

MONTESILVANO una città tra i binari



Ferrovia Adriatica Ancona - Pescara

13 maggio 1863 - 13 maggio 2003 • 140 anni di storia e di progresso

Ferrovia Pescara - Monteseilvano - Penne

13 giugno 1963 - 13 giugno 2003 • 40 anni dopo la dismissione

La realizzazione di questa pubblicazione è stata promossa dall'Amministrazione Comunale della Città di Montesilvano

- **Piero Muscolino**, *ingegnere già dirigente delle Ferrovie dello Stato, docente di trasporti all'Università IULM di Milano.*
- **Dario Recubini**, *Nucleo Operativo Territoriale Abruzzo, Marche, Molise - Direzione Relazioni Esterne - Gruppo Ferrovie dello Stato.*
- **Tullio Tonelli**, *Direttore Generale della Gestione Trasporti Metropolitan s.r.l. di Pescara.*
- **Marco D'Urbano**, *collaboratore alla cattedra di Storia Contemporanea, Facoltà di Lettere e Filosofia, Università "G. D'Annunzio" Chieti - Pescara.*
- **Monica Andreucci**, *architetto e giornalista.*
- **Bruna Di Domenico**, *giornalista.*
- **Marina Fuschi**, *Professore associato di Geografia Economica - Facoltà di Economia, Università "G. D'Annunzio" Chieti - Pescara.*
- **Renzo Gallerati**, *Sindaco di Montesilvano.*
- *A corredo della pubblicazione sono stati raccolti alcuni ricordi testimonianze e curiosità.*

Coordinamento editoriale

Dario Recubini

Un ringraziamento particolare a:

Giuseppe e Mario Castagna, Ennio Grilli, Luigi Maggi, Mario Piattelli, Davide Cavuti, Cleto Iannascoli, Fernando Dell'Elce, Antonio Bertillo, Maurizio Di Lorito, Domenico Di Sante, Mario Grilli, Angelo Primiterra, Antonio Ambrosini, Mario e Raffaele Ambrosini, Wilma Bosica, Vittorio Bosica, Luigi Gaspari, Enzo Cantagallo, Alfonso Di Cola, Piero Vadini, Flavio Ronca, Andrea Castagnola.



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*
IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO

L'avvento e lo sviluppo delle ferrovie hanno cambiato per sempre gli scenari economici e sociali dell'intera umanità. Le strade ferrate, infatti, hanno assecondato l'industrializzazione della società moderna favorendo gli scambi di relazioni e affari tra le popolazioni.

Il treno, definito anche il più antico dei moderni mezzi di trasporto, si è affermato in Italia nella seconda metà dell'Ottocento parallelamente all'unità nazionale, quando il nuovo Stato si dotò di moderne infrastrutture capaci di collegare il nord al sud e di rinsaldare un sentimento nazionale comune.

La linea Adriatica ha rappresentato, fin dalle sue origini, una delle infrastrutture più importanti che da centoquaranta anni avvicina l'Italia all'Europa e ai paesi del vicino oriente, facilitando e intensificando le relazioni internazionali.

Esprimo, pertanto, vivo apprezzamento, anche a nome del Governo della Repubblica, per la brillante iniziativa di celebrare il 140° anniversario di questa fondamentale arteria ferroviaria che ha determinato il primo modello di sviluppo dei centri costieri e delle zone interne ad essi collegate.

In tale contesto, la città di Montesilvano, insieme a quella di Pescara ed altre ancora, rappresenta uno degli esempi più significativi di dinamicità economica e sociale, proprio perché capace di programmare il suo futuro rivisitando, talora anche criticamente, il suo passato.

On.le Nino Sospiri



Giunta Regionale

Il Componente preposto al Settore Trasporti, Mobilità e Viabilità

Le idee e le conseguenti realizzazioni dell'uomo indirizzate allo sviluppo, da sempre, possono portare frutti se hanno grandi vie di comunicazione su cui camminare. Quella che centoquarant'anni fa fu realizzata lungo la nostra costa ha consentito tutto quello che oggi vediamo e, unanimemente, apprezziamo. Ecco perché, opportuna e graditissima, giunge questa celebrazione anniversaria della ferrovia Adriatica e del suo matrimonio con la realtà di Montesilvano, una realtà esemplare anche proprio per l'effetto che la ferrovia ha avuto nella sua storia locale.

Ringrazio cordialmente, anche a nome del Governo Regionale, quanti l'hanno voluta ed organizzata, realizzando contestualmente anche la pubblicazione di questa testimonianza che la racconterà a chi non sarà presente. Grazie quindi al Sindaco Gallerati ed ai suoi collaboratori, nonché a chi, come Ferrovie dello Stato e GTM, hanno saputo dimostrare senso storico di continuità, anche culturale, rispetto alle società che le hanno originate in questi ultimi anni.

E', dunque, una occasione che ci consente la più serena riflessione su quanto possano incidere positivamente le grandi opere infrastrutturali sul progresso di un popolo. E' anche l'occasione per immaginare e perseguire con la nostra grande tenacia progetti indispensabili per far proseguire questa nostra terra sulla via di uno sviluppo a misura d'uomo. Questo è il momento dell'intermodalità, della capacità cioè di mettere in sinergia ogni singola rete di comunicazione, aggiungendovi quelle nuove garantite dal progresso scientifico e tecnologico. L'Abruzzo lo sta facendo già. Ma tanto c'è ancora da fare; ed il nostro impegno non deve mai appannarsi.

Dott. Mario Amicone



Montesilvano, anno 2003, ingresso della città da nord nei pressi del vecchio passaggio a livello.



Montesilvano, anno 2003, Palazzo Municipale.



Montesilvano

Una Città che sente l'obbligo della riconoscenza

Forse sfuggirà a molti centri dell'Abruzzo costiero, ma ignorare ciò che accadde il 13 maggio 1863, non arricchisce il "tessuto connettivo" di una Comunità che, al di là delle sue più antiche origini, deve molta della sua storia recente ai trasporti, per anni affidati al protagonismo di un mezzo, allora innovativo, come quello ferroviario.

Molti concittadini delle ultime generazioni non sanno ancora che poco più di un secolo fa, diversi comuni erano collocati, nella dimensione socio-economica ed istituzionale, in zone collinari prospicienti il litorale adriatico (Silvi, Montepagano, Francavilla, Atri-Mutignano, Giulianova, Tollo, Ortona, etc.) così come la nostra Montesilvano paese, immersa nel verde di un lussureggiante bosco di vegetazioni tipiche e d'alto fusto, ancor oggi rinvenibile, sebbene in misura minoritaria. Le sue attività erano quelle caratteristiche di un piccolo borgo dedito all'agricoltura, nelle forme classiche dell'epoca latifondista, all'artigianato di "sussistenza", ad impercettibili commerci localistici.

E' nella seconda metà dell'Ottocento che il "tristo villaggio" conosce un'evoluzione impensabile per i tempi, proprio grazie alla costruzione della linea ferroviaria "adriatica" che, sconvolgendo le previsioni, realizza in Montesilvano, non più a Città Sant'Angelo, agevolata com'era dalla viabilità di interconnessione con la zona Vestina, uno scalo ferroviario tanto inaspettato, quanto benefico per le popolazioni del comprensorio.

I luoghi che si connotarono come contrade denominate ad esempio "fiume morto", in ragione della mancata regimentazione delle acque del fiume Saline, divennero in breve ubicazione di attività, opifici, aziende, magazzini, fabbriche, beneficiari di un sistema nuovo di traffici fruibile su due arterie stradali importanti ed una ferrovia di interesse internazionale, senza poter contare, fino al 1929, su una nuova ferrovia in grado di collegare la costa con le realtà dell'entroterra vestino, opulento e ricco di sana tradizione, oltre che di storia. Come dimenticare i sistemi di trasporto pubblico, prima a trazione animale, poi automobilistici, con annessa distribuzione postale, che si attestarono per anni nel piazzale antistante il fabbricato viaggiatori dello scalo montesilvanese; che dire, poi, delle grandi spedizioni di merci, che per anni fecero sì che la stazione divenisse tra quelle capaci di accogliere interi convogli,



Montesilvano, anno 2003, centro storico di Montesilvano Colli.



Montesilvano, anno 1999, panorama di Montesilvano Marina.

aventi origine dalla stessa. Quante famiglie, inoltre, conobbero ed assicurarono progresso in virtù di intraprendenza nel settore delle produzioni di ogni genere, almeno fino agli inevitabili ridimensionamenti causati da eventi bellici, oltre che da politiche sciagurate tendenti a favorire logiche economiche per lo sviluppo dei trasporti su gomma. Quante altre realtà umane evitarono il dramma dell'emigrazione, che anche da noi conobbe cifre significative, proprio grazie alla dinamicità di un centro che affidava il frutto della sua imprenditorialità alla comoda disponibilità del vettore ferroviario.

Adesso resta non solo il ricordo di ciò che non è più, dati i mutamenti delle globalizzazioni imperanti, ma il dovere di affidare ciò che è stato a chi, forse, coltiva il gusto dell'interesse delle "cose di casa", immaginando il proprio e quello della sua realtà collettiva, come futuro possibile, perché consapevole di un vissuto fatto di vicende né modeste, né velleitarie, ma semplicemente dovute a scelte di predecessori, comunque figli del loro tempo.

Per questo, oggi, credo sia giusto ringraziare quanti credettero, in ambito politico e ferroviario, alle potenzialità del nostro piccolo paese d'allora, alle attenzioni che riusciva ad attrarre da parte dei Comuni circostanti, così come ritengo doveroso sottolineare il sacrificio di tutti i ferrovieri destinati a Montesilvano, chiamati a favorire il corretto sviluppo delle relazioni tanto in tempo di pace, quanto in tempo di guerra, a fianco di tutti quegli operatori di pubbliche e private iniziative, orbitanti intorno agli impianti ferroviari cittadini.

Un ultimo, sentito ringraziamento desidero rivolgere ad appartenenti alle aziende di trasporto che, per loro specifiche, preziose peculiarità, hanno consentito la realizzazione di quest'opera, forse irripetibile: Piero Muscolino, storico ed ingegnere in pensione delle Ferrovie dello Stato; Tullio Tonelli, Direttore Generale GTM, erede della F.E.A.; Dario Recubini, della Direzione Relazioni Esterne del Gruppo Ferrovie dello Stato; Luigi Maggi, già ausiliario FS a Montesilvano e prezioso fotografo, nonché tutti gli autori dei contributi storico-culturali ed economici che molto gentilmente hanno accettato l'invito a collaborare.

Il Sindaco della Città
Renzo Gallerati

A handwritten signature in green ink, which appears to read "Renzo Gallerati". The signature is written in a cursive style and is positioned below the printed name of the Mayor.



Montesilvano, anno 2003, nuovo arredo urbano della riviera "Aldo Moro".



Montesilvano, anno 2003, Palazzo dei congressi.



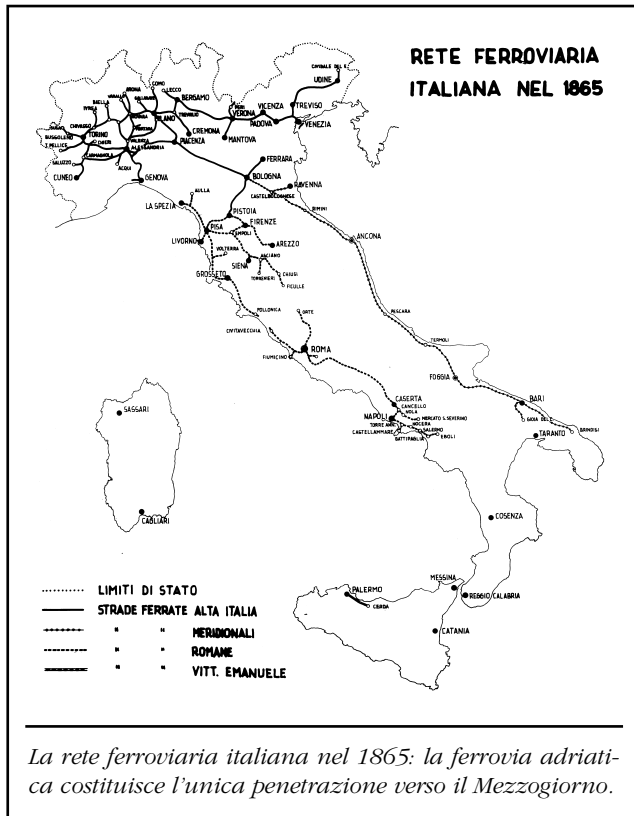
Montesilvano Colli, anno 2000, veduta aerea.



Montesilvano, anno 1999, veduta aerea dal mare.

Notizie storico - tecniche sulla Ancona - Pescara, tronco centrale della grande Ferrovia Adriatica

di Piero Muscolino



La ferrovia litoranea adriatica è un'infrastruttura di fondamentale importanza in ambito nazionale e internazionale.

Per quanto riguarda la rete italiana questa linea ha costituito la prima penetrazione verso le regioni meridionali dato che da Ancona dove le rotaie si erano attestate il 17 novembre 1861, ha raggiunto Pescara il 13 maggio 1863, Ortona il successivo 15 settembre, Foggia il 25 aprile 1864, Bari il 26 febbraio 1865, Brindisi il 29 aprile dello stesso anno, Lecce il successivo 15 gennaio, Taranto (da Bari) il 15 settembre 1868, Otranto il 22 settembre 1872. Se si tiene presente che la Battipaglia-Potenza-Taranto è stata percorribile dal 27 dicembre 1880, la litoranea jonica da Taranto a Reggio Calabria dal 15 novembre 1875, e la litoranea tirrenica da Battipaglia a Reggio Calabria ha dovuto addirittura attendere il 1° luglio 1895 per essere completata, ben si comprende il ruolo essenziale che ebbe specie nei primi tempi la nostra ferrovia per il movimento delle persone e delle merci nella nostra patria appena unificata. E fu proprio questa concomitanza nella realizzazio-

ne della tanto sognata e combattuta unità nazionale e del più moderno ritrovato della tecnica qual'erano al tempo le ferrovie, ad infiammare gli animi in entusiastiche manifestazioni di giubilo verso il re Vittorio Emanuele II° di Savoia che partecipò alle inaugurazioni dei vari tronchi, ben compreso dell'importanza dell'opera.

In particolare poi l'attivazione del tratto Ancona – Pescara che valicava il secolare confine del Tronto col Regno delle Due Sicilie acquistava un significato emblematico esaltato dalla rapidità di costruzione da parte dell'Impresa Sacerdoti alla quale era stato affidato il tratto Ancona – S.Benedetto con la costruzione della galleria fra Ancona e Varano lunga 1568,3 metri e dell'Impresa Gonzales e Talli da S.Benedetto a Pescara.

Il conte Pietro Bastogi Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società delle Strade Ferrate Meridionali (SFM) da lui creata con sede a Firenze e capitale interamente italiano di 100 milioni di lire, il 27 aprile 1863 in occasione della prima corsa di prova, così dichiara in Consiglio:

“Vinti ostacoli in ogni maniera la locomotiva passa oggi il Tronto, e Pescara è improvvisamente la testata di quella gran linea che dal Cenisio accenna all'estrema punta del litorale adriatico. E' un grande avvenimento che, mercé vostra, la locomotiva riporti trionfalmente il prode e leale Re Vittorio Emanuele per quel medesimo cammino che trenta mesi fa batteva col suo cavallo di guerra, recando alle provincie napoletane la libertà, recandovi oggi, dopo trenta mesi appena, i primi frutti di quella libertà e gli strumenti più validi della civiltà, della prosperità, della grandezza della Nazione”.

Nella circostanza il Prefetto della provincia di Teramo (allora non era ancora stata creata la provincia di Pescara) Nicola Attanasio compone la seguente Ode così trascritta:

Omaggio di gratitudine e devozione che interprete dei sentimenti del Teramano il Prefetto Nicola Attanasio offriva a S.M. Vittorio Emanuele II° Re d'Italia quando nel maggio 1863 colla Sua reale presenza inaugurava la ferrovia da Ancona a Pescara.

Questa, che vedi, o Sire, onda irrompente
Di popol che si accalca a Te d'intorno
E' quella stessa gente,
Che Te chiamava a far l'Italia un giorno;
E con voci di amore
Padre ti salutava, e Redentore.
De la polve dei campi ancor coperto
De la vittoria nel gentile orgoglio,
Venivi allora un Serto,
Allor venivi a italianare un Soglio;
E a Te, prode e gagliardo,
Piaceva il ricordo di Castelfidardo.
Nostro non eri ancor: ma già il destino
Posto d'Italia in te vedean le menti;
Palestro e Solferino
Eran d'altre fortune promettenti;
Tu di tutti al pensiero
D'un'altra Italia eri il fatal Guerriero.
Grande di civil gloria, o benedetto
Or volgi a noi un'altra volta il piede;
Trove lo stesso affetto,
Trove e' credi, o Signor, la stessa fede:
Un popolo redento
E' tenace di fede e sentimento.
Anima e mente del sudato Regno,
A cui sorridi come a tua fattura,
Ben poni ora l'ingegno,
Ora che l'ozio della pace dura,

Di una vita potente
A schiudergli ogni provvida sorgente.
E queste n'apri portentose strade,
In cui si va, che men ratto coll'ali;
Questi di civiltade,
E del commercio magici canali,
Onde assidue, operose,
Si travasano genti, industrie e cose.
Siegui, siegui, o Signor: per queste vie
Ben s'innestano e popoli ed usanze;
Si crean le armonie,
Unitrici di affetti e di speranze;
E quella Civil Gloria,
Che dei regi infutura la memoria.
Italo Tu, ben sai quanta grandezza
S'accoglie in questa Terra, che Tu regni;
Senti la sua bellezza,
In Te senti il vigor de'suoi ingegni;
E quel Genio fecondo,
Che imperiò dal Campidoglio il Mondo.
Sempre una Stirpe fummo; una beata
Famiglia or per te siamo: e chi può dire
Qual fia unificata
Questa famiglia, che creasti, o Sire?
Ella grande qual mai,
E Tu dei Regi il primo Re sarai.

All'inaugurazione del tronco Ortona – Foggia presenziata anch'essa dal Re il 9 novembre 1863 (ma l'esercizio pubblico venne poi attivato il 25 aprile 1864 per la riparazione di danni alla sede non ancora rassodata dovuti al maltempo invernale) in provincia di Chieti non vollero essere da meno ed il professore Antonio D'Orazio compose e pubblicò un inno qui di seguito trascritto.

INNO

Alla gioia che gli animi trasporta
Corriam la via lunghesso il patrio mar;
E nel tripudio dei suoi figli assorta
S'alzi Italia a più nobile sperar.

Ché di nuovi portenti la serena
Luce agli Ausoni campi arriderà,
Quando di Suez la copiosa vena
Di due mondi all'amplesso s'aprirà.

Corriam.... di questa generosa e antica
Terra, altro pegno d'incorrotta fé
Noi deporremo con la mano amica
Innanzi il trono del miglior dei Re.

Vieni, direm, di forti augusta prole
Qui non raccogli plauso menzogner;
Di un popolo che t'ama le parole
Son lente dietro i moti del pensier.

Il tuo felice avvento sospirato
A noi sull'ali dell'amor tornò,
E il Marrucino spirito bennato
Di care rimembranze rinfiorò.

Perché tra i fidi tuoi posta è l'eterna
Prima legge di pace e di amistà
Legge che tutta l'armonia governa
Sotto l'influsso della sua bontà.

Onde men Re che Padre, le parole
Parla di pace al figlio che travio;
Né fia giorno di grazia senza sole
Questo che tanto il cor desiderò.

Sire, d'Italia non ti prenda oblio
E non ti mancherà l'itala fé:
L'ultimo nostro moto è sacro a Dio,
Il palpito penultimo è per te.

Or sui novelli campi della gloria
Che benefico apristi in questo suol,
Noi ti leviamo l'inno di vittoria
Slanciando l'anima a più sublime vol.

Ma sul Gran Sasso che ci guarda in fronte,
Poiché l'anima torna a riposar,
Immobile siccome il patrio monte
In sua virtude non potrà mancar.

Antonio D'Orazio
Direttore delle Scuole

Alla grande arteria litoranea si sono aggiunte negli anni numerose diramazioni verso l'interno.

Della Bari – Taranto si è già fatto cenno, completata dalla Taranto – Brindisi il 30 dicembre 1886. Dal nodo di Bari si diramano poi le Ferrovie Appulo-Lucane verso Matera ed oltre (9 agosto 1915), le Ferrovie del Sud-Est che si svilupperanno in una grande rete iniziando dalla Bari – Locorotondo del 12 agosto 1900, la tranvia a vapore Bari – Barletta dell'11 marzo 1883 sostituita dalla Ferrovia Bari-Nord attivata a scartamento ordinario e trazione elettrica il 30 settembre 1965 che congloba anche la preesistente ferrovia elettrica Santo Spirito – Bitonto inaugurata il 28 ottobre 1928.

Proseguendo verso nord incontriamo la Barletta – Spinazzola del 1° agosto 1895, la Ofantino – Margherita di Savoia del 29 gennaio 1884, chiusa il 31 dicembre 1985; la Cerignola Campagna – Cerignola Città del 15 settembre 1891, chiusa il 1° luglio 1957.

Da Foggia si diramano: la linea per Benevento – Napoli in funzione dal 26 maggio 1870 con la diramazione Cervaro – Melfi – Potenza del 18 settembre 1897; la Foggia – Manfredonia del 12 luglio 1885, la Foggia – Lucera del 31 luglio 1887 sospesa dal 5 ottobre 1967 ma in fase di ricostruzione (si prevede l'attivazione nel 2004) con moderne caratteristiche da parte delle Ferrovie Garganiche; seguono la San Severo – Peschici Calenella attivata dalle Ferrovie del Gargano il 27 ottobre 1931, e la tranvia San Severo – Torremaggiore del 25 agosto 1925, chiusa il 31 marzo 1962.

A Termoli fa capo la linea per Campobasso - Benevento (e diramazioni) completata il 21 ottobre 1883.

Troviamo poi la San Vito Marina – Lanciano del 1° agosto 1912 prolungata a Castel di Sangro il 1° agosto 1915 e la Marina di Ortona – Crocetta (sulla linea precedente) attivata il



Fano: un treno in circolazione nei primi anni d'esercizio della ferrovia adriatica. La locomotiva è una 1-2-0 n° 114 SFM (Strade Ferrate Meridionali), poi 408 RA (Rete Adriatica) indi 1386 FS cioè 136.026 di costruzione Cail, Parigi, n° 776 del 1861. (Archivio foto Eusebi, Fano).

10 novembre 1912 fino a Guardiagrele, il 4 settembre 1913 fino a Crocetta, chiusa al traffico viaggiatori dal 1° febbraio 1982.

Dal nodo di Pescara si diramano la Pescara – Sulmona del 1° novembre 1873 prolungata all'Aquila il 10 maggio 1875 e ad Avezzano – Roma il 30 luglio 1888, e la Pescara – Montesilvano – Penne attivata il 22 settembre 1929, chiusa il 13 giugno 1963.

Seguono la Giulianova – Teramo del 15 luglio 1884, la (San Benedetto del Tronto) – Porto d'Ascoli – Ascoli Piceno del 1° maggio 1886, la Porto San Giorgio – Fermo – Amandola aperta l'11 dicembre 1908, chiusa il 27 agosto 1956; la Porto Civitanova - Macerata del 22 maggio 1886 prolungata ad Albacina il 21 dicembre 1888, e la tranvia Porto Civitanova – Civitanova Città attivata il 14 giugno 1911, trasformata in filovia il 30 giugno 1955 e poi in autolinea dal 1° febbraio 1975.

Proseguendo verso nord, troviamo la Falconara – Foligno – Roma realizzata dallo Stato Pontificio ed attivata il 29 aprile 1866 con la diramazione da Foligno a Perugia - Firenze il 12 dicembre successivo; poi la Fano – Fermignano – Urbino del 25 aprile 1915, chiusa all'esercizio il 31 dicembre 1985; infine la Rimini – San Marino inaugurata il 12 giugno 1932, sospesa il 10 luglio 1944 a causa della guerra, poi non più ripristinata, e la Rimini – Novafeltria (denominata Mercatino Marecchia fino al 31 luglio 1941) del 18 giugno 1922, chiusa il 15 ottobre 1960.

Questo elenco di diramazioni e allacciamenti alla litoranea adriatica rende l'idea circa l'importanza di tale fondamentale arteria.

Raggiunta Brindisi, la nostra ferrovia Adriatica venne ad assumere un'importanza internazionale che si accentuò radicalmente con l'apertura del canale di Suez (17 novembre 1869) e l'attivazione del tunnel del Frejus (17 settembre 1871). Fino dall'antichità il porto di Brindisi ha costituito il naturale punto di imbarco verso la Grecia ed i paesi del Mediterraneo orientale: non è un caso che già nel 312 a.C. fu iniziata da parte del console romano Appio Claudio la costruzione della grande strada, che da lui prese il nome di Appia, da Roma a

4 - VALIGIA DELLE INDIE (6 novembre 1902) **4**

Servizio settimanale con Treni celeri di Lusso fra LONDRA e BRINDISI (Via Calais - Modane - Bologna - Foggia)

ANDATA col PENINSULAR-EXPRESS, partendo da Londra ogni venerdì, mantenendo il seguente orario:

Vener. 21	part. LONDRA (Charing Cross).
Sabato 0 20	arr. CALAIS (Stazione marittima).
1	part. MODANE (T. dell'Europa Centrale)
16 51	arr. TORINO
18 7	part. ALESSANDRIA
21 19	arr. PIACENZA
21 30	part. BOLOGNA
22 57	arr. ANCONA
23 5	part. CASTELLAMMARE ADR.
domen. 0 40	arr. FOGGIA
0 45	part. BARI
3 1	arr. BRINDISI
3 16	part. BARI
6 40	arr. BRINDISI
6 51	part. BARI
9 42	arr. BRINDISI
13 7	part. BARI
13 12	arr. BRINDISI
15 26	part. BARI
17 20	arr. BRINDISI
domen. 22	partenza del Battello per le Indie.
43 20	ore Durata del viaggio.

Il treno celere settimanale da Calais a Brindisi è composto di carrozze tipo Sleeping-car, nelle quali i viaggiatori trovano a loro disposizione dei compartimenti con toilettes e dei gabinetti con ritirata separati per Signori e Signore. Col treno celere viaggia inoltre un'elegante carrozza ristorante. — Il detto treno celere, nel suo percorso sulla Rete Adriatica non fa servizio viaggiatori che nelle stazioni di Torino, Piacenza, Bologna, Ancona, Castellammare Adriatico, Foggia e Bari per Brindisi soltanto.

RITORNO. — Circa due ore dopo l'arrivo del piroscafo che porta la Valigia postale proveniente dalle Indie diretta a Londra, parte da Brindisi un apposito treno speciale per Calais regolato da uno dei seguenti orari:

Q	R	S	T	U	V	X	Y	Z
3 28	4 50	7 53	9 5	12 20	13 55	16	20	22 40
18 22	19 47	22 45	23 51	2 55	4 30	6 19	10	28 13 27
18 35	20 23	0 3	3 10	4 45	6 34	10 42	13 42	14 44
21 22	22 30	1 18	2 20	5 53	7 10	8 55	13 16	15
21 12	22 40	1 28	2 30	6 5	7 20	9 5	13 16	13
4 26	5 45	8 39	9 53	13 16	14 46	16 28	20 24	0 12
4 3	5 31	...	9 45	13 6	14 18	16	20	23 45
22 4	0 9	...	4 40	6 49	8 39	10 43	14 44	18 33
22 31	0 21	...	4 56	7 16	9 6	11 6	15 15	19 1
3 50	5 32	...	10 14	11 22	14 3	16 4	19 2	3 50
40 22	49 42	...	50	9 48	2 49	13 49	6 48	9 54 10

Nel treno celere settimanale in partenza da Brindisi diretto a Calais, possono prender posto soltanto i viaggiatori che, in partenza da Brindisi, diretti a Foggia, Piacenza, Torino ed oltre sulle rispettive diramazioni. Nel detto tr. oltre alle carrozze tipo Sleeping-car ed alla carrozza-ristorante, viaggia fino a Torino anche una carrozza di 1° cl. con ritirata, nella quale possono prendere posto, verso pagamento del solo biglietto ferroviario di 1° cl. senza alcuna soprattassa, viaggiatori diretti a Bari, Foggia, Castellammare ADR., Ancona, Bologna, Piacenza, e Torino, oppure diretti a località poste su linee che si diramano dalle prime quattro delle suddette stazioni. A Torino sono ammessi, limitatamente ai posti disponibili i viaggiatori per oltre Modane muniti di biglietto di 1° classe e supplemento.

