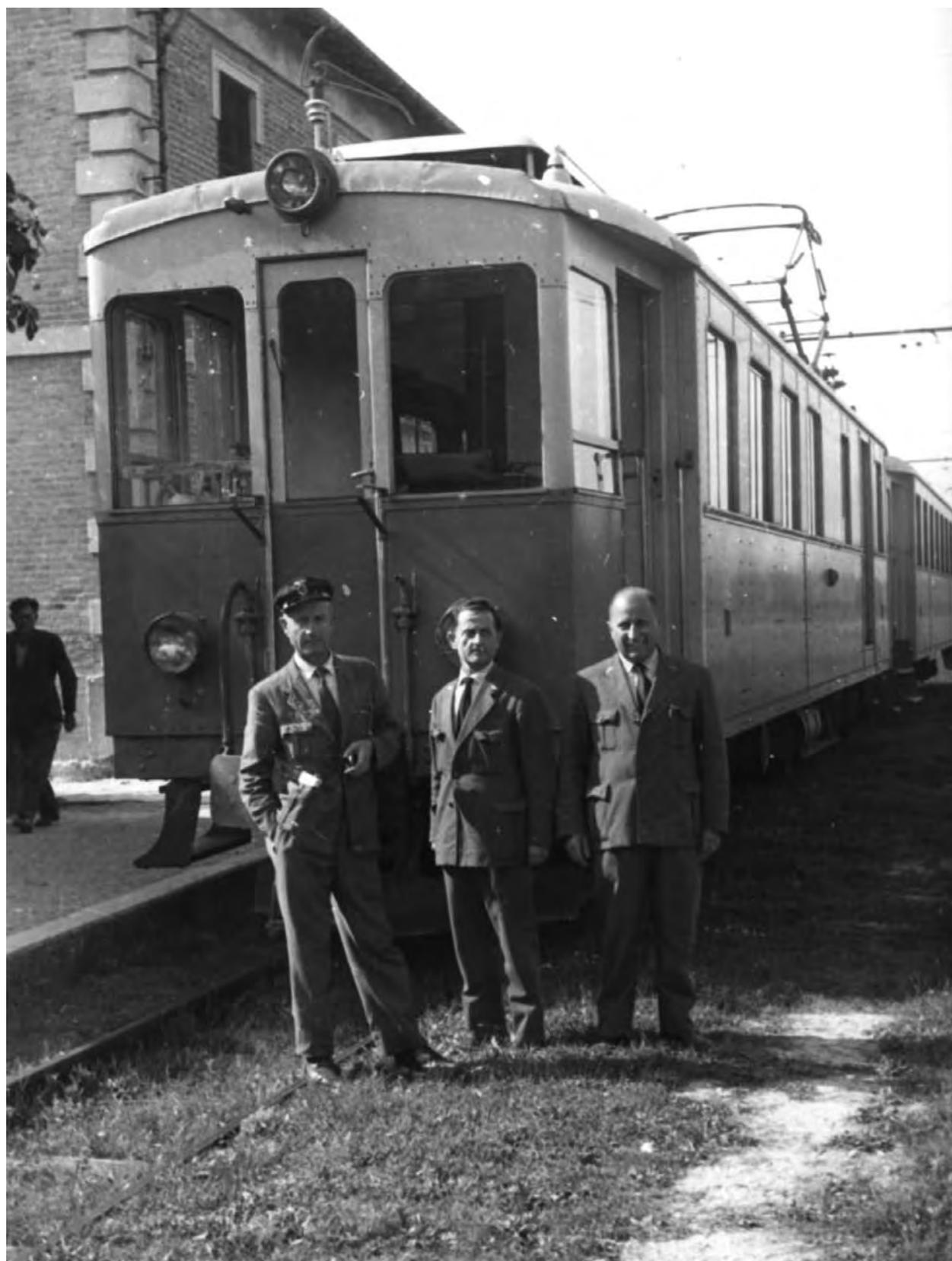


1959 - Particolare di cartolina illustrata. - Collezione Stefano Mucciantè.



Anni '60 - Piazzale interno stazione di Montesilvano spiaggia. - Dal volume "Montesilvano, una storia per immagini" Carsa edizioni.

Il personale



Maggio '62 - Personale di condotta e di scorta, nei pressi del primo binario della stazione di Montesilvano spiaggia (da sinistra Nobile Gaetano, Micolitti Gaetano e De Lellis Angelo). - Foto Renzo Marini.



Maggio '62 - Personale tecnico ed amministrativo ripreso con alle spalle il magazzino "trasbordo" nella stazione di Montesilvano spiaggia (si noti l'aiuola con le iniziali G.G. della nuova "Gestione Governativa"). Si notino anche, alle spalle dei dipendenti (penultimo a destra l'operaio Telesforo), le tabelle di rango di velocità "110" e "130" per i convogli in transito sulla retrostante linea F.S. - Foto Renzo Marini.



Primi anni '50 - Il Capostazione Remo Di Pentima, in servizio al "Chiosco" biglietteria di Pescara centrale. - Collezione Curzio Senepa.



Primi anni '50 - Remo Di Pentima, con berretto da Capostazione. - Collezione Curzio Senepa.



Guidatore F.E.A. Ettore D'Agostino. - Archivio personale Achille Rasetta.



Personale F.E.A., da sinistra: controllore Tullio Candeloro, sostituto capotreno Ernesto Acciavatti, guidatore Guido Ceresani. - Archivio personale Teresa D'Agostino Acciavatti.



Anni '50 - Assuntoria di Pianella: in posa il dipendente F.E.A. Raffaele Delle Monache, sullo sfondo l'Assuntrice Grazia Di Zio. - Collezione Lina Delle Monache.



Primi anni '50 - Personale di condotta, all'interno di un'elettromotrice. - Collezione Curzio Senepa.



Primi anni 50 - Capotreno F.E.A. Zopito Acciavatti. - Archivio personale Teresa D'Agostino Acciavatti.



Sostituto capotreno F.E.A. Ernesto Acciavatti. - Archivio personale Teresa D'Agostino Acciavatti.



Anni '30 - Il Capotreno F.E.A. Attilio Pelagatti, con cornetta di segnalamento acustico. - Archivio personale Plinio Pelagatti.



Anni '30 - Il capotreno Attilio Pelagatti con altri dipendenti F.E.A., sul predellino del locomotore-bagagliaio di colore nero, della livrea originaria. - Archivio personale Plinio Pelagatti.



Anni '30 - Gruppo di dipendenti F.E.A. in posa davanti ad un locomotore-bagagliaio. - Archivio personale Plinio Pelagatti.



Anni '50 - Il macchinista Raffaele Nobile sull'elettromotrice del servizio urbano. - Foto famiglia Nobile Archivio Museo delle Genti d'Abruzzo - Fondo Nobile.



Il guidatore F.E.A. Vincenzo Catena (a destra) con Antonio Marcucci. - Archivio personale Antonio Marcucci.



Il macchinista Raffaele Nobile sulla elettromotrice del servizio urbano. - Foto famiglia Nobile Archivio Museo delle Genti d'Abruzzo.



1943 - Tessera di riconoscimento del Capotreno F.E.A. Attilio Pelagatti. - Archivio personale Plinio Pelagatti.



Personale F.E.A. In piedi da sinistra: (non riconosciuto), Giuseppe Appignani, Attilio D'Angelo, Ugo Catena, Antonio Narciso, Alberto De Berardinis, Ricciottini, Ugo Scurti. In basso da sinistra: Aquilino Ruscitti, Antonio Di Michele, Giovanni Di Zio, Giacinto Sagazio, (non riconosciuto). - Archivio personale Arnaldo Chiavaroli.



Il Guardiabarriere del passaggio a livello di Loreto Aprutino, Antonio D'Angelo. Collezione Salvatore Di Fazio.



Guidatore F.E.A. Ettore D'Agostino. - Archivio personale Achille Rasetta.



Ex Assuntoria di Pianella. Controllore Gabriele Chiavaroli con la moglie Carmela e le figlie Franca e Isabella. Primi anni '60 (Carnevale). - Archivio personale Carmela Ruscitti Chiavaroli.



Controllore Gabriele Chiavaroli. - Archivio personale Carmela Ruscitti Chiavaroli.



Primi anni 50. - Personale F.E.A., da sinistra (in divisa): guidatore Giovanni Trivellone, capotreno Zopito Acciavatti. - Archivio personale Teresa D'Agostino Acciavatti.



Maggio 1957 - Pescara Centrale: da sinistra in divisa: controllore Guido Melideo, sostituto capotreno Ernesto Acciavatti, controllore Manfredi Di Cretico. - Archivio personale Teresa D'Agostino Acciavatti.



Giuseppe Candeloro, Celso Lucchetti, Antonio Marcucci in posa davanti all'elettromotrice F.E.A. danneggiata da eventi bellici. - Archivio personale Antonio Marcucci.



Anni '60 - Foto di famiglia sul marciapiede dell'assuntoria di Pianella. (A sinistra l'Assuntrice Grazia Di Zio e a destra il Caposquadra Franco Chiavaroli). - Collezione Antonio Pomponio.



1956 - Pescara, capolinea F.E.A. alla Pineta. Da sinistra: Antonio Marcucci, Antonio Di Michele, Vincenzo Catena. - Archivio GTM ex F.E.A..



Guidatore F.E.A. Giovanni Trivellone con il figlio Aldo. - Archivio personale Giovanni Trivellone.



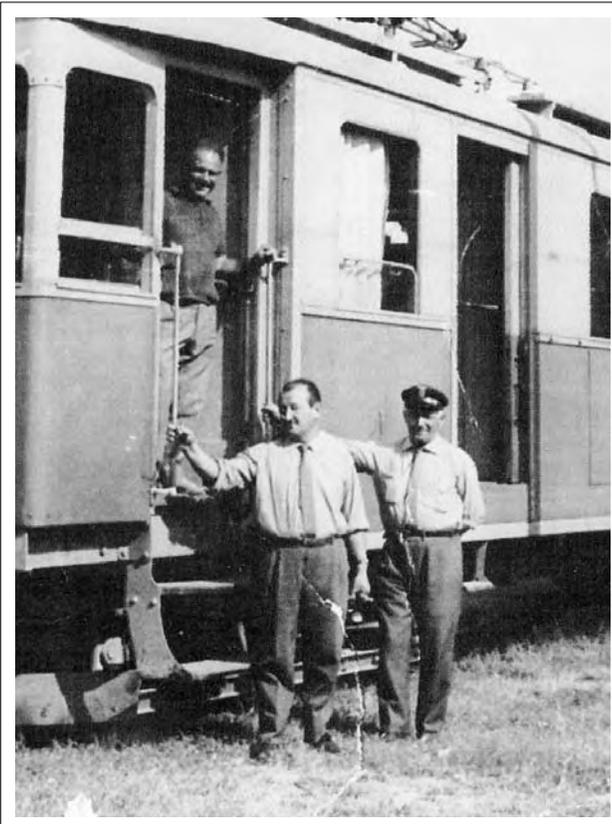
1956 - Stazione di Loreto Aprutino. Personale F.E.A. che libera i binari dalla neve. Da sinistra: Rocco D'Agostino, Antonio Pomponio, caposquadra Franco Chiavaroli. - Archivio personale Arnaldo Chiavaroli.



1956 - Operai F.E.A. addetti ai lavori di manutenzione nei pressi di Loreto Aprutino. Da destra: Antonio Pomponio, caposquadra Franco Chiavaroli. - Archivio personale Antonio Pomponio.



Anni '50 - Operai F.E.A. addetti ai lavori di manutenzione nei pressi di Loreto Aprutino. Da sinistra: Alessandro Picciano, Antonio Pomponio, Giuseppe Chiavaroli, Rocco D'Agostino. - Archivio personale Antonio Pomponio.



Anni '60 - Personale di condotta e scorta nella stazione di Penne. - Collezione Antonio Pomponio.



Il Dipendente F.E.A. Antonio Pomponio. - Collezione Antonio Pomponio.



Il Dipendente F.E.A. Vincenzo D'Anteo. - Collezione Fam. D'Anteo.



Nella stazione di Pianella, in posa l'Assuntrice Grazia Di Zio. - Collezione Antonio Pomponio.



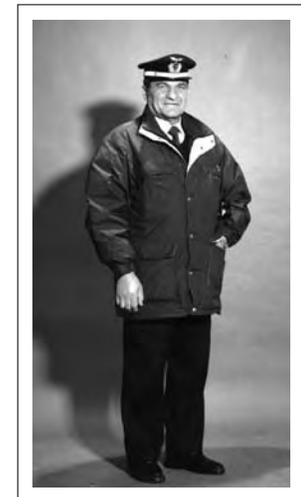
Gruppo di dipendenti F.E.A. in festa per il 30° anniversario di attività dell'azienda. - Collezione Famiglia D'Anteo.



Controllore F.E.A. Antonio Marcucci. Archivio personale Antonio Marcucci



Gruppo di dipendenti F.E.A. in festa per il 30° anniversario di attività dell'azienda. - Collezione Famiglia D'Anteo.



Controllore Guido Zicola. - Archivio personale Guido Zicola.



Il Ministro dei Trasporti, On. Remo Gaspari, consegna la Medaglia d'Oro per fedeltà al lavoro all'Isp. Remo Di Pentima. - Archivio personale Maria Teresa Renzetti Di Pentima.



1959 - Deposito F.E.A. Personale in festa per il trentesimo anniversario della ferrovia Penne – Pescara (si distinguono da sinistra, Giuliani, Della Fornace, Di Lorito e il Direttore dell'esercizio, ing. Coatiti). - Archivio Famiglia Maurizio Di Lorito.



1959 - Buffet allestito all'interno dell'officina, per il trentesimo anniversario della ferrovia Penne-Pescara. - Archivio personale Antonio Marcucci.

Gli incidenti



1954 - Locomotore-bagagliaio F.E.A. deragliato in località Collatuccio a Penne. - Archivio personale Achille Rasetta.



1° agosto 1948 - Incidente tranviario a Pescara (articolo in cronaca, de "Il Tempo"). - Collezione Achille Rasetta.

Una festa "speciale" nella stazione di Loreto Aprutino

(Le rotaie diventano "fornelli" e i carri a sponde basse si utilizzano come "tavoli da pranzo")



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. Il Caposquadra F.E.A. Franco Chiavaroli, in posa su un carro a sponde basse (si notino i fiori esposti sulla maniglia del freno a mano). - Foto Sestili.

Il tempo libero



Giuseppe Ruscitti (matrimonio della figlia Simonetta) all'ingresso della casa cantoniera in contrada "Casale" di Penne. - Archivio personale Guido Zicola.



Personale F.E.A. in gita a Scanno. - Archivio personale Antonio Marcucci.



Gita del personale F.E.A. a Campo Imperatore. - Archivio personale Carmela Ruscitti Chiavaroli.



Da sinistra i dipendenti F.E.A., in "vespa", Antonio Pomponio e Gabriele Chiavaroli. - Collezione Antonio Pomponio.