Per il servizio viaggiatori da BRINDISI a LONDRA, trovano vendibili in India, presso le Agenzie di viaggi e della Compagnia di navigazione « Peninsulare ed Orientale », biglietti diretti speciali di 1° classe wagon-lit sia di corsa semplice che di andata e ritorno. — Detti biglietti sono validi esclusivamente per il treno celere accennato della Valigia Indiana e nel ritorno per il treno Peninsular-Express (P. E.). La durata di validità è di 15 giorni per biglietti di corsa semplice e di 3 mesi per quelli di andata e ritorno. — Nel prezzo del biglietto è compresa la tassa per trasporto di 30 chilogrammi di bagaglio per tutto il percorso italiano.

PARTENZE dei PIROSCAFI da BRINDISI per L'ORIENTE (3 novembre 1902)

Destinazioni	Vallona e Antivari	Corfù e Prevesa	Aden e Bombay	Alessandria d'Egitto, Port Said	Corfù, Patrasso, Pirae, Costantinopoli	Corfù e Patrasso
Nav. Gen. Italiana	—	—	Il 17 di ogni mese.	Il 1 e 2 e 17 d'ogni mese alle ore 13	Tutti i Martedì alle ore 23 30	La Domenica alle ore 23 30
Società Nav. Puglia	Il Mercoledì alle ore 6	Ogni 2° sabato alle ore 14	—	—	—	—
Comp. Pen. ed Orientale	—	—	Ogni Domenica dopo le ore 20 - Serv. quindi per la China, il Giappone e l'Australia.	—	—	—
Lloyd Austriaco	—	—	—	Tutti i Venerdì alle ore 14 * ed ogni 2° Martedì alle ore 2 *	Tutti i Giovedì alle ore 0 30 * ed ogni secondo Martedì alle ore 2 *	soltanto per Corfù e Patrasso.

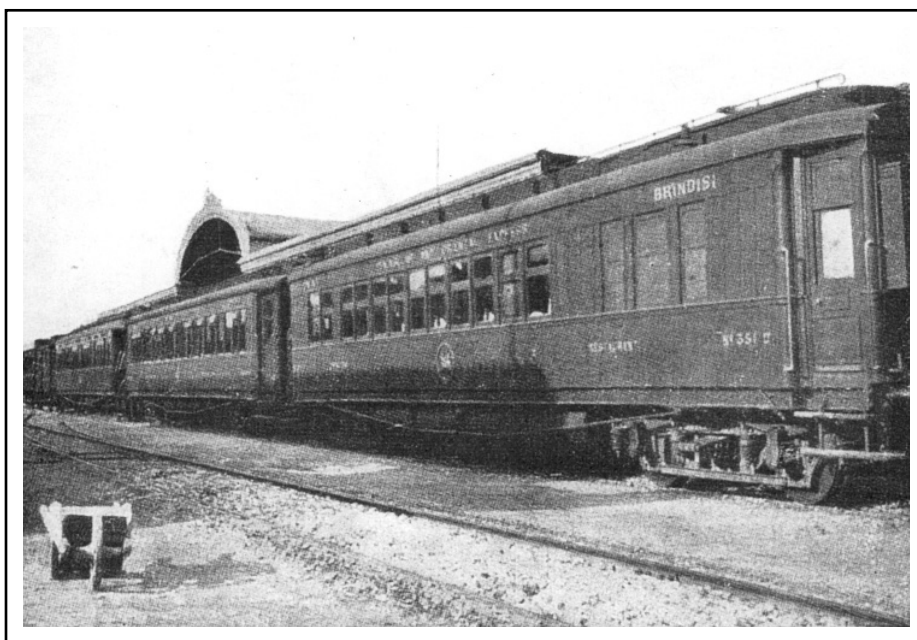
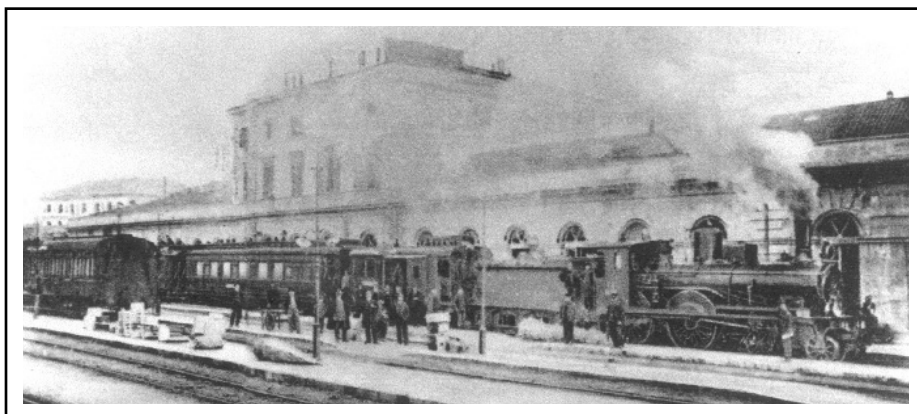
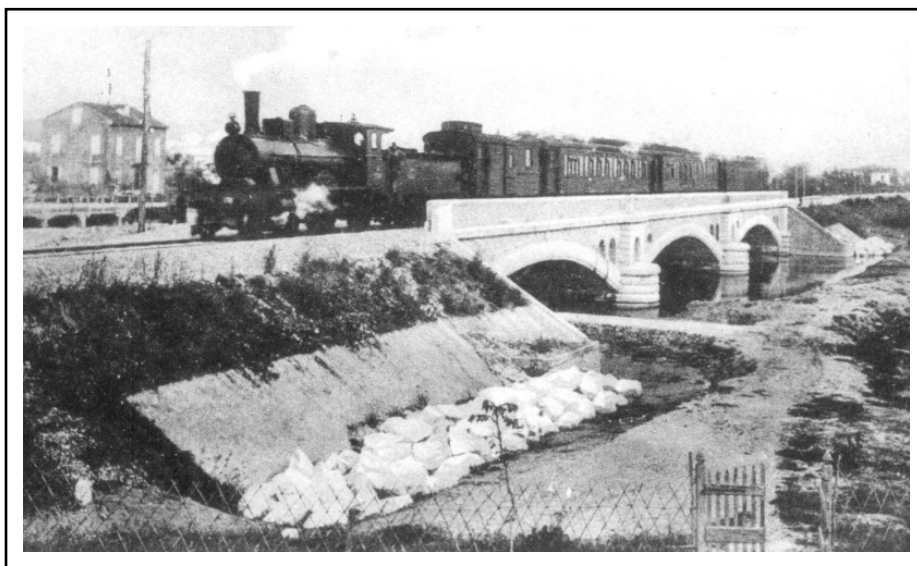
Corrispondenza per il Levante: + Al Pireo corrispondenza 2 settimane alternate per Smirne o Salonicco; a Costantinopoli servizi settimanali per Odessa, Costanza e Porti del Danubio; ed ogni 4 settimane per Novorossak e Batum. — * Toccando Durazzo e S. Giovanni Modua, per quale ultimo porto parte da Brindisi un'altro piroscafo ogni domenica alle ore 23. — * Toccando S. Quaranta e Salahora. — * Ad Alessandria corrispondenza ogni due settimane per Porto Said, la Siria, Caramania e Cipro dal 18 aprile a tutto settembre. — * Al Pireo corrispondenza settimanale per Smirne. A Costantinopoli servizi settimanali per Costanza, Porti del Danubio, ed ogni due settimane per Batum ed Odessa. — * Con proseguimento da Alessandria per Porto Said, la Siria, Caramania e Cipro. — * Con trasbordo a Porto Said. La corsa che parte da Brindisi il 1° o 2° d'ogni mese coincide a Porto Said col piroscafo del Lloyd per Aden e Bombay.

NB. — Per norma dei viaggiatori diretti in Egitto e nel Levante si avverte che i Piroscafi della Navigazione Generale Italiana attendono a Brindisi i treni 67 e 69 anche in caso di forte ritardo.

Capua con proseguimento successivo fino a Brundisium, denominata "Regina Viarum", cioè la via principale, per la sua importanza commerciale e strategica. Nella interessantissima Satira V° Orazio ci descrive minutamente e con arguzia un suo viaggio da Roma a Brindisi e da tale descrizione abbiamo la conferma di un'organizzazione razionale e collaudata con idonei posti di sosta, traghettamento con barconi a trazione animale (in realtà non troppo solleciti!) delle paludi pontine, e così via.

Ma adesso la ferrovia consentiva un percorso ininterrotto e diretto fino dal nord-Europa ed il governo britannico, per i suoi consistenti traffici con l'India, promosse l'attuazione di un treno molto veloce (per i tempi) denominato "Peninsular Express" indicato in orario con le lettere PE che consentiva di raggiungere Brindisi da Londra in circa 45 ore. Il convoglio che recava la cosiddetta "Valigia delle Indie", cioè oltre 100 sacchi di effetti postali comprendenti lettere, plichi, pacchi e documenti, oltre che viaggiatori di alto rango e comunque di alto censo, si effettuava una volta la settimana: come si apprende dall'allegato orario del 6 novembre 1902, partiva dalla stazione di Londra Charing Cross il venerdì alle ore 21 e raggiungeva Dover

ove si effettuava il trasbordo per il traghettamento della Manica, ma poi da Calais a Brindisi il materiale rotabile (due carrozze letti e una carrozza ristorante a carrelli, due bagagliai a 2 assi) era sempre il medesimo e per ridurre al minimo i perditempi il treno aggirava Parigi percorrendo la grande cintura. Alle ore 16 e 51 del sabato giungeva al confine italiano di Modane da dove ripartiva alle 18 e 07 (tenendo conto del cambio dell'ora) e attraverso Torino, Alessandria, Piacenza, Bologna e l'intera linea adriatica, arrivava a destinazione alle ore 17 e 20 della domenica, circa due ore prima della partenza del piroscafo per Bombay



Il Peninsular Express a Senigallia (collezione Moreschi), a Pescara (dalla rivista "i Treni" del sett. 1991), ed a Brindisi Marittima (collezione Ogliari).



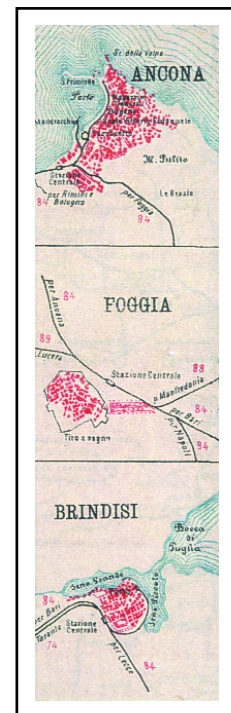
Un ricordo dei festeggiamenti per la costruzione della ferrovia Pescara – Sulmona – Roma. (Collezione Mannucci).



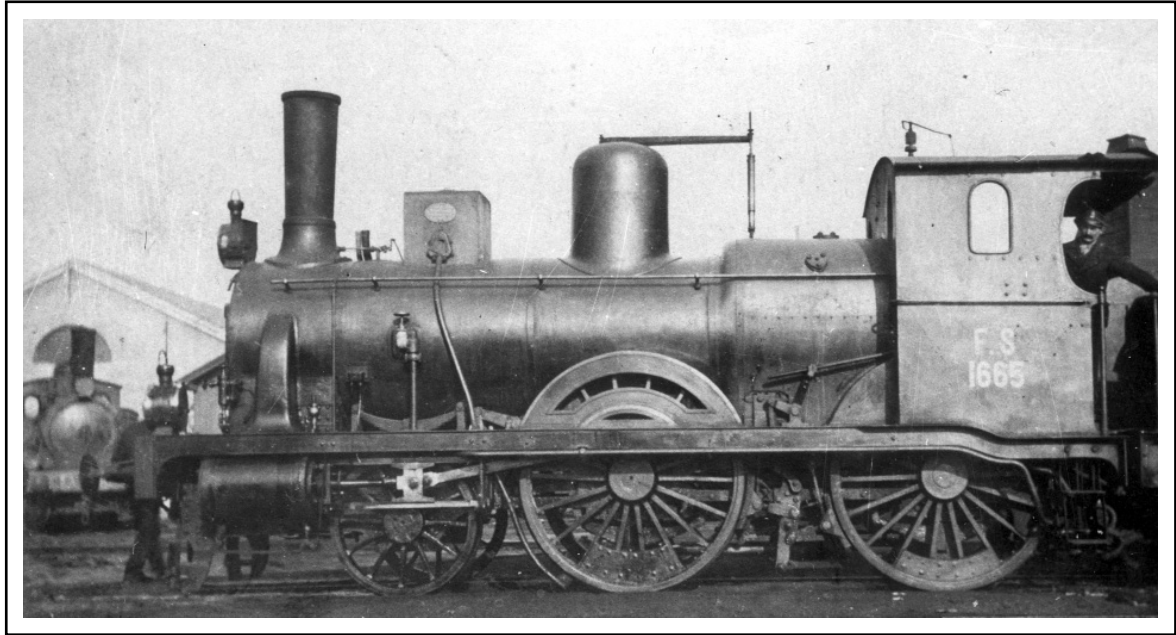
La rete ferroviaria italiana nel 1899, da un disegno d'epoca.



Il manifesto dell'itinerario della "Valigia delle Indie" con particolare risalto del percorso in Italia del Peninsular Express. (Collezione Boetticher, Monaco di Baviera).



Disegni d'epoca di alcuni centri ferroviari adriatici attraversati dal Peninsular Express.



Vista laterale della 1-2-0 n° 472 delle SFR (Strade Ferrate Romane) poi 1012 RA e infine 1665 FS cioè 164.025 costruita dall'Officina Robert Stephenson & C. nel 1873. (Foto FS).



Una cartolina di auguri di 100 anni fa. L'anno nuovo 1903 è simboleggiato da un treno in arrivo (col 1903 scritto sul coperchio della camera a fumo) trainato dalla più moderna locomotiva dell'epoca, la 1880 RA poi 5546 FS cioè 552.026. (Collezione Squarzanti).

raggiunta in circa 18 giorni: rispetto a pochi anni addietro quando il viaggio via mare circumnavigando l'Africa richiedeva 100 giorni, si era realizzato un eccezionale risparmio di tempo.

Il Peninsular Express fu organizzato (e funzionò) molto bene con soddisfazione delle autorità inglesi, per merito delle Reti Mediterranea (RM) e Adriatica (RA), specie quest'ultima, che gestirono la rete ferroviaria della penisola italiana dal 1885 al 1905 quando confluirono nella nuova azienda delle Ferrovie dello Stato, e poi dalle FS medesime che tennero in circolazione questo treno di lusso nel periodo della "Belle Epoque" fino all'estate 1914. Ma dopo la prima guerra mondiale il Peninsular Express non venne più riattivato. La trazione era interamente a vapore e scorrendo l'orario si rimane stupiti nel constatare le lunghezze dei tratti senza fermate e la brevità delle soste tenendo presente che le locomotive a vapore specie col tender a tre assi in uso alla fine dell'Ottocento, hanno un'autonomia inferiore a 200 chilometri tra due rifornimenti successivi: verosimilmente veniva sostituita la locomotiva anche se le necessarie manovre e la prova del freno (il materiale rotabile era il più moderno per l'epoca, dotato di frenatura continua pneumatica) richiedono al minimo una decina di minuti.

Indipendentemente dal Peninsular Express, la linea Adriatica è stata sempre percorsa da collegamenti internazionali costituiti da carrozze dirette dalla Francia, dal Belgio, dalla Svizzera, dalla Germania per Brindisi Marittima in coincidenza con i traghetti per la Grecia oltre che per ragioni turistico-balneari per Ancona e Pescara; da ricordare anche il treno notturno estivo diretto Parigi – Brindisi denominato "Parthenon" che copriva il percorso in poco più di 21 ore, in circolazione negli anni Ottanta e, in parte, Novanta del secolo scorso.

Su una ferrovia tanto importante hanno circolato fino dall'origine tutti i tipi di treni e di locomotive. Inizialmente vediamo in servizio qualche rara macchina con un solo asse motore (rodiggio 1-1-1) delle SFM alcune delle quali, passate poi alla RA, giunsero alle FS (gruppo 102), presto soppiantate da quelle con due assi motori, rodiggio 1-2-0 del gruppo 107-198 SFM che confluirono nei gruppi 421-499 RA, poi 120 FS e 401-417 RA, poi 136 FS. Dello stesso rodiggio abbiamo anche le 251-285 RA, poi gr.140 FS; le 601-630 RA, poi gr.155 FS; le 1001-1025 RA, poi gr.164 FS. Ma le ottime caratteristiche planoaltimetriche della linea che consentono elevate velocità, consigliarono l'adozione del carrello di guida anteriore e già nel 1882 compaiono le classiche locomotive a rodiggio 2-2-0 in varie serie successive sempre più perfezionate e veloci.

Sono state queste locomotive, caratteristiche della Rete Adriatica, a trainare il Peninsular Express ed i treni più veloci in circolazione, per cui riportiamo una descrizione sommaria ma essenziale di tale indovinata serie.

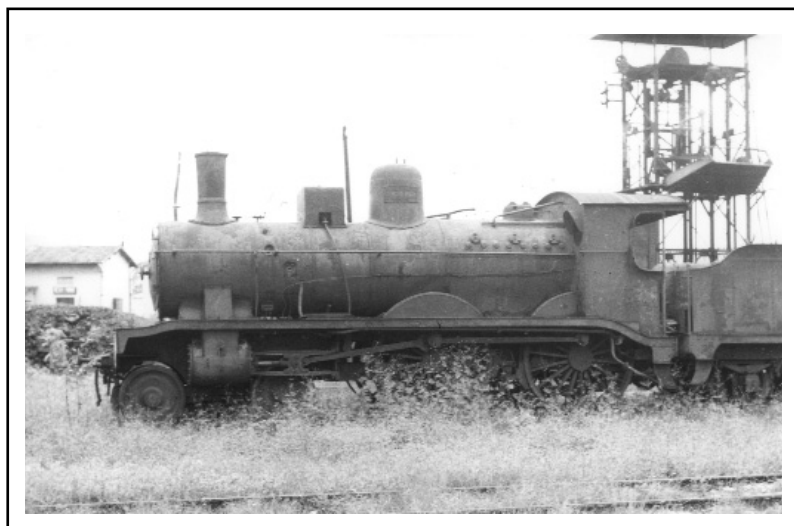
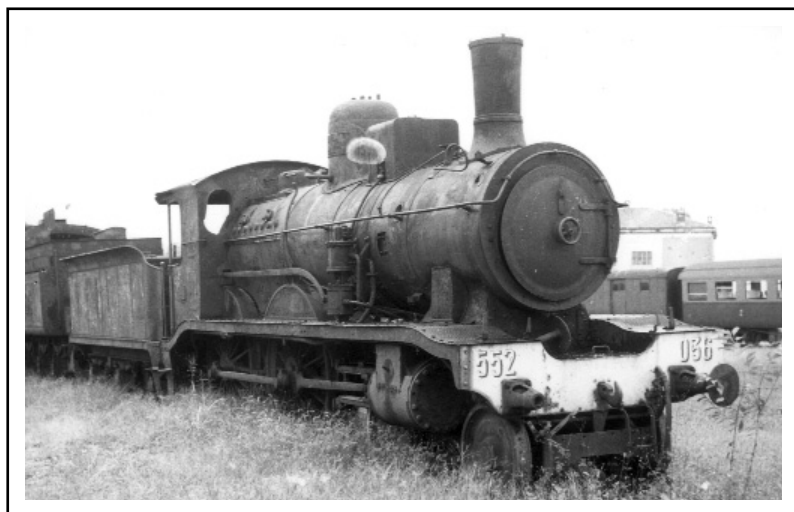
Gruppo 540 FS ex 1701-1718 RA già 241-258 e dal 1883 401-418 SFM. Costruite dal 1881 al 1886 con potenza di 510 cav., velocità massima 95 km/ora, vapore saturo, semplice espansione, diametro delle ruote motrici 1850 mm.

Gruppo 545 FS ex 1801-1846 RA. Costruite nel 1887-1891 con potenza di 530 cav., velocità massima 100 km/ora, vapore saturo, semplice espansione, diametro delle ruote motrici 1920 mm.

Gruppo 550 FS ex 1847-1864 RA. Costruite nel 1896-1898 con potenza di 540 cav., velocità massima 100 km/ora, vapore saturo, semplice espansione, diametro delle ruote motrici 1920 mm.

Gruppo 552 FS ex 1865-1900 RA. Costruite nel 1899-1901 con potenza di 650 cav., velocità massima 100 km/ora (in prove 110 km/ora), vapore saturo, semplice espansione, diametro delle ruote motrici 1920 mm. Questo ultimo gruppo quasi leggendario che confermò la meritata fama dell'Ufficio Studi di Firenze della Rete Adriatica pure in campo internazionale, ha costituito la migliore espressione italiana delle locomotive 2-2-0.

Del gruppo 180 bis RA, poi 552 FS, è stata fortunatamente conservata l'ultima locomoti-



Due immagini della 552.036 FS accantonata a Treviso nel 1953. (Foto Shepberd, Romiley, G.B.).

va, la 552.036, che nel 1953 si trovava accantonata a Treviso. Trasferita a Roma Smistamento per essere esposta nel previsto Museo Ferroviario del materiale rotabile che doveva affiancare quello di cimeli, modelli, documenti, in attività dal 1954 al 1964 in locali sotterranei di Roma Termini, ha trovato poi sistemazione definitiva nel Padiglione ferroviario del Museo della Scienza e della Tecnologia "Leonardo da Vinci" di Milano dove è confluita buona parte del materiale ospitato a Roma Smistamento ed a Roma Termini nel museo aggraziato, ben messo, ma assolutamente non suscettibile di ampliamento, e tuttora si trova esposta a Milano anche se poi le FS nel 1989 hanno realizzato il proprio grande Museo nelle antiche officine di Pietrarsa (Napoli) fondate nel 1842 e quindi costituenti la prima industria meccanica d'Italia, ed hanno colà trasferito la massima parte dei rotabili storici ancora esistenti. Costruita dalla Breda nel 1900 (la Breda indica l'anno di inizio costruzione) col n° 479 costituisce una tra le più antiche ed interessanti locomotive europee tuttora esistenti ed oggi è in studio la possibilità di farla funzionare per

treni storici anche se gli interventi necessari si rivelano molto onerosi, cosicché tale affascinante ipotesi appare piuttosto remota.

Ma l'aumento del peso dei treni viaggiatori conseguente allo sviluppo dei traffici e all'adozione di carrozze a carrelli in seguito anche con cassa metallica, rendeva sempre più spesso insufficiente lo sforzo di trazione ottenibile con due soli assi motori (il problema non si poneva per i treni merci per i quali non è essenziale un'elevata velocità, trainati da locomotive a rodiggio 0-3-0 cioè senza assi di guida e con ruote tutte motrici di limitato diametro) e si deve al tecnico della Rete Adriatica Giuseppe Zara, nativo di Fermo, l'ideazione e la sperimentazione nel 1904 del cosiddetto "carrello italiano" che consente di rendere motore il secondo asse del carrello con ruote di uguale diametro di quelle motrici e ad esse collegato mediante bielle. Ciò si otteneva con un accurato studio dei moti relativi, delle tolleranze ammissibili, e della distribuzione dei pesi, cosicché pur essendo collegato con bielle agli assi solidali col telaio, il primo asse motore col primo asse di guida si comportano come facenti parte di un carrello indipendente e il rodiggio 2-2-0 diviene un 1-3-0, cioè costituito da tre assi motori. E' vero che la linea adriatica è sostanzialmente pianeggiante, anche se

qualche moderata e limitata salita non manca (12 per mille fra Cattolica e Pesaro, circa 15 per mille fra Ancona e Varano, 9 per mille fra Campomarino e Termoli e fra Ripalta e Poggio Imperiale): ma gli elevati raggi delle curve consentono buone velocità e se si vuole correre con treni pesanti occorre un adeguato sforzo di trazione.

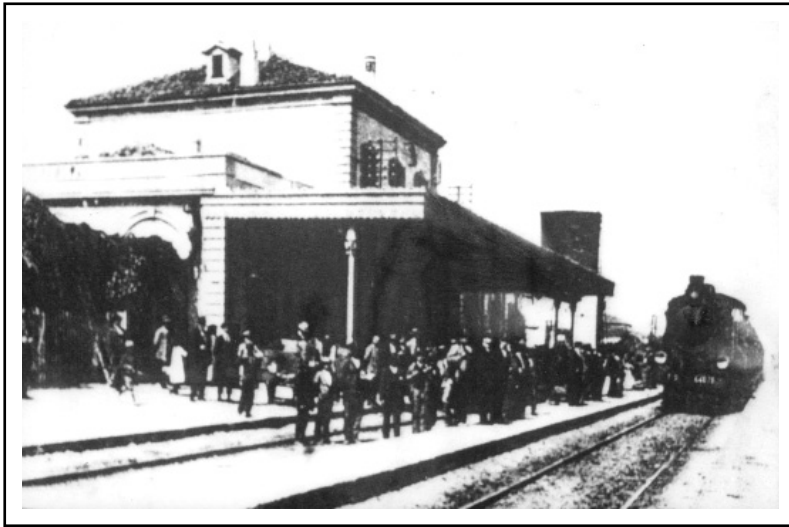
Nel tratto Ancona – Pescara che ci interessa particolarmente in questa occasione, si trova subito in partenza da Ancona, come già accennato, una livelletta a pendenza massima del 14,8 per mille (ridotta al 9,8 nella seguente galleria) che costituisce la più elevata del tratto dato che in seguito non si supera il 6 per mille, e pure se in assoluto questo valore è sostanzialmente accettabile, il fatto che lo si incontri immediatamente dopo una partenza costituisce una singolarità impegnativa e in vari casi richiedeva la spinta in coda. Tenendo infatti presente che lo sforzo di trazione per l'avanzamento su rotaie in piano e rettilineo è di circa 4,5 kg/tonn, sulla pendenza del 14,8 per mille lo sforzo necessario all'avanzamento risulta più che quadruplicato.

I raggi di curva caratteristici sono di 1000 metri che oggi consentono velocità di 145 km/ora per treni di materiale ordinario, 150 km/ora per automotrici e materiali ordinari speciali, 160 km/ora per automotrici con solo viaggiatori seduti (i tre ranghi), 185 km/ora per il Pendolino; con limitatissime eccezioni di 300 e 500 metri in uscita da Ancona, 600 e 700 metri agli imbocchi di alcuni ponti, in particolare di quelli sul Tordino e sul Vomano. Ma le curve sono in complesso poco frequenti, inframmezzate da lunghi rettilinei.

Comparvero così negli anni Dieci anche sulla linea adriatica per i treni più pesanti e veloci le locomotive a tre assi motori rodiggio 1-3-0 dato che le FS adottarono il carrello italiano per quasi tutte le locomotive di nuova costruzione, mentre al traino del Peninsular Express veloce sì, ma non molto pesante, restarono le locomotive 2-2-0 dei gruppi 180 e 180bis RA divenuti poi 545, 550, 552 FS. Dopo una fugace apparizione delle 600 e 630 (vapore saturo, doppia espansione), troviamo così in servizio le derivate agli 625 e, soprattutto, 640 dalle grandi ruote motrici (diam.1850 mm), capaci di raggiungere i 100 km/ora con 800 cav. di potenza, a semplice espansione e vapore surriscaldato; poi le 680 dal rodiggio 1-3-1 a vapore saturo e doppia espansione con potenza di 1150 cav., velocità massima di 110 km/ora dotate dopo il 1912 di più capaci tender a carrelli, e le unità da queste derivate (gruppi 681 e 682, poi S685) a seguito della trasformazione a semplice espansione con vapore surriscaldato (velocità massima 120 km/ora) e naturalmente le 685 delle varie serie (semplice espansione, vapore surriscaldato, 1250 cav., 120 km/ora), le più classiche e indovinate locomotive italiane per treni viaggiatori prodotte in 335 esemplari che hanno fatto servizio dalle Alpi alla Sicilia per tutti i tipi di treni ed all'ultimo talvolta anche per i merci. Su queste arcinote locomotive delle quali attualmente esistono in grado di funzionare la 089, la 196 e ferme la 068 esposta al museo di Pietrarsa, la 222 ricoverata a Pistoia, la S685.600 esposta al museo della Scienza e Tecnologia "Leonardo daVinci" di Milano, sono stati scritti ottimi saggi ed in particolare il volume "La regina delle locomotive" di Erminio Mascherpa e Gian Guido Turchi ediz. ETR Salò, che consigliamo ai lettori interessati; come pure, per una trattazione completa sulla trazione a vapore nelle FS, rimandiamo al magistrale volume di Giovanni Cornolò "Locomotive a vapore FS", ediz. Albertelli, Parma.