Prime pedalate, vicino al binario nei pressi della casa cantoniera "Valentini" di Loreto Aprutino, del bambino Giuseppe Pomponio, figlio del dipendente F.E.A. Antonio (sullo sfondo la madre Antonietta Chiavaroli). - Collezione Antonio Pomponio.



Gita del personale F.E.A. a Campo Imperatore. - Collezione Antonio Pomponio.



Gita del personale F.E.A. a Campo Imperatore. - Collezione Antonio Pomponio.



Giovani studenti in posa, sul binario F.E.A., dinanzi la casa cantoniera "Valentini" di Loreto Aprutino. - Collezione Lina Delle Monache.



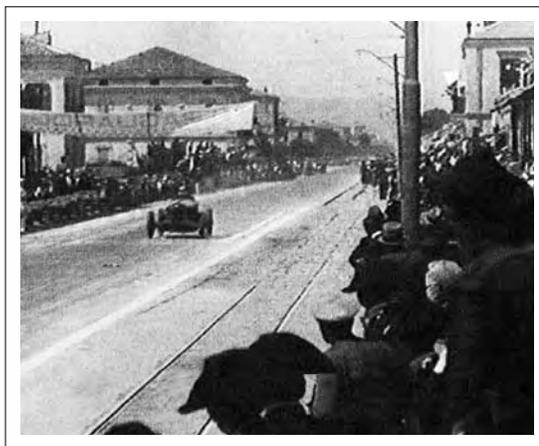
Anni '60 - Giovani ragazze fotografate accanto alla sede ferroviaria nei pressi della stazione di Moscufo. - Collezione Giuseppe Castagna per ACAF.

Le gare automobilistiche

Coppa "Acerbo" 1931 e Coppa "Circuito di Pescara" 1949



1931 - VII edizione "Coppa Acerbo" - La Partenza; Pescara, attuale Piazza Duca degli Abruzzi, con binario elettrificato. - Collezione Federico Valeriani.



1931 - VII edizione "Coppa Acerbo" - L'arrivo; Pescara, attuale Piazza Duca degli Abruzzi (in evidenza il medesimo binario), il vincitore Giuseppe Campari transita davanti alle tribune. - Collezione Federico Valeriani.

N.B. In questa pagina le foto ritraggono, in anni diversi, la presenza del binario F.E.A. attiguo alla sede stradale della Statale Adriatica tra Montesilvano e Pescara, durante le prestigiose gare automobilistiche denominate Coppa "Acerbo" e Coppa "Circuito di Pescara". Lo stesso binario è ben visibile sotto le tribune, nelle prime edizioni, in zona di partenza e di traguardo (attuale Piazza Duca degli Abruzzi di Pescara). Ciò dimostra il fatto che dal 1929 al 1933, la linea Penne Pescara seguì il tracciato, tra Montesilvano e Pescara, impegnando lateralmente l'asse stradale dell'Adriatica, sino ad un capolinea provvisorio, "con biglietteria in eternit", a ridosso del passaggio a livello FS di Pescara C.le, sull'odierno tratto finale di Viale G.Bovio (vedasi anche articolo de "IL GIORNALE D'ITALIA" a pag.299). Oltre il binario della linea "Bologna-Foggia", da attraversare a piedi, sull'attuale Piazza dei Martiri Pennesi, si inaugurò nello stesso giorno della Penne-Pescara, la linea tramviaria per il solo servizio urbano di Pescara. Tutto questo, a causa della mancata costruzione di un sottovia o cavalcavia promiscuo, progettato per attraversare il binario FS, a motivo di incomprensioni tra le FS, il Comune di Pescara e la F.E.A. (giusta relazione della stessa società F.E.A. del 18.06.1931, nel fondo relativo dell'Archivio di Stato di Pescara). Con progetto del 1932, i cui lavori ebbero termine nel 1933, si realizzò il cavalcavia in zona "Zanni" di Pescara, sulla ferrovia adriatica del 1863, che determinò lo spostamento di un tratto F.E.A. dalla Statale Adriatica, agli attuali Viali J.F.Kennedy e Regina Margherita di Pescara, raccordandosi alla rete tramviaria urbana attraverso Via L. Muzii. Per questo, i cinegiornali dell'Istituto Luce, dal 1934 in poi, nel trasmettere le immagini delle successive gare automobilistiche e motociclistiche, evidenziano la scomparsa del binario F.E.A. nella zona del traguardo (che non ha mai subito spostamenti). Quindi l'originario tracciato dell'irrealizzata Tramvia "Pescara-Castellamare Adriatico-Santa Filomena-Montesilvano", di cui alla nota ed elaborati da pag.131 a pag.136, ha, in qualche modo e per buona parte, "ispirato" il percorso della Penne-Pescara. (R.G.)



15-08-1949 - Gara Automobilistica sulla Statale "Adriatica"; passaggio di concorrenti - Villa Verrocchio di Montesilvano spiaggia. Coppa "Circuito di Pescara" (il pilota vincitore della gara, Franco Roll, su Alfa Romeo "sperimentale", 2500 cc.). - Collezione Curzio Senepa.



15-08-1949 - Gara Automobilistica sulla Statale "Adriatica"; passaggio di concorrenti - Villa Verrocchio di Montesilvano spiaggia. Coppa "Circuito di Pescara" (il pilota Clemente Biondetti, su Ferrari, 2000 cc.). - Collezione Curzio Senepa.

Cortei funebri



1960 - Riprese fotografiche di un corteo funebre in attraversamento del passaggio a livello custodito nel centro di Loreto Aprutino. - Collezione Gilda e Tullia Giovanetti, foto Sestili.



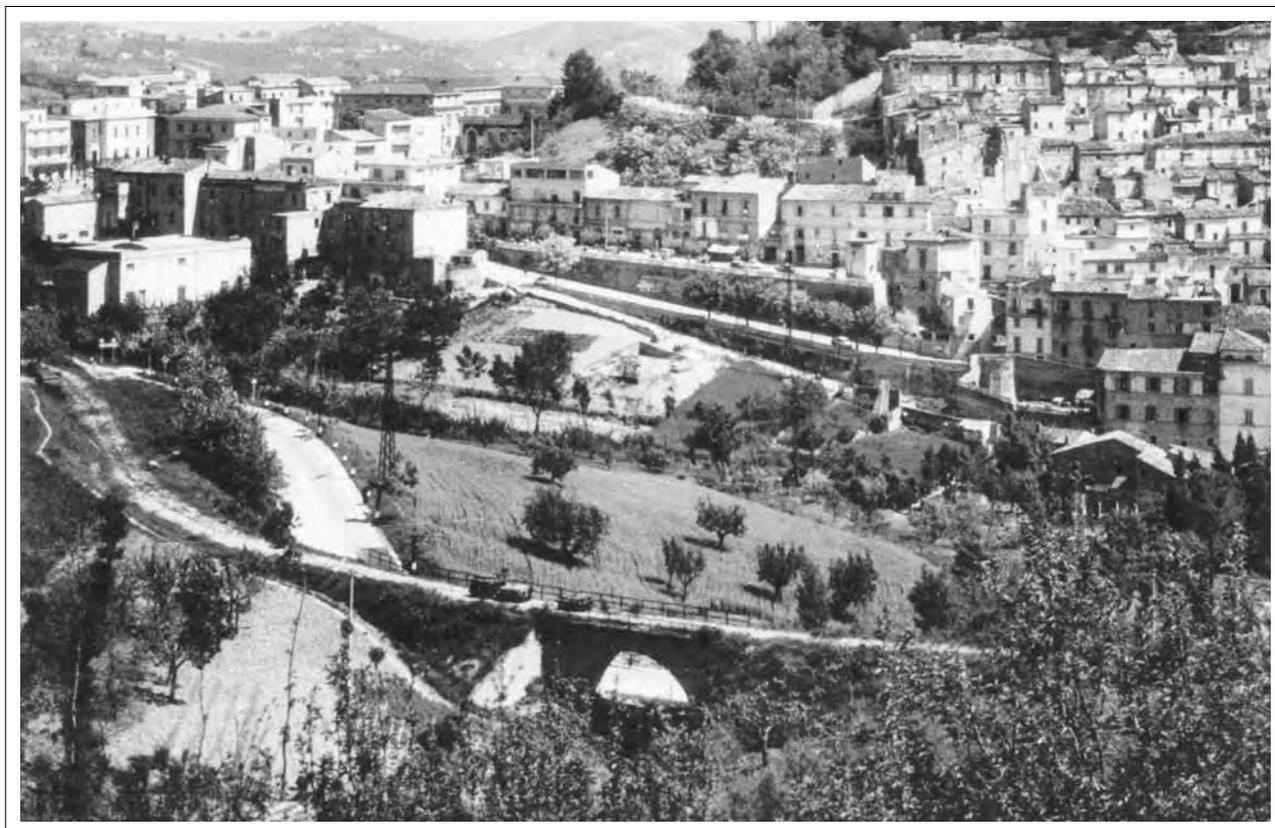
1960 - Riprese fotografiche di un corteo funebre in attraversamento del passaggio a livello custodito nel centro di Loreto Aprutino. - Collezione Salvatore Di Fazio, foto Sestili.



1963 - Riprese fotografiche di un corteo funebre in prossimità del passaggio a livello custodito (con le croci di S.Andrea) nel centro di Loreto Aprutino. - Collezione Salvatore Di Fazio, foto Sestili.



Primi anni '60 - Ultime corse del "Trenino", in sosta a Penne. - Collezione Renzo Gallerati.



Fine anni '60 - Cumuli di traversine ferroviarie nell'ex tracciato F.E.A., sul ponte di Loreto Aprutino. - Collezione Achille Rasetta.

Il declino e la dismissione



Fine anni '60 - Montesilvano. Impianti FS e F.E.A., una volta collegati. Sulla destra si notano i numerosi mezzi, ormai accantonati, nei depositi F.E.A., e la vegetazione spontanea che comincia a ricoprire i binari del "trenino" dismesso. - Collezione Renzo Gallerati.



Maggio 1965 - Tracciato ferroviario F.E.A. dismesso in località Collatuccio a Penne. - Archivio personale Salvatore Di Fazio.



1965 - Loreto Aprutino, località Sablanico. Ormai, i bambini giocano tranquillamente sul binario dismesso. Da sinistra: Sergio e Nicolino Costantini. - Archivio personale Salvatore Di Fazio.



1962 - Nuovo stadio di Pescara. Sulla sinistra le rimesse F.E.A., del servizio tramviario urbano. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



Anni '60 - Tratto di linea F.E.A., quasi dismessa, prima della stazione di Loreto Aprutino (nel riquadro il segnale ad ala semaforica, di protezione della stazione cittadina). - Collezione Achille Rasetta.



Fine anni '60 - Binario F.E.A. immerso nelle aiuole dei giardinetti di piazza San Francesco a Pescara. - Foto collezione prof. Renato D'Amario.

Il patrimonio dismesso, demolito e riconvertito



2004 - Fabbricato ex stazione F.E.A. di Pescara-Porto, poi sede della Direzione Generale della Gestione Commissariale Governativa. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Piazzale interno con rimessa-officina della stazione di Pescara-Porto. - Collezione Salvatore Di Fazio.



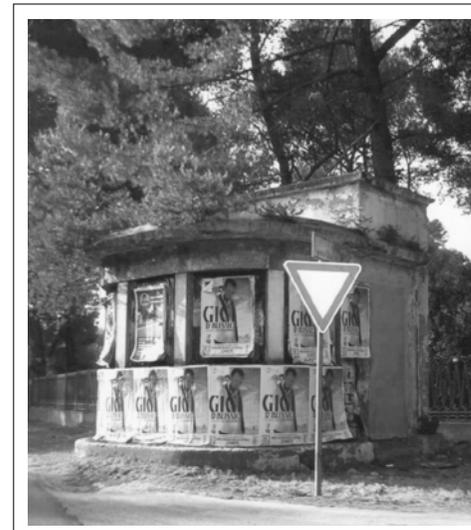
✕ PER ONORARE LA MEMORIA DI ✕
VENANZIO BONGARZONI
 STIMATO CAPO E NOBILE ESEMPIO DI UOMO DEMOCRATICO.
 TUTTI I DIPENDENTI DELLA GESTIONE GOVERNATIVA
 RICONOSCENTI POSERO.
 ✕ 7 NOV. 1961 ✕

2008 - Testo della lapide dedicata alla figura dell'ing. Venanzio Bongarzoni ed insegna della ex stazione di Pescara-Porto (ex Magazzino Merci). - Collezione Salvatore Di Fazio.

PESCARA PORTO



Anno 2004 - Fabbricato del "chiosco" biglietteria; piazzale stazione centrale di Pescara. - Collezione Salvatore Di Fazio.



Anni '90 - Chiosco per servizio passeggeri dell'ex capolinea tramviario della "Pineta" di Pescara (demolito). - Collezione Achille Rasetta.

PESCARA PINETA

PESCARA CENTRALE

SANTA FILOMENA



2 aprile 1981 - Ex fermata di Santa Filomena in abbandono. - Foto Muscolino.



Anni '80 - Fabbricato dell'ex fermata di "Santa Filomena", prima della ristrutturazione. - Collezione Achille Rasetta.



2004 - Fabbricato ristrutturato ed ampliato dell'ex fermata di "Santa Filomena", destinato a centro sociale per anziani e particolare della targa d'ingresso. - Collezione Salvatore Di Fazio.

MONTE SILVANO SPIAGGIA



2 aprile 1981 - Fabbricato viaggiatori della stazione di Montesilvano spiaggia (ex lato binari). - Foto Muscolino.



Anni '90 - Ex stazione di Montesilvano spiaggia, con ex fabbricato merci sopraelevato (piazzale esterno). - Collezione ACAF.



2008 - Particolari degli isolatori e delle carrucole per la manovra a filo dei segnali semaforici ad ala (ex stazione FEA Montesilvano spiaggia). - Collezione Salvatore Di Fazio



2 aprile 1981 (stato dei luoghi non più esistente) - Ex magazzino trasbordo della stazione F.E.A. di Montesilvano spiaggia, nei pressi del vecchio raccordo con la linea FS (si noti un locomotore FS, gruppo E428, in manovra sul binario d'ingresso al piazzale merci, durante uno dei frequenti servizi "raccolitori"). - Foto Muscolino.



Anni '80 - Ex rimessa e magazzino trasbordo con vista lato sud (demoliti), nella stazione di Montesilvano spiaggia. - Collezione Davide Cavuti.



Anni '80 - Ex deposito-officina (demolita), nella stazione di Montesilvano spiaggia. - Collezione Davide Cavuti.



Anni '80 - Ex deposito-officina e magazzino trasbordo, con vista lato nord (demoliti), nella stazione di Montesilvano spiaggia. - Collezione Davide Cavuti.



Anni '80 - Ex casa cantoniera "Muzii" nei pressi della Statale Adriatica in Montesilvano (demolita). - Collezione Ezio Faieta.



2003 - Ex fermata ristrutturata per uso Scuola d'Infanzia Statale, di Montesilvano Colli (lato esterno). - Collezione ACAF.