Il 1° giugno 1935 per alcuni servizi compaiono sulla linea adriatica le prime automotrici termiche chiamate "littorine" dalla corsa in cabina sulla ALb 48.103 di Benito Mussolini il 18 dicembre 1932 da Roma alla nuova città di Littoria (oggi Latina).

Ma intanto si andava affermando l'elettrificazione a corrente continua 3000 Volt installata per la prima volta dalle FS nel 1928 sulla trasversale Benevento – Foggia e presto, visti gli ottimi risultati, estesa alle principali linee della rete in luogo di quella trifase che non ebbe più sviluppi e rimase confinata alla zona ligure-piemontese e ad alcune arterie di valico come la Trento – Brennero e Bolzano – Merano, la Firenze – Bologna via Pistoia, la



Giulianova, anni Dieci: il treno in arrivo è trainato dalla locomotiva 64079 FS cioè 640.079.



FrancaVilla al Mare, anno 1955, ancora una 640, la 001, in servizio sulla ferrovia adriatica. (Foto FS).

Varano ma come prima della guerra i treni partono da Ancona a vapore con la spinta, quando necessaria, in trazione elettrica; nel settembre 1948 finalmente è la volta della Bologna – Falconara, ma per l'estensione verso Pescara e il Sud dovrà ancora passare qualche anno, ed ai depositi di Ancona e Pescara permangono numerose vaporiere dei tipi già ricordati alle quali si affiancano alcune unità del poderoso gruppo 746 con potenza di 1750 cav. e rodiggio 1-4-1 cioè con quattro assi motori, atte al proseguimento a sud di Ancona dei treni più pesanti consentiti dalla trazione elettrica, provenienti dal Nord. Non si tratta della locomotiva FS più potente dato che la famosa 691, avendo la stessa caldaia, raggiungeva anch'essa i 1750 cav. (e i 130 km/ora per il diametro di 2030 mm delle ruote motrici), né della più veloce dato che non superava i 100 km/ora, ma dell'ultima locomotiva a vapore originale progettata dall' Ufficio Studi delle FS nel 1919 (e messa in circolazione nel 1923) per i propri servizi viaggiatori pesanti ed in particolare per la Roma – Firenze di 316 km con frequenti pendenze del 10 per mille, che percorreva con i rapidi senza fermate intermedie (o con bre-

Pontremolese, la Roma – Sulmona, e venne gradualmente sostituita dal sistema a corrente continua scomparendo definitivamente alle ore 9 e 45 del 25 maggio 1976 dall'ultimo tronco Acqui Terme – San Giuseppe di Cairo.

Il 14 novembre 1938 si attiva la trazione elettrica sulla Milano – Bologna – Rimini – Ancona prolungata per altri 6 km fino a Varano per migliorare l'esercizio sul tratto acclive e in galleria, il 28 ottobre 1939 sulla Falconara – Orte (la Firenze – Roma – Napoli era già elettrificata dal 28 ottobre 1935) ma la seconda guerra mondiale non solo arresta i programmi di estensione, ma con le immani distruzioni che arreca, fa tornare in servizio le vaporiere anche sulle linee già elettrificate. Vediamo così treni di carri chiusi “adibiti al servizio viaggiatori”, talvolta antichi carri bestiame con l'iscrizione “cavalli 8 uomini 40” trainati lentamente da locomotive FS rabberciate e dalle 1-4-0 a carbone e a nafta portate in tutt'Europa dall'esercito U.S.A. e immatricolate dalle FS nel gruppo 736 che arrivò a comprendere ben 248 unità.

Nel febbraio 1946 viene ripristinata la trazione elettrica sulla Roma – Orte – Falconara – Ancona, che dal 15 ottobre 1947 raggiunge



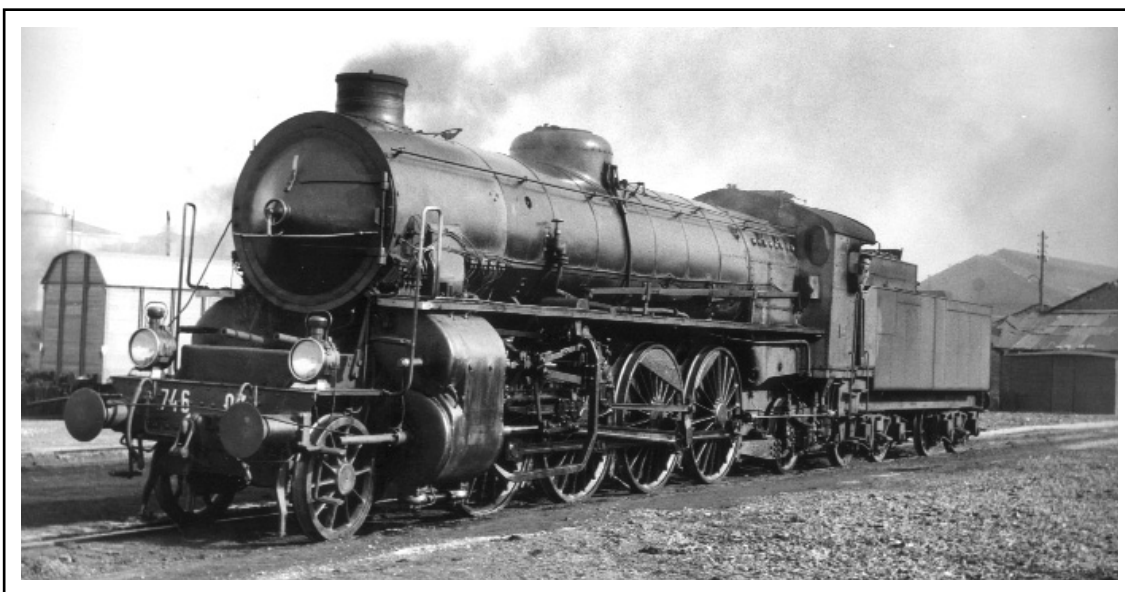
Fano, anni Trenta: un veloce treno viaggiatori al traino della 681.001 prende il passo su un treno più lento, verosimilmente merci, trainato dalla 740.220. La 681.001 deriva dalla 680.201 già 680.150; in seguito i gruppi 681 e 682 entreranno a far parte del gruppo S685. (Archivio foto Eusebi, Fano).



La stazione di Montesilvano negli anni Trenta: si notino il giardino ben curato ed il grande grappolo di isolatori per i fili telegrafonici esterni. (Foto FS).



Locomotiva 736.110 di origine statunitense a San Benedetto del Tronto alla fine degli anni Quaranta, e visione laterale della 736.010. La posizione del forno sopra le ruote motrici ha imposto una posizione più alta per la caldaia (ed il baricentro) di queste macchine. (Foto FS).



Magistrale immagine della poderosa locomotiva gruppo 746 FS. (Foto FS).

vissima sosta a Chiusi) in 4 ore e 10 minuti, e costituisce una macchina imponente e prestigiosa della quale ne rimangono due esemplari non atti a marciare: la 031 conservata al museo della Scienza e Tecnologia di Milano, e la 038 esposta come monumento nelle officine FS di Verona Porta Vescovo.

Queste locomotive hanno assicurato l'ultima trazione a vapore sulla Ancona - Pescara e si ritiene interessante fornire alcune notizie sulle medesime anche per via di un ricordo personale dello scrivente che gli si consenta in questa occasione di trascrivere in prima persona.

Si è scritto Ancona - Pescara e non oltre poiché nel 1957 era stato elettrificato l'intero percorso a sud (Pescara - Termoli e Foggia - Bari, 1° gennaio 1957; Termoli - Foggia, 21 marzo; per il proseguimento Bari - Lecce occorrerà attendere il 22 maggio 1996) ed essendo la Bologna - Ancona già a trazione elettrica dall'anteguerra come si è visto, mancava il tratto intermedio al quale furono assegnate le poderose 746. Ed ecco il ricordo dello scrivente.

Nell'estate del 1958, all'età di 20 anni, avevo organizzato un viaggio nel sud della Sicilia per andare a trovare i parenti di mio padre, ma ero anche invitato per qualche giorno dal carissimo amico già compagno di liceo Luigi Beneventi a Falconara (dove ogni tanto sono tuttora con gioia suo ospite dopo alcune decine d'anni!) ed i miei familiari diretti in automobile in Val di Fassa, mi ci lasciarono. Secondo logica per andare da Falconara alla Sicilia conveniva ripassare da Roma ma io volevo provare la trazione a vapore pesante e veloce (che non conoscevo poiché a Roma, mia residenza, mancava da tempo) e percorrere gli itinerari adriatico e jonico lungo i quali non avevo mai viaggiato, per cui scelsi il percorso via Ancona - Bari - Taranto - Metaponto - Reggio Calabria. Volevo sperimentare se con la trazione a vapore la velocità del treno era paragonabile a quella attenuata in trazione elettrica e partii la mattina del 3 agosto di buon'ora da Falconara fino ad Ancona con un diretto al traino di un E626 per salire su un direttissimo che non fermava a Falconara rimorchiato da una superba 746 fumante. Le prime impressioni furono poco esaltanti: l'avviamento era lento e il treno stentava a prendere velocità, ma allora non sapevo della sensibile salita in partenza da Ancona (né mi accorsi se c'era o no la spinta in coda) e riflettendoci dopo, quando venni a saperlo, quasi mi pentii di aver messo in dubbio le capacità della erculea 746 che aveva trainato al valico un treno lungo e pesante. Poi la velocità crebbe drasticamente ed io tentavo di calcolarla valutando con l'orologio il tempo intercorso fra gli incontri di due caselli dei quali leggevo le progressive; ma, a complicarmi la misura, capitavano frequenti rallentamenti alternati ai tratti percorsi a buon passo, e non ne capivo il perché. Così transitammo a media velocità per Loreto ma in seguito, finalmente, la velocità si mantenne a lungo elevata e costante e dai calcoli approssimati e per di più fatti a mente mi risultò fra i 90 e i 100 km/ora. Del resto l'impressione era proprio quella della trazione elettrica: i colpi di scappamento, frequentissimi, apparivano ormai come un sibilo quasi uniforme mentre si avvertivano chiaramente i colpi estremamente ravvicinati sulle giunzioni delle rotaie allora non saldate o per lo meno non saldate ovunque, ma l'acre odore del fumo unito al pulviscolo di carbone fastidioso forse ma tanto



Automotrice FS gruppo ALn 556 Breda a Porto d'Ascoli. (Foto FS).



Milano, 4 dicembre 1969, nel padiglione ferroviario appena inaugurato del Museo della Scienza e della Tecnologia "Leonardo da Vinci" un gruppo di visitatori si fa riprendere con lo sfondo della prestigiosa 746.031 costruita dalla Breda nel 1922 col n° 2003.

dolce per noi appassionati, ci ricordava che lì davanti pulsava un cuore d'acciaio autosufficiente che non aveva bisogno di attingere volt ed ampere da un filo per erogarci generosamente la sua potenza! Ricordo bene che nell' ultima trentina di chilometri prima di Pescara il treno mantenne una velocità alta e uniforme senza più alcun rallentamento, velocità che mi parve dai calcoli approssimati di 100 km/ora e rimasi dispiaciuto di giungere a Pescara Centrale (della quale ricordo bene il grande doppio serbatoio idrico dipinto in grigio-argento tuttora esistente) dove il nostro treno fu preso in consegna da un locomotore elettrico ad avancorpi che a distanza mi apparve un E626 ma più verosimilmente dovrebbe essere stato un E428 di prima serie.

Tuttora dopo tanti anni quando viaggiando su un treno a vapore chiudo gli occhi, i rumori e l'odore del fumo mi fanno ridiventare ragazzo e avvertire il caldo estivo dei viaggi di un tempo (che si facevano solo d'estate per recarci in villeggiatura) sulla Arezzo - Pratovecchio Stia nel Casentino dove andiamo sempre, a vapore fino al 1954, ed anche di questo del 1958 nel quale dopo l'Ancona - Pescara fui trainato da una 625 fra Catanzaro Lido e Reggio Calabria (sul percorso jonico ammirai per la prima volta le automotrici ALn668 di un rapido che incrociammo e del corrispondente che ci superò, al quale avevo rinunciato per viaggiare a vapore) e da una 685 da Messina a Catania. Ma la più indimenticabile sensazione di potenza e velocità rimane questa del percorso Ancona - Pescara.

Le 746 furono progettate ex novo dalle FS nel 1919 a quattro cilindri e doppia espansione con vapore fortemente surriscaldato. Offrivano una potenza di 1650 cav. a 75 km/ora dovuta pure all'ampia superficie di griglia di ben 4,3 mq, che si elevò a 1750 cav. quando dopo il 1930 venne elevata da 14 a 16 kg/cmq la pressione di timbro; con il diametro delle

ruote motrici di 1880 mm poteva produrre un notevole sforzo di trazione idoneo per il rimorchio di treni pesanti intorno alle 400 tonn. su linee mediamente accidentate a velocità di circa 85 km/ora. Successivamente quattro unità vennero trasformate a semplice espansione sempre con motore a quattro cilindri, con sensibili miglioramenti nella qualità di marcia fino a 105 km/ora. Ne furono costruite in totale 60 delle quali le prime 50 con distribuzione Walschaerts, e le altre 10, numerate inizialmente 747.001 - 010 e poi 746.101 - 110 con la distribuzione a valvole del noto brevetto italiano dovuto agli studi dell'ing. Arturo Caprotti: esso consente sensibili vantaggi di natura meccanica e termodinamica che si traducono in un più elevato rendimento della locomotiva tanto che è stato applicato in Italia su 411 unità esistenti ed all'estero su 330 locomotive di cinque reti europee.

Con l'attivazione della trazione elettrica sulla Varano - Pescara il 16 maggio 1959 e poi anche sulla Pescara - Sulmona il 1° ottobre 1959, si attenua radicalmente la presenza di locomotive a vapore nella zona, confinate ormai alle diramazioni per Ascoli Piceno e Teramo solo nel traffico merci dato il sempre più esteso impiego di automotrici per i servizi viaggiatori, con alcune 740 rimpiazzate poi nei primi anni Settanta da locomotori Diesel-elettrici dei gruppi D343 e D345.

Sulla linea adriatica circolano ora tutti i tipi di locomotori elettrici ed elettromotrici. Dai famosi E626 particolarmente al traino dei pesanti treni merci, veri cavalli di battaglia della trazione FS a 3000 Volt corrente continua, costruiti dal 1927 al 1939 in ben 448 esemplari col rodiggio Bo-Bo-Bo e velocità massima di 95 km/ora, ai rari E326 dal rodiggio 2-Co-2 e velocità massima di 130 km/ora, ai poderosi E428 (2-Do-2) delle tre serie costruiti dal 1934 al 1943 in 242 esemplari, potenti (2500 kW orari) e veloci (130 km/ora) che per un trentennio hanno trainato i rapidi e i direttissimi su tutte le grandi linee della rete FS, immortalati nel magistrale film "Il ferroviere" del 1954 di Pietro Germi, seguiti dai piccoli E424 (Bo-Bo, 1942 - 1943, 158 unità, 1550 kW, 100 km/ora) e dalla lunga serie degli articolati Bo-Bo-Bo (E636, 1940 - 1962, 469 unità, 1880 kW orari, 120 km/ora); E645 (1959 - 1969, 98 unità, 3980 kW orari, 120 km/ora); E646 (1961 - 1967, 199 unità, 3980 kW orari, 145 km/ora), E656 (1975 - 1990, 461 unità, 4440 kW orari, 150



Pescara C.le 16 maggio 1959: si inaugura l'elettificazione del tratto Pescara - Varano. Tra le Autorità si riconoscono il Vescovo Iannucci ed il Ministro Spataro. (Foto FS).





Stazione di Bellante Ripattono sulla ferrovia Teramo – Giulianova. Treno merci con locomotore Diesel-elettrico D343.2018. (Foto Pelucchini).

km/ora). Infine i veloci E444 e derivati E447, E444R (Bo-Bo, 1967 – 1974, 114 unità, 4200 kW orari, 200 km/ora), fino ai più recenti tipi tuttora in costruzione a rodiggio Bo-Bo: E402 A e B (potenza massima 6000 kW, 200 km/ora), E404 (4400 kW, 300 km/ora) il locomotore aerodinamico asimmetrico con unica cabina di guida posto in testa e in coda al modernissimo convoglio costituente l'ETR 500 che ha raggiunto i 320 km/ora, E 464 (3500 kW, 160 km/ora) anch'esso con una sola cabina di guida per treni trainati e spinti di servizi comprensoriali ed a media distanza, limitandoci a quelli monotensione ed escludendo i locomotori da valico.

Così anche per le elettromotrici ed elettrotreni di tutte le serie a cominciare dai primi modelli ALe 792 e simili degli anni Trenta e dai coevi ETR 200 (fa piacere ricordare che l'ETR 212 il 20 luglio 1939 conquistò il primato mondiale di velocità commerciale: 165 km/ora) con i derivati ETR 220, 230, 240, fino alle ALe 601 comode e veloci (180 e alcune 200 km/ora), ai "Pendolini"(250 km/ora) ed all'ETR500 di cui si è fatto cenno. Una descrizione storico-technica anche molto sommaria di tutti questi rotabili elettrici peraltro in buona parte tuttora in circolazione, richiederebbe parecchio spazio per cui rimandiamo il lettore interessato agli ottimi saggi esistenti in materia fra i quali segnaliamo le varie monografie della Locodivision di Torino, le note rassegne del Materiale Motore FS di Fabio Cherubini (autore o coautore), i volumi Locomotive elettriche FS ed Automotrici elettriche FS delle Edizioni Albertelli, di cui è autore o coautore Giovanni Cornolò, i completi trattati sulle locomotive E626 "Locomotive da battaglia", E326 "Locomotive da corsa" di Erminio Mascherpa e sugli elettrotreni ETR200 e derivati di Giovanni Cornolò delle Edizioni ETR, Salò.

Lo sviluppo dei servizi, la riduzione dei tempi di percorrenza, l'aumento dei treni in circolazione e varie altre notizie, si possono ricavare dalla serie di alcuni quadri orario del periodo 1865 – 1992 qui di seguito riprodotti.

Per quanto riguarda il materiale rimorchiato, hanno circolato tutti i tipi di carrozze viaggiatori dai primi tipi a due ed a tre assi, alle successive serie a carrelli dalle iniziali "centoporte" del 1906 ai modernissimi vagoni dell'ETR500 tuttora in costruzione.



Treno con locomotore E326.001 sulla linea adriatica a Potenza Picena Montelupone il 22 agosto 1968. (Foto Mascherpa, dal libro "Locomotive da corsa").



Pesante treno merci con locomotori E428 ed E626 a Pineto Atri il 24 settembre 1985.

Un discorso leggermente diverso per i carri merci anch'essi presenti in tutte le loro forme e varianti, oggi pressoché esclusivamente appartenenti a treni bloccati a lungo percorso specie i tipi refrigeranti nei lunghi treni derrate, ma un tempo presenti in tutti gli scali anche secondari lasciati e prelevati dai treni raccoglitori con manovre talora complicate che interessavano particolarmente i ragazzi da sempre frequentatori delle zone ferroviarie. Per esempio nello scalo di Montesilvano si caricavano e si facevano partire carri chiusi di uva e prodotti agricoli, giungevano carri pianali carichi di grossi tronchi d'albero dai paesi del nord-Europa, non mancavano talvolta i carri gabbia con le pecore e così via. Si trattava però di operazioni antieconomiche per le FS, per cui con una recente riorganizzazione del traffico merci sono stati mantenuti in esercizio soltanto gli scali che producono un determinato traffico annuo, peraltro non troppo distanziati fra di loro, ai quali fanno capo anche i clienti delle zone intermedie. Va da sé che gli scali merci attualmente sospesi potranno essere agevolmente riabilitati se e quando si verificheranno in loco esigenze di traffici adeguate al limite predefinito.



Veloce espresso con locomotore E444 in transito a Pineto Atri il 24 settembre 1985.



Poderoso locomotore E428 di seconda serie a Pescara. (Foto Squarzanti).



Altro locomotore E428.212 di terza serie a Termoli il 7 dicembre 1985.



Elettromotrice ALe 880.073 e rimorchio pilota a Pescara Centrale il 2 aprile 1983 alle ore 10. (Foto Squarzanti).



Elettromotrice ALe 09 della Ferrovia Sangritana a San Vito Marina ed a Pescara Centrale il 21 marzo 1992.

Con la completa elettrificazione si è conseguito un notevole potenziamento dell'intera linea adriatica e in particolare del tronco Ancona – Pescara, ma a tale intervento sono seguiti altri provvedimenti di sostanziale importanza che hanno ancora aumentato l'efficienza dell'infrastruttura. Ci riferiamo in particolare al raddoppio del binario portato avanti con decisione tanto che oggi sull'intero percorso Rimini – Lecce di 689 chilometri sono rimasti a binario unico i tratti Termoli – San Severo di 58 km, Bari Parco Sud – Torre a Mare di 10 km, Mola di Bari – Fasano (35 km) e Tuterano – Surbo (22 km) per un totale di 125 chilometri che verranno interamente raddoppiati nei prossimi anni.

Analogamente per i sistemi di sicurezza e segnalamento: ai primitivi distanziamenti con vie libere telegrafiche e poi telefoniche ha fatto seguito l'impiego del blocco elettrico semiautomatico di tipo FS, sostituito infine su varie tratte dal blocco automatico a correnti codificate con segnalamento interamente luminoso e, in alcuni casi, binari banalizzati. Nelle stazioni, alle iniziali manovre a mano dei deviatori con fermascambi a chiavi, si sono presto sostituiti gli apparati di manovra a distanza meccanici a leve e fili, indi in alcuni impianti gli idrodinamici (brevetto italiano dovuto all'ing. Riccardo Bianchi,

primo Direttore Generale delle FS nel 1905) seguiti dagli Apparat Centrali Elettrici a leve singole (ACE) oggi sostituiti o in via di sostituzione dagli Apparat Centrali Elettrici a Itinerari (ACEI) con telecomando delle stazioni impresenziate.

Ma per il tratto Ancona – Pescara che il 13 maggio 2003 compie felicemente 140 anni, sono stati recentemente portate a termine sostanziali opere di potenziamento nei due nodi principali che hanno prodotto notevoli benefici sull'intera ferrovia adriatica.

Per quanto riguarda la città Dorica, è stato attivato il 18 ottobre 1969 un nuovo binario fra Ancona e Varano che costituisce il raddoppio della tratta ma con un diverso tracciato quasi interamente in galleria lunga 4977,75 metri, denominata "Valleniana" (la preesistente "Castellana"), con pendenza massima del 9,7 per mille, destinato ai treni dispari (nord-sud) che la impegnano in salita, lasciando il binario esistente ai treni pari (sud-nord) che percorrono il tratto in pendenza del 14,8 per mille in discesa con sensibile risparmio del lavoro di trazione e quindi del costo dei trasporti. Il nuovo binario è leggermente più lungo (circa 400 m) del vecchio che è stato disattivato per lavori fino al 27 febbraio 1970 quan-



Antico carro chiuso FS. (Foto FS).



Antico carro gabbia FS per trasporto animali. (Foto FS).

do il raddoppio completo è stato definitivamente aperto all'esercizio.

Il nodo di Pescara è stato interessato da interventi di radicale potenziamento con la realizzazione della nuova grande stazione di Pescara Centrale (di avanguardia a livello europeo) attivata nel 1988 in posizione sopraelevata rispetto alla viabilità ordinaria, più a monte della precedente ma sempre in asse col corso Umberto I, dotata di otto binari passanti a modulo di 650 metri racchiusi fra due fabbricati longitudinali funzionali e moderni con ampi locali per i viaggiatori, gli uffici e i servizi. Anche gli impianti ferroviari dell'intero nodo risultano sopraelevati con esclusione totale dei preesistenti attraversamenti a livello e completo raddoppio del binario per la linea adriatica: ciò ha richiesto la costruzione di un nuovo ponte in muratura con larghezza per tre binari (in luogo del preesistente metallico a binario singolo), la realizzazione su nuova sede lato monte della platea lavaggio vetture e del tronco Pescara - Montesilvano raddoppiato (con abbandono del precedente a semplice binario), la costruzione della nuova stazione di Montesilvano con completamento dei dispositivi d'armamento e nuovo moderno fabbricato viaggiatori. Il nuovo doppio binario fra Pescara e Montesilvano che completa il raddoppio dal Nord all'Abruzzo è stato inaugurato il 27 gennaio 1988 ed il nuovo fabbricato di stazione il 12 dicembre 1991. Da tali date gli impianti ferroviari della linea adriatica sul percorso marchigiano-abruzzese hanno raggiunto la progettata configurazione ottimale atta a smaltire agevolmente non solo le punte di traffico attuali, ma anche quelle prevedibili a breve e medio termine.

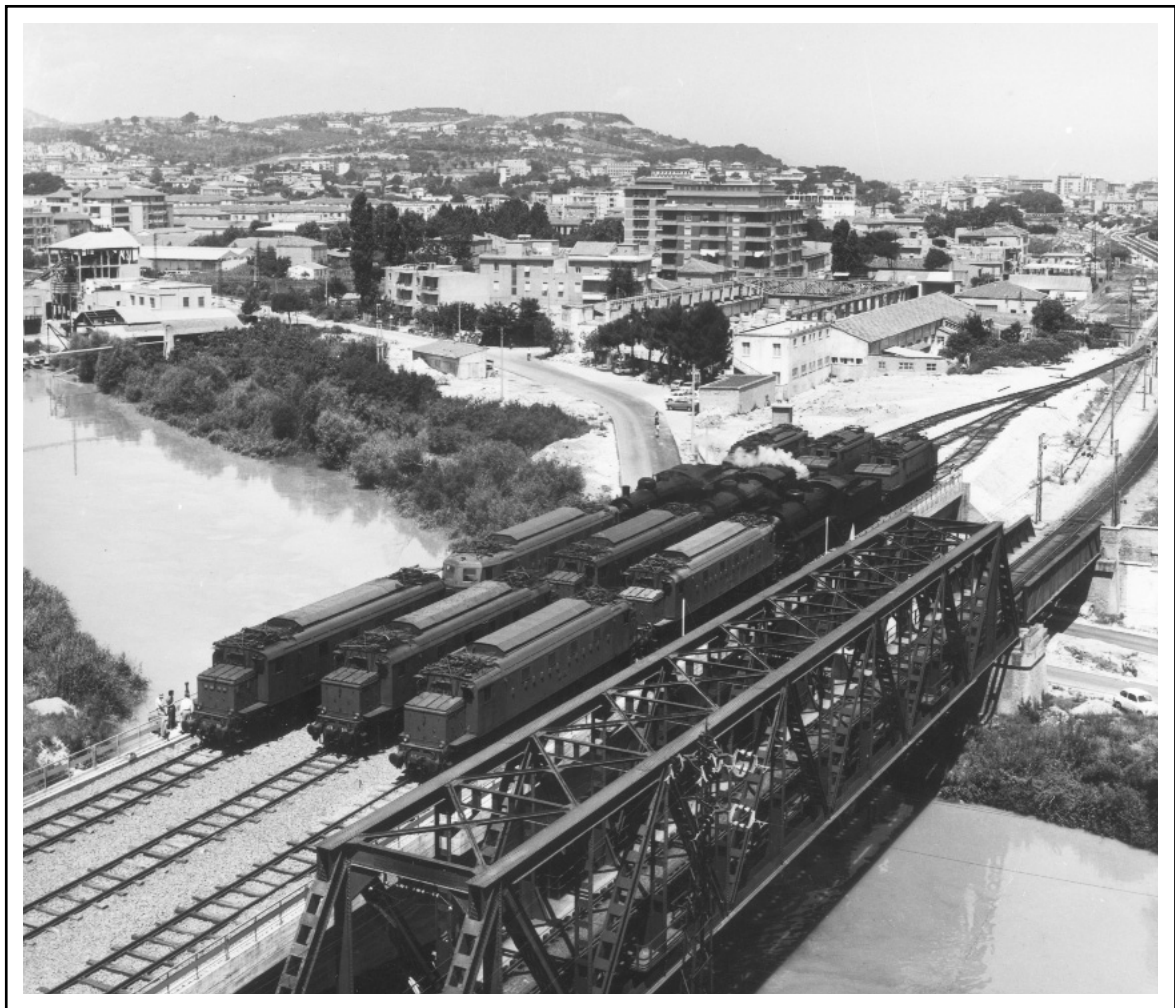
Né vengono trascurati i trasporti locali con attestamento a Pescara di numerosi treni della Ferrovia Sangritana allacciata alle FS a Marina di San Vito, e con l'elettrificazione oggi quasi ultimata della Teramo - Giulianova onde realizzare a trazione elettrica un passante ferroviario in funzione di metropolitana comprensoriale Teramo - Pescara - Chieti dove, fra l'altro, si sta ripristinando la rete di filobus (che aveva sostituito la tranvia distrutta dalla guerra) a servizio e collegamento dei nuclei abitati di Chieti Scalo e Chieti Città, con programmi di svi-



Il fabbricato viaggiatori della stazione di Montesilvano fotografato il 24 settembre 1985.

luppo verso Manoppello e l'aeroporto.

Nei suoi primi 140 anni la nostra ferrovia è stata dunque sempre all'altezza dei suoi compiti, costituendo quel fondamentale strumento di sviluppo e di progresso al quale spesso noi del ventesimo secolo che l'abbiamo trovata esistente e funzionante come se fosse un dono di natura, non attribuiamo la dovuta importanza ed i giusti meriti. E' quindi assai lodevole, in conclusione, l'iniziativa del sindaco di Montesilvano Renzo Gallerati di voler ricordare e onorare questa ricorrenza che rappresenta sicuramente un traguardo di civiltà.



Pescara, 21 giugno 1968: operazioni di collaudo del nuovo ponte sul Pescara dotato per lo scopo di tre binari provvisori. Si riconoscono 5 locomotori E428 di prima serie, un E428 di seconda serie, 3 locomotive a vapore 740 e 3 locomotori E626.(Foto FS).



Il fabbricato viaggiatori della stazione di Pineto Atri fotografato il 24 settembre 1985.



Sul fabbricato viaggiatori di Roseto degli Abruzzi fotografato il 24 settembre 1985 sono applicate due lapidi col Bollettino della Vittoria nella prima guerra mondiale e l'elenco purtroppo numeroso dei caduti.



La stazione di Teramo con l'automotrice ALn 668.3333 nel settembre 1985. (Foto Pelucchini).



La stazione di Chieti prima della seconda guerra mondiale, quando era ancora in funzione la tranvia per Chieti città, della quale è in sosta il rimorchio n° 23. Sul fabbricato a destra si legge l'iscrizione in lettere maiuscole: "quando il popolo italiano vuole ed è deciso nessuna forza al mondo può contrastargli il passo. Mussolini".

Gli orari di Montesilvano nel tempo

Anno 1865

L'INDICATORE GENERALE 30-3-1865. Linee Meridionali ANCONA-PESCARA-FOGGIA-BARI. Table with columns for stations, prices, and times. Includes text at the bottom: 'Il presente Orario è regolato col tempo medio di Napoli...' and 'L'occupazione dei bagagli cessa 10 minuti innanzi la partenza...'.

Anno 1888

110 BOLOGNA-ANCONA-FOGGIA-GALLIPOLI-Otranto (18 giugno 88). Table with columns for stations, prices, and times. Includes vertical text on the right: 'GRESHAM - Compagnia Inglese d'Assicurazione sulla vita - Vedi Carta Geografica'.

(segue) Otranto-GALLIPOLI-FOGGIA-ANCONA-BOLOGNE 113. Table with columns for stations, prices, and times. Includes vertical text on the right: 'GRESHAM - Compagnia Inglese d'Assicurazione sulla vita - Vedi Carta Geografica' and 'ROMA - HOTEL COLONNA'.

Anno 1902

Vedansi **Prezzi: Parte I** (Carta rosa, Tabella B, pag. LX)

84 BOLOGNA-ANCONA-FOGGIA-BRINDISI-GALLIPOLI (3 novembre 1902)

15 30	15 30	15 30	15 30	15 30	part.	Modane (50)	arr.	22 53	22 55	17 40	17 40	17 40	17 40
20 5	20 5	20 5	20 5	20 5	part.	Torino (50)	arr.	19 19	19 19	9 11	9 11	9 11	9 11
22 40	22 40	22 40	22 40	22 40	part.	Milano (52)	arr.	15 20	15 20	21 50	21 50	6 3	6 3
22 25	22 25	22 25	22 25	22 25	part.	Verona (61)	arr.	15 15	15 15	28 35	28 35	4 38	4 38
18 35	18 35	18 35	18 35	18 35	part.	Pontedera (62)	arr.	19 10	19 10	9 55	9 55	9 55	9 55
22 50	22 50	22 50	22 50	22 50	part.	Venezia (63)	arr.	18 50	18 50	22 40	22 40	6 10	6 10

84-855 STRADE FERRATE ITALIANE

Il treno 702, 704, 706, 713, 715, 717, 718 e 719 fermano per servizio viaggiatori a S. Lazzaro di Senerchia dal 1° ottobre a tutto ottobre.

Il treno 69 forma ad Appice in via d'esperimento per servizio viaggiatori e bagagli.

Vedi Avvertenze a pag. 69.

84 (seguito) - 86

Vedansi **Prezzi: Parte I** (Carta rosa, Tabella B, pag. LX)

Il treno 69 forma ad Appice in via d'esperimento per servizio viaggiatori e bagagli.

Vedi Avvertenze a pag. 69.

84 (seguito) - 86

12 16	12 16	12 16	12 16	12 16	part.	Castellammare A. X	arr.	12 9	12 20	8 15	8 15	0 51	0 51
12 4	12 4	12 4	12 4	12 4	part.	Pescara X (Km 1)	arr.	12 4	12 16	8 10	8 10	0 56	0 56
12 6	12 6	12 6	12 6	12 6	part.	per Solmeta e Roma (78)	arr.	11 58	12 15	8 8	8 8	23 55	23 55
12 18	12 18	12 18	12 18	12 18	part.	Francoforte a mare	arr.	11 48	12 55	7 55	7 55	23 42	23 42
12 36	12 36	12 36	12 36	12 36	part.	Ortona (Km 2)	arr.	11 23	12 55	7 30	7 30	23 15	23 15
12 47	12 47	12 47	12 47	12 47	part.	S. Vito-Lanciano (Km 3)	arr.	11 7	12 55	7 15	7 15	23 3	23 3
13 3	13 3	13 3	13 3	13 3	part.	Fossacesia (Km 4)	arr.	10 49	13 9	6 56	6 56	22 45	22 45
13 11	13 11	13 11	13 11	13 11	part.	Torino di Sangro (Km 9)	arr.	10 35	13 8	6 38	6 38	22 31	22 31
13 23	13 23	13 23	13 23	13 23	part.	Casalbordino (Km 8)	arr.	10 19	13 6	6 20	6 20	22 14	22 14
13 49	13 49	13 49	13 49	13 49	part.	Vasto (Km 3)	arr.	9 51	13 9	5 55	5 55	21 46	21 46
13 59	13 59	13 59	13 59	13 59	part.	S. Salvo (Km 5)	arr.	9 33	13 3	5 37	5 37	21 25	21 25
14 11	14 11	14 11	14 11	14 11	part.	Montenero (Km 14)	arr.	9 20	13 5	5 21	5 21	21 11	21 11
14 28	14 28	14 28	14 28	14 28	part.	Termoli X	arr.	9 9	14 5	5 9	5 9	20 51	20 51
30 50	30 50	30 50	30 50	30 50	arr.	Campobasso (212)	arr.	5 42	14 45	14 45	14 45	14 45	5 42
30 40	30 40	30 40	30 40	30 40	arr.	Benevento (212)	arr.	2 10	9 5	9 5	9 5	9 5	2 10
30 40	30 40	30 40	30 40	30 40	arr.	Napoli (94)	arr.	1 5	14 5	14 5	14 5	14 5	1 5
14 34	14 34	14 34	14 34	14 34	part.	Termoli X	arr.	8 48	0 35	18 15	18 15	20 35	20 35
14 44	14 44	14 44	14 44	14 44	part.	Campobasso (212)	arr.	8 35	1 17	17 57	17 57	20 43	20 43
14 58	14 58	14 58	14 58	14 58	part.	Chieti (Km 9) Serracapr.	arr.	8 17	2 1	17 31	17 31	20 51	20 51
15 12	15 12	15 12	15 12	15 12	part.	Ripalta (Km 4)	arr.	7 55	1 7	17 3	17 3	19 44	19 44
15 30	15 30	15 30	15 30	15 30	part.	Lesina (Km 7)	arr.	7 27	1 1	15 21	15 21	19 12	19 12
15 30	15 30	15 30	15 30	15 30	part.	Poggio Imperiale (Km 3)	arr.	7 14	1 1	15 12	15 12	19 12	19 12
16 13	16 13	16 13	16 13	16 13	part.	Apricena (Km 5)	arr.	6 50	23 37	15 29	15 29	18 42	18 42
16 13	16 13	16 13	16 13	16 13	part.	S. Severo (Km 5)	arr.	6 23	14 41	14 41	14 41	18 12	18 12
13 7	13 7	13 7	13 7	13 7	part.	Foggia X (T.H.)	arr.	6 23	7	14 10	14 10	17 50	17 50
17 53	17 53	17 53	17 53	17 53	part.	Foggia	arr.	5 40	22 45	11 20	11 20	17 31	17 31
22 24	22 24	22 24	22 24	22 24	part.	Benevento (94)	arr.	2 45	20 24	8 14	8 14	14 35	14 35
22 22	22 22	22 22	22 22	22 22	part.	Caserta	arr.	0 2	15 57	6 21	6 21	13 2	13 2
22 30	22 30	22 30	22 30	22 30	part.	Napoli	arr.	22 20	18	5 45	5 45	2 15	2 15

Table d'Hôte a L. 3,50 all'arrivo a Foggia dei treni 67 (35 minuti di fermata) e 70 (20 minuti di fermata). (segue)

Anno 1938

86 segue (Bologna)-Ancona-Pescara Centrale-Foggia-Bari-Brindisi-Brindisi Marittima-Lecce															(10 febbraio 1938)		86													
451		A303			155			A211 A305		157			A1311		A1309		159		1791		A223		1793		A1587		151		A1511	
acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3			acc. leg. 1.3.3			acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3			acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3	
0.22	...	0.30	...	0.35	...	0.40	...	0.45	...	0.50	...	0.55	...	1.00	...	1.05	...	1.10	...	1.15	...	1.20	...	1.25	...	1.30	...	1.35	...	
...	
Per le condizioni di ammissione in questo treno vedasi a pag. 15.																														
FOGGIA - Grand Hôtel ROMA con grande RISTORANTE - Piazza Lanza - Telefono N. 52															147															

BARI HOTEL MIRAMARE Ristorante

86 segue (Lecce-Brindisi-Brindisi Marittima)-Foggia-Pescara Centrale-Ancona-(Bologna)															(1 marzo 1938)		86													
450		A210 A212			156			A220		A1312			A314		1792		A304		A1306 A1308		156		1950		6104		151		A1511	
acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3			acc. leg. 1.3.3			acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3			acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3		acc. leg. 1.3.3	
0.32	...	0.37	...	0.42	...	0.47	...	0.52	...	0.57	...	0.62	...	0.67	...	0.72	...	0.77	...	0.82	...	0.87	...	0.92	...	0.97	...	1.02	...	
...	
Per le condizioni di ammissione in questo treno vedasi a pag. 15.																														
Napoli 91																														


Anno 1955

Table with 10 columns (AT, A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9) and 50 rows of station names and fares. Includes advertisement for Jolly Hotels and Sarti. Title: segue (Bologna)-Ancona-Pescara-Foggia-(Bari-Brindisi-Lecco) (1 agosto 1954) segue 86.

Table with 10 columns (AT, A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9) and 50 rows of station names and fares. Includes advertisement for Casa raccomandata. Title: segue (Bologna)-Ancona-Pescara-Foggia-(Bari-Brindisi-Lecco) (8 ottobre 1955) segue 86.

Anno 1955

agosto 86



JOLLY HOTELS

sulla LINEA ADRIATICA

Lecce - Brindisi - Trani
Barletta - Pescara
S. Benedetto del Tronto

86

agosto (Lecce-Brindisi-Bari)-Foggia-Pescara-Ancona-(Bologna) (1 agosto 1955)

1 Napoli Centrale 91

Stazione	1915	1915	1915	1915	1915	1915	1915	1915
1790	4096	158	1730	1788	4716	1770		
1791	4096	158	1730	1788	4716	1770		

Per le abbreviazioni vedere il riquadro alla pagina 85.
 MF Per il servizio fra PESCARA P. N. e PESCARA CENTRALE - PORTO D'ASCOLI vedere il riquadro alla pagina 85.

FUMATE PURE

DENICOTEA

VI PROTEGGE

86

settembre (Lecce-Brindisi-Bari)-Foggia-Pescara-Ancona-(Bologna) (1 settembre 1955)

Stazione	1915	1915	1915	1915	1915	1915	1915	1915
1790	4096	158	1730	1788	4716	1770		

AVVERTENZE. — a) Previsto utilizzare le corse autoanabolitiche n. 231 e n. 261 solo i viaggiatori muniti di biglietti ferroviari di corsa semplice e di andata e ritorno ordinari (rispettivamente tariffe n. 1 e n. 2). Alle stesse tariffe vengono rilasciati biglietti anche in vettura. La corsa n. 888 offre servizio locale tra S. Benedetto del Tronto e Porto S. Giorgio e tra Porto S. Eufidio e Porto Civenza, estratti inclusi.

b) Previsto utilizzare le corse autoanabolitiche n. 104, 105, 822, 224, 255, 108 e 113 i viaggiatori muniti di biglietti ordinari di corsa semplice e di andata e ritorno (rispettivamente tariffe n. 1 e n. 2).

IL RISTORANTE DELLA STAZIONE ROMA FERMI - VINCENNA - PORTOFINO - PIACENZA - GENOVA

Anno 1962

Vedere da pag. I a III i treni con carrozze a cuccette

280

(27 maggio 1962)

280 (S)		(Trazione elettrica)		Ancona-Pescara-Foggia		(27 maggio 1962)	
D. X.	1705	115	115	115	115	115	115
X.	1705	115	115	115	115	115	115
348	Ancona X 245 d.	1705	115	115	115	115	115
349	Varano	1705	115	115	115	115	115
350	Comerziano-Asolo	1705	115	115	115	115	115
351	Osimo-Castellano	1705	115	115	115	115	115
352	Porto Recanati	1705	115	115	115	115	115
353	Polenza-Pic-Montel	1705	115	115	115	115	115
354	Civitanova X (o. M.-Mont. X 291)	1705	115	115	115	115	115
355	Porto S. Elpidio X (o. P. S. Giorgio-Fermo)	1705	115	115	115	115	115
356	Torre di Palme	1705	115	115	115	115	115
357	Pesado	1705	115	115	115	115	115
358	Cupramarittima	1705	115	115	115	115	115
359	Grottammare X S. Benedetto (o. del T. X 298)	1705	115	115	115	115	115
360	Porto d'Ascoli	1705	115	115	115	115	115
361	Alba-Adr.-Nereto C. 2	1705	115	115	115	115	115
362	Tortoreto Lido	1705	115	115	115	115	115
363	Giulianova X (o. 297)	1705	115	115	115	115	115
364	Roseto degli Abruzzi	1705	115	115	115	115	115
365	Atri-Pinetto	1705	115	115	115	115	115
366	Silvi	1705	115	115	115	115	115
367	Montesivano	1705	115	115	115	115	115
368	Pescara C. X (300)	1705	115	115	115	115	115
369	Pescara P.N. (o. 300)	1705	115	115	115	115	115
370	Frasnavilla al mare X	1705	115	115	115	115	115
371	Tollo-Casena X (o. 302)	1705	115	115	115	115	115
372	Ortona (325) X	1705	115	115	115	115	115
373	S. Vito-Lano X 235	1705	115	115	115	115	115
374	Fossacesia	1705	115	115	115	115	115
375	Torinolis-Paglieia	1705	115	115	115	115	115
376	Casalbordino-Foll.	1705	115	115	115	115	115
377	Porto di Vieste	1705	115	115	115	115	115
378	Vasto X	1705	115	115	115	115	115
379	S. Salvo	1705	115	115	115	115	115
380	Torre di Montebello	1705	115	115	115	115	115
381	Montenero-Palacio	1705	115	115	115	115	115
382	Coppella	1705	115	115	115	115	115
383	Terminioli X (o. 345)	1705	115	115	115	115	115
384	Campomarino	1705	115	115	115	115	115
385	Nuovo Cliterno	1705	115	115	115	115	115
386	Chieturi-Serrac.	1705	115	115	115	115	115
387	Ripalta	1705	115	115	115	115	115
388	Lesina	1705	115	115	115	115	115
389	Poggio Imperiale	1705	115	115	115	115	115
390	Auriccola	1705	115	115	115	115	115
391	S. Severo X (o. 347)	1705	115	115	115	115	115
392	Rignano-Campiano	1705	115	115	115	115	115
393	Pescara P.N. (300)	1705	115	115	115	115	115
394	Foggia X (340) (o. 341)	1705	115	115	115	115	115

PESCARA - ALBERGO IGEA
 VIA MILANO, 81 - Telefono 22.348 (prop. F.lli Caracciolo)

211

Vedere da pag. II e III i treni con carrozze a cuccette

Segue 280

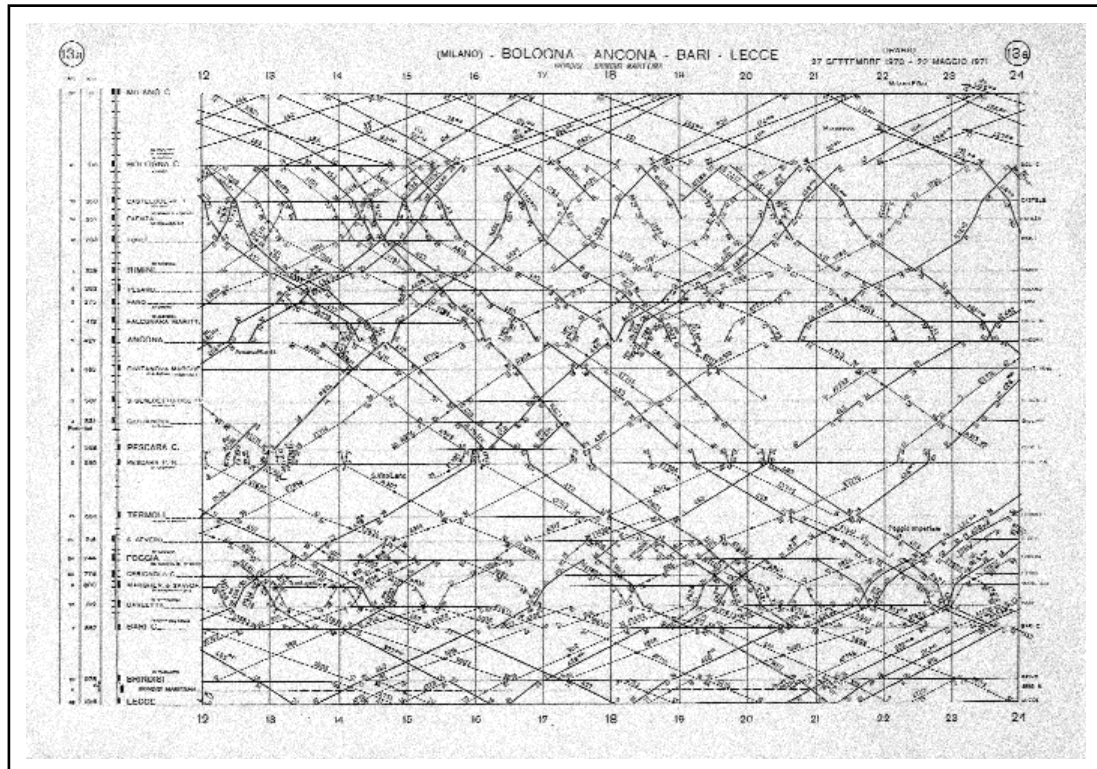
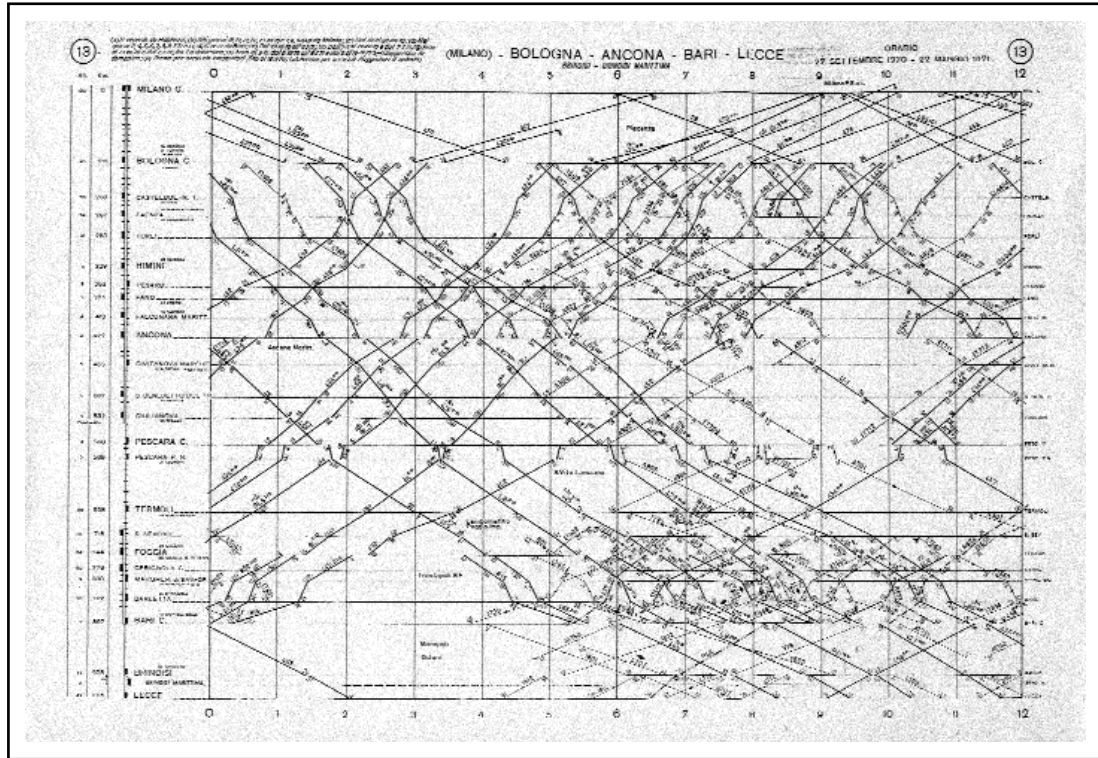
(27 maggio 1962)

280 (S)		(Trazione elettrica)		Foggia-Pescara-Ancona		(27 maggio 1962)	
D. X.	156	102	102	102	102	102	102
X.	156	102	102	102	102	102	102
395	Foggia X (o. 354)	156	102	102	102	102	102
396	Rignano Garinisco	156	102	102	102	102	102
397	S. Severo X (o. 347)	156	102	102	102	102	102
398	Apricena	156	102	102	102	102	102
399	Poggio Imperiale	156	102	102	102	102	102
400	Lesina	156	102	102	102	102	102
401	Ripalta	156	102	102	102	102	102
402	Chieturi-Serrac.	156	102	102	102	102	102
403	Nuovo Cliterno	156	102	102	102	102	102
404	Campomarino	156	102	102	102	102	102
405	Terminioli X (o. 345)	156	102	102	102	102	102
406	Coppella	156	102	102	102	102	102
407	Montenero-Palacio	156	102	102	102	102	102
408	Torre di Montebello	156	102	102	102	102	102
409	S. Salvo	156	102	102	102	102	102
410	Porto di Vieste	156	102	102	102	102	102
411	Casalbordino-Foll.	156	102	102	102	102	102
412	Torinolis-Paglieia	156	102	102	102	102	102
413	Fossacesia	156	102	102	102	102	102
414	S. Vito-Lano X 235	156	102	102	102	102	102
415	Ortona (325) X	156	102	102	102	102	102
416	Tollo-Casena X (o. 302)	156	102	102	102	102	102
417	Frasnavilla al mare X	156	102	102	102	102	102
418	Pescara P.N. (300)	156	102	102	102	102	102
419	Pescara C. X (300)	156	102	102	102	102	102
420	Montesivano	156	102	102	102	102	102
421	Silvi	156	102	102	102	102	102
422	Atri-Pinetto	156	102	102	102	102	102
423	Roseto degli Abruzzi	156	102	102	102	102	102
424	Giulianova X (o. 297)	156	102	102	102	102	102
425	Porto d'Ascoli	156	102	102	102	102	102
426	S. Benedetto (o. del T. X 298)	156	102	102	102	102	102
427	Grottammare X	156	102	102	102	102	102
428	Cupramarittima	156	102	102	102	102	102
429	Torre di Palme	156	102	102	102	102	102
430	P. S. Giorgio-Fermo	156	102	102	102	102	102
431	Civitanova X (o. M.-Mont. X 291)	156	102	102	102	102	102
432	Polenza-Pic-Montel	156	102	102	102	102	102
433	Porto Recanati	156	102	102	102	102	102
434	Osimo-Castellano	156	102	102	102	102	102
435	Comerziano-Asolo	156	102	102	102	102	102
436	Varano	156	102	102	102	102	102
437	Ancona X (340)	156	102	102	102	102	102

FOGGIA • Grande Albergo ROMA
 Con Ristorante di 1ª categoria - Completamente rinnovato - Centralissimo - Acqua corrente calda e fredda - Termofono - Telefono in tutte le camere - ASCENSORE - Tel. 21.749 Prop. Lorenzo D'Alessio

217

Orario grafico invernale 1970/'71



Anno 1974

286 (Trazione elettrica) Bologna-Ancona-Pescara-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce (30 settembre 1974) 286	
2 ^a classe	
a Regio P. Garibaldi	
Stazione	km
Ancona X	0
Varano (km. 2)	115
Olimo-Castelfidardo (km. 7)	126
Lorito 2	130
Porto Recanati	134
Portina Picena X - Montegiugone K.13	138
Civitanova M.-Montepulciano 2	142
Porto S. Elpidio 2	146
Porto S. Giorgio-Fermo 2	150
Fermo e Anandis (km. 69)	154
Torre di Palme	158
Pescara	162
Cupramontana	166
Grottammare	170
S. Benedetto del Tronto X 250	174
Porto d'Ascoli Anco. Piano 255	178
Alba Marina-Lido (K.10-Cataparuta (K.10))	182
Tortoreto Lido	186
Giulianova 2 Fermo (km. 270) 259	190
Rosario degli Abruzzi X	194
Pirotto-Asci (km. 10)	198
Silvi	202
Montesilvano	206
Pescara Centrale X Anco. Termini 268 Fermo (km. 692)	210
Pescara P. M. 2 Salsano e Fermo Termini 288	214
Francavilla al Mare X	218
Tollo (K. 7)-Canosa Sannita X (K. 13)	222
Ortona X 700	226
S. Vito-Lanciano 2	230
Lanciano e Orlano Città 269	234
Fossacchia (km. 4)	238
Torino di Sangro (km. 5)-Paglietta	242
Casaburdo (km. 5)-Poli	246
Porto di Vasto	250
Vasto 2	254
S. Salvo (km. 5)	258
Montenero 2 (km. 10)-Pescocostanzo (K. 5)	262
Coppola	266
Ternoli X Comolano e Benevento 312	270
Campomarino	274
Chieti (K. 10)-Serracapriola (K. 10)	278
Ripalta (km. 4)	282
Lucina (km. 7)	286
Poggio Imperiale (km. 2)	290
Agnone (km. 5)	294
S. Severo X	298
Peschici 270, Termoli (km. 394)	302
Ripetta Garagnone (km. 10)	306
Foggia X Lucera (km. 387, Foggia 330, Lucera 200, Grottole (km. 465)	310
Napoli Centrale 351	314