MONTESILVANO



2004 - Ex casa cantoniera "Delfico", attigua alla Via Vestina di Montesilvano (ristrutturata ed ampliata, nelle vicinanze della stazione di Cappelle Sul Tavo). - Collezione Salvatore Di Fazio.



2003 - Ex fermata ristrutturata di Montesilvano Colli (lato binario). Particolare insegna ripristinata - Collezione ACAF.



2003 - Ex fermata, ristrutturata ed ampliata, di Montesilvano Colli (lato binario). - Collezione ACAF.

MONTESILVANO COLLI

CAPPELLE SUL TAVO



2004 - Fabbricati (lato esterno) dell'ex stazione di Cappelle Sul Tavo, perfettamente e fedelmente conservati da un privato. - Collezione Salvatore Di Fazio.

CAPPELLE SUL TAVO



2004 - Ex casa cantoniera "Cappelle-Campotino", ristrutturata ed ampliata (lato binario). - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Fabbricati dell'ex stazione di Moscufo, prima della ristrutturazione (lato est). - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Fabbricato ristrutturato (lato est) ex stazione F.E.A. di Moscufo, per finalità sociali, culturali e di pubblica utilità. - Collezione Salvatore Di Fazio.

MOSCUFO

COLLECORVINO



2004 - Ex casa cantoniera "Renzetti" (lato binario). - Collezione Salvatore Di Fazio.

COLLECORVINO



Anni '70 - Fabbricati viaggiatori e merci della stazione di Collecervino (demoliti) - Archivio Comune di Collecervino.



2004 - Ex casa cantoniera "Palladini" di Loreto Aprutino (lato binario). - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Ex stazione di Pianella ristrutturata, per uso privato, in contrada "Sablanico" di Loreto Aprutino (lato esterno). - Collezione Salvatore Di Fazio.

PIANELLA

LORETO APRUTINO



2004 - Fabbricato dell'ex casa cantoniera "Sablanico" di Loreto Aprutino (lato binario). - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Ex casa cantoniera "Valentini" di Loreto Aprutino (lato binario). - Collezione Salvatore Di Fazio.



Anni '70 - Fabbricati della stazione di Loreto Aprutino, prima della ristrutturazione. - Collezione Achille Rasetta.



2004 - Ex stazione di Loreto Aprutino, ristrutturata per usi civili. - Collezione Salvatore Di Fazio.

LORETO APRUTINO



2004 - Ex fermata di "Collatuccio-Picciano", ristrutturata ed ampliata (lato ex p.l.). - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Ex casa cantoniera in Contrada "Casale" di Penne, ristrutturata ed ampliata (lato ex p.l.). - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Insegna della ex stazione di Penne. - Collezione Salvatore Di Fazio.

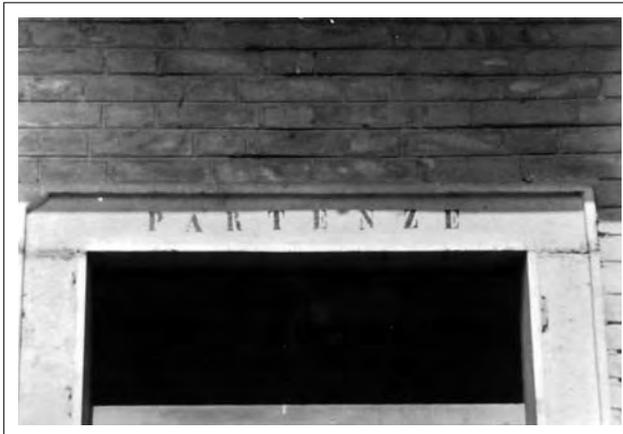


2008 - Particolare dei resti della ex rimessa della stazione capolinea di Penne. - Collezione Salvatore Di Fazio.

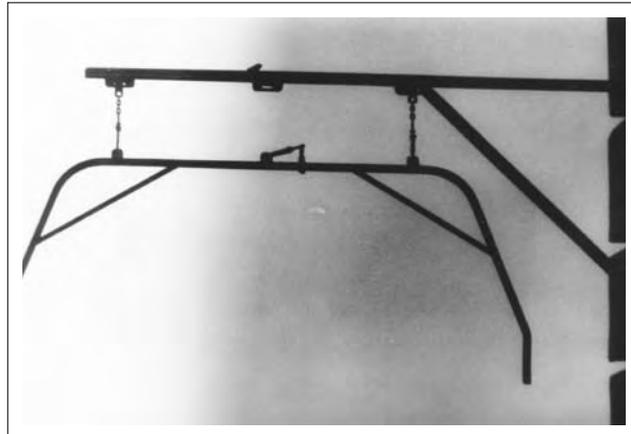


2004 - Piazzali e fabbricati della ex stazione di Penne, destinati a finalità di pubblico interesse. - Collezione Salvatore Di Fazio.

PENNE



Anni '70 - Particolare portale d'ingresso per sale d'aspetto stazioni F.E.A.. - Collezione Achille Rasetta.



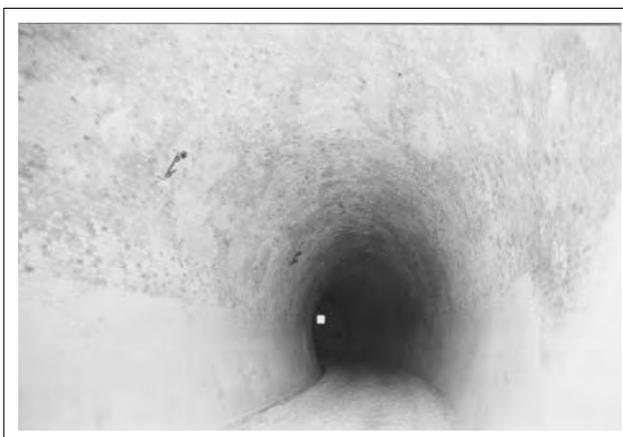
Anni '70 - Sagoma limite di carico installata nei fabbricati merci delle stazioni F.E.A.. - Collezione Achille Rasetta.



2004 - Galleria "Collatuccio" lato Penne. - Collezione Salvatore Di Fazio.



Anni '70 - Galleria "Collatuccio" con lapide storica per eventi bellici. - Collezione Achille Rasetta (particolare della lapide con l'iscrizione a pagina 237).



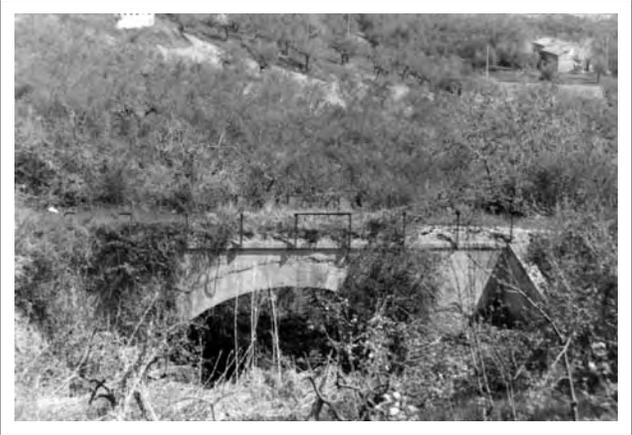
Anni '70 - Interno galleria "Collatuccio". - Collezione Achille Rasetta.



2004 - Galleria "Collatuccio" lato Loreto Aprutino - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Tratto di sedime ferroviario in Via D'Agnese (zona "Colonna"), Montesilvano. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Ponte ferroviario F.E.A. nei pressi di "Collatuccio" di Loreto Aprutino. - Collezione Ezio Faieta.



2004 - Ponte ferroviario F.E.A. sul fosso "Bottarane" fra i Comuni di Loreto Aprutino e Collecervino. - Collezione Ezio Faieta.



2004 - Ponte ferroviario F.E.A. nei pressi di Loreto Aprutino - Collezione Ezio Faieta.



2004 - Ponte ferroviario F.E.A. - Collezione Ezio Faieta. (località imprecisata).



Anni '70 - Resti della palificazione per l'alimentazione elettrica a catenaria nel piazzale della stazione di Penne. - Collezione Achille Rasetta.



2008 - Pesa tipo "bascula" per il servizio spedizione di collettame, della ex stazione di Penne. - Dono della GTM al "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF.



2008 - Pesa tipo "bascula" per il servizio spedizione di collettame, della ex stazione di Penne, in esposizione all'interno di un carro-bagagliaio storico FS, serie Dm 99. - Dono della GTM al "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF.



Anni '70 - Lampada di segnalamento per Assuntori, Manovratori e Cantonieri F.E.A.. - Foto Achille Rasetta.



Anni '70 - Isolatori elettrici per stazioni F.E.A.. - Collezione Achille Rasetta.



2008 - Cancello per accesso pedonale dell'ex stazione F.E.A. di Penne. - Dono della GTM al "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF.



2008 - Cancello per acceso carrabile dell'ex stazione F.E.A. di Penne. - Dono della GTM al "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF.



Anni '90 - Contrappeso, detto "Macaco", per deviatori F.E.A. nell'ex stazione di Cappelle Sul Tavo. - Collezione Achille Rasetta.



2008 - Profilo longitudinale di una rotaia F.E.A. costruita nel 1948. - Dono della GTM al "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF.



2004 - Portale d'ingresso della galleria nei pressi della stazione di Loreto Aprutino. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Resti di staccionata F.E.A.: ex deposito-officina di Pescara-Porto, attuale Via Foscolo. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Tratto di sedime ferroviario in località di Loreto Aprutino. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Tratto di sedime ferroviario in località Cappelle sul Tavo. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Pali per l'alimentazione elettrica della linea aerea, del tipo "tubolare"; ex deposito-officina di Pescara-Porto. - Collezione ACAF.



2004 - Tratto di sedime ferroviario in località di Loreto Aprutino. - Collezione Salvatore Di Fazio.



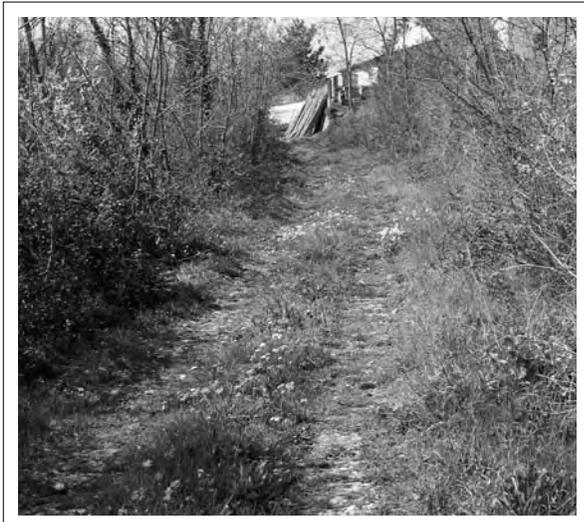
2008 - Tratto di sedime ferroviario in località Moscufo. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Vaso per arredo esterno delle stazioni F.E.A. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Tratto di sedime ferroviario in località Collecervino, dinanzi alla nuova Chiesa Parrocchiale in Contrada Case Bruciate. - Collezione Salvatore Di Fazio.



Tratto di sedime ferroviario in contrada "Sablanico" di Loreto Aprutino. Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Tratto di sedime ferroviario in contrada "Sablanico" di Loreto Aprutino. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Sedime ferroviario a lato S.R. 151, in direzione dell'ex stazione F.E.A. di Moscufo, subito dopo l'uscita dal ponte sul fiume "Tavo". - Collezione Salvatore Di Fazio.

Elaborazioni fermodellistiche

scala 1:87

Diorami eseguiti da Berardo (Dino) Di Nicola e Pierino De Caro; rilievi tecnici del Geom. Gianni Scannella. Elettromotrice gentilmente concessa da Salvatore Sanna. Articolo pubblicato, con immagine in prima pagina, sul numero 30 (giugno 2007) di "Tuttotreno modellismo" - Duegi Editrice.



2006 - Piazzale interno stazione F.E.A. Montesilvano spiaggia. - Proprietà "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF. - Foto Antonello Lato.



2006 - Lato esterno fabbricato stazione F.E.A. di Montesilvano spiaggia. - Proprietà "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF. - Foto Antonello Lato.



2007 - Elettromotrice F.E.A. in sosta presso la fermata di Montesilvano colli. - Proprietà "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF. - Foto Antonello Lato.



2006 - Tratto di binario F.E.A. in curva, in prossimità della stazione F.S. di Montesilvano. - Proprietà "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF. - Foto Antonello Lato.

La guerra

Il Messaggero
ABRUZZO

LORETO APRUTINO

«Quel trenino che grondava sangue»

L'incursione aerea del '44: le terribili testimonianze del ferroviere Iacone e di Giovanetti

di **ORLANDO D'ANGELO**

LORETO - «Pareva che i corpi degli uomini, delle donne, dei bambini fossero stati tagliati a pezzi e poi affastellati. Il trenino grondava sangue come se ne avessero allagati i corridoi». È il tremendo racconto di uno dei primi testimoni del mitragliamento al trenino, il capotreno pescarese Francesco Iacone, sul libro di Manlio Masci "Abruzzo anno zero", pubblicato nel 1960 dalla Edizioni Atermine di Pescara. Loreto ieri pomeriggio ha vissuto il secondo dei suoi tre giorni di anniversario ai bombardamenti del '44 con il convegno, organizzato dagli "Amici della Storia", dal titolo "Per non dimenticare" (nella sala "Otello Fa-

Il volume di Manlio Masci è patrimonio per i giovani. Domani la messa e la lapide, poi la fanfara dei carabinieri

Luigi Giovanetti, nella foto, è uno dei testimoni di quei terribili giorni a Loreto durante la guerra: oggi ha 77 anni, allora ne aveva 17

rias"): il paese perse in quei giorni drammatici quaranta cittadini. Trucidati «...con incoscienza disinvolta tutta anglosassone e niente affatto responsabile», dice ancora il libro di Masci riportato alla luce dal lavoro di

ricerca del fotografo Achille Rasetta e dall'assessore alla cultura Terenzio Chiavaroli. Ne è stata tratta una piccola dispensa sui fatti di sangue avvenuti nell'area vestina nel '44, distribuita ai presenti al convegno tenuto dai



professori Carmelo Pagliarello e Giorgio Di Carlo. Presenti anche i ragazzi delle scuole medie ed elementari di Loreto. Davanti a centinaia di persone commosse gli studenti hanno drammatizzato la storia di Luigi Gio-

vanetti, 77 anni oggi, ma 17enne all'epoca del Secondo conflitto mondiale: sul trenino c'erano i suoi genitori, Zopito e Rosa Santucci, uccisi dai colpi degli Spitfire. «Ero primo di sei figli-raccontata e da quel giorno ho vissuto con la morte nel cuore». Le sue lacrime e il suo ricordo sono stati il grande insegnamento ai giovani loretesi, e non solo. Domani ultimo giorno delle commemorazioni con la messa celebrata dall'arcivescovo Cuccarese (ore 10, chiesa di S.Pietro). Poi, corteo verso la scuola elementare in piazza Garibaldi, dove alle 11,30 verrà scoperta una lapide per il 60° anniversario dei bombardamenti. Alle 17, al Supercinema, il concerto della Fanfara dei carabinieri.