Per il servizio da PESCARA CENTRALE a PESCARA P. M., vedi anche il quadro 285

457

286 (Trazione elettrica) Bologna-Ancona-Pescara-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce (30 settembre 1974) 286	
a Regio P. Garibaldi	
Stazione	km
Ancona X	0
Varano (km. 2)	115
Olimo-Castelfidardo (km. 7)	126
Lorito 2	130
Porto Recanati	134
Portina Picena X - Montegiugone K.13	138
Civitanova M.-Montepulciano 2	142
Porto S. Elpidio 2	146
Porto S. Giorgio-Fermo 2	150
Fermo e Anandis (km. 69)	154
Torre di Palme	158
Pescara	162
Cupramontana	166
Grottammare	170
S. Benedetto del Tronto X 250	174
Porto d'Ascoli Anco. Piano 255	178
Alba Marina-Lido (K.10-Cataparuta (K.10))	182
Tortoreto Lido	186
Giulianova 2 Fermo (km. 270) 259	190
Rosario degli Abruzzi X	194
Pirotto-Asci (km. 10)	198
Silvi	202
Montesilvano	206
Pescara Centrale X Anco. Termini 268 Fermo (km. 692)	210
Pescara P. M. 2 Salsano e Fermo Termini 288	214
Francavilla al Mare X	218
Tollo (K. 7)-Canosa Sannita X (K. 13)	222
Ortona X 700	226
S. Vito-Lanciano 2	230
Lanciano e Orlano Città 269	234
Fossacchia (km. 4)	238
Torino di Sangro (km. 5)-Paglietta	242
Casaburdo (km. 5)-Poli	246
Porto di Vasto	250
Vasto 2	254
S. Salvo (km. 5)	258
Montenero 2 (km. 10)-Pescocostanzo (K. 5)	262
Coppola	266
Ternoli X Comolano e Benevento 312	270
Campomarino	274
Chieti (K. 10)-Serracapriola (K. 10)	278
Ripalta (km. 4)	282
Lucina (km. 7)	286
Poggio Imperiale (km. 2)	290
Agnone (km. 5)	294
S. Severo X	298
Peschici 270, Termoli (km. 394)	302
Ripetta Garagnone (km. 10)	306
Foggia X Lucera (km. 387, Foggia 330, Lucera 200, Grottole (km. 465)	310
Napoli Centrale 351	314

Per il servizio da SAN BENEDETTO DEL TRONTO a PORTO D'ASCOLI vedi anche il quadro 285

458

Anno 1974

286 (Trasione elettrica) Lecce-Brindisi-Bari-Foggia-Pescara-Ancona-Bologna (29 settembre 1974)

Ascoli Centrale 281

Stazione	11-11	12-11	13-11	14-11	15-11	16-11	17-11	18-11	19-11	20-11	21-11	22-11	23-11	24-11	25-11	26-11	27-11	28-11	29-11
Foggia M	110	211	298	385	472	559	646	733	820	907	994	1081	1168	1255	1342	1429	1516	1603	1690
Rignano Garganico (St. 18)
S. Severo M
Porto di Vieste
Casabondino (St. di-Palutani)
Toronto Lid.
Porto S. Girolamo-Ferme 2
Porto S. Egidio 2
Pescara Centrale M
Montalbano
Pineto-Abi (St. 13)
Roseto degli Abruzzi M
Civitanova 2 Torone 225, 225, 229
Toronto Lid.
Porto d'Ascoli Ascoli Piceno 226
Porto S. Benedetto del Tronto X 226
Grottammare
Cupamatina
Palena
Torre di Palme
Porto S. Girolamo-Ferme 2
Porto S. Egidio 2
Civitanova M-Montegiorgio K.10
Porto Racanali
Loritto 2
Osimo-Castelfidardo (St. 10)
Vaccinò (St. 2)
Ancona M Ancona Mar. e Porto 282

466

286 (Trasione elettrica) Lecce-Brindisi-Bari-Foggia-Pescara-Ancona-Bologna (29 settembre 1974)

Ascoli Centrale 280

Stazione	11-11	12-11	13-11	14-11	15-11	16-11	17-11	18-11	19-11	20-11	21-11	22-11	23-11	24-11	25-11	26-11	27-11	28-11	29-11
Foggia M	110	211	298	385	472	559	646	733	820	907	994	1081	1168	1255	1342	1429	1516	1603	1690
Rignano Garganico (St. 18)
S. Severo M
Porto di Vieste
Casabondino (St. di-Palutani)
Toronto Lid.
Porto S. Girolamo-Ferme 2
Porto S. Egidio 2
Pescara Centrale M
Montalbano
Pineto-Abi (St. 13)
Roseto degli Abruzzi M
Civitanova 2 Torone 225, 225, 229
Toronto Lid.
Porto d'Ascoli Ascoli Piceno 226
Porto S. Benedetto del Tronto X 226
Grottammare
Cupamatina
Palena
Torre di Palme
Porto S. Girolamo-Ferme 2
Porto S. Egidio 2
Civitanova M-Montegiorgio K.10
Porto Racanali
Loritto 2
Osimo-Castelfidardo (St. 10)
Vaccinò (St. 2)
Ancona M Ancona Mar. e Porto 282

467



Anni '50, lavori di elettrificazione della linea adriatica. (Foto FS).



Ortona anni '50, treno merci con locomotiva GR. 736. (Foto FS).



Cartolina inizio secolo '900.



Montesilvano, anno 1998, panorama.

L'Adriatica, spina dorsale nella storia delle ferrovie

di Dario Recubini

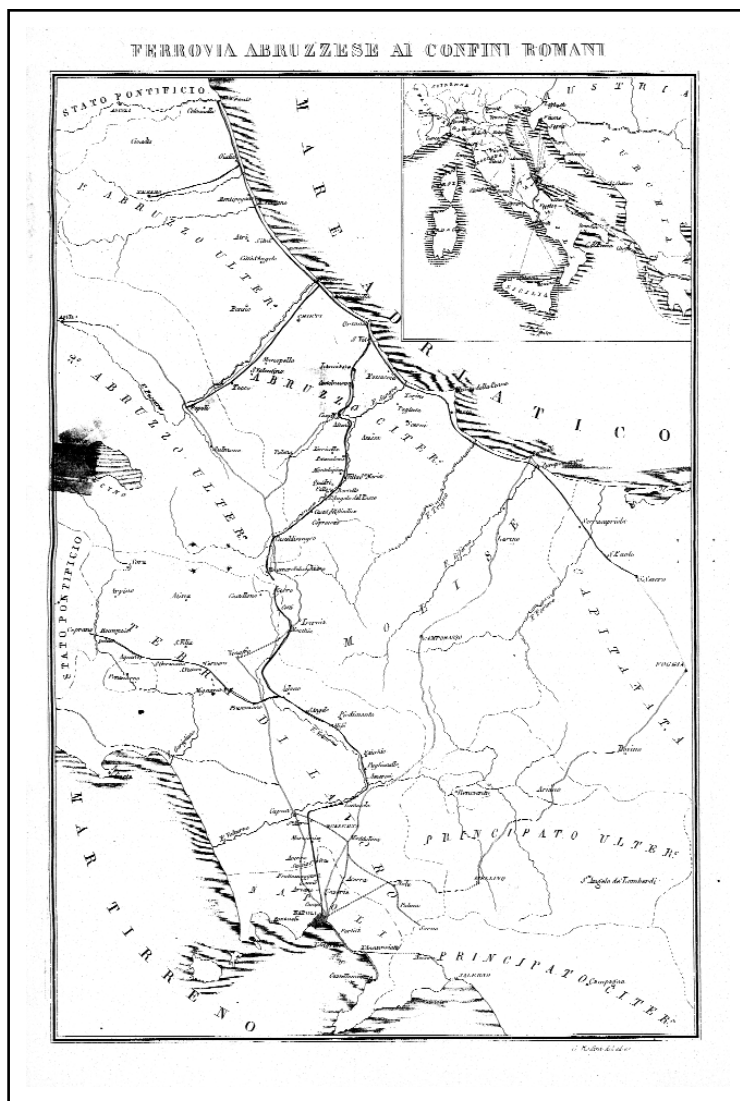
Il 13 maggio 1863 si inaugurava la linea ferroviaria adriatica da Ancona a Pescara.

Quattro giorni dopo giungeva Re Vittorio Emanuele II, per la prima volta in visita a “queste terre”. Il sovrano, che tornerà a novembre dello stesso anno per inaugurare il tratto successivo, viaggia in treno, pernottando sulla carrozza reale da Torino a Pescara.

Dai blasonati finestrini vede panorami per lui inediti, probabilmente senza sospettare quanto quel viaggio avrebbe voluto farlo un altro re. Infatti, Ferdinando II di Borbone, ben prima e forse con maggiore slancio, aveva desiderato attraversare il fiume Pescara passando sui binari, ma da sud a nord, ovvero in senso inverso rispetto al viaggio dell'austero Savoia. Il re borbonico, detto anche “Re Bomba” - sembra proprio per essere stato il primo italiano a viaggiare con il treno - prefigurando la penisola italiana come ponte ideale tra i mondi orientale ed occidentale, credeva nella importanza di una strada ferrata che collegasse trasversalmente il Mediterraneo per allacciarsi alla direttrice adriatica, considerata un'autentica “spina dorsale” indispensabile per facilitare l'interrelazione tra le diverse civiltà.

Ma torniamo a quel 13 maggio 1863. Era passato quasi mezzo secolo 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'umanità. Infatti, l'invenzione della macchina a vapore 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 agevolò la meccanizzazione degli impianti di produzione e facilitò gli scambi commerciali.

L'inventore universalmente riconosciuto della locomozione a vapore, George Stephenson, il 25 luglio 1814 azionò una locomotiva in grado di trainare otto carri carichi con trecento tonnellate di carbone, sulle quattro miglia di binari utilizzati fino ad allora per la trazione animale. Negli anni successivi, l'inventore inglese collaborò al progetto di Edward Pease di costruire una via di ferro al servizio dei privati che dai giacimenti di Durban, nella città di



Tracciato delle Ferrovie Abruzzesi per i confini Romani, da Napoli verso l'Adriatico, proposto nel 1853 dal barone Panfilo De Riseis.

TRONCO COMUNE				RAMO DESTRO			
STAZIONI	Distanze		Classe delle Stazioni	STAZIONI	Distanze		Classe delle Stazioni
	tra loro	da Napoli			tra loro	da Napoli	
Napoli	0	0	(*)	Ailano	50	2	2
Caupo	3 1/2	3 1/2	3	Isernia e Macchia	65	2	2
Arzano	1 1/2	3 1/2	3	Colli	69	3	3
Fratte Maggiore e Grumo	1 1/2	5	3	Cerro	73	3	3
Orta e Succivo	1 1/4	6 1/4	3	Montenero	78	3	3
Marcianise	4 3/4	11	3	Castel di Sangro	83	1	1
Limatola	12 1/2	23 1/2	2	S. Angelo del Pesco e Castel del Giud.	8 1/2	3	3
Amoroso	6 1/2	30	2	Borrello e Fallo	3 1/2	3	3
Faicchio	3 1/2	33 1/2	3	Villa S. Maria e Montesarchio	3 1/2	3	3
Piedimonte	7 1/2	41	2	Penna domo	6 1/2	3	3
S. Angelo	6	47	3	Altino	3	2	2
Ailano	3	50	2	Casoli	5 1/2	2	2
RAMO SINISTRO				Castel Nuovo	3	3	3
Ailano	50	2	2	Lanciano	3	2	2
Presenzano	5 1/2	55 1/2	2	Ortona	7	2	2
Mignano	6	61 1/2	3	Francavilla	6	3	3
S. Vittore	6	67 1/2	3	Pescara	4	1	1
S. Germano	4 1/2	72	2	Civita S. Angelo	4	3	3
Aquino	6	78	3	Silvi	4	3	3
Isoletta	7	85	1	Montepagano	9	3	3
				Giulia-Nova	6	2	2
				Tronto	10	1	1

(*) Non si assegna classe alla Stazione di Napoli essendo per la sua importanza tutta eccezionale.

Nella proposta De Riseis lo scalo vestino era previsto a Città Sant'Angelo.



Montesilvano, anni '70, Stazione.

Darlington, raggiungesse le banchine di Stockton.

Il 27 settembre 1825, tra una folla di spettatori curiosi e sbigottiti, la sbuffante locomotiva, battezzata "Locomotion", muoveva i primi passi raggiungendo in poco tempo la velocità di venti chilometri all'ora: la macchina a vapore, tra lo stupore dei presenti, superò una diligenza che marciava a ritmi sostenuti, sulla strada ordinaria parallela.

Nasceva così la prima ferrovia. Una lapide ricorda ancora oggi la distribuzione del primo biglietto ferroviario della storia: "Here in 1825 The Stockton and Darlington Railways Company booked the first passenger thus marking an epoch in the history of mankind".

Dopo il successo dell'iniziativa di Pease, alcuni uomini d'affari, interessati al commercio del cotone, si adoperarono per ottenere dal Parlamento britannico il permesso di costruire altre strade ferrate. Il 15 settembre 1830 veniva inaugurata ufficialmente la nuova ferrovia da Manchester a Liverpool. Sul convoglio, trainato da una locomotiva costruita e guidata da Stephenson, presero posto il Duca di Wellington e altre personalità dell'epoca.

Questi sono anche gli anni dei contrasti, delle paure di coloro che vedono minacciate abitudini ben radicate. Alcuni deputati del Parlamento inglese, prima di approvare il "bill", ossia la domanda per ottenere il permesso di costruire strade ferrate, opposero resistenza adducendo che "il fumo e il frastuono della macchina a vapore avrebbero sicuramente sconvolto la vita biologica delle piante e degli animali". Negli stessi anni il Consiglio dei medici bavaresi ammoniva solennemente i viaggiatori di "evitare treni che abbiano una velocità superiore ai venticinque chilometri orari pena, per gli incauti, la triste fine d'Orlando uscito di senno". Il direttore dei servizi postali prussiani sosteneva convinto che "impiantare ferrovie sarebbe una enorme sciocchezza".

Ma nonostante la naturale resistenza degli uomini per i cambiamenti radicali, tra dubbi, stupore e discordanze di opinioni, si assiste alla progressiva affermazione delle ferrovie, che da due secoli facilita l'incontro dei popoli e delle culture.

Nel 1834, in Inghilterra erano ben quattrocento i chilometri di ferrovia in costruzione, che diventano quat-

...

tromila nel 1844. In Francia la prima ferrovia risale al 1828, quando si inaugura la Saint Etienne - Andrieziueux di diciotto chilometri, che diventano cinquecento nel 1840. La prima strada ferrata germanica risale al 1835, con un tragitto di sei chilometri tra Norimberga e Fürth, mentre in Austria si dovrà aspettare il 1838, quando il primo treno collega Vienna a Florisdorf. Anche in Russia il primo treno si muove nel 1838, nonostante la fredda accoglienza degli zar che, successivamente, non potendolo contrastare, lo consigliano ai propri funzionari in partenza per le lontane province.

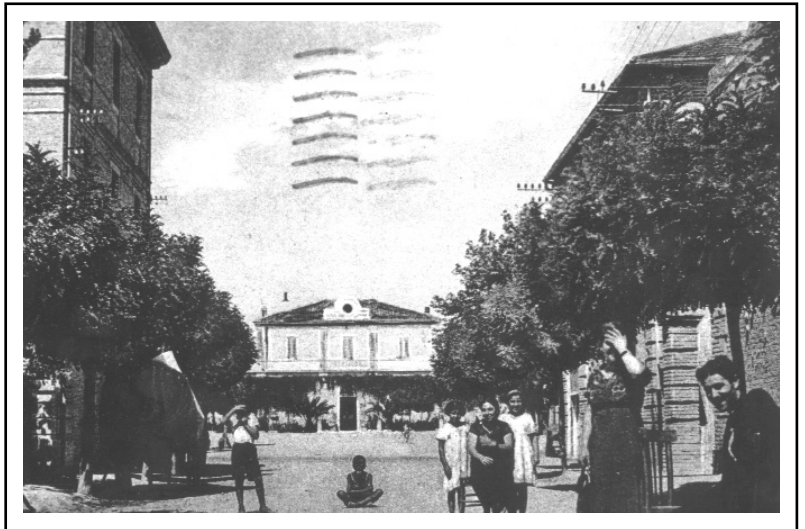
In Italia, il primo convoglio su rotaia muoveva i primi passi il 3 ottobre 1839 da Napoli a Portici. Voluta da Re Ferdinando di Borbone per accrescere il proprio prestigio e quello di tutto il Regno, la locomotiva, progettata dall'ingegner Armand Bayard, percorreva la distanza di otto chilometri in soli undici minuti, raggiungendo la ragguardevole velocità di 30 chilometri all'ora.

Negli anni successivi, oltre alla Milano-Monza di tredici chilometri, si costruirono tronchi in Toscana, Veneto e, soprattutto, nel Regno di Sardegna. Infatti, il conte Camillo Benso di Cavour comprese subito i benefici che la ferrovia avrebbe potuto arrecare all'economia locale

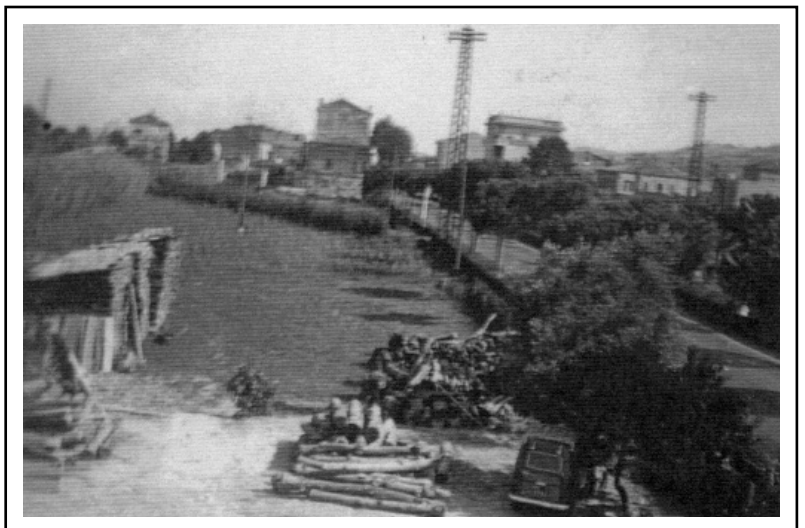
e al commercio tra i diversi paesi. In pochi anni il regno Sabauda si dotava di una fitta rete di tracciati ferroviari. I primi tratti da Torino a Moncalieri /Asti, e da Alessandria a Novi Ligure venivano aperti all'esercizio pubblico tra il 1848 e il 1850.

Il treno, nonostante i contrasti iniziali, brucia distanze e conformismi imponendosi prepotentemente in tutta Europa. Nel 1850, nel vecchio continente, sono 23.000 i chilometri di linee ferroviarie in esercizio, che raggiungono quota 50.000 nel 1860.

In Italia, alla vigilia dell'unità, la rete ferroviaria si estende per 1.800 chilometri, per lo più concentrati al nord. Nel Regno delle due Sicilie, che pure era stato all'avanguardia nella costruzione di ferrovie intorno alla capitale, si assiste ad un ristagno nella realizzazione di collegamenti a lunga distanza, nonostante l'acceso dibattito del governo sulla necessità di costruire linee ferroviarie, che potessero sostituire o affiancare le antiche vie di traffico e risolvere lo storico problema delle comunicazioni meridionali. In quegli anni prendono consistenza anche le tematiche legate alla necessità di collegare le zone settentrionali del regno



Montesilvano, anni, '30, via Roma.



Anni '60, a destra la statale adriatica, a sinistra la sede FS ed in orizzontale, al centro, la vegetazione spontanea che testimonia il tracciato F.E.A. dismesso in piena curva.



Montesilvano, primi anni '20, piazzale esterno della stazione di Montesilvano.



Montesilvano, anni '30, personale F.S. e F.E.A. in servizio a Montesilvano (al centro il Podestà Cantagallo).

con il resto d'Europa, in previsione dell'apertura del canale di Suez e del prosciugamento del lago del Fucino.

Il barone Panfilo De Riseis pone all'attenzione del governo borbonico, la costruzione di una strada ferrata da Napoli verso il Tronto che, attraverso l'Abruzzo, risalisse l'Adriatico, per allacciarsi alle ferrovie del Lombardo-Veneto. L'idea si affiancava al progetto presentato nel 1843 per la costruzione di una ferrovia da Campobasso a Napoli. Lo scopo era quello di creare un articolato complesso di linee ferroviarie che, diramandosi da Napoli, rendesse il Regno luogo di scalo e punto di transito per il commercio tra Oriente e Occidente. *“Una ferrovia che, partendo dalla Capitale, percorra i più grandi centri di popolazione della Terra di Lavoro che qui si dirami, e con un braccio accenni a Ceprano per menare a Roma, e con l'altro s'interni nel Sannio, e percorra i tre Abruzzi che quivi si divida, e col sinistro braccio vada a toccare i confini delle Marche, e col destro si estenda fino a Sansevero”*. Ma il progetto non vide mai la luce per la mancanza di una solida base economica, dovuta alla decisione del governo di non far ricorso a capitali stranieri. Di ferrovia che collegasse

la capitale agli Abruzzi non si parlò più fino all'unità d'Italia, nonostante l'assoluta mancanza di collegamenti, come scrivevano i viaggiatori stranieri dell'epoca che attraversavano questi territori. Ma l'interesse per il nuovo mezzo di trasporto, che, oltre a portare una vera rivoluzione sociale, prefigurava enormi potenzialità economiche, cresceva costantemente.

Nel Gran Ducato di Toscana si concretizza l'idea di collegare Firenze allo scalo marittimo di Livorno, con la speranza di rinverdire e sviluppare quel commercio tanto florido all'epoca dei liberi comuni. Si studiano tracciati, si cercano capitali all'estero e, fino al 1850, si costruiscono: la Firenze- Livorno, chiamata Leopolda in onore del sovrano; la Siena- Empoli e la Pisa- Lucca.

Nello Stato Pontificio si comincia a parlare di ferrovie il 1° agosto 1840, quando l'ingegner Carlo Scarabelli e il capitano Giacomo Antonio Ganzoni ufficializzano l'intenzione di costruire una strada ferrata che da Bologna fiancheggiasse la via Emilia, fino a giungere al porto adriatico di Ancona. Ma agli intendimenti non seguono i fatti; Papa Gregorio XVI, nonostante la iniziale approvazione interdice i sacerdoti a salire sulle *“macchine infernali”*

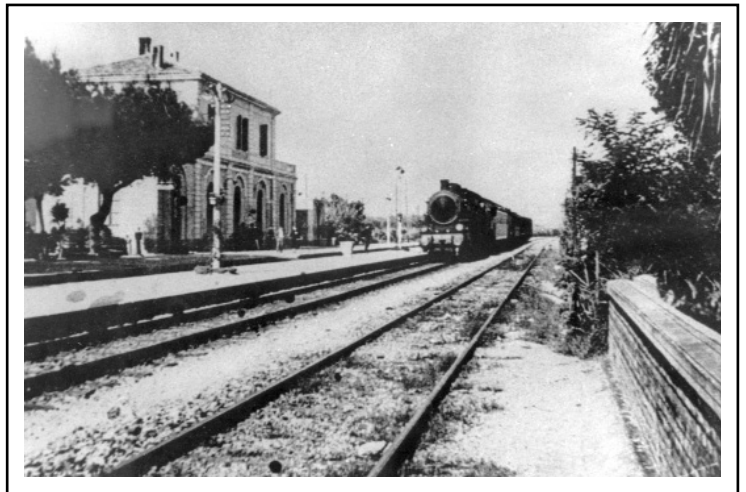
e come scrive, con una vena di ironia, il torinese Carlo Petitti *“i pellegrini continuano a raggiungere la Città Eterna a piedi come vuole la tradizione”*. Si dovrà aspettare il papato di Pio IX, per vedere inaugurata, il 14 luglio del 1856, la Roma Frascati e il 16 aprile 1859 per ufficializzare il passaggio del primo treno sulla Roma- Civitavecchia. Il terzo e ultimo progetto annunciato dallo Stato Pontificio, la linea Roma- Ancona- Bologna, vedrà la luce solo negli anni successivi.

Nel Regno Sardo, dopo molte resistenze iniziali, i ministri sabaudi cedevano alle pressioni dei ceti imprenditoriali per la realizzazione di strade ferrate e nel 1844 per volontà di Carlo Alberto furono accantonate *“lire centomila per sopportare il costo degli studi delle future strade ferrate. La somma dovrà iscriversi in una nuova categoria del bilancio in aggiunta alla parte della spesa straordinaria”*. Nel contempo si stabiliva che le *“ferrovie del regno Sabauda saranno eseguite per opera cura e conto diretto dello Stato”*.

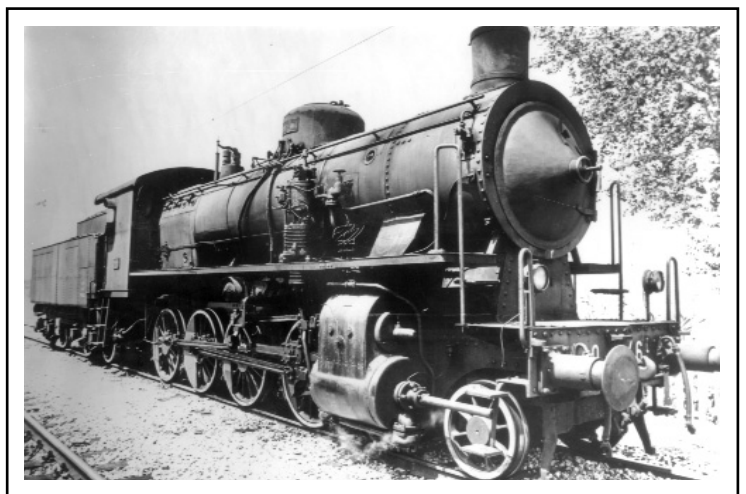
Successivamente, il conte Cavour porterà la questione ferroviaria sul piano politico dell'unità nazionale. Famoso il suo *“Etude des chemins de fer en Italie”* pubblicato sulla *“Revue Nouvelle”* di Parigi nel 1846. Nel saggio Cavour afferma che *“Nessun paese, più dell'Italia, è in diritto di fondare sull'azione delle ferrovie le sue più grandi speranze”*. Lo statista, senza perdere di vista la configurazione orografica della penisola, vede nella Venezia- Milano e nel suo logico prolungamento fino a Torino, l'arteria primaria alla quale tutte le linee secondarie delle regioni settentrionali dovranno sfociare, per uno spontaneo moto di attrazione. Cavour immagina l'avvicinamento agli stati Parmensi, Estensi e Pontifici con le zone meridionali della penisola, attraverso la costruzione di una ferrata da Torino- Alessandria- Genova e con un collegamento longitudinale Milano Bologna- Firenze e Bologna- Ancona.



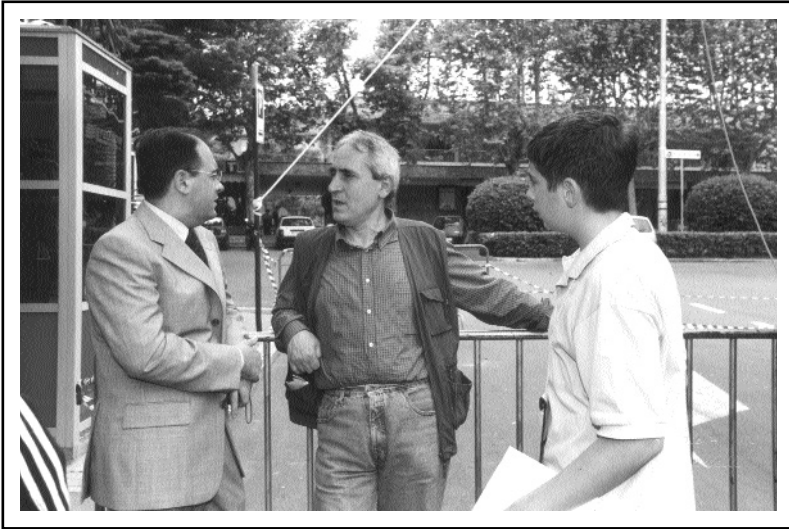
Montesilvano, anni '50, Villa "Madonna", zona Villa Verrocchio in prossimità della linea F.E.A..



Anni '40, un diretto al traino di una locomotiva GR. 685 in sosta al 2° binario di Montesilvano.



Febbraio 1981, ultimo transito, con i propri mezzi, a Montesilvano della locomotiva 740-461 in servizio regolare.



Montesilvano, 20 maggio 2001, il Sindaco Renzo Gallerati e Dario Recubini in attesa del treno di ritorno (Francavilla - Montesilvano) per la prima tappa dell' 84° giro d'Italia.



Una vettura modello "centoporte" accoglie alcuni noti ex ferrovieri ed i sindaci di Montesilvano, Silvi e Cappelle sul Tavo, treno storico per l'84° giro d'Italia.

In anticipo sui tempi della storia, lo statista Cavour ipotizza "Roma centro della rete ferroviaria italiana, da dove i treni arriveranno e partiranno dalle Alpi allo Ionio". Il mondo imprenditoriale dell'epoca plaude allo spirito d'iniziativa del governo sabauda e progetta espansioni di traffici internazionali.

Nel decennio successivo, se nel resto d'Italia si assiste ad un generale rallentamento nella corsa per costruire nuove ferrovie, nel regno Sabauda il Parlamento incoraggia l'iniziativa privata volta a costruire strade ferrate. Mentre il presidente del Consiglio e al tempo stesso ministro degli Esteri e delle Finanze Cavour non indugiava a rompere le relazioni diplomatiche con l'Austria, inserendosi nell'alleanza franco-inglese per firmare trattati commerciali con i paesi europei, i risparmiatori piemontesi continuavano a dare fiducia alle banche proprietarie di azioni di imprese ferroviarie. Nel 1858 le tredici compagnie ferroviarie, per amministrare meglio l'intero patrimonio e ridurre i costi, si concentrarono in sole tre società.

Per la costruzione e lo sviluppo delle ferrovie fu essenziale l'apporto di capitali di alcuni grossi banchieri che, intuendo l'avvenire della locomotiva a vapore, non esitarono a impegnare ingenti somme nella nuova invenzione.

Nel 1856, una compagnia mista franco - inglese, rappresentata dai banchieri Rothschild, Blount e Talabot, otteneva, dal governo austriaco, la concessione per il trasferimento della proprietà e l'esercizio di quattrocento chilometri di linea ferrata, situati nel Regno Lombardo - Veneto, oltre all'impegno per la costruzione di trecento chilometri di nuove linee. Dalla Santa Sede, dalla Toscana e dai Ducati di Parma e Modena la Compagnia otteneva l'autorizzazione per la costruzione e l'esercizio della "Strada Ferrata Centrale". Il potente banchiere James Rothschild rafforzava il suo immenso potere e da Parigi gestiva la prestigiosa compagnia denominata "Società Imperiale e Reale Privilegiata delle ferrovie meridionali dello Stato del Lombardo - Veneto e dell'Italia Centrale".

Passarono quattro anni per decidere i tracciati e ottenere i permessi dai governi locali, che nel frattempo avevano intuito come, dietro il desiderio di espansione della compagnia franco - inglese, c'era l'intenzione austriaca di estendere l'influenza politica sull'Italia cen-

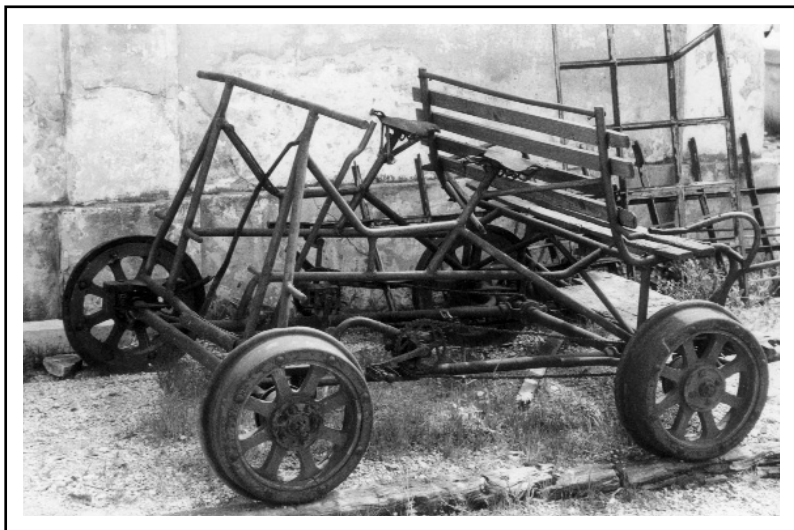
trale. Il governo del Granducato di Toscana risvegliato nei propri sentimenti d'indipendenza, alle pressioni dei banchieri rispondeva che *“se Vienna voleva comprare le ferrovie toscane non c'era nulla da fare, ma se avesse desiderato, invece, promuovere l'unione di tutte le ferrovie italiane avrebbe trovato tutti consenzienti”*.

Durante la seconda guerra d'indipendenza, per la prima volta, le ferrovie svolgono un ruolo strategico. Sulle cronache del tempo si legge. *“le vie ferrate hanno compiuto una rivoluzione nella strategia. Ora si muovono masse considerevoli con maggiore agevolezza che non se ne avesse venti anni addietro per trasporto della decima parte: si muovono recando alla popolazione minor disturbo, essendo di molto ridotte le tappe, facendo risparmio di spesa ed avendo in poco tempo maggior cura della salute delle truppe”*. Alla guerra seguì la inevitabile depressione economica post-bellica e le ferrovie segnarono il passo, ad eccezione della Piacenza - Parma - Bologna realizzata nel periodo cruciale del conflitto, grazie alla caparbieta dell'ingegner Luigi Protche, rimasto a Bologna con l'incarico di sovrintendente delle costruzioni delle strade ferrate dell'Italia centrale.

Con l'unità d'Italia cambiano gli scenari e la necessità di dotare il nuovo Stato di moderne infrastrutture accelera la costruzione di nuove reti ferroviarie. Per la prima volta in sede nazionale si faceva un richiamo esplicito alla necessità politica, prima ancora di quella economica. Il governo era preoccupato per la resistenza delle forze conservatrici che impediva lo sviluppo di un sentimento nazionale comune. Le strade ferrate ben rispondevano alla esigenza di dover collegare il nord al sud e viceversa, senza passare per lo Stato Pontificio e, soprattutto, agevolavano gli spostamenti nel meridione delle regio truppe, indispensabili per contrastare il fenomeno del brigantaggio.

La rete ferroviaria all'indomani dell'Unità d'Italia, nel 1861, quasi tutta realizzata nel Nord, si estendeva per circa 2.200 chilometri.

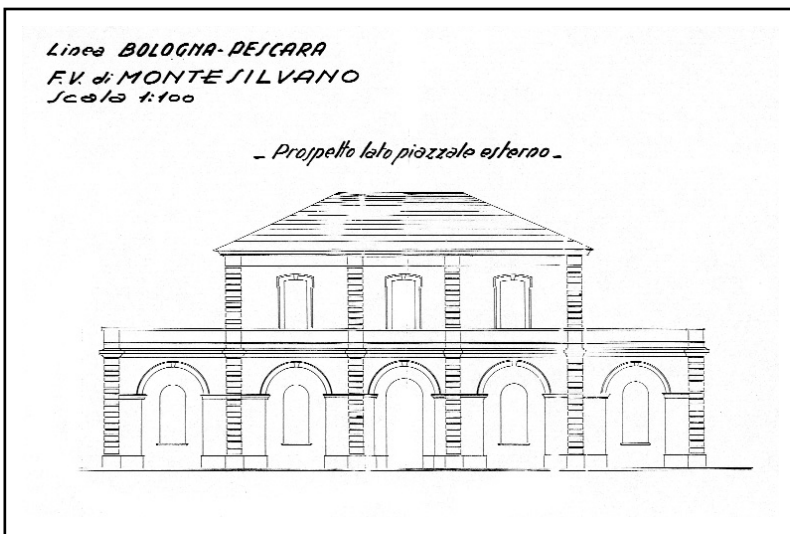
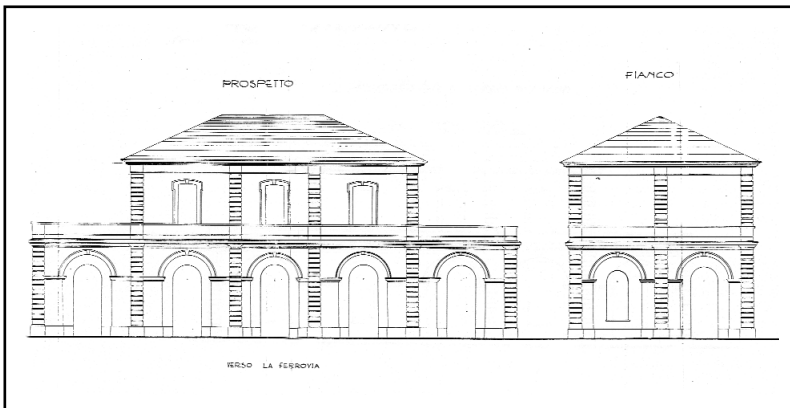
Mentre il neo parlamento italiano affrontava i problemi dell'unificazione delle leggi e delle monete, l'ingegner francese Paulino Talabot e il banchiere James Rothschild proponevano al governo la costruzione delle ferrovie nell'ex stato borbonico. I parlamentari rifiutano l'offer-



Montesilvano, anni '70, un "rotabile" di servizio per gli addetti alle manutenzioni in linea.



Cartolina celebrativa dell'ultimo viaggio sul vecchio tracciato Montesilvano Pescara.



Prospetti fabbricato viaggiatori (ricostruzione secondo dopoguerra).

appaltatrici stipulati precedentemente da Talabot con il governo, e obbligata a realizzare la litoranea adriatica su un precario tracciato già definito, così descritto: *“disegnato su una fascia longitudinale che confina da un lato con gli ultimi dorsali appenninici e dall'altro lato degrada obliqua verso l'adriatico. Suolo molle e insidioso di cui il primo strato è terreno coltivabile dello spessore di due o tre metri circa, lo strato intermedio, che affonda oltre dieci metri, è tufo arenaceo, che nel dialetto pugliese viene chiamato puddingo, e per ultimo, come letto instabile e grigiastro, si riscontra una più profonda disposizione argillosa”*. La descrizione delle difficoltà incontrate continua *“Tra Ortona e Termoli, tanto per localizzare un'area, non esisteva nemmeno una pista per transitarvi a cavallo. Si dovettero consolidare per tre volte gli argini stradali sopraelevati, che, ogni qual volta si rassodavano, beffardamente tornavano a franare formando pericolosi avvallamenti. Eppoi, quel gran lavoro, condotto con grande forza d'animo dagli ingegneri, veniva frustrato dall'incontro diuturno con un mondo aspro e inselvaticchito da secolare abbandono: una terra inospitale per acquitrini e malaria e per certissima presenza di briganti misoneisti, che costringevano i tecnici, gelosi delle proprie saccocce e della pelle, a farsi accompagnare nei continui spostamenti dalle truppe reggimentate. A colmare la misura, ci si mettevano anche i giudici dei mandamenti, litigiosi per procura di coloro che protestavano con appigli legali, ad ordinare qua e là sospensioni e sopralluoghi, a causa dell'inevitabile menomazione alla proprietà privata che procurava l'avanzamento giornaliero delle rotaie”*.

ta del banchiere parigino, sia per non favorire il dominio incontrastato di una sola società dalle Alpi al golfo di Taranto, sia per la paura di non poter rivendicare l'annessione delle province venete al regno sabauda, a causa dei molteplici interessi che lega il banchiere all'Austria. Dopo accesi dibattiti sulla necessità di dotare il nuovo Stato di una idonea rete ferroviaria, il Parlamento accetta l'offerta del conte Pietro Bastogi, promotore di una intesa di capitali interamente italiani.

Agostino Depretis e Quintino Sella, il 22 agosto 1862, firmavano la legge con cui il governo italiano 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”.

I primi anni furono davvero difficili per la neo società, costretta a rispettare gli accordi con le ditte

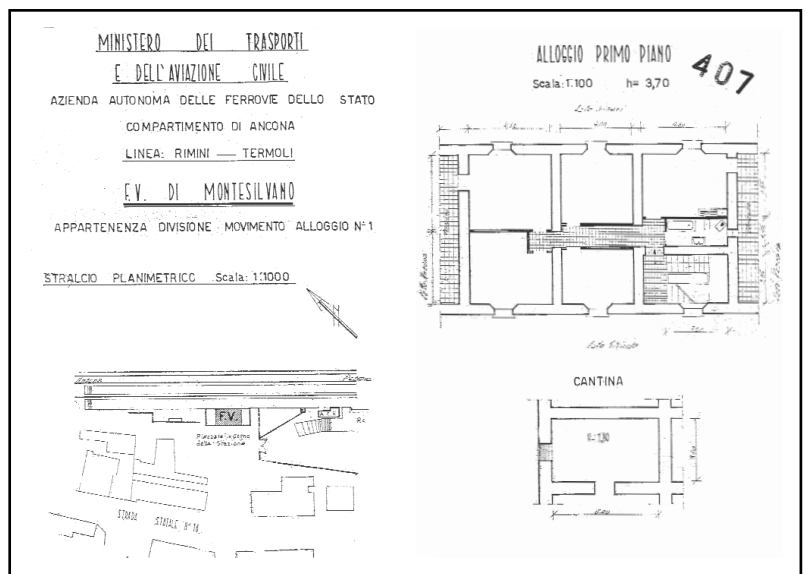
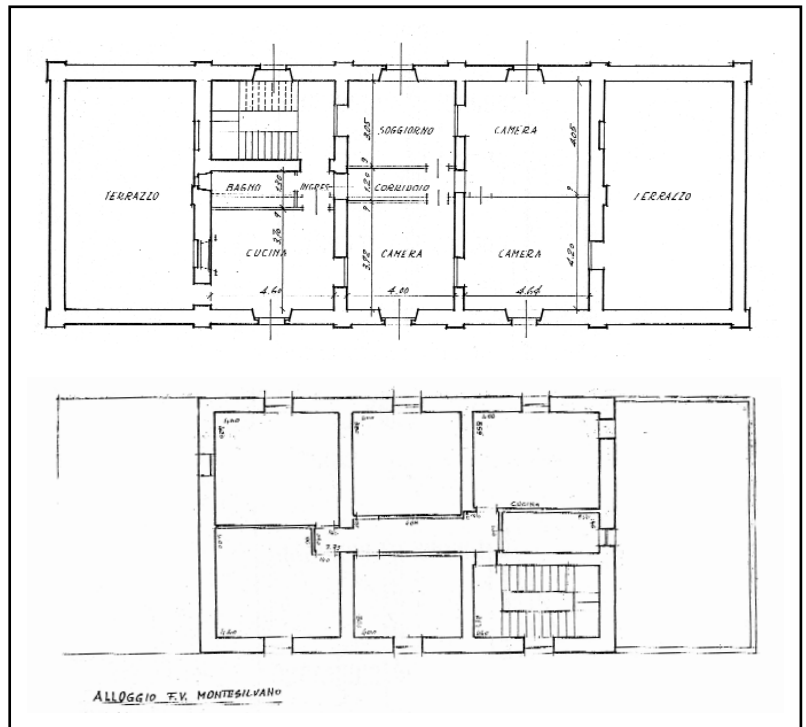
Ma nonostante le difficoltà, le minacce, i ricorsi, le denunce e le inchieste parlamentari la ferrovia arrivava a Pescara il 13 maggio 1863 e il 9 novembre dello stesso anno raggiungeva Foggia, dopo un memorabile viaggio inaugurale alla presenza del Re Vittorio Emanuele II.

La ferrovia arrivava a Bari il 26 febbraio 1865 e a Brindisi il 29 aprile dello stesso anno. Finalmente si poteva percorrere in treno una distanza di 1.150 chilometri, dalle Alpi alle sponde estreme dell'Adriatico.

Seguirono gli anni del riordino. Nel 1865 il regio Governo, al fine di razionalizzare lo sviluppo e la gestione delle ferrovie, raggruppava tutte le società statali e le compagnie private in quattro nuove società: "La Società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia" con a capo il banchiere Rotschild; la "Società delle Strade Ferrate Romane"; la già menzionata "Società delle Strade Ferrate Meridionali" alla quale veniva affidata anche la linea Bologna- Ancona-Pescara- Bari e la "Società Vittorio Emanuele" per la gestione delle ferrovie calabro-sicule.

Questi sono anche gli anni dei grandi progetti e delle grandi opere ingegneristiche, necessarie per superare le asperità del territorio peninsulare. Ma nonostante gli sforzi, l'Italia resterà il fanalino di coda nella corsa alla costruzione di reti ferroviarie. Nel 1876 l'Italia contava

7.780 chilometri di ferrovia, la Germania 28.800 chilometri, la Francia 22.000 chilometri e l'impero Austro - Ungarico 17.300 chilometri. Nel frattempo continuava in Parlamento la discussione per la costruzione delle trasversali appenniniche, ritenute indispensabili per evitare l'isolamento dei territori interni. La Commissione Lavori Pubblici, incaricata di delineare la politica ferroviaria nazionale, indicava alcuni possibili progetti di linee transappenniniche. In questo contesto comincia a prendere forma il futuro assetto della rete ferroviaria abruzzese. Dapprima si ipotizza di collegare la linea adriatica a Roma, attraverso Pescara, Sulmona, L'Aquila, Rieti, poi con un collegamento appenninico da Pescara verso il Fucino, la Valle Roveto fino alla frontiera con lo Stato Pontificio a Ceprano, dove aveva termine la ferrovia Napoli- Roma. Negli anni avvenire si susseguono ipotesi e proposte, come quella di

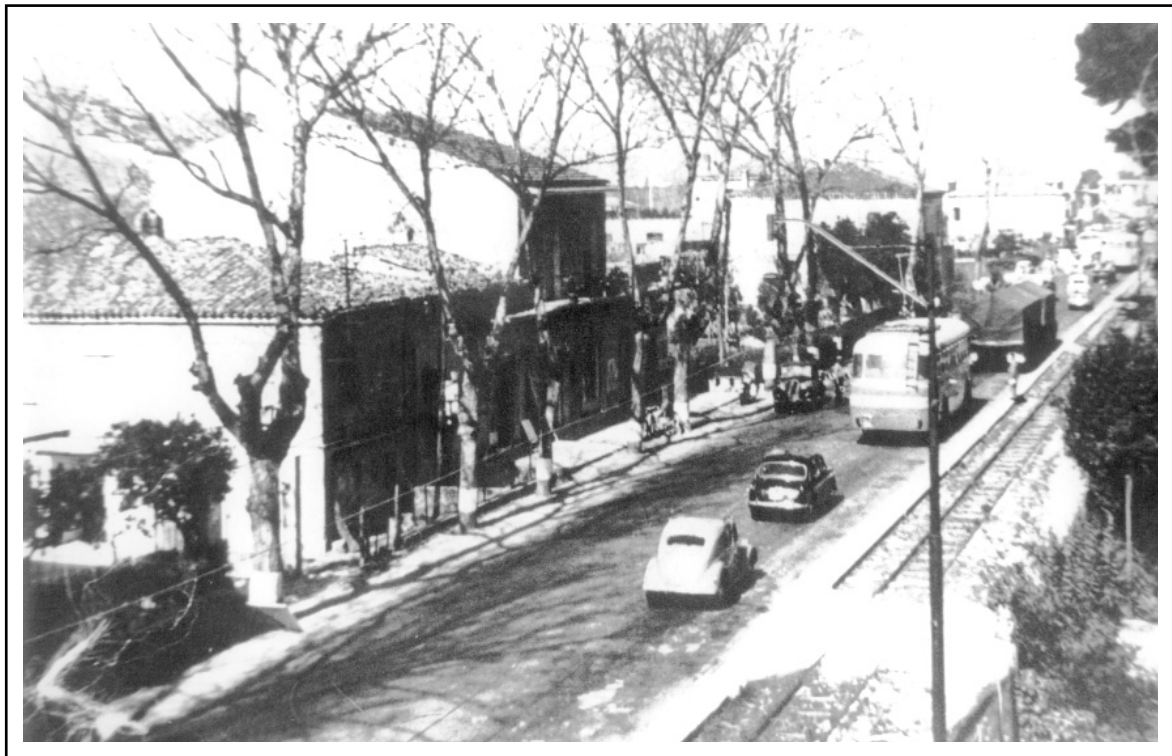


Interni progettuali del vecchio fabbricato viaggiatori di Montesilvano.

un collegamento longitudinale interno che, da Terni raggiungesse Avezzano attraverso Rieti, per poi proseguire lungo la valle del Liri. Con la caduta di Porta Pia, il 20 settembre 1870, il regio governo abbandona l'idea di un collegamento longitudinale interno mentre approva il progetto per una ferrovia trasversale Pescara - Sulmona - L'Aquila - Rieti - Roma, successivamente integrata con un collegamento diretto via Avezzano- Roma. La tratta da Pescara a Popoli veniva inaugurata il 1° marzo 1873, mentre il 1° novembre dello stesso anno si arrivava a Sulmona. Il treno giungeva a L'Aquila il 10 maggio 1875 e, finalmente, il 30 ottobre 1883 a Terni, da dove si poteva proseguire fino alla capitale. Il collegamento diretto Sulmona - Roma veniva inaugurato dopo cinque anni, il 30 luglio 1888. Si dovrà aspettare il 18 settembre 1897 per l'apertura della linea Sulmona - Carpinone - Isernia - Napoli, fortemente voluta dal deputato peligno Giuseppe Angeloni, e il 20 agosto 1902 per inaugurare la ferrovia Avezzano- Roccasecca. Con l'apertura della Ferrovia Sangritana, il primo ottobre 1915 e l'inaugurazione della Ferrovie Elettriche Abruzzesi (F.E.A.), data in gestione all'omonima società, il 22 settembre 1929, costruita per collegare la costa all'opulenta area vestina, poteva dirsi definita la rete ferroviaria abruzzese.

Bibliografia

- Atto di concessione - Ferrovie Abruzzesi per i confini Romani* - Napoli 1853.
CAMILLO LACCHE, *Cronache ferroviarie del risorgimento italiano* - Agnesotti - Viterbo 1970.
GIUSEPPE FURNO, *In treno alla scoperta dell'Abruzzo* - Lozzi - Roma 1995.
Autori vari, *Cento anni di altitudine*, Ferrovie dello Stato - Roma 1998.
Autori vari, *Il treno delle due valli* - Trenitalia - Roma 2002.
GAETANO SABATINI, *Le ferrovie sull'Appennino Abruzzese* - Provincia de L'Aquila 1996.



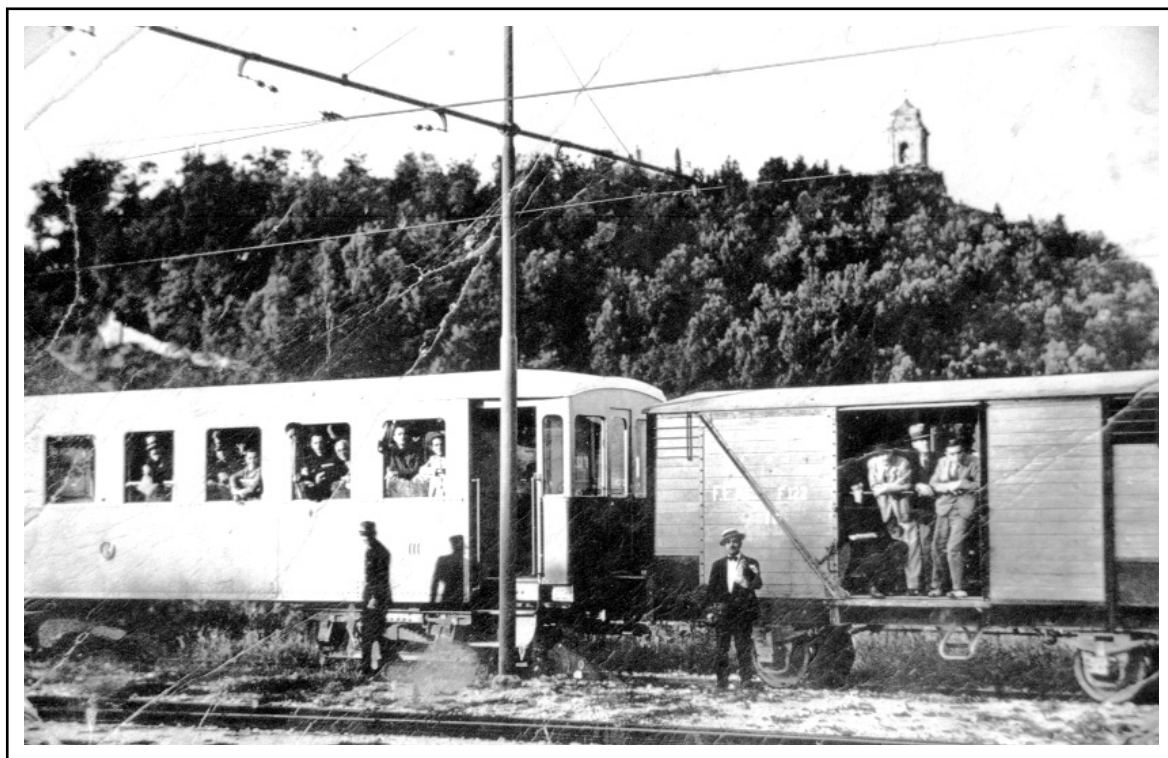
Montesilvano, anni '50/'60, "la strada Nazionale Adriatica" in zona Villa Verrocchio.



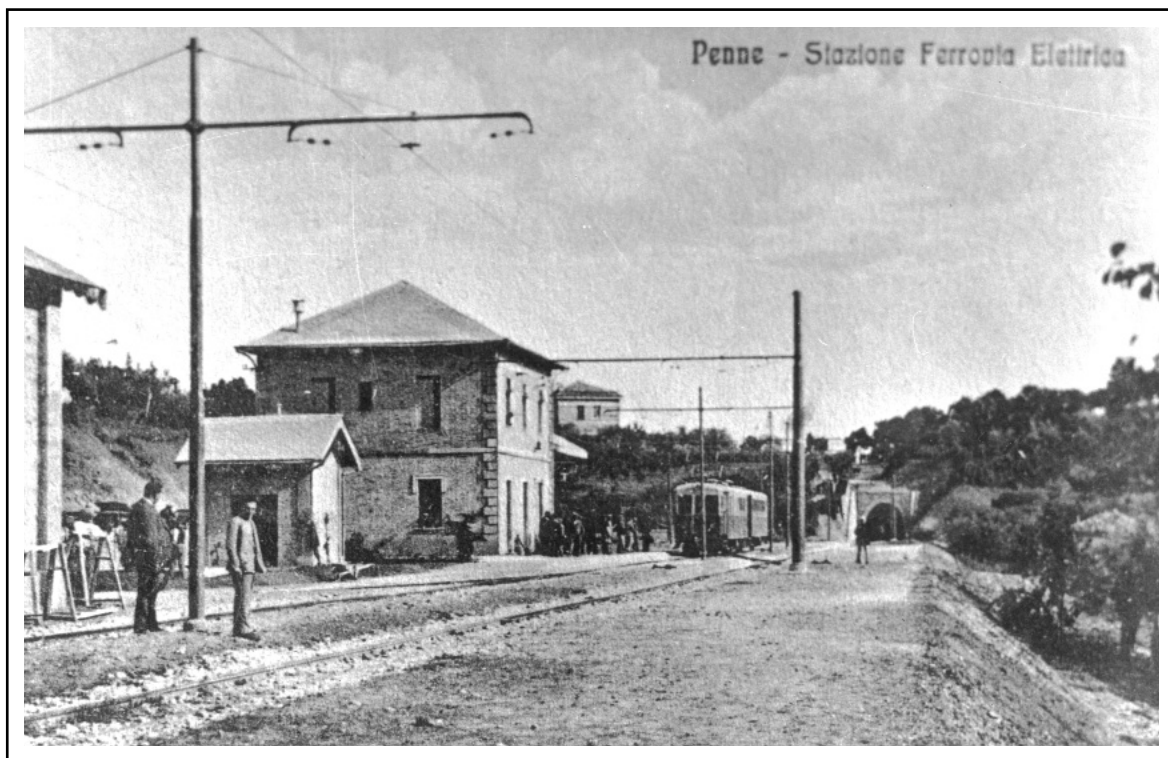
Penne, fine anni '50, panorama e stazione F.E.A..