13 gennaio 2004 - Il Messaggero: Orlando D'Angelo

IL CENTRO

PESCARA

GIOVEDÌ
2 novembre 2006



di **Romano Di Bernardo***

«**E**rano da poco passate le 15 e il trenino della Fea, partito da una decina di minuti da Penne viaggiava alla volta di Loreto stracarico di gente. Il convoglio si componeva di due vetture viaggiatori, due vagoni scoperti per trasporto merci e la motrice; il capotreno era Galizio Sciarretta e il guidatore Luigi Leone. Mancava un chilometro per arrivare alla galleria di Collatuccio, quando alle spalle del trenino, seguendo per così dire, la stessa direzione di corsa, spuntarono quattro apparecchi inglesi, del tipo Spitfire». Il giornalista scrittore Manlio Masci così inizia la narrazione della pagina più drammatica del capitolo "Il trenino della morte" nel suo libro "Abruzzo anno zero" (edizioni Atermine 1960).

A distanza di tanti anni da quell'atroce atto di guerra a danno di inermi cittadini, credo sia giusto ricordare agli abruzzesi di oggi quella pagina triste entrata nella nostra storia e che testimonia l'assurdità della guerra qualunque siano i motivi che l'hanno provocata.

Era il 7 novembre del 1943. Fu un vero massacro. I piloti inglesi, a volo radente, sfiorando le colline circostanti, si tuffarono nella vallata di Collatuccio e cominciarono il lo-

L'ASSALTO ALLA FERROVIA

Di Bernardo ricostruisce il massacro sul convoglio. La lapide che ricorda Sciarretta e Leone

Quegli eroi sul trenino della morte La storia dei macchinisti caduti nell'attacco del '43



In alto Sciarretta e Leone. Il trenino colpito dalla Raf e la lapide

"Erano da poco passate le 15 e viaggiava verso Loreto carico di gente.."

"Gli Spitfire inglesi si tuffarono a volo radente sulle colline"

ro mortale carosello scaricando sul trenino della Fea stracarico di viaggiatori, quasi tutti sfollati, le raffiche delle loro micidiali mitragliatrici. Sul trenino, guidato dal popolare Luigi Leone, uno dei macchinisti "pionieri" della ferrovia elettrica inaugurata nel 1929 e assistito dal capotreno Galizio Sciarretta, non viaggiava nessun militare tedesco e sui carri merci scoperti non c'era ombra di mercanzia bellica. Dopo la prima ondata già si contavano decine di morti tra i quali il capotreno e diversi bambini ma per i piloti inglesi ciò non bastava, bisognava andare fino in fondo. E' difficile giustificarti per-

ché da pochi metri di altezza, con la loro esperienza di mitragliamenti a bassa quota, sicuramente si saranno accorti che il convoglio era zeppo di civili inermi. Intanto il guidatore intravedeva a circa mezzo chilometro la galleria di Collatuccio che avrebbe potuto rappresentare la salvezza per la maggior parte dei passeggeri e accelerò il più possibile per imboccarla. Ma gli aerei della Raf fecero in tempo a vomitare sull'inerte convoglio altre due ondate prima che la motrice si fermasse ormai crivellata di proiettili proprio all'imbocco del tunnel. Molti viaggiatori si buttarono sulla scarpata e corsero

verso la galleria; diversi furono falciati prima di raggiungere la salvezza e rimasero a terra orribilmente mutilati dalle mitragliatrici. Ormai la tragedia era compiuta. Dall'interno delle carrozze provenivano strazianti richieste di aiuto. Sangue, sangue dappertutto mentre la formazione di caccia si allontanava verso il mare. Il capotreno Francesco Iacone di Pescara accorse tra i primi sul luogo della sciagura così dichiarò in una intervista raccolta da Manlio Masci 15 anni dopo l'evento: "Non posso togliermi davanti agli occhi la visione di quello spettacolo: pareva che i corpi degli uomini, delle donne, dei

bambini fossero stati tagliati a pezzi e poi affastellati; il trenino grondava sangue come se ne avessero allagati i corridoi". Non si è mai saputo con precisione il numero esatto delle vittime. Conobbi personalmente il macchinista Luigi Leone (era collega di lavoro di mio padre) e qualche volta, anche se con grande sofferenza, rievocava il terribile evento rivivendo la morte quasi istantanea del suo capotreno, i viaggiatori feriti con gli arti tranciati, alcuni bambini maciullati dalle raffiche, corpi fulminati dai proiettili sul pavimento dei vagoni.

Non appena gli aerei esaurite le munizioni, scomparve-



ro in direzione di Pescara, intervennero i militari tedeschi che trasportarono i feriti all'ospedale di Penne ed aiutarono i contadini locali a estrarre dal relitto del trenino numerosi cadaveri. Manlio Masci mi parlava di circa 40 vittime tra i viaggiatori. Non fu comunque possibile contare i morti perché l'unico rapporto sull'episodio fu stilato dal comando tedesco di Penne quando diverse vittime erano già state trasportate nei paesi d'origine. Alfonso Di Russo nel suo libro "Pescara e la guerra" annota 43 morti e 36 feriti mentre secondo Giovanetti De Caesaris (Cronaca di Penne 1943-1944) i morti furono 20 e 10 i feriti.

A parte i freddi numeri dell'episodio bellico, il mitragliamento del trenino rappresenta comunque un atto inqualificabile compiuto dalla Raf quasi con cinica disinvoltura».

* (storico pescarese)

Nota a margine dell'autore: sessantatré anni fa aerei inglesi mitragliarono il trenino della Fea carico di sfollati. Fu un inutile massacro di gente inerme, una macchia in cancellabile per l'aviazione alleata. (Grazie alla famiglia Leone e al fotografo Achille Rasetta di Loreto Aprutino per la gentile collaborazione).

2 novembre 2006 - Il Centro: Romano Di Bernardo.

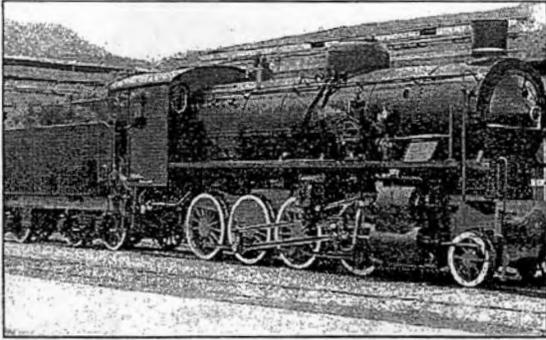
Le rievocazioni

ABRUZZO NOVO
Oggi

Le iniziative nel 60esimo dei bombardamenti

Quattro giorni di festa «per non dimenticare»

LORETO APRUTINO - Ricorre in questi giorni il 60mo anniversario dei bombardamenti su Loreto Aprutino e l'amministrazione comunale, in collaborazione con l'associazione «Amici della Storia», ha predisposto una serie di manifestazioni per ricordare le vittime di quei tragici eventi. Domenica prossima, alle ore 10, sarà inaugurata la «Mostra dei ricordi» presso la sala Otello Farias, una collezione di foto sui tragici giorni di bombardamento a cura di Achille Rasetta, completata da un filmato dell'istituto Luce sull'inaugurazione della ferrovia elettrica Pescara-Penne. Nella stessa sala alle ore 17 del giorno successivo gli «Amici della Storia» terranno una tavola rotonda intitolata «Per non dimenticare». Le



Preziosa pellicola storica sulla ferrovia Pescara-Penne

celebrazioni termineranno il 14 con uno sguardo a 60 anni fa lungo tutto un giorno: alle 9 la deposizione di una corona ai Caduti suggellata da un intervento del vescovo di Pescara-Penne, Francesco Cuccarese, poi una sfilata verso la lapide ai Caduti in via Veneto ed infine, nel pomeriggio, alle 17 circa, un concerto della Fanfara dei Carabinieri nelle sale del Supercinema.

9 gennaio 2004 - *Abruzzo Oggi*.

IL VIAGGIO

Dalla riviera al Tavo con l'ex Fea

MONTESILVANO. Vacanze di un Natale di tanti anni fa: un trenino all'ora del tramonto, con giovani a bordo, attraversa il litorale, prima Pescara poi Montesilvano, s'inerpica dolcemente sulle colline del Tavo. Lo sguardo dei viaggiatori, al calar delle sole, è attratto da Loreto Aprutino coperta da una spruzzata di neve (un presepe), fermata al capolinea di Penne. Un viaggio sul quel trenino era ogni volta una emozione, oltre che un servizio comodo e rapido. Quel trenino da 40 anni non c'è più, e oggi tutti considerano uno sbaglio averlo sop-

presso, anche se il «mandante» fu la motorizzazione di massa dell'inizio degli anni 60 nell'Italia del cosiddetto boom economico. C'è un capitolo, nel volume «Montesilvano: una città tra i binari», che traccia un profilo storico-culturale del trenino dell'ex Fea (Ferrovie elettriche abruzzesi), che si snodava tra Pescara, Montesilvano e Penne. Il capitolo è curato da Tullio Tonelli, direttore generale della Gestione trasporti metropolitani. Una curiosità: il trenino aveva una velocità commerciale straordinaria: ben 40 chilometri orari. (p.a.)

14 maggio 2003 - *Il Centro*: Paolo Antonilli

Pescara!

IL MESSAGGERO DOMENICA 18 OTTOBRE 1987



Ecco il treno alla Pineta: attraversava tutta la città, da nord a sud: era una potenziale metropolitana leggera, ma negli anni '60 si preferì passare al trasporto su gomma

Ora sarebbe disponibile una metropolitana «leggera»

Un treno, una storia. Ma al di là della battuta alla Lehoucq, il treno Penna-Pescara rappresenta una delle tante occasioni perse da Pescara e dal suo hinterland. Un'occasione irripetibile soprattutto per il capoluogo adriatico e per i centri vicini, congestionati da un traffico ormai arrivato a situazioni paradossali, invivibili. Il tracciato su cui correva il treno, soppresso 25 anni fa, rappresenterebbe oggi il percorso ideale di una me-

tropolitana «leggera», che risolvrebbe gran parte dei problemi viari di Pescara, Montesilvano, Cappelletto e forse avrebbe contribuito a non isolare Penne, così come avvenuto dal punto di vista della viabilità in questi anni. Potevamo avere una metropolitana dalla Pineta a Montesilvano senza dover spendere una lira, senza problemi di inquinamento. Ed invece hanno scelto i bus (che ora camminano come lumache).

Pescara-Penne. Si sono perse le tracce dopo soli 25 anni dalla sua soppressione

Quanti rimpianti per quel treno

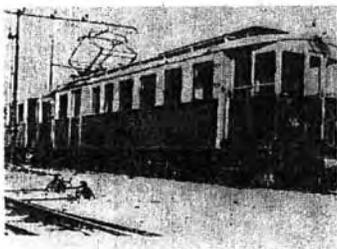
di ELIO FAIETA

Sono passati solamente cinquantotto anni dall'inaugurazione della ferrovia elettrica Pescara-Penne, che già molte tracce sono andate disperse. Eppure è facile per tutti gli abitanti della vallata del Tavo un modo di essere, una mentalità, una tradizione, ma soprattutto un'epoca. Basta un accenno del vecchio treno che si può notare la commozione negli occhi di tante persone anziane per le quali in qualche modo, fa parte un po' della loro vita.

E si resta lì incollati e silenziosi ad ascoltare, e tante sono le storie e la voglia di raccontarle che pare di ritornare indietro col tempo ed essere protagonisti.

I primi progetti sulla «Ferrovia elettrica abruzzese» risalgono alla fine del secolo scorso con la presentazione del progetto di massima dell'ing. C. Crugnola, capo dell'Ufficio tecnico provinciale, prima, e dell'ing. A. Daufness, poi.

Passò più di un decennio per la presentazione della domanda di concessione della provincia di Teramo, e negli anni che seguirono furono proposti percorsi alternativi a quello che sarà poi il definitivo. Nel 1923 l'ing. Duca presentò un progetto di massima in cui la linea al-



Il treno che congiungeva Pescara e Penne passando per il centralissimo (foto a d.) corso Vittorio

traversava il Comune di Spoltore anziché quella di Montesilvano. Il progetto esecutivo, a firma dell'ing. A. De Agostini, della ferrovia Castellammare Adr. - Montesilvano - Penne con scartamento 0,95 (ridotto) ed a trazione elettrica, è datato 8 settembre 1926. Grande risalto all'avvenimento sui quotidiani locali e nazionali del tempo. Negli anni che seguirono

il treno raggiunse il suo massimo fulgore, e i vari centri urbani vennero collegati alle stazioni coi servizi automobilistici. E' così che incominciavano a nascere le varie ditte di trasporti come la «S.A.M.», la «T.U.R.» e la «Giulio Forlino».

Durante la seconda guerra mondiale, il treno è «protagonista» di molti episodi; ancora oggi è vivo nel-



Il treno che congiungeva Pescara e Penne passando per il centralissimo (foto a d.) corso Vittorio

mente di molta gente l'8 novembre 1943 quando, in prossimità della galleria di Colliatuccio dalla parte di Penne, il treno subì il mitragliamento da parte degli alleati. Molti furono i morti ed i feriti.

Durante la ritirata, i tedeschi fecero saltare il ponte sul fiume Tavo e smantellarono la linea fino a Penne. E così la ferrovia Pescara-Penne (già in funzione fra Pescara e Moscufo dal 7 ottobre 1945), riaprì fino a Col-

lecervino il 1° luglio 1947, fino a Loreto Aprutino il 21 aprile 1949 e il 30 luglio 1949 si riattestò a Penne. La valle del Tavo vede così nuovamente correre le eleganti e moderne automotrici fra i suoi rigogliosi campi e Pescara torna ad essere collegata con Penne con un servizio inappuntabile.

Ma nel 1955 la concessionaria società «Ferrovie elettriche abruzzese», di fronte alle ingenti spese d'esercizio della linea Pescara-Penne, è costretta a dichiarare fallimento. Dichiarata decaduta La Fes, la gestione governativa continua la direzione dell'esercizio. La gestione accusa ben presto un esercizio deficitario e così si decide la chiusura della linea.

Il 13 giugno 1963 viene data la partenza all'ultimo treno per Penne.

Un percorso di ben 37 chilometri



La stazione di Collecervino, l'unica abbattuta

Dalla stazione Castellammare-porto la linea percorre la via Veneto sino a raggiungere il corso Vittorio Emanuele che attraversa a livello per percorrerlo poi sul lato occidentale. Dopo il piazzale della stazione F.S. è situata la fermata di Castellammare. Il tracciato, dopo il passaggio a livello del corso Vittorio Emanuele sulla Ancona-Foggia, continua a fianco di detta ferrovia e la sovrappassa con cavalcavia per raggiungere la strada nazionale. Tenendosi sul lato verso mare, lungo il tracciato è situata la fermata di S. Filomena.

All'inizio dell'abitato di Montesilvano la linea, volgendo a destra, abbandona la Nazionale per avvicinarsi al piazzale merci della F.S. presso cui è situata la stazione di Montesilvano. All'uscita della stazione il tracciato gira a sinistra e attraversa a livello la strada Nazionale, si avvicina alla Provinciale alla quale corre parallelamente. La fermata successiva è situata a Montesilvano Colle a cui seguono le stazioni di Cappelletto sul Tavo, Moscufo, e dopo l'attraversamento del fiume

Tavo, Collecervino e quella di Pianella. La stazione di Pianella, rispetto al progetto di massima, viene così ad essere spostata di oltre 1800 metri, questo allo scopo di avvicinarla a Pianella e di poter, in un prossimo avvenire, diramare facilmente la linea per la stazione di Chieti, che dovrà attraversare il Tavo sul nuovo ponte della Cartiera. All'uscita della stazione di Pianella la linea incomincia a salire, segue l'andamento della strada comunale lungo il Tavo sino alla stazione di Loreto Aprutino, dove la Provinciale viene deviata per dar posto al piazzale della stazione. All'uscita della stazione entra in galleria e corre a valle della strada Provinciale seguendo l'andamento, e giunto a Colliatuccio, dove affianca la Provinciale con galleria artificiale, prosegue per la stazione di Penne dopo aver sottopassato in galleria la strada Nazionale Penne-Chieti. La lunghezza totale della linea è di km. 36,710.

E. F.

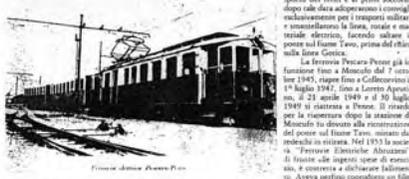
FISCELLUS ATTUALITÀ

PAG. 5

C'era una volta... il treno

Nel ricco carnet degli "Incontri Estate '87" di Loreto Aprutino un momento della nostra storia

Il 22 settembre 1929 la ferrovia elettrica Pescara-Stazione Centrale-Penne è inaugurata sulle rotte Pescara-Castellammare-Adr. - Montesilvano - Penne. Il progetto esecutivo, a firma dell'ing. A. De Agostini, della ferrovia Castellammare Adr. - Montesilvano - Penne con scartamento 0,95 (ridotto) ed a trazione elettrica, è datato 8 settembre 1926. Grande risalto all'avvenimento sui quotidiani locali e nazionali del tempo. Negli anni che seguirono il treno raggiunse il suo massimo fulgore, e i vari centri urbani vennero collegati alle stazioni coi servizi automobilistici. E' così che incominciavano a nascere le varie ditte di trasporti come la «S.A.M.», la «T.U.R.» e la «Giulio Forlino».



Il treno che congiungeva Pescara e Penne passando per il centralissimo (foto a d.) corso Vittorio

Il treno che congiungeva Pescara e Penne passando per il centralissimo (foto a d.) corso Vittorio

FISCELLUS - PERIODICO D'INFORMAZIONI E D'OPINIONE DELL'AREA VESTINA ANNO I, N. 1 - SETTEMBRE 1987 - Aut. Trib. Pescara n. 9 del 18 agosto 1987 - Distribuzione Gratuita

Varie

IL MESSAGGERO
SABATO
10 LUGLIO 2004

PESCARA
METROPOLITANA 39

La linea venne inaugurata il 22 settembre del 1929 presente il ministro Giacomo Acerbo

di **GIORGIO DI CARLO***
Alle ore 18,40 del 13 giugno 1963 il "trenino" (così veniva chiamato da Pescara) si avviò mestamente per l'ultima corsa lungo la linea ferrata "a scartamento ridotto" che passando per Montesilvano spingeva la vallata del Tavo e arrivava a Penne in poco più di un'ora. Nella cittadina vestina vi era la stazione capolinea e qui il convoglio ferroviario si fermò per sempre, dopo 34 anni di onorato servizio, perché la linea fu soppressa, risultando ormai superata dall'impegno ricostituito del dopoguerra. Molti ricordano ancora lo sferragliare del mitico trenino della Fes (Ferrovie elettriche abruzzesi, società anonima alla quale fu affidata la gestione) lungo il suo percorso superata la fermata di Santa Filomena arrivava a Pescara tutto festoso, carico di studenti di operai, specialmente ottimi muratori che molto hanno contribuito alla costruzione della nuova Pescara) e dopo aver scavalcato la ferrovia (oggi strada parca) con un ponticello che purtroppo non esiste più, si fermava prima a Zanni (quasi in riva al mare) e poi, percorrendo interamente l'odierno viale Kennedy - con il tipico "fischio" preannunziante ad intervalli il suo arrivo - e quindi via Muzii, giungeva a corso Vittorio Emanuele, ove esiste ancora la "stazioncina" di Pescara centrale (vi sono ospitati gli uffici della Gtm e dell'Arpa). Il capolinea tuttavia era in piazza Duca d'Aosta, ove esisteva uno "scambio" che, passando dinanzi al liceo D'Annunzio (gli studenti di allora ben ricordano...), consentiva anche il rientro del convoglio fino al deposito di lungomare Matteotti.

La linea ferroviaria fu inaugurata il 22 settembre 1929 alla presenza dell'onorevole Acerbo, fresco ministro dell'Agricoltura e Foreste, con uno storico viaggio della città di Pescara sorta dalla fusione nel 1927 dei Comuni di Castellammare

Oggi, dopo la fine della linea, non pochi si chiedono se la scelta, fu vera occasione di progresso

La stazione di partenza era a Penne, quella di arrivo in corso Vittorio Emanuele



La stazione di Penne in una foto d'epoca. Di qui partivano i treni carichi di studenti e di pendolari (in particolare e muratori) diretti ogni giorno a Pescara

Era l'epoca in cui il barone Zamba reclamava il miglioramento dei collegamenti ferroviari

Due "carrozze" cariche di passeggeri. I pendolari provenivano da Penne, Loreto Aprutino, Collecervino, Moscufo. Di qui i convogli proseguivano per Campotino e Cappelletto



Forse una ferrovia sino a Teramo e Ascoli Piceno, avrebbe potuto risultare utile per il traffico in tutta la zona

La ferrovia rimase in servizio per 34 anni. Fu eliminata perché ritenuta superata

1934 già disponeva di un invadato servizio tranviario che da Zanni ("la fermata del mare") collegava Pescara centrale e Porta nuova e terminava in viale Scario, angolo viale Tosti. Oggi, dopo quarant'anni, nella ricorrenza di tale soppressione non pochi si chiedono se la scelta, a scapito dell'ammendamento della linea ferroviaria in prospettiva futura, fu vera occasione di progresso. Rimpianzi? Perché no? Forse il suo prolungamento (com'era nelle intenzioni di Acerbo) sino a Teramo ed anche ad Ascoli Piceno, come pure l'esistenza di una linea tranviaria da Montesilvano alla pineta di Pescara, avrebbero potuto risultare di grande utilità non solo per il traffico, ma anche di beneficio all'entroterra.

Ricordi? Tanti e limpidi, nella mia mente, non solo personali, ma legati agli anni della gioventù di tanti studenti che su quelle vetture, scendendo quotidianamente a valle da Penne, Loreto Aprutino, Collecervino, Moscufo, e poi proseguendo per Campotino, Cappelletto, ecc., hanno vissuto ore liete e talora anche tristi, hanno coltivato i primi amori, si sono entusiasmati per le prime passioni politiche, hanno gioito e litigato per le simpatie calcistiche e ciclistiche, e perché non hanno fatto le prime "vacanze al mare" (profumate, vale ricordarlo) a Montesilvano o di Zanni, utilizzando l'abbondante servizio ferroviario.

*Avvocato, docente universitario

L'ultima corsa del trenino del mare

Fu soppresso nel giugno nel '63. Collegava Penne al capoluogo adriatico

adriatico e di Pescara, capoluogo di Provincia di nuova costituzione, a Penne, antica capitale dei Vestini e sede arcivescovile. Era l'epoca in cui il barone Zamba

reclamava il miglioramento dei servizi ferroviari denunciando, come si leggeva sulle colonne de "La Tribuna" nell'estate di quell'anno, *«il trattamento*

sfavorevole riservato alla linea Pescara-Foggia ove non sono stati ripristinati neppure i treni dell'anteguerra» (leggi "accettato" 151 per Foggia).

Per interessamento del podestà Bernardo Montani e grazie all'impegno politico di Acerbo la linea fu prolungata e così la nuova città di Pescara nel

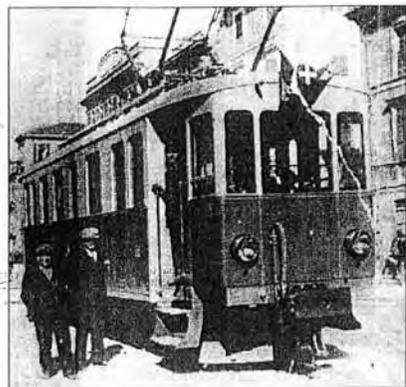
COSI' COMMENTAVA "L'ADRIATICO"

«Saranno più facili le comunicazioni e i trasporti»

Per la storia, l'antica aspirazione dell'amministrazione provinciale di Teramo ad un collegamento dell'entroterra con la costa, risalente a prima della I guerra mondiale, trovò il suo realizzatore nella persona di Giacomo Acerbo, organico di Loreto, eletto deputato della provincia teramana nelle elezioni del 1922, il quale si adoperò tenacemente per la realizzazione della grande opera innovativa, cui va ricondotto lo sviluppo economico non solo dell'entroterra valle Vestina. Ecco cosa scrisse, fra l'altro, un giornale dell'epoca, *"L'Adriatico"*: «Tutta la vallata del Tavo, ricca di prodotti agricoli, di commerci e di officine è attraversata dalla nuova ferrovia. Ma questa non si limita a raccogliere in una superba fusione di talenti e di volontà i poesi che attraversa, ad essa faranno capo, senza dubbio, tutti i centri minori mondani già del vecchio circondario di Penne e tuttora dipendenti della provincia di Teramo, perché avranno maggiore possibilità di sviluppo con l'auspicata facilità dei trasporti e delle comunicazioni con Pescara, nodo ferroviario di prima categoria».



Il trenino Pescara-Penne mentre transita sul ponte Risorgimento. E' il giorno del claud della struttura dopo la ristrutturazione postbellica. Per anni si pensò di estendere il collegamento in ferrovia anche a Teramo e Ascoli Piceno



La linea ferroviaria fu inaugurata il 22 settembre 1929 alla presenza dell'onorevole Acerbo, fresco ministro dell'Agricoltura e Foreste, con uno storico viaggio della città di Pescara sorta dalla fusione nel 1927 dei Comuni di Castellammare

10 luglio 2004 - Il Messaggero: Giorgio Di Carlo.

PESCARA IL MESSAGGERO - ULTIMI 10 ANNI

La ferrovia racconta la nascita di una regione

Due mostre all'Archivio di Stato sul vecchio "trenino" pescarese e sul tratto dell'Appennino

di **ELVIRA FALCUCCI**

PESCARA - Un invito a tuffarsi nel passato, nella convinzione che la memoria è indispensabile al presente: è questo il filo conduttore delle due mostre parallele inaugurate ieri nella sala dell'Archivio di Stato sulla storia delle ferrovie abruzzesi.

Le due esposizioni di documenti, traccati, progetti, relazioni, corrispondenze e soprattutto fotografie d'epoca hanno infatti una duplice valenza: storico-documentaria ma anche e soprattutto propositiva.

Non si vuole solo rievocare un periodo che va dal 1923 al 1964: si intende sollecitare e incoraggiare analisi, approfondimenti, ripensamenti, idee nuove sulla viabilità abruzzese per inserire le linee ferroviarie in un contesto più attuale, magari di turismo culturale.

Mostra documentaria "Ferrovie Elettriche Abruzzesi - Il trenino Pescara-Penne", per la prima volta in esposizione documenti sulla linea ferroviaria Penne - Montesilvano-Pescara, costruita nel 1929. Della sua realizzazione furono promotori anche D'Annunzio e Acerbo; entrò in funzione il 22 settembre dello stesso anno. Il tracciato



che nel capoluogo adriatico arrivava all'altezza di via Venezia fu poi prolungata fino alla Pineta, e dal 7 luglio 1934 un così i due centri di Castellammare e Pescara.

Il "Trenino di Penne" attraversava nel giro di un'ora (una velocità superonica per quei tempi) l'intera vallata del fiume Tavo, e costituiva una linea di traffico di primaria importanza poiché sottratta dall'isolamento un retroterra molto popoloso e produttivo, ma isolato dal punto di vista commerciale; dopo aver seguito il litorale Adriatico, da Montesilvano i binari si intersecano percorrendo i centri di Cappelletto, Moscufo, Collecervino, Loreto Aprutino e salivano fino a Penne.

Foto e documenti per ricordare l'epoca eroica delle vie ferrate

Il ponte Littorio sul Pescara durante la ultima fase di costruzione. In basso, il centro di Pescara e il "trenino".



La mostra racconta insomma, attraverso documenti di proprietà dell'Archivio di Stato acquisiti grazie alla sensibilità della Gestione Governativa Pescara-Penne, la storia di una città e di una provincia che nel giro di poche decine

di anni hanno cambiato fisionomia.

Una mostra storica a carattere itinerante è la seconda, sul tema "Le Ferrovie sull'Appennino Abruzzese": si tratta di un'approfondita e accurata ricostruzione della complessa e importante vicenda dell'Abruzzo "ferroviario", in particolare riguardo alla problematica, ancora attuale, delle linee di collegamento interne. Questa mostra è promossa da Archivio di Stato di Pescara, Amministrazione provinciale de L'Aquila, Archivio di Stato de L'Aquila, Associazione Nazionale Archivistica Italiana, Comune di Pescocostanzo, Deputazione Abruzzese di Storia Patria, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile.

Le due rassegne rimarranno aperte fino al 28 novembre la mattina dalle 9 alle 13 e il martedì e il giovedì anche dalle 15 alle 17. Sono stati invitati a presentare: Giovanni Antonio Fiorilli, Direttore della Biblioteca Provinciale de L'Aquila; Paolo Muzii, dell'Archivio di Stato de L'Aquila; Tullio Tonelli, Direttore della Gestione Governativa Ferrovie Penne-Pescara; Dario Recubini, Responsabile delle Relazioni Esterne Ferrovie dello Stato.

Iniziative culturali e storiografiche

Città di Montesilvano
(Provincia di Pescara)

**140 ANNI DELLA FERROVIA ADRIATICA
ANCONA - PESCARA**

**40 ANNI DALLA DISMISSIONE DELLA FERROVIA
PENNE - MONTESILVANO - PESCARA**

Venerdì 9 Maggio 2003
ore 10.00
Sala Consiliare "E. Santavenerè"
del Palazzo di Città
**PRESENTAZIONE VOLUME
CELEBRATIVO**

Martedì 13 Maggio 2003
ore 10.00
Stazione Ferroviaria
**TRENO STORICO
"MONTESILVANO - PESCARA"**
(Locomotiva a vapore GR. 749 e quattro vagoni d'epoca)
**ANNULLO FILATELICO
RIEVOCATIVO**
a cura delle "Poste Italiane" S.p.A.