Montesilvano, anni '10/'15, Omnibus SPA della società Anonima Vestina, sulla Montesilvano - Penne .



Penne, anni '30, convoglio misto in stazione.



Penne, anni '30, stazione.

Storia delle Ferrovie Elettriche Abruzzesi

di Tullio Tonelli

Alle ore 18.00 del 13 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 alla attenzione dei lettori.

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 – Castellammare Adriatico, rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici il 27 agosto 1925.

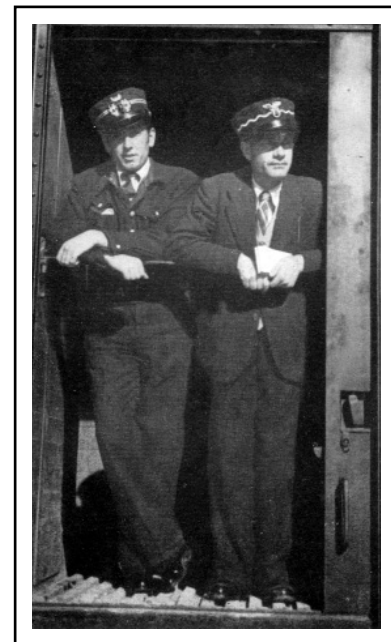
Fin dal 1881 il Consiglio Provinciale di Teramo, nella cui giurisdizione rientravano i comuni interessati dalla ferrovia Penne-Pescara, dopo aver risolto il problema del collegamento ferroviario tra Teramo e Giulianova, affrontò l'analogo problema che interessava la costa pescarese con il suo principale 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.

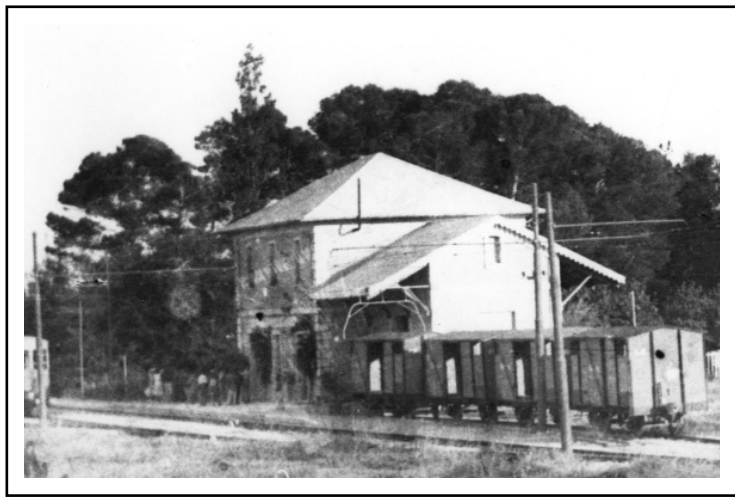
Con la promulgazione della legge 12 luglio 1906, n. 444, che aumentava i sussidi governativi per le ferrovie affidate all'industria privata, si dette nuovo impulso alla attività imprenditoriale in questo settore. Sta di fatto che l'Amministrazione Provinciale di Teramo nel 1907 dette un nuovo incarico 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



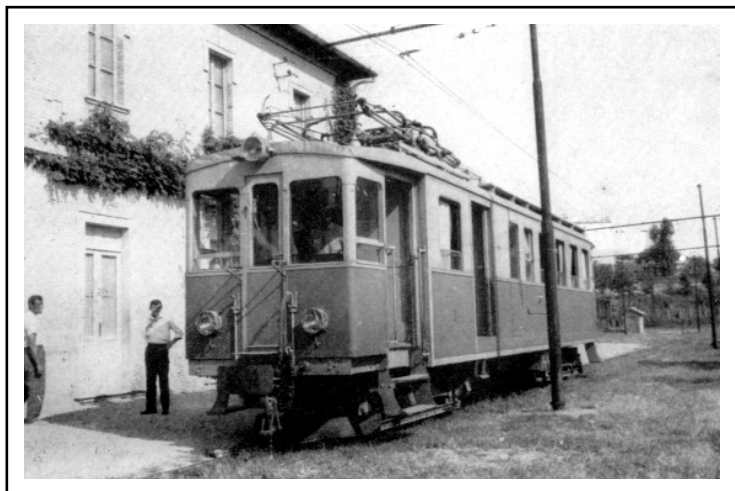
Foto ricordo della riapertura della Pescara - Moscufo (7 ottobre 1945). Il capotreno Remo Di Pentima e il funzionario della F.E.A. dottor Mario Stella.



Il viaggio inaugurale della ricostruita Pescara - Moscufo. A sinistra, Remo Di Pentima; a destra, Gaetano Nobile.



Montesilvano, fine anni '20, la stazione F.E.A. della "Marina".



Penne, anni '60, elettromotrice della Pescara - Penne in sosta alla stazione.



Montesilvano, anni '50, il "Trenino" sulla Statale Adriatica in zona Villa Verrocchio.

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 - Castellammare 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 Castellammare Adriatico - Spoltore - Penne, ottenendone pronuncia sfavorevole, presentò il nuovo progetto di ferrovia a scartamento ridotto Penne - Montesilvano - Castellammare 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 Regio Decreto del 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 del 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.

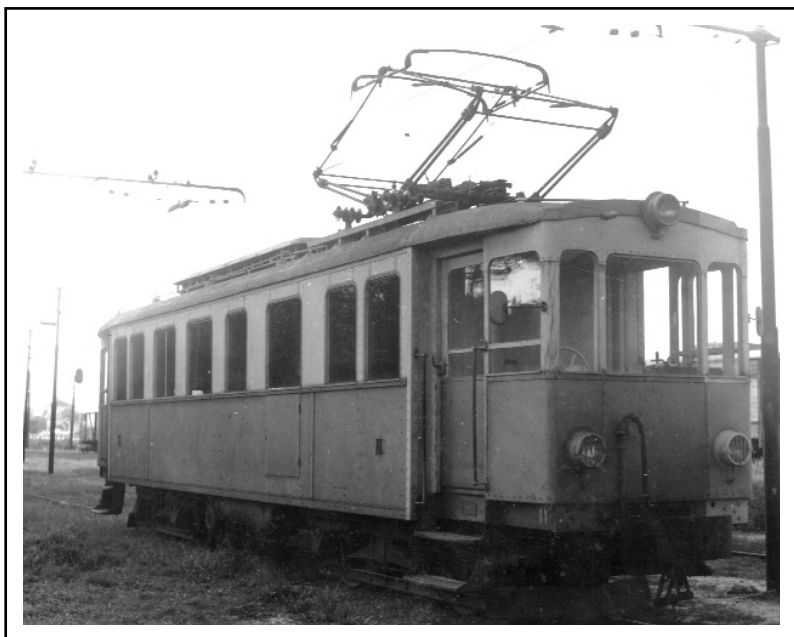
Il 16 settembre 1930 la FEA, che dal successivo 1° novembre istituì un servizio tranviario nell'abitato di Castellammare Adriatico, chiese la concessione del tronco di prolungamento fino alla Pineta di Pescara per attivare un servizio tranviario urbano Zanni-Pineta. La Convenzione fu firmata in data 17 maggio 1933 ed approvata con Regio Decreto 1° giugno 1933, n. 745.

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 ed il prolungamento di 7 km, rispetto alla ipotesi originaria, da Montesilvano a Castellammare Adriatico "in considerazione che tale breve tronco sarà di lievissimo costo, permetterà alla linea di sboccare sull'importante centro di Castellammare e quindi al non trascurabile Porto di Pescara". Per la realizzazione del tratto Montesilvano - Castellammare 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 milio-



Pescara, marzo 1956, capolinea Pineta. A sinistra Marcucci Antonio, al centro Di Michele Antonio, a destra Catena Vincenzo.



Anni '50, stazione di Montesilvano Marina, elettromotrice (tipo tramvia), colore doppio verde, adibita per servizio urbano Zanni - Pineta della ferrovia Penne - Pescara.



Montesilvano, fine anni '50, Statale Adriatica, zona Villa Verrocchio ("Ficoruccio"): operai della ditta incaricata del taglio dei platani.

ni 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 Castellammare - 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 Castellammare - Pianella era sostanzialmente pianeggiante,

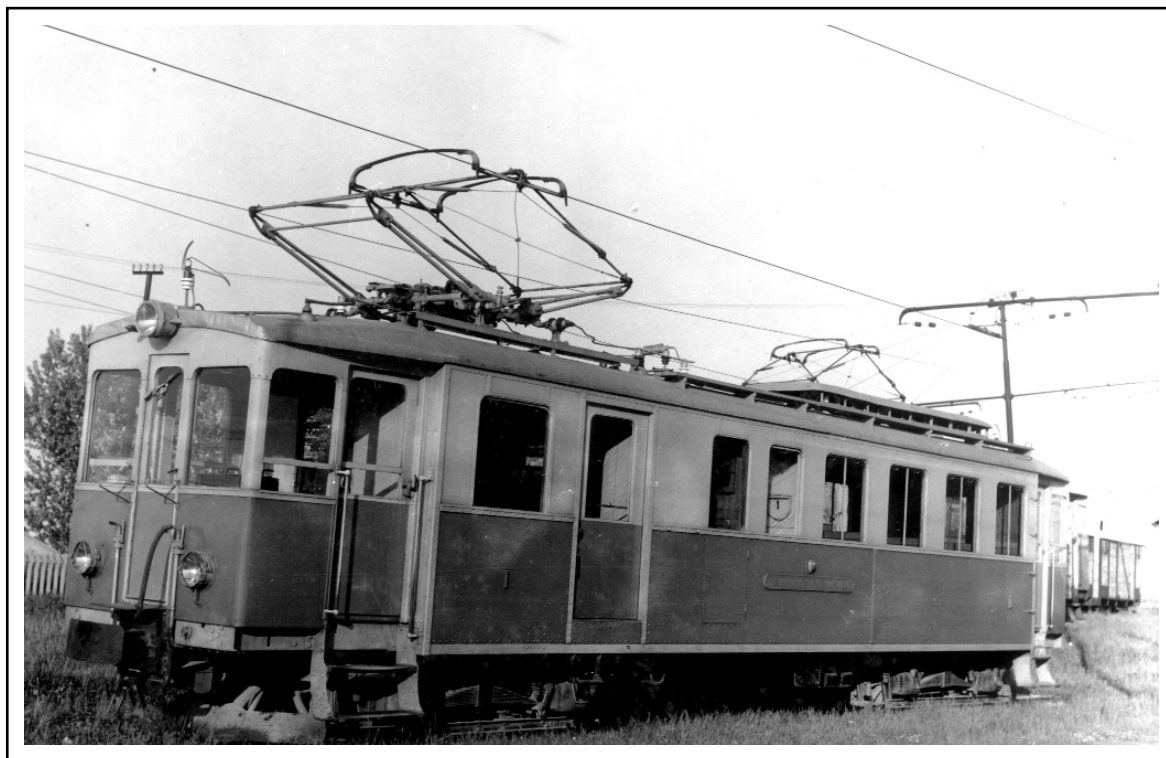
mentre da Pianella iniziava il tronco montano che collegava Penne. Su quest'ultimo tratto, ovviamente, si incontravano le difficoltà maggiori sia per le pendenze da affrontare (comunque, non superiori al trenta per mille, limite inferiore a quello massimo del trentacinque per mille fissato per le ferrovie 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 ed 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, talché 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 Castellammare Adriatico per motivi logistici, essendo posta a fianco della stazione delle Ferrovie dello Stato, per 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 diretta-

mente con la stazione delle Ferrovie dello Stato ad essa adiacente, e per quella di Penne, in quanto stazione di testata. Furono previste rimesse per un locomotore nelle stazioni di Castellammare, 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 Castellammare 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 Castellammare della sede ferroviaria delle Ferrovie dello Stato. In questo caso il costo sarebbe stato di £. 30.633.000.

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 ed il ponte sul fiume Pescara. Nel tratto urbano di Pescara, tra la stazione centrale ed il deposito di Pescara Porto, la ferrovia fu stradata su Corso Vittorio Emanuele, sia per consentire il rientro dei treni in deposito che per l'esercizio tranviario. Tale stradamento fu dapprima contestato dal Direttorio del Partito Nazionale Fascista, che, nella riunione tenutasi il 7 gennaio 1927, chie-



Anni '50, stazione di Montesilvano Marina, elettromotrice (colore doppio verde) adibita per treni viaggiatori della ferrovia Penne - Pescara.

se 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. Senonchè, 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. 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. Per rendere più funzionale il trasporto ferroviario, la F.E.A. istituì dal 1° maggio 1932 un servizio automobilistico per collegare le stazioni ferroviarie di Moscufo, Collecervino 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



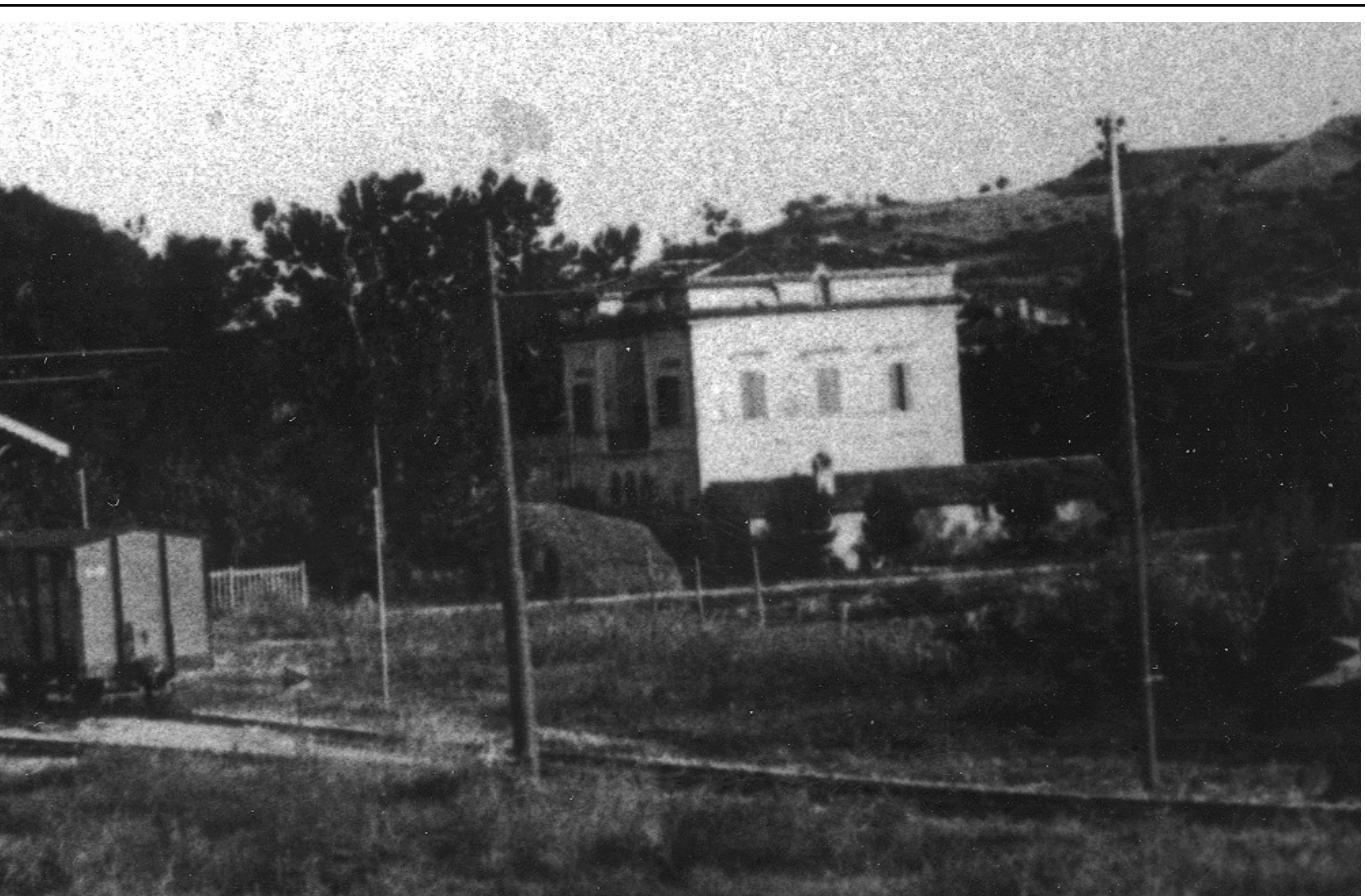
Anni '30, la stazione F.E.A. di Montesilvano Marina, attigua agli impianti FS.

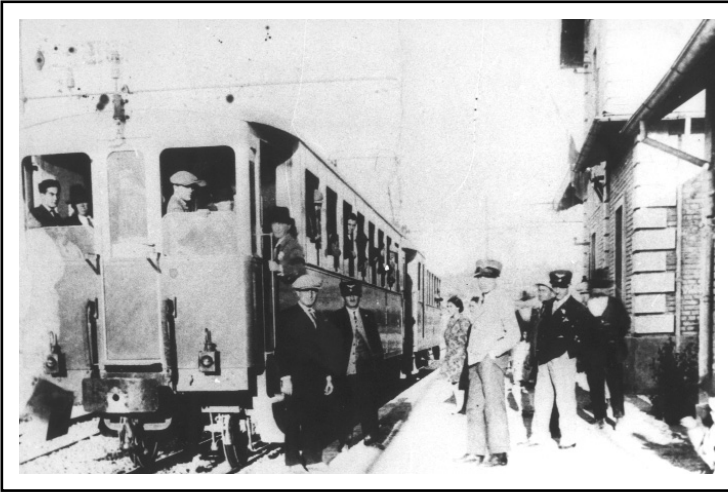
tante altre attività, un grosso freno alla sua utilizzazione, anche per il fatto che i bombardamenti ne distrussero circa i tre quarti del tracciato e buona parte del materiale rotabile. In queste ore drammatiche il personale aziendale dimostrò grande abnegazione e con tanta determinazione cominciò l'opera di ricostruzione. Il 7 ottobre 1945 venne riattivato il collegamento tra Pescara e Moscufo, il 1° luglio 1947 la linea fu riaperta fino a Collecervino ed 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.

Le cause della decadenza

Il dopoguerra fu caratterizzato da una forte ripresa delle attività produttive e da un grande sviluppo della motorizzazione privata. Questa 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. Detto periodo contrassegnò 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: la 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 ed, in particolare, a quello su gomma.

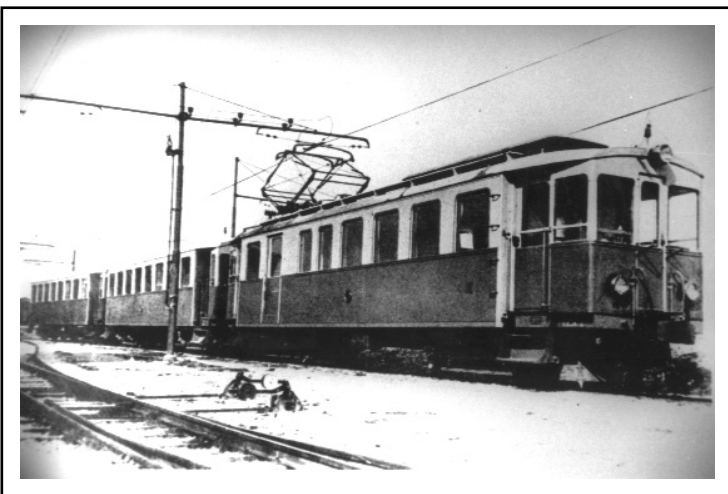




Cappelle Sul Tavo, anni '30, Stazione F.E.A..



Pescara, anni '60, elettromotrice della Pescara - Penne fotografata nei pressi della Stazione Centrale FS.



Anni '50, stazione di Montesilvano Marina, convoglio F.E.A. (costruttore "Carminati e Toselli").

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. 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 la F.E.A., decretato dal Tribunale di Roma con la sentenza dell'8.07.1955. La decadenza della concessione fu sancita con il successivo D.P.R. 25.07.1956, n. 1101. Intanto, dopo la dichiarazione di fallimento, lo Stato, per garantire la continuazione del servizio pubblico, emise il D.M. 28.07.1955, n. 3422, con il quale costituì una gestione commissariale governativa alla quale furono affidati sia i servizi ferroviari che gli autoservizi integrativi gestiti in precedenza dalla F.E.A.. L'intervento dello Stato, però, non portò al miglioramento della situazione economico - finanziaria dell'Azienda, permanendo un netto squilibrio tra i costi sostenuti ed 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.

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 impie-

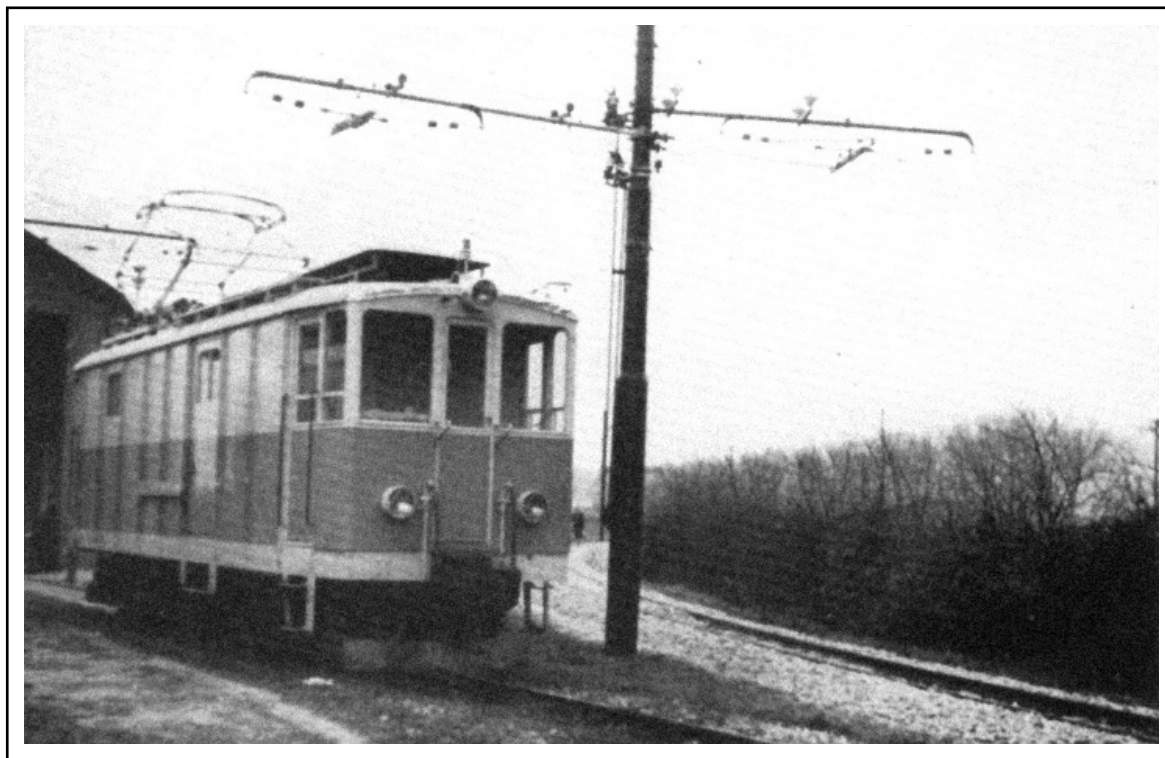
gavano 45 minuti per collegare i capilinea, mentre le corse ordinarie ne impiegavano circa 50, contro i 65 minuti del treno).

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 ed 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 13 giugno del 1963, che vide la definitiva cessazione del servizio ferroviario.

Tutti gli impianti furono in poco tempo smantellati. Il sedime fu posto in vendita, al pari dei fabbricati, con poche eccezioni, che restarono in uso per attività aziendali alla gestione commissariale governativa ferroviaria Penne - Pescara.

Dalla F.E.A. alla Gestione Governativa e alla GTM

L'intervento dello Stato per garantire la continuazione del servizio ferroviario tra Penne e Pescara si rivelò di estrema importanza anche per lo sviluppo del servizio di trasporto pubblico su gomma nell'area metropolitana di Pescara. Con la convenzione stipulata in data 30 marzo 1957, il Sindaco di Pescara, dott. Antonio Mancini, concesse alla nuova Gestione Governativa Ferrovia Penne - Pescara, rappresentata dal Commissario Governativo, dott. ing. Venanzio Bongarzoni, l'esercizio provvisorio sperimentale per la durata di un anno dei servizi automobilistici urbani, le cui concessioni erano state rilevate dal Comune dalla società Forlini, che le deteneva. Le linee trasferite erano cinque e, precisamente, la n. 1 Stazione



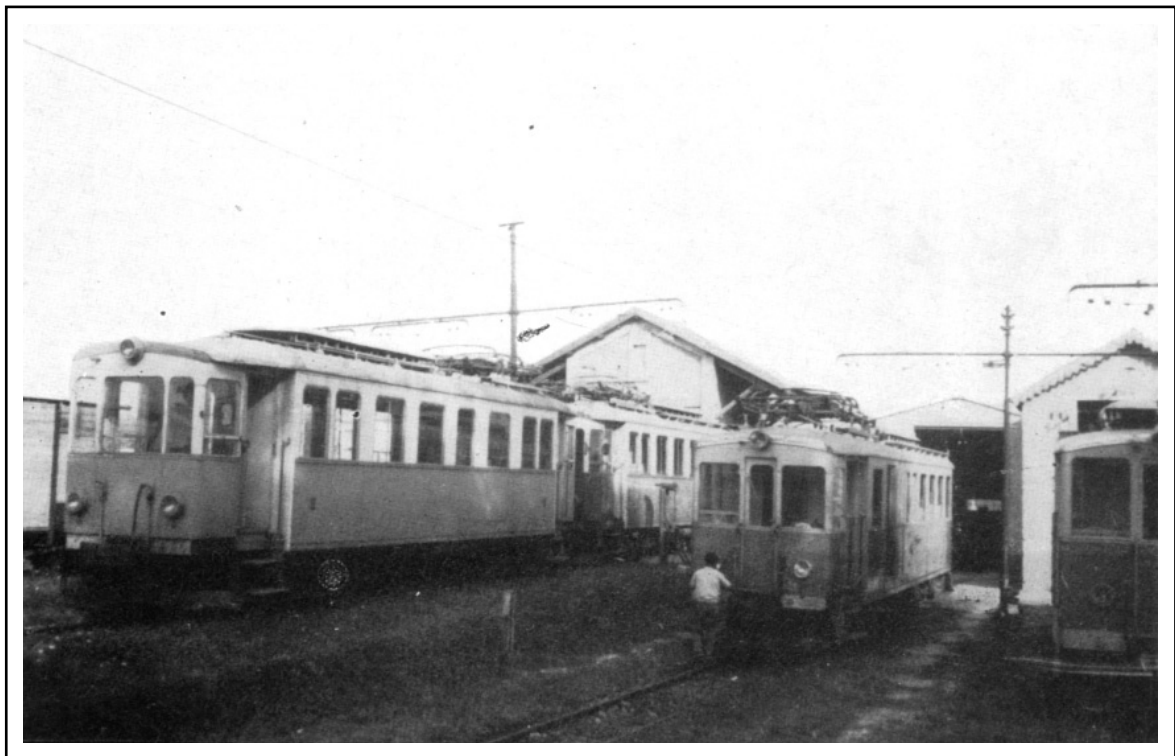
Anni '50, stazione di Montesilvano Marina, locomotore della Pescara - Penne presso lo scambio di diramazione del deposito. Il binario di destra è quello per Pescara.