MOSTRA FERROVIARIA A.C.A.F.
(Associazione Culturale Amatori Ferrovia)

E' particolarmente gradita la presenza della S.V.

Maggio 2003 - Manifesto del Comune di Montesilvano, per le celebrazioni per i 140 anni della ferrovia adriatica e per i 40 anni della dismissione F.E.A.. Editore Grafica SiVA. - Collezione ACAF.



13 maggio 2003 - Annullo filatelico di Poste Italiane S.p.a., per le Celebrazioni per i 140 anni della ferrovia adriatica e per i 40 anni della dismissione F.E.A..- Collezione ACAF.



Maggio 2003 - Cartolina in acquerello di Marco D'Agostino, per il 40° della dismissione F.E.A.. Editore Comune di Montesilvano. - Collezione ACAF.

COMUNE DI LORETO APRUTINO
CENTRO SERVIZI CULTURALI PENNE
CASSA DI RISPARMIO DI PESCARA E LORETO APRUTINO
AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PESCARA

incontri estate '87
Loreto Aprutino

*C'era una volta...
... il trenino*

**Ferrovia Elettrica Abruzzese
PENNE - PESCARA**

MOSTRA
27/30 Agosto 1987

1987 - Locandina per la mostra organizzata da Ezio ed Elio Faieta, nel Comune di Loreto Aprutino -Collezione Ezio Faieta.

MINISTERO PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI
ARCHIVIO DI STATO
PESCARA

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE
L'AQUILA

Mostra documentaria **Mostra storica**

Ferrovie Elettriche Abruzzesi
Il trenino Pescara-Penne

**Le Ferrovie sull'Appennino
Abruzzese**

Presentazione 21 ottobre 1997 - ore 17,00
Sala Mostre Archivio di Stato
PESCARA - Via Marco Polo, 108

Esposizione: 21 ottobre - 28 novembre 1997
Orari: dal lunedì al venerdì 9,00 - 13,00 - martedì e giovedì 15,00 - 17,00

1997 - Locandina per la mostra documentaria e storica - Archivio di Stato di Pescara ed Amministrazione Provinciale di L'Aquila - Archivio di Stato di Pescara.

Curiosità

“La bella e la bestia” di Carlo Mastrangelo*

(tratto dalla pubblicazione “Montesilvano, andata e ritorno” - Editore Comune di Montesilvano 1992)

Quando si videro la prima volta, lungo la tratta Pescara-Montesilvano, tutti e due sbarrarono i loro fanali per la meraviglia. Pur appartenenti alla stessa famiglia delle ferrovie (F.S. e F.E.A.), non avevano molto in comune: i binari, il letto di ghiaia, le traverse, gli scambi, non erano sufficienti ad inquadrarli tra gli individui della stessa specie. Lui, il treno vestito da minatore, nero come il carbone con cui si alimentava, era un grande ed infaticabile lavoratore. Generoso con tutti, trasportava giorno e notte, nei più remoti angoli d'Italia, gente comune e gente d'alto bordo. Assistito e governato dai suoi due angeli custodi, il fuochista ed il macchinista, anche loro neri di carbone, era stato testimone di mille storie di incontri e di separazioni, di gioie e di sofferenze. Dai treni di lusso alle tradotte, dai treni bianchi a quelli della speranza, s'era fatta una grande esperienza di vita e per questo si reputava un treno vissuto, un treno di mondo. Proletario per natura e per vocazione, mal sopportava la divisione dei passeggeri in tre classi e soprattutto per questa ragione non la smetteva mai di sbuffare e brontolare, non solo sul lavoro, ma anche nelle lunghe soste alle stazioni. Del resto ansiti e borbottii, sbuffi e soffi erano il suo linguaggio preferito. Chiassoso ed esuberante, si lasciava andare spesso a scoppi d'ira improvvisi e allora schizzava fumo e vapore da tutti gli ingranaggi, sferragliando e slittando violentemente sulle enormi ruote motrici, ringhiando nelle curve. S'avventava lungo le pianure con tutto l'impeto di cui era capace, trasformandosi in una specie di adirato Mangiafuoco, in un drago fiammeggiante. “Va l'empio mostro; con traino orribile”, scrisse il Carducci di una crudele vaporiera che gli portava via l'amata Lidia. E il suo fischio, il suo grido di bestia ferita che riempiva tutti gli angoli della notte, destava a volte nella mente oscuri presagi. “Immane pe'l buio/gitta il fischio che sfida lo spazio”. Lei, il trenino della F.E.A., vestita con i colori dell'acqua marina, linda e silenziosa, era una casalinga carina, calda sui binari a scartamento ridotto, ma non molto spedita. Impiegava più di un'ora a coprire i 36 chilometri tra Pescara e Penne, punteggiati da stazioncine e minuscoli caselli ferroviari. Al segnale dei fischietti dei capi-stazione e delle cornette dei capi-treno, rispondeva, prima di avviarsi, con un allegro “pà-pà”. Non era una lavoratrice indefessa. Dopo l'ultima corsa, intorno alle 23, si ritirava nelle rimesse di Via Foscolo di Pescara. Al contrario di lui, non aveva mai trasportato regnanti e capi di governo, illustri scienziati e potenti uomini d'affari. Viaggiavano con lei lo studente con la “stozza” per l'ora di ricreazione e la contadina con la “mappatella” e magari con due pollastri litigiosi, nella cesta sotto il sedile di legno. E c'erano “pupino” e “gennarino”, “mullicone” e “mbrellare”, “stinnamasse” e Loletta la biondina. Tra i due non ci fu il classico colpo di fulmine. All'inizio s'ignorarono del tutto: lui mal digeriva quell'aria sbarazzina e un po' snob di lei (“una smorfiosetta piccolo-borghese che si dà le arie solo perché ha la trazione elettrica”, pensava) e lei era intimorita da quel burbero e nero vagabondo. Poi la curiosità ebbe il sopravvento e cominciarono a sbirciarsi lungo il percorso Pescara-Montesilvano: attraverso le lunghe cancellate di cemento che dividevano i due tracciati, tra gli spazi vuoti dei caseggiati, tra i pioppi e i roveti. Il vento a volte le portava in anticipo la sua voce: quel “fù-fù” d'incallito fumatore con cui si annunciava dovunque. Allora si stringeva più forte col pantografo alla linea di rame dell'alta tensione, per correre più veloce; ma lui se la fumava in velocità, superandola di slancio. Un giorno il caso volle che all'altezza del passaggio a livello della “prima rampa”, oggi in viale Europa di Montesilvano, giunti a meno 50 metri tra loro, rallentarono, l'uno perché avvertito dal disco rosso, l'altra perché già alle viste del lussureggiante boschetto del marchese Luciano Delfico, adiacente la “stazionetta”. Lui la vide così disarmata e intimidita, così vibrante e con i fanali abbassati, che ebbe un moto di tenerezza; spruzzò verso di lei una nuvoletta di candido vapore. Lei lo guardò di sottocchi e si accorse che oltre quella scorza dura e nera palpitava un cuore ardente e appassionato. Ammirò il suo focolare, il suo camino, la sua biella d'accoppiamento e tutta emozionata fece qualche scintilla col pantografo, suonò il suo “pà-pà” e si fermò a Montesilvano Spiaggia. Il giorno dopo, prima di arrivare alla mini-stazione di Pescara centrale, si rimirò nelle vetrine di corso Vittorio, per accertare che avesse tutto in ordine, sperando in un incontro fortuito, di conoscerlo più da vicino. Dal deposito delle locomotive e dagli impianti delle F.S. veniva un odore di carbone bruciato e di olio caldo, di scorie di ferro e di traverse invecchiate. Al suo sopraggiungere si sentì confusa, frastornata, non poté stargli a fianco più di poche centinaia di metri; all'altezza di via Leopoldo Muzii girò e si immise poi in viale Regina Margherita. Corse verso Zanni e salì trafelata sul cavalcavia. Lui, che a bella posta aveva rallentato l'andatura per incontrarla, la incrociò e la sommerse in una nuvola di fumo tra le grida di giubilo degli studenti appiccicati ai finestrini. Era rimasta stordita, inebriata. Quel fumo sapeva di terre esotiche e di popoli lontani, di viaggi avventurosi e di dolci abbandoni. Si dimenticò nella discesa del cavalcavia e corse come non mai. I pali volarono via sibilando senza intervalli, la torre rossa e merlata di Villa Verlengia sfiorò le carrozze; i platani della Nazionale, i vigneti, gli oliveti, i frutteti di Cappelle e di Moscufo, di Pianella e di Loreto danzarono un festoso girotondo attorno a lei. Giocò nelle gallerie di Loreto e di Penne e giunse al capolinea ansimando, ma felice. Dopo qualche tempo i due cominciarono ad appartarsi in un delizioso posticino a fianco di una delle due rimesse di Montesilvano, tra siepi di biancospino e campi d'orzo. E lui sui suoi binari a scartamento normale, lei sui suoi a scartamento ridotto, chiamati nel loro insieme binari di raccordo, si conobbero e vissero una breve stagione di contatti ferrei e felici.



* già Dirigente del Comune di Montesilvano, figlio di Ugo, all'epoca Capostazione F.E.A. di Montesilvano spiaggia.

“L’era del trenino” di Giuseppe Quieti*

(tratto dalla pubblicazione “Gente di Pescara” - Editore Officine Grafiche Edigrafital SpA 1991)

Scusi, lei è di Loreto?». «Sì, sono Di Loreto». «Ah, bene, allora, per piacere, mi lascia questo pacchetto alla fermata di Loreto?». «Ma guardi che io vado a Montesilvano». «Ma non mi ha detto che è di Loreto?». «Sì, io mi chiamo Di Loreto, ma sono di Montesilvano...». Questa scenetta è vera e si verificava alla stazione del «trenino» di Pescara, una cinquantina di anni fa. Protagonisti un contadino e un vigile urbano di Pescara, il signor Di Loreto, appunto, che abitava a Montesilvano e prendeva, tutti i giorni, il cosiddetto «trenino». Il «trenino» della F.E.A. (Ferrovie elettriche abruzzesi) era, in effetti (molti se lo ricordano bene) poco più di un tram e collegava Penne a Pescara toccando Loreto Aprutino, Collecervino, il bivio tra Moscufo e Pianella, Cappelle e Montesilvano. La «Ferrovia elettrica Pescara-Penne» era stata inaugurata il 22 settembre del 1929. Un’opera notevole, con i suoi 36 chilometri di lunghezza, con le varie stazioni nei centri attraversati, con raccordi per la rete delle Ferrovie dello Stato e con una potenza elettrica «prevista per far fronte, oltre che alle normali esigenze della linea, anche per gli eventuali progettati prolungamenti a Francavilla-Chieti». Per compiere l'intero tragitto ci voleva più di un'ora ma era certamente un bel viaggio, tra prati e colline di ulivi, con l'immane merendina (qualche volta anche una cotoletta o una frittata) nel tovagliolo di lino bianco. Dopo essersi fermato alla stazione di S. Filomena (che esiste ancora, dovrebbe essere restaurata e destinata a centro sociale per anziani) entrava in città scavalcando la ferrovia da quella che adesso è una stradina sopraelevata (via Ruggero Settimo) che collega viale Kennedy con la Nazionale Adriatica nord. Dell'antico cavalcavia sono rimasti i parapetti in cemento armato e ferro battuto con motivi ornamentali (oggi a nessuno verrebbe in mente di rifarli così belli). Il «trenino» percorreva, quindi, l'attuale viale Kennedy e girava su via Leopoldo Muzii. La casa ad angolo ha quella forma arrotondata proprio per consentire la curva dei binari. Inserendosi, poi, su corso Vittorio Emanuele II, passava di fronte alla stazione centrale e si avviava verso Porta Nuova e la Pineta. I binari erano la croce dei vigili urbani di Pescara, chiamati frequentemente dal conducente per rimuovere e multare le automobili che puntualmente li ostruivano. All'altezza di via Venezia c'era la deviazione verso la stazione di via Ugo Foscolo. Qui c'è ancora la vecchia stazione di «Pescara Porto», con tanto di targa di marmo. Si vede bene anche dall'esterno del recinto, passando, però, su via Manzoni. La stazioncina è un delizioso quadretto della vecchia Pescara. «Ma perché "Pescara Porto" » direte. Perché doveva essere, nel progetto dell'epoca, il raccordo fra il «trenino» ed il porto. Era prevista, infatti, la costruzione di una darsena, uno specchio d'acqua, che avrebbe consentito alle chiatte di navigare fin dentro l'area della stazione per caricare e scaricare le merci. Un «trasporto intermodale», si direbbe oggi, mare-ferrovia. La riviera, praticamente inesistente, sarebbe stata interrotta e scavalcata da un ponte che consentisse alle basse chiatte di passarvi sotto. Della darsena non se ne fece niente ma la targa «Pescara Porto» fu messa e c'è ancora. D'altronde il porto era lì, a pochi metri, e una funzione di «scalo marittimo», in qualche modo, quella stazione la svolse pure. La linea continuava, come abbiamo detto, verso la Pineta e sono in pochi a sapere che un tratto dei binari c'è ancora, sotto l'asfalto del Ponte Vittorio Emanuele II. Era problematico, infatti, dividerli senza intaccare la struttura del ponte e così si decise di lasciarli dov'erano e ricoprire tutto con l'asfalto. Percorrendo viale Marconi, il «trenino» arrivava, quindi, alla Pineta. E qui c'è un'altra testimonianza. In viale Scarfoglio, angolo viale F. P. Tosti, si può ammirare (si fa per dire) la stazioncina del capolinea. È rimasta la struttura e ci sono i resti di due sedili in ferro. Andrebbe salvata. Ormai fa parte della storia della città. Sono scomparsi, invece, i due capannoni del deposito nella zona, allora paludosa, dell'attuale via Elettra (vicino al Palazzetto dello Sport). Ne portava di persone, il «trenino». Ed anche di animali. Trasportava il bestiame destinato alla vendita o al mattatoio di via del Circuito. Per portare le bestie da via Foscolo al macello o alla stazione ferroviaria venivano assoldati (mezza lira a capo) i ragazzi della zona che erano combattuti tra il facile guadagno e lo scherno delle ragazze che li guardavano con disprezzo e li chiamavano «i vaccari». E se l'è vista anche brutta, il «trenino», affrontando i bombardamenti e i mitragliamenti. Né gli uni né gli altri riuscirono ad abbatterlo. Sopravvisse alla guerra ma fu sconfitto dalla motorizzazione. Il 19 giugno del 1963, avanti con gli anni e malandato (gli era già stato amputato il tratto Pescara-Pineta) partì per Penne senza nessun viaggiatore. Erano tutti sugli autobus che, da tempo, gli facevano concorrenza. Se ne andò in silenzio, dignitosamente. Fu la sua ultima corsa. Peccato!

* Avvocato e pubblicitista, già Deputato al Parlamento e già Amministratore della Città di Pescara.

Ricordi di vita

Vendraminetto, una famiglia venuta dal Veneto

Nella mia continua ricerca sulle persone che hanno un ricordo diretto del "trenino", mi sono imbattuto in un documento del 1936 che riportava come occupante la stazione di Cappelle sul Tavo, il caposquadra Vendraminetto Ernesto; non è stato difficile ritrovare questo cognome sull'elenco telefonico di Montesilvano, perché non è tipico della nostra regione. Appena ho parlato del trenino, gli occhi del signor Gualtiero si sono illuminati; il trenino è ancora nella sua mente, attraverso le sue parole man mano riemergono tanti ricordi personali ed avvenimenti. Suo padre Ernesto su invito dell'ingegner Motta, venne in Abruzzo nel 1926 e partecipò a tutti i lavori di costruzione della linea ferroviaria a scartamento ridotto Pescara – Montesilvano – Penne; nell'autunno del 1929, poco dopo l'inaugurazione, fu raggiunto dalla sua famiglia: la moglie, Signora Carlotta e dai sei figli. Abitarono all'inizio presso la casa cantoniera di Montesilvano Colle; successivamente si trasferirono nella stazione di Cappelle sul Tavo, dove la Signora Carlotta svolse le funzioni di assuntrice. I ricordi scorrono; come in altre case cantoniere F.E.A. si allevavano conigli e coltivavano patate in un fazzoletto di terra annesso alla stazione. Ricorda, come fosse ieri, perfino quel tragico evento dell'attacco aereo presso Collatuccio; i proiettili che lo hanno quasi sfiorato, la sua corsa disperata verso un riparo tra morti e feriti ed il fragore dei colpi deflagranti che bersagliavano la ghiaia tra i binari. Nella sua mente riaffiora anche un altro tragico evento bellico, questa volta vicino casa sua, appunto la stazione di Cappelle sul Tavo; morirono in seguito ad un altro attacco aereo tre persone (due adulti ed una bambina) ed altre furono ferite. Ha assistito anche alla ricostruzione postbellica della ferrovia e, purtroppo, anche al suo declino. Dopo lavori saltuari con la F.E.A. e presso alcuni contadini dei dintorni, il destino lo ha portato lontano dalla sua famiglia; è andato in Belgio dove ha affrontato il duro lavoro nelle miniere e vi risiede ancora; spesso ritorna a Montesilvano, dove vive il figlio Ladislao.

Salvatore Di Fazio

Dalla voce di Curzio Senepa

Curzio Senepa, figlio di Seneca, dipendente delle "Ferrovia Pescara-Penne", sfollato con la famiglia presso il casolare dei fratelli Zicola, in contrada S. Vittoria di Penne, racconta: "era il pomeriggio del 7 Novembre 1943, quando dal terrazzino di tale immobile, che ha una buona veduta sulla campagna circostante, nonché sul tratto delle sede ferroviaria della F.E.A., prima dell'imbocco della galleria in località Valloscuro, ho visto la rotta minacciosa di tre caccia "Spitfire" che subito si sono disposti per colpire un bersaglio da loro individuato. Era il trenino della F.E.A.". E continuando: "Vidi, con l'ausilio di un binocolo, l'esplosione dei proiettili sul fianco dei vagoni e del locomotore. Inutile fu il tentativo di sottrarsi all'attacco rifugiandosi nella vicina galleria; il sistema frenante, colpito dalle raffiche, bloccò il treno all'imbocco della stessa. Solo metà locomotore riuscì ad entrare. Furono effettuati quattro passaggi. Immaginatevi quale valanga di colpi si abbattè sul convoglio. Immediatamente mi recai sul posto; morti e feriti ovunque con scene che preferisco non descrivere. Il capotreno Sciarretta fu colpito mortalmente, mentre il guidatore, signor Leone senior, fu ferito leggermente". Quindi conclude: "questo tragico episodio determinò la fine dell'esercizio della ferrovia, avvenuto poco dopo, che con le numerose corse giornaliere dei suoi convogli rese un servizio inestimabile attraverso il trasporto di persone e cose, in fuga dalle città di Pescara e Montesilvano".

Curzio Senepa

Il ricordo della signora Mafalda

La signora Mafalda Ricci è una magnifica persona di 86 anni, sia nel fisico che nella mente; non dimostra sicuramente gli anni che ha. Le ho chiesto di parlarmi di quei tragici momenti che hanno coinvolto la sua famiglia quel terribile giorno del 26 Ottobre 1943, quando degli aerei inglesi si abbattono nei pressi della stazione F.E.A. di Cappelle sul Tavo; loquace e precisa, dimostrando un'ottima memoria, la signora Mafalda ha cominciato a ripercorrere quei momenti. Mi racconta della sua famiglia, del papà Serafino emigrante nell'anteguerra, ritornato

a casa nel 1938; della mamma Santa, una solida contadina che ha allevato 8 figli nel migliore dei modi; vivevano del raccolto dei campi, nella stalla avevano 4 mucche che gli davano un buon quantitativo di latte quotidiano che vendevano in parte a Cappelle e il restante quantitativo a un signore che veniva da Pescara con il triciclo. Avevano altre 2 mucche che usavano prevalentemente per il lavoro nei campi. Il loro podere si trovava nelle adiacenze della stazione di Cappelle sul Tavo. Quel giorno, verso le 15, mentre il trenino F.E.A., proveniente da Penne, si avvicinava alla stessa stazione, papà Serafino era seduto per terra, appoggiato con la schiena ad un albero di pesco; davanti a lui la tovaglia bianca stesa a terra, imbandita per il pasto che stava consumando, insieme ad una vicina, che lo aiutava nel lavoro dei campi, con la figlioletta; Italia, la sorella più piccola della signora Mafalda, era nei pressi intenta falciare l'erba; le due mucche erano legate sotto un albero vicino. Improvvisamente apparvero in cielo degli aerei che sicuramente avevano come obiettivo il trenino, la ferrovia F.E.A. e la stazione di Cappelle; questi, con attacchi ripetuti, scesero in picchiata mitragliando. Pochi minuti e la tragedia era compiuta. La signora Mafalda in quel momento si trovava in casa, intenta alla faccende domestiche; subito dopo venne qualcuno ad avvisarla del fatto; lei corse giù per i campi a perdifiato, in una corsa che sembrava non finire mai; quando arrivò sul posto c'era sangue dappertutto, la sorella Italia, ferita alle gambe, la stavano già portando all'ospedale di Penne, la vicina con la sua piccina erano già morte; corse verso papà Serafino che era stato colpito in più parti con gli arti irrimediabili; lei lo prese fra le braccia, chiamandolo disperatamente; lui la guardò per l'ultima volta e spirò. La signora Mafalda interrompe il suo racconto, il suo volto si copre di lacrime, che sanno della stessa disperazione di quei momenti. Una lunga pausa interviene, sono commosso anch'io. Poi completa il suo racconto, ricordando che anche le mucche furono gravemente colpite e successivamente morirono. Quella volta il trenino non subì danni, ma ci furono dei tragici fatti luttuosi e cruenti.

Salvatore Di Fazio

Il "mio" trenino

Per me è più nitida la memoria, in quanto, figlio di un dipendente F.E.A., ricordo quando andavo

in colonia ogni anno, nel mese di Luglio, grazie alla Direzione che organizzava le vacanze per i figli dei dipendenti, impiegati ed operai: 15 giorni di mare. Partivo al mattino, verso le otto, con il trenino che veniva da Penne, e dopo le fermate di Collecovino, Moscufo e Cappelle, i vagoni erano pieni di bambini tutti legati da quella sincera amicizia che solo l'ingenuità infantile sa dare. Così iniziava la festa giornaliera e, con la complicità delle signorine preposte al nostro controllo, si cantava, si rideva e quell'allegria confusione, tipica dei bambini, la faceva da padrona. Durante il percorso, attraverso i campi coltivati, i contadini usavano il passaggio del trenino come orologio sicuro, perché il suo caratteristico rumore ed il suo fischio non passavano certamente inosservati. Ma fra i tanti ricordi belli della mia giovinezza, ci sono anche quelli della guerra; impossibili da dimenticare. I bombardamenti aerei erano all'ordine del giorno; il mio paese, Loreto Aprutino, ne subì dieci o dodici, non ricordo con precisione. Anche il trenino fu vittima degli eventi bellici, subendo un mitragliamento a Cappelle sul Tavo, ma il più drammatico fu quello di Penne in località Valloscuro, nei pressi di Collatuccio, dove ci furono diversi morti; quest'ultimo episodio determinò la sospensione del servizio. In quei tragici momenti i tedeschi, ormai prossimi alla ritirata, cominciarono a distruggere tutto quello che poteva servire al nemico che avanzava; così prelevarono binari per le loro fonderie in Germania, distrussero ponti ed altre infrastrutture. Al momento non si percepiva alcun disagio perché, non essendo possibile viaggiare, ci si preoccupava soprattutto di trovare un posticino sicuro in caso di bombardamento e di sfuggire ai rastrellamenti tedeschi, fatti per procurarsi mano d'opera per la costruzione di difese militari. Passata la bufera della guerra, la ricostruzione della ferrovia richiese un grande impegno e molti sacrifici ai dirigenti, dipendenti, tecnici ed operai; tutti lavorarono nella consapevolezza di far parte di una grande famiglia. Ricordo che mio padre, caposquadra, da Loreto andava a Pescara con una sgangherata bicicletta e le eventuali forature si risolvevano legando con uno spago il tratto di camera d'aria interessato. Con il ritorno alla normalità, la nostra numerosa famiglia, che prima della guerra abitava nella casa cantoniera "Valentini", si trasferì nella stazione di Pianella, sicuramente più grande ed accogliente, dove mia madre Grazia fungeva da assuntrice. Non potrò mai dimenticare il bel rapporto esistente tra la mia famiglia ed il personale viaggiante. Il 28 Aprile 1957 (articolo su "Il Tempo") nella nostra famiglia ci furono due matrimoni, mio fratello Gabriele e mia sorella Ennia; ed in questa grande festa furono coinvolti il personale viaggiante e persino i passeggeri del treno delle 15; mia madre si fece trovare sul

piazzale della stazione con un grande vassoio pieno di dolci fatti in casa, bottiglie di vino e birra. Tutti mangiarono e brindarono a questo straordinario avvenimento. Poi è arrivato il boom economico e il trenino era diventato troppo lento, talora anche per la non disciplina di qualcuno che parcheggiava la propria auto sui binari F.E.A, specialmente a Pescara, con sommo disappunto del controllore che doveva scendere per cercare in qualche bar il proprietario. Arrivò infine la soppressione di questo tipo di servizio, che ora in tanti rimpiangono.

Giuseppe Chiavaroli

Ai tempi delle famiglie numerose: la famiglia Chiavaroli

Sono nato, ultimo di dieci figli, nella casa cantoniera "Valentini", dove allora risiedeva la mia numerosa famiglia. Durante il periodo bellico i ricordi sono pochi e confusi; l'unico ricordo chiaro è che quando sentivamo il rumore degli aerei noi piccoli trovavamo sicuro rifugio nel cunicolo scavato sotto la strada per incanalare nei fossati le acqua piovane. Subito dopo ci siamo trasferiti nella stazione di Pianella, sicuramente più confacente. Dati gli ottimi rapporti con i vicini, la stazione era diventata un punto di riferimento dove, nei momenti liberi e di sera, ci si riuniva con tutto il vicinato per poter fare quattro chiacchiere e cantare, mentre qualche signora lavorava a maglia ed i ragazzi giocavano con una palla fatta di carta accartocciata, ricoperta da un pezzo di stoffa cucita dalle mie sorelle; ricordo anche gli altri giochi: "palla prigioniera", "ai quattro cantoni", "a campana", "a uomo prigioniero". Nel mese di maggio si recitava il Rosario; avevamo attrezzato all'uopo un piccolo altarino all'interno della sala d'aspetto. Tra i tanti bei ricordi vi sono anche quelli che hanno portato allarme e paura, come quelli legati alla guerra con i continui bombardamenti ed a momenti particolari come quello legato ad un locomotore che, per errore umano, partì da Penne senza guidatore; la notizia si propagò tra le stazioni attraverso il telefono magnetofonico di cui erano dotate, mentre a distanze più brevi, si usava la viva voce preceduta dal rumore provocato da grosse pietre battute sui pali dell'alimentazione elettrica; con questo sistema si riuscì in brevissimo tempo a comunicare con le varie squadre che lavoravano lungo la linea e che, in quell'occasione, predisposero immediatamente il deragliamento dello

stesso locomotore in un luogo sicuro. Per fortuna il deragliamento avvenne in località "Collatuccio", nell'affrontare un curva stretta, ma senza provocare danni a persone o cose. Mi piace sottolineare che la nostra vita quotidiana era vissuta tra i binari e gli impianti, mentre le corse del "trenino" regolavano i suoi ed i nostri orari. I discorsi che si facevano a tavola riguardavano in buona parte le vicende del "trenino"; nel fazzoletto di terra annesso alla stazione allevavamo conigli, galline, coltivando ortaggi; questa "dimensione" era tipica di tutte le fermate e case cantoniere poste in linea; ci si approvvigionava di acqua potabile attraverso una sorgente naturale nelle vicinanze. Momenti di delusione sono legati alle prime voci di dismissione del servizio ferroviario; ricordo che mio padre, che aveva partecipato come operaio alla costruzione ed alla ricostruzione della ferrovia, nonché alla sua manutenzione, verso la metà degli anni '50, tornando a casa da una riunione sindacale, scuotendo la testa, commentava: "i capi si stanno innamorando della gomma e fra pochi anni il trenino sarà solo un ricordo!" Fatto che si è puntualmente verificato pochi anni dopo.

Arnaldo Chiavaroli

Attilio Pelagatti

Mio padre Attilio fu assunto dalle Ferrovie dello Stato negli anni '20, ma purtroppo, a causa della sua partecipazione allo sciopero contro la "marcia su Roma", fu licenziato e dopo mille avversità riuscì, negli anni '30, ad impiegarsi nella nuova società F.E.A., dove rimase fino al termine della seconda guerra mondiale, nel ruolo di Capotreno. Successivamente fu riassunto dalle Ferrovie dello Stato, dove rimase sino al pensionamento. Contemporaneamente riprese anche il suo impegno politico nel Partito Socialista Italiano e si prodigò notevolmente nella ricostruzione del suo ambiente e nello sviluppo del suo quartiere. Io ero molto legato a mio padre e approfittavo di tutte le occasioni per seguirlo. Viaggiare con quel trenino attraverso i bei campi coltivati, i paesaggi straordinari, i caratteristici paesi arroccati sulle colline, mi dava l'impressione di vivere ogni volta in una fiaba. Ricordo come fosse ora, il vociare dei contadini che viaggiavano con i loro prodotti da vendere nei vari mercati. Poi venne la guerra ed i miei viaggi si interruppero. Nonostante il divieto degli Inglesi, il personale F.E.A. si prodigò ininterrottamente per mantenere i collegamenti tra Pescara e l'entroterra, dove ormai vivevano tantis-

simi sfollati, a prezzo di grandi rischi professionali. Non riesco a dimenticare le preoccupazioni in famiglia ogni volta che mio padre usciva di casa per recarsi al lavoro, così come l'enorme sollievo provato nel vederlo rientrare. Ma non potrò mai dimenticare il profondo dolore di mio padre quando apprese dell'attacco aereo subito dal trenino a "Collatuccio", dove morì il Capotreno Sciarretta, con il grave ferimento del guidatore Leone; si trattava di colleghi con cui aveva condiviso lavoro, momenti di gioia come altri di tensione ed ansia; persone a cui era molto legato. Ma finalmente, la guerra ebbe termine e, con essa, l'inizio della ricostruzione vissuta da tutti i dipendenti con grande entusiasmo. Ripresi di nuovo a viaggiare sul trenino e questa volta, per recarmi a Penne, dove ho insegnato, nel mio primo anno di ruolo nella Scuola Elementare, nella frazione di "Mallo".

Plinio Pelagatti

Il "trenino" dei ricordi

(Tratto dalla pubblicazione "Montesilvano, andata e ritorno"
Editore Comune di Montesilvano, 1992)

"Nell'epoca dei nostri anni giovanili, soprattutto negli anni dal 1930 al 1940, Montesilvano era un centro di vita commerciale, pur non essendo grande come paese: infatti molte erano le attività che vi si svolgevano o vi facevano capo. La stazione ferroviaria, con l'ampio piazzale, era un elemento essenziale del traffico delle merci e dei viaggiatori che usufruivano del treno. Un aspetto importante della nostra vita era il trenino, le cui rotaie attraversavano, tagliandolo quasi a metà, il predetto piazzale, ove eravamo soliti trascorrere in piena tranquillità diverse ore della giornata, essendo sempre libero ed a completa disposizione per i nostri divertimenti: infatti, allora, circolavano solo poche auto e veicoli trainati da animali. La linea della F.E.A., così si chiamava la società che la gestiva, era una realtà con cui eravamo in contatto giornalmente e in alcuni momenti costituiva un involontario piccolo fastidio per i nostri giochi: il trenino transitava più volte durante il giorno e faceva sentire la sua presenza col suo perentorio fischio e lo stridore delle rotaie. Spesso, proprio mentre eravamo impegnati al massimo della concentrazione durante le gare che disputavamo sull'ampio spazio davanti la stazione FS, nel sentire il suo caratteristico fischio, eravamo costretti a fermarci subito per sgombrare la linea al passaggio del "tram", sia pure con qualche istintivo mugugno; ma,

consapevoli ormai della sua necessaria funzione, riprendevamo col solito ardore, i nostri divertimenti. Non si può non mettere in risalto la vitale utilità che tale mezzo rappresentava. In un'epoca in cui scarseggiavano i veicoli per il trasporto delle persone e delle cose ed erano, quindi, difficoltosissime le comunicazioni, ha consentito agli studenti dei paesi attraversati dalla linea di frequentare le Scuole medie e superiori a Pescara. Nel fare simili considerazioni, si ripresentano alla mente anche particolari curiosi che appartengono alla storia del nostro trenino. Quello che maggiormente suscita ilarità è lo scenario che si verificava quasi ogni mattina, nell'orario della corsa che in prevalenza utilizzavano gli studenti nel periodo scolastico. Lungo il tratto della ferrovia tra la stazione FS e la "stazionetta" (così era chiamata da tutti), si assisteva alla comica scenica inquadrava l'affannosa rincorsa di diversi studenti ritardatari che, correndo semivestiti, si infilavano frettolosamente il maglione o la giacca, oppure il cappotto con gesti frenetici per la gran fretta, onde raggiungere il tram e riuscire a prenderlo alla partenza, magari salendo sul predellino, mentre era già in corsa. E, una volta in carrozza, altro momento singolare, alcuni si accorgevano con delusione di aver infilato nella cartella libri tutt'altro che necessari per le lezioni del giorno. Com'è facile notare, il trenino era diventato una componente della nostra vita effettiva in quanto, ormai, lo sentivamo nostro. Eravamo, e lo siamo tuttora, molto legati alla sua esistenza, anche se qualche volta ci ha frenato l'entusiasmo durante i giochi, se in presenza della neve, ci faceva arrivare spesse volte in ritardo a scuola; inconveniente questo che, però, in più occasioni era provvidenziale per entrare alla seconda ora ed evitare delle interrogazioni pericolose. Per concludere, ma si potrebbe parlare ancora tanto dell'argomento, è bene riaffermare che tale ferrovia, attivata nel 1929, è stata un "istituzione" di una utilità incalcolabile per moltissimi anni, per coloro che l'hanno conosciuta a fondo, un patrimonio di bei ricordi".

Walter Verziere

CAPITOLO I: Saluti e testimonianze

pag. 6

- Donato Renzetti, *Presidente GTM*
- Marino Roselli, *Presidente del Consiglio Regionale*
- Bartolomeo Donato Di Matteo, *Assessore Regionale ai Trasporti*
- Giuseppe De Dominicis *Presidente della Provincia*
- Filippo Pasquali, *Presidente del Consiglio Provinciale*
- Paolo Fornarola, *Assessore Provinciale alla Cultura e Turismo*
- Vincenzo Fianza, *Assessore Provinciale ai Trasporti e Mobilità*
- Luciano D'Alfonso, *Sindaco di Pescara*
- Ezio (Donato) Di Marcoberardino, *Sindaco di Penne*
- Pasquale Cordoma, *Sindaco di Montesilvano*
- Antonio (Pierino) Redolfi, *Sindaco di Cappelle Sul Tavo*
- Dilva Ferri, *Sindaco di Moscufo*
- Massimiliano Volpone, *Sindaco di Collecervino*
- Giorgio D'Ambrosio, *Sindaco di Pianella*
- Bruno Passeri, *Sindaco di Loreto Aprutino*
- Maria Teresa Iovacchini, *Direttrice dell'Archivio di Stato di Pescara*
- Luigi Iachini Bellisarii, *Presidente Banca di Credito Cooperativo Abruzzese, Cappelle Sul Tavo*
- Antonio Schiavone, *Presidente ACAF*
- Elisabetta Canonico e Salvatore Di Fazio, *Auser-Area Saline*
- Mons. Antonio Iannucci, *Arcivescovo Emerito di Pescara-Penne*
- On. Filomena Delli Castelli, *già Deputato al Parlamento*
- On. Sen. Nevio Felicetti, *più volte Parlamentare*

CAPITOLO II: Tra il XIX e il XX secolo

- **Un progetto per un dibattito nella giovane realtà politica-istituzionale unitaria** pag. 27
di Renzo Gallerati
- **Da Penne a Pescara: un cammino lungo un secolo** pag. 39
di Roberta Franchi
- **Al di là del treno: un profilo di Giacomo Acerbo notevole e politico nell'Abruzzo sotto il fascismo** pag. 61
di Enzo Fimiani
- **Le origini e lo sviluppo del sistema ferroviario** pag. 71
di Dario Recubini

CAPITOLO III: Aspetti tecnici e storici

- Una gloria di Pescara: il primo filobus d'Italia pag. 81
di Piero Muscolino
- Dalle Ferrovie Elettriche Abruzzesi (FEA) alla Gestione Trasporti Metropolitan
(GTM). Storia del trasporto pubblico nell'area di Pescara pag. 87
di Tullio Tonelli
- Note tecniche sulla ferrovia Penne-Montesilvano-Pescara pag. 107
di Renzo Marini
- Uno sguardo alle altre ferrovie d'Abruzzo e Molise scomparse pag. 111
di Piero Muscolino
- Appunti sull'impresa di costruzioni ferro-tramviarie Carminati-Toselli & C. pag. 119
di Antonello Lato
- Aspetti del trasporto pubblico nell'area vestina, prima della costruzione
della ferrovia e durante i servizi sostitutivi pag. 121
di Antonio e Raffaele Ambrosini

CAPITOLO IV: Documenti d'archivio

- Testimonianze di una tramvia per il nuovo secolo '900:
"Pescara-Castellamare Adriatico-Santa Filomena-Montesilvano" pag. 131
di Renzo Gallerati
- "Progetto della ferrovia elettrica a scartamento ridotto
Castellamare Adriatico-Montesilvano-Penne" pag. 137
di Antonio Cavalieri Ducati
- Tavole di progetto del materiale di trazione, rimorchiato e di servizio
in dotazione alle "Ferrovie Elettriche Abruzzesi" pag. 149
- Stralci di una relazione tecnico-contabile pag. 156
- La costruzione pag. 157
- Planimetria di alcune stazioni e fermate, con progetti e prospetti di fabbricati pag. 160
- Atti tecnici ed amministrativi pag. 164
- Tavole di progetto per gli impianti di alimentazione di tutta la rete F.E.A. pag. 166
- Stralci planimetrici del percorso urbano pag. 167
- Stralci del regolamento di servizio per il personale F.E.A. pag. 169
- Tabella distanziometrica pag. 172
- Primi rapporti Sindacato-Azienda pag. 173
- Elenco del personale assegnatario dei fabbricati di linea pag. 176
- Gli anni difficili pag. 177
- Condizioni del patrimonio pag. 180

INDICE

- Orari e ordini di servizio pag. 190
- La fine del servizio su rotaia pag. 197
- Prospetti contabili relativi a contributi straordinari per il personale pag. 200
- Titoli di viaggio e gestione biglietteria pag. 201
- Stralcio elenco telefonico (1941) pag. 207

CAPITOLO V: Archivio fotografico

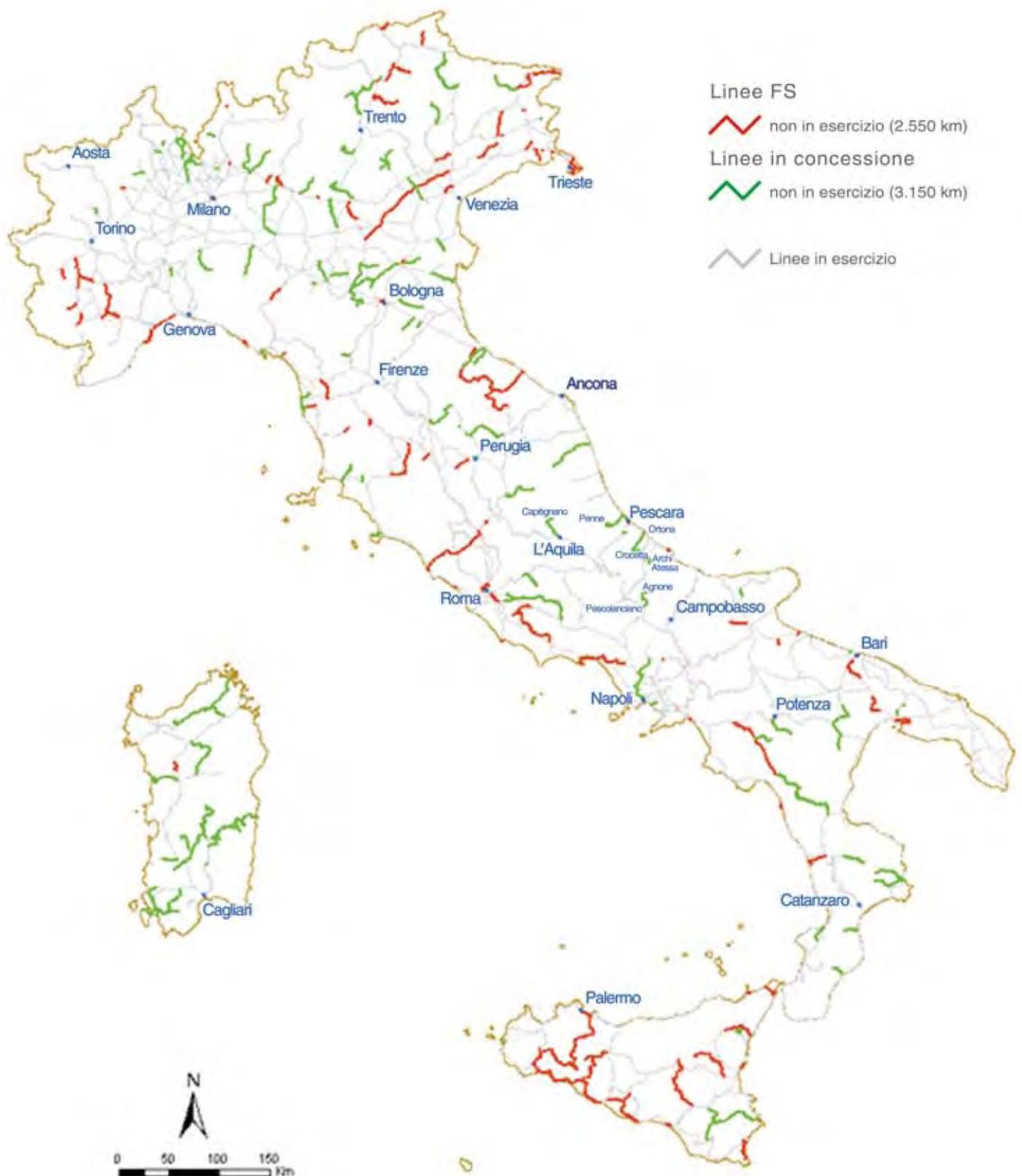
- La costruzione pag. 209
- I primi mesi di esercizio pag. 212
- Gli anni '30 pag. 220
 - *il nuovo Capoluogo di Provincia*
 - *il servizio urbano*
 - *gli altri Comuni*
- La guerra pag. 237
- La ricostruzione pag. 239
- Gli anni '50-'60 pag. 244
- Il personale pag. 265
- Gli incidenti pag. 276
- Una festa "speciale" nella stazione di Loreto Aprutino pag. 276
- Il tempo libero pag. 278
- Le gare automobilistiche
 - Coppa "Acerbo" 1931 e Coppa "Circuito di Pescara" 1949 pag. 280
- Cortei funebri pag. 281
- Il declino e la dismissione pag. 283
- Il patrimonio dismesso, demolito e riconvertito pag. 285
- Elaborazioni fermodellistiche pag. 298

CAPITOLO VI: Rassegna stampa e varie

- Rassegna stampa e varie pag. 299
 - *L'inaugurazione*
 - *La guerra*
 - *Le rievocazioni*
 - *Varie*
 - *Iniziative culturali e storiografiche*
- **Curiosità:** pag. 305
 - "La bella e la bestia" di Carlo Mastrangelo*
 - "L'era del trenino" dell'On. Giuseppe Quieti*
- Ricordi di vita pag. 307
- Ferrovie abbandonate in Italia pag. 315

Ferrovie abbandonate in Italia

In Italia, come in molti altri Paesi industrializzati, vi è un vasto patrimonio ferroviario dismesso, che ammonta ad oltre 6.000 km di tracciati.





ARTI GRAFICHE - FAGIOLINI & C. LIVORNO - VIA BORRA 1