Centrale – Caserma Cocco, n. 4 Stazione Centrale – Colli Marino e Pietra, n. 5 Stazione Centrale – Colli Innamorati, n. 6 Stazione Centrale – San Donato – Fontanelle e n. 7 Stazione Centrale – S. Silvestro – Valle Rocca. A queste si aggiungevano le linee automobilistiche già appartenenti alla Gestione Governativa in quanto sostitutive della tranvia n. 2 Zanni – Pineta, n. 3 S. Filomena – T. Michetti – Villa del Fuoco e la n. 3/ S. Filomena – T. Michetti – Stadio.

L'assunzione del servizio urbano ex Forlini avvenne dal 1° aprile 1957 e rappresentò un fondamentale passo per la integrazione del servizio di trasporto pubblico nell'area pescarese. Dopo il primo anno sperimentale, la convenzione fu sempre rinnovata fino al 31 dicembre 2000. 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 effettuazione del servizio furono assunti dallo Stato. Sono stati 43 anni nei quali il trasporto pubblico è sempre stato ampliato, sviluppando i collegamenti periferici ed 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 ed 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. Tutte le aziende, infatti, speciali e municipalizzate, sono state trasformate in società di capitali ed 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.



Anni '50, stazione di Montesilvano Marina, quattro elettromotrici in sosta nei depositi e rimesse - officine per la normale manutenzione.

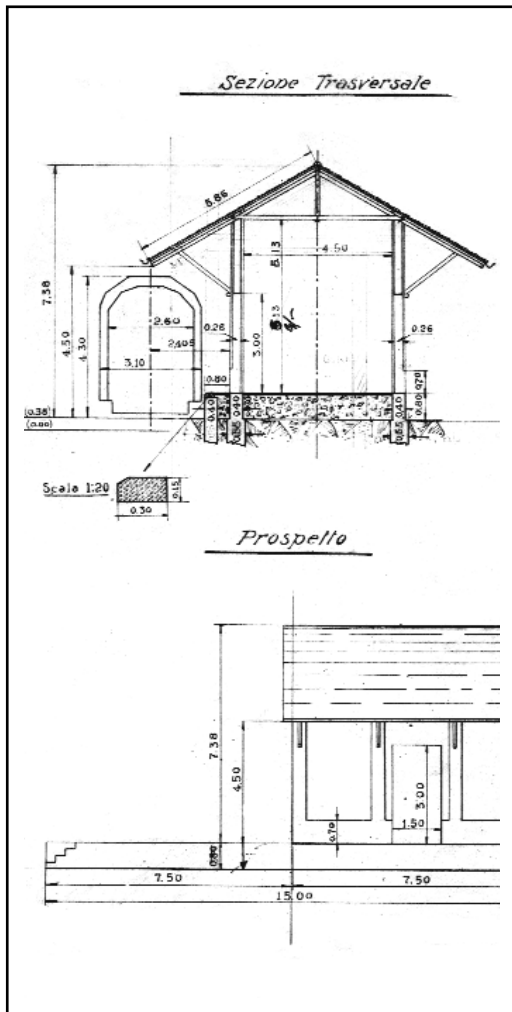
Le Gestioni Governative hanno subito questo stesso processo, che è iniziato con la legge finanziaria 1997. Dopo un periodo transitorio di affidamento alle Ferrovie dello Stato, inizialmente stabilito in tre anni e successivamente prorogato di un anno (dal 1° gennaio 1997 al 31 dicembre 2000), a partire dal 1° gennaio 2001 la Gestione Governativa Ferrovia – Penne – Pescara è cessata e sostituita dalla Ferrovia Penne – Pescara s.r.l. per circa 4 mesi (dal 1° gennaio 2001 al 18 aprile 2001) e dalla Gestione Trasporti Metropolitan s.r.l. a decorrere dal 19 aprile 2001. Gli atti normativi ed amministrativi che hanno consentito la evoluzione citata sono stati i decreti legislativi n. 422/1997, n. 400/1999, l'Accordo di Programma Stato/Regione Abruzzo del 12 gennaio 2000 ed il D.P.C.M. del 16 novembre 2000.

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 ad utilizzare la enorme risorsa rappresentata dal trasporto pubblico in un campo di più vasti interessi collettivi, che vanno dalla mobilità alla vivibilità ed 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. 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.

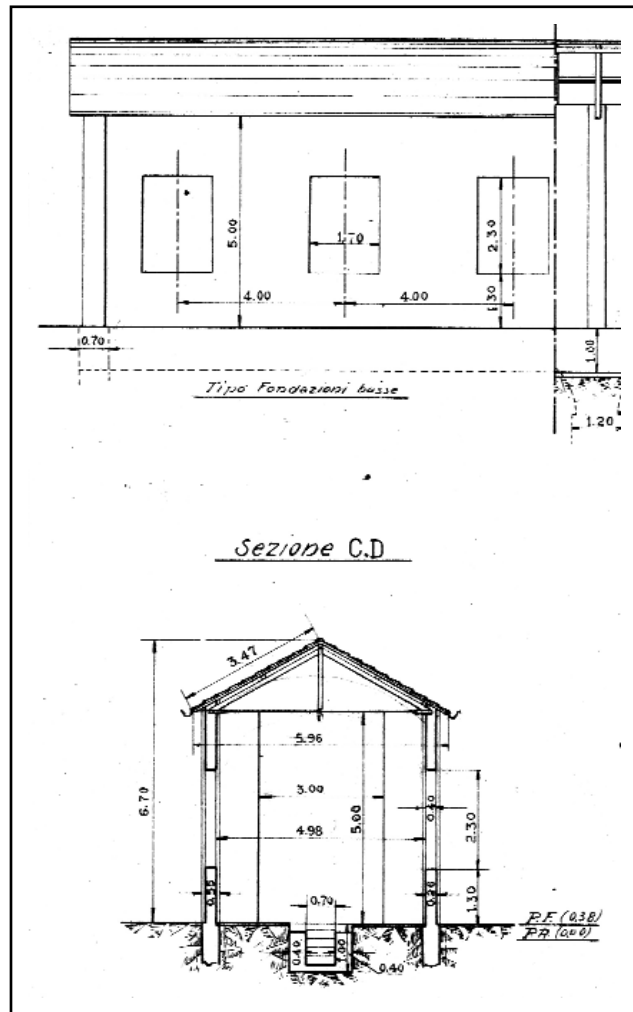
Dopo accordi con la Regione Abruzzo ed i Comuni dell'area metropolitana di Pescara, il progetto è stato rielaborato ed il finanziamento confermato dal CIPE che, nella seduta del 19 dicembre 2002, ha stanziato 28 milioni di euro, al netto di IVA, per la realizzazione del 1° lotto tra Montesilvano e Pescara. Si è, ora, alla vigilia dell'appalto dei lavori. Mi auguro che gli Amministratori locali, prendendo atto della non controversa constatazione che le dif-



Montesilvano, primi anni '60, impianti FS e F.E.A., una volta collegati. A lato est è riconoscibile lo stabilimento "Liquigas" con relativo binario di raccordo. Si notino i numerosi mezzi, ormai accantonati, nei depositi F.E.A., e la vegetazione spontanea che comincia a ricoprire i binari del "trenino" prossimo alla dismissione.



Prospetto magazzino merci tipo F.E.A..



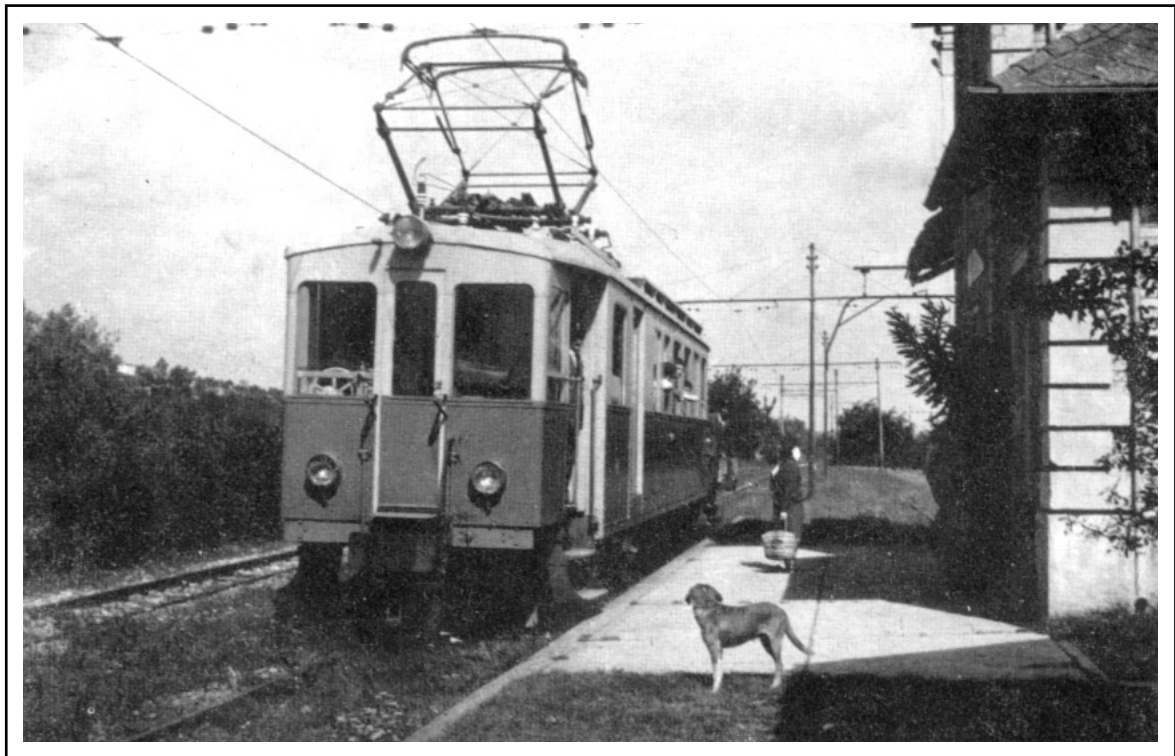
Prospetto rimessa tipo F.E.A..

ficoltà ambientali in cui versa la città ed il suo hinterland, al pari di quello che avviene in tante altre città italiane, vanno ascritte all'uso indiscriminato del trasporto privato individuato 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 od 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 dal 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.



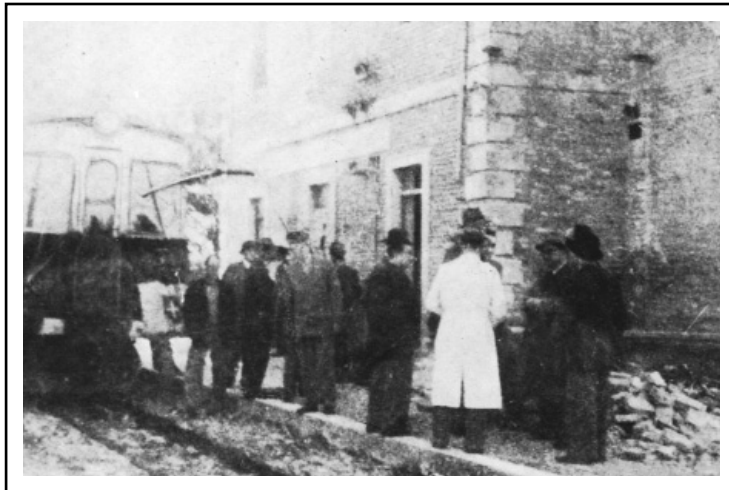
Montesilvano, anni '50, zona Villa Verrocchio , convoglio della Pescara - Penne sul percorso attiguo alla S.S. 16 .



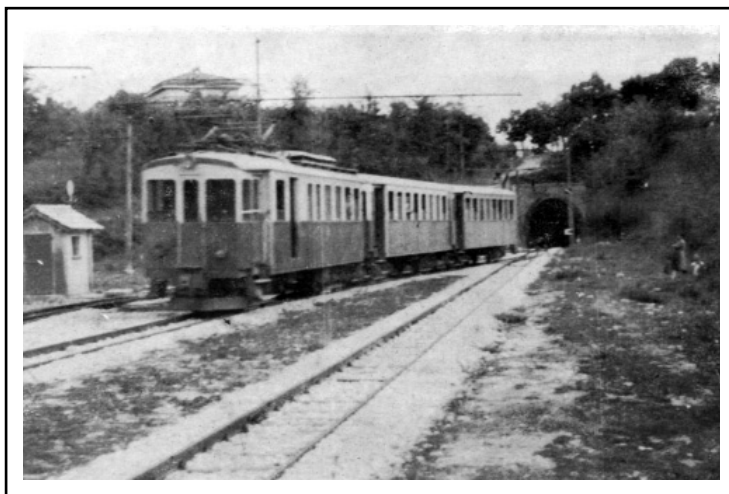
Moscufo, fine anni '50, elettromotrice della Pescara - Penne alla stazione.



Pescara, anno 1946, elettromotrici del servizio urbano (Corso Vittorio Emanuele II).



Loreto Aprutino, 21 aprile 1949, il convoglio inaugurale della ricostruita tratta Pescara - Loreto Aprutino. Dal 1940 al 1945 il servizio automobilistico sostitutivo venne assicurato dalla ditta Rossi - Ambrosini di Penne.



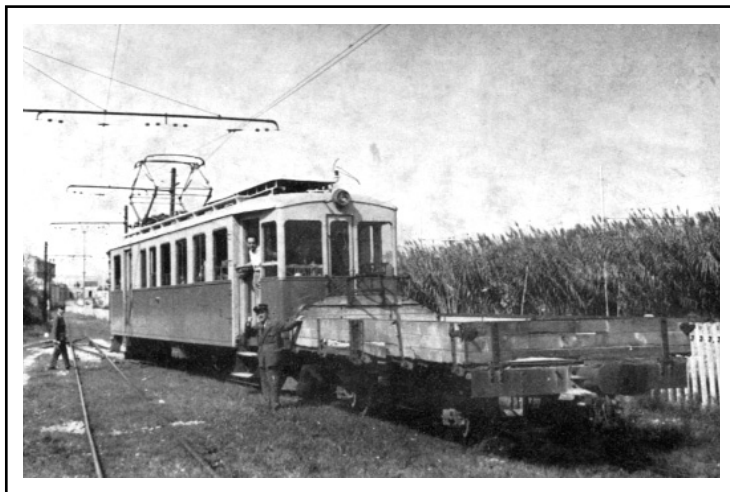
Penne, 12 ottobre 1949, convoglio della linea Pescara - Penne, in concessione alla F.E.A. in arrivo alla stazione.



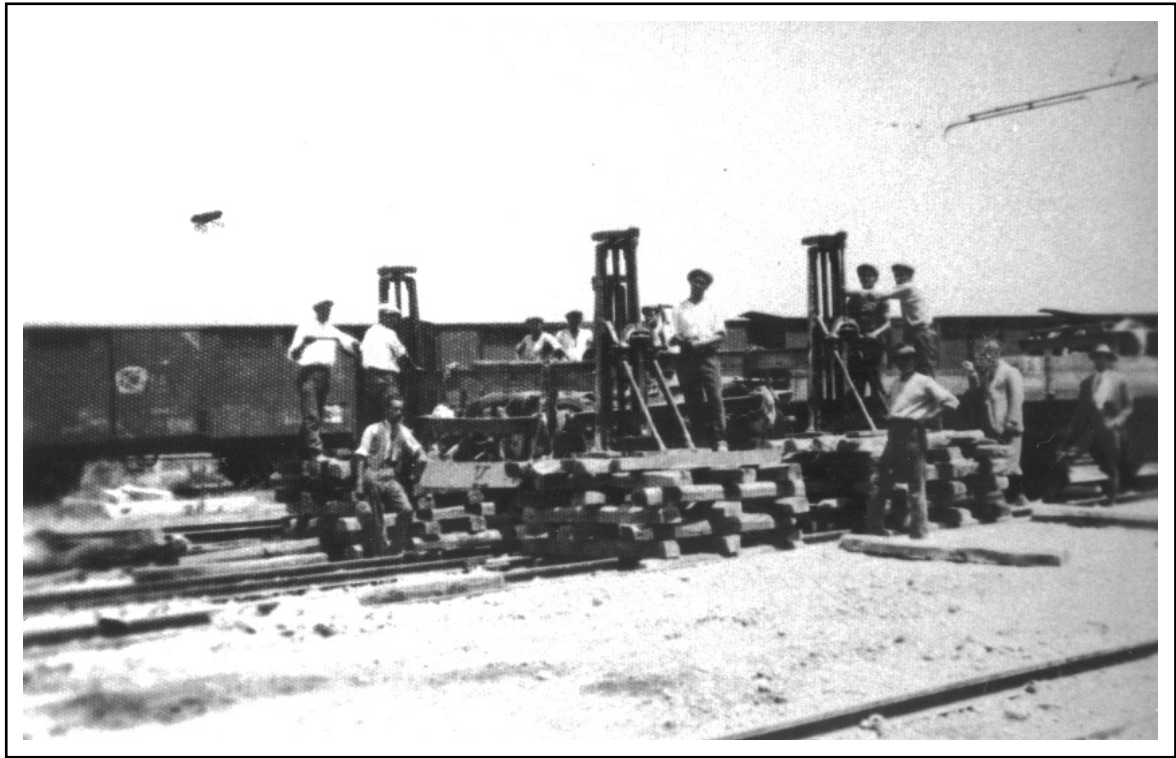
Primi anni '60, stazione di Montesilvano Marina, fabbricato viaggiatori con elettromotrice in partenza per Pescara.



Anni '30, cartolina dedicata all'inaugurazione della ferrovia elettrica Pescara - Penne. Sullo sfondo il panorama di Penne e la stazione ferroviaria. La "Società automobilistica Vincenzo Tranquilli e C." attiva, il 22 febbraio 1930, l'autolinea Penne - Penne Stazione.



Primi anni '60, stazione di Montesilvano Marina, la motrice M1 di costruzione della "Carminati e Toselli", per scartamento di 0,950 m, 2600 volt c.c., con freno automatico Westinghouse, traina in manovra un vagone merci pianale.



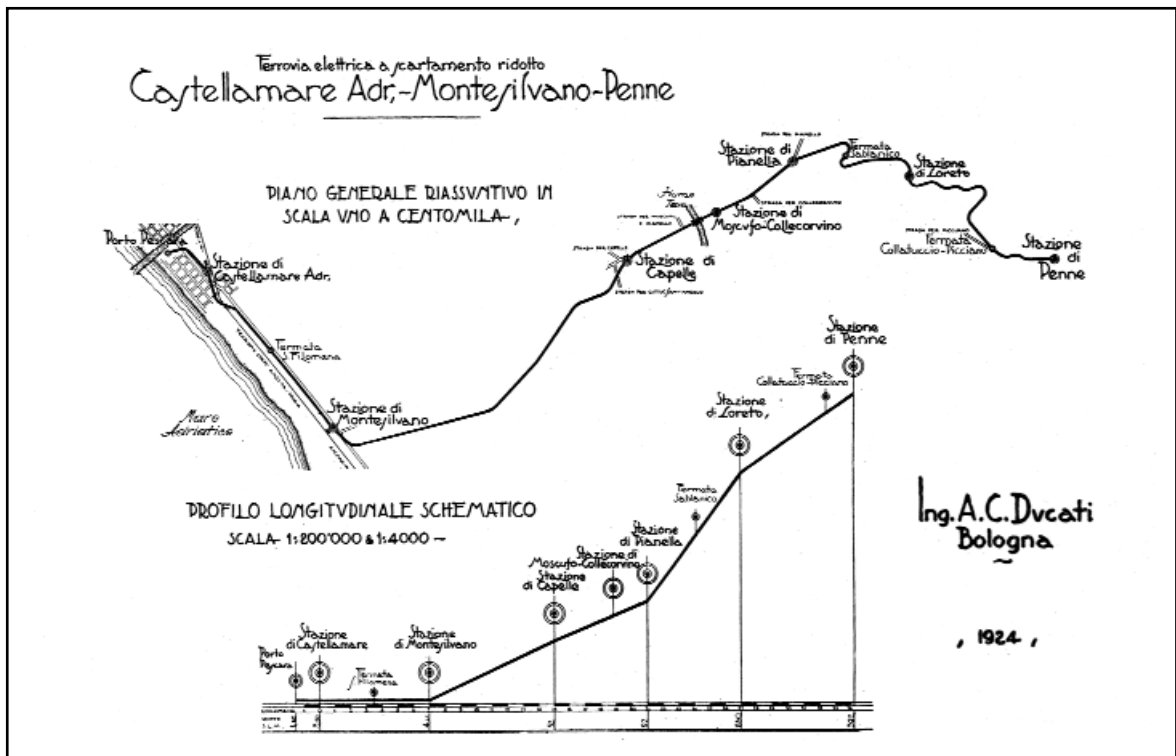
Montesilvano, anni '30, operai addetti alle operazioni di scarico, da un carro pianale FS, di un carrello per le vetture F.E.A.. Sullo sfondo, un treno merci FS in transito.

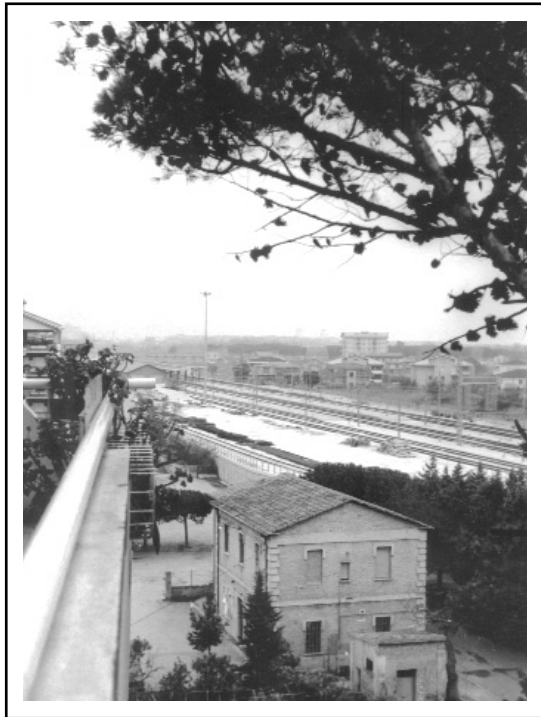


Pescara, anno 1959, personale F.E.A. in posa per il trentennale della linea ferroviaria.



Anni '50, Montesilvano Marina, locomotore F.E.A. in deposito





Montesilvano, febbraio 1992, la dismessa stazione F.E.A. con lo sfondo dei nuovi impianti FS.

BEVEZIO TRAVANINI URBANO - Direzione di viale Venezia, 1855
 Piazza dei Vestini, 10 - Montesilvano S. - Pescara - Pineta di Pescara
 Partenze da S. Filomena per Pescara - Pineta di Pescara
 (Corsi per S. Filomena e Pescara - Pineta di Pescara)
 Partenze da S. Filomena per Pescara - Pineta di Pescara
 (Corsi per S. Filomena e Pescara - Pineta di Pescara)
 Partenze da S. Filomena per Pescara - Pineta di Pescara
 (Corsi per S. Filomena e Pescara - Pineta di Pescara)

Gestione Commissariale Governativa
FERROVIA PENNE - PESCARA
PESCARA

ORARIO
FERROVIA
 Penna - Pescara - Pineta di Pescara

SERVIZIO
TRASPORTO URBANO

AUTOLINEE

EDIZIONE 1° LUGLIO 1956

La Direzione non risponde delle inaccertanze che il pubblico dovesse riscontrare negli orari del servizio su circolazione.

Orari dei servizi F.E.A.

Ferrovie PENNE-PESCARA - PINETA DI PESCARA - Orario dal 10 FEBBRAIO 1955

STAZIONE	1	3	11	31	5	7
PENNA	8,10	8,25	8,40	8,55	9,10	9,25
PESCARA C.	8,15	8,30	8,45	8,60	8,75	8,90
PINETA DI PESCARA	8,20	8,35	8,50	9,05	9,20	9,35

ORARIO AUTOLINEE - LINEE - PICHIANO - COLLEGGIUVINO - STAZIONE COLLEGGIUVINO
 Sa. Colliavivanti - Aerea - da Pescara per tempo al percorso.
 (1) Tra Piazza dei Vestini e Pineta il servizio viene effettuato solo con vettura tranviaria.
 (2) Montebelluna, Lancia, sordani-abboni - (3) Invece (3) Sordani.

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI

Autoservizio Montesilvano - S. Filomena - Pescara - Pineta

ORARIO DAL 25 OTTOBRE 1949

PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI

Partenze da Piazza Duca degli Abruzzi per Piazza dell'Unione

7,40	8,15	8,45	9,00	9,30	10,10	10,40	11,20	11,50
12,30	13,00	13,40	14,20	15,10	15,40	16,20	16,50	17,30
da S. Filom.								
18,00	18,40	19,10	19,50	20,20	21,00	21,20 (1)		

Partenze da Piazza dell'Unione per Piazza Duca degli Abruzzi

7,25 (2)	7,35 (2)	8,05	8,30	9,10	9,40	10,20	10,50	11,30
12,00	12,40	13,10	14,00	14,40	15,20	15,50	16,30	17,00
per S. Filom.								
17,40	18,10	18,50	19,20	20,00	20,30	21,10 (1)		

— Corse provenienti o dirette a Montesilvano S.
 (1) si effettua il sabato e nei giorni festivi - (2) da Piazza dei Vestini

S. FILOMENA

Partenze da S. Filomena per Piazza dell'Unione

6,26	7,34	8,00	8,50	9,08	10,00	11,10	12,20	12,37
F(4)	F	A	A	F	A	A	A	F
13,30	14,15	14,39	15,00	16,10	16,37	17,20	18,30	19,40
A	A	F	A	A	F	A	A	A
20,50	21,02							
A	F							

F — Corse ferroviarie: hanno termine a Piazza dei Vestini
 A — Corse Autobus

Partenze da Piazza dell'Unione per S. Filomena

6,00	6,27	7,35	8,07	8,30	9,40	10,50	11,37	12,00
F(4)	F	A(3)	F	A	A	A	F	A
13,10	13,37	14,00	14,40	15,50	17,00	18,10	18,35	19,20
A	F	A	A	A	A	A	F	A
20,30	21,34							
A	F							

F — Corse ferroviarie in partenza da Piazza dei Vestini
 A — Corse Autobus

(3) da Piazza dei Vestini - (4) Non si effettua nei giorni festivi

MONTESILVANO

Partenze da Pescara per Montesilvano Spiaggia

6,00	6,27	7,35	8,07	8,30	9,40	10,50	11,37	12,00	13,10
F(4)	F	A(5)	F	A	A	A	F	A	A
13,37	14,40	15,50	17,00	18,10	18,35	19,20	20,30	21,34	
F	A	A	A	A	F	A	A	F	

(4) Non si effettua nei giorni festivi - (5) da Piazza dei Vestini
 F — Corse ferroviarie in partenza dalla stazione F. E. A. di Piazza dei Vestini
 A — Corse Autobus in partenza da Piazza dell'Unione

Partenze da Montesilvano per Pescara (Piazza dell'Unione)

6,20	7,29	8,00	8,50	9,03	10,00	11,10	12,20	12,32	13,30
F(4)	F	A	A	F	A	A	A	F	A
14,34	15,00	16,10	16,32	17,20	18,30	19,40	20,50	20,57	
F	A	A	F	A	A	A	F		

(4) Non si effettua nei giorni festivi
 F — Corse ferroviarie in partenza dalla Stazione F. E. A. di Montesilvano Spiaggia
 A — Corse Autobus in partenza dal Piazzale della Stazione F.F. SS. di Montesilvano S.

TARIFFE

Montesilvano S.

10	Villa Verrocchio	
15	Villa Verlangia	Per il tratto urbano S. Filomena
20	15	10
30	25	20
40	35	30
45	40	36

Piazza Duca degli Abruzzi
 Stazione Centrale
 P. dell'Unione

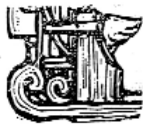
Par il tratto urbano S. Filomena - Pineta, è inoltre dovuto il soprapprezzo serale (dalle ore 21 alle ore 24 e festivo (dall'inizio del servizio sino alle ore 24) di L. 5 per biglietto

LIBERA CIRCOLAZIONE

Gli appartenenti ai Corpi di Polizia hanno libera circolazione nel tratto Urbano S. Filomena - Piazza dell'Unione. **Ufficiali**: senza limitazione di numero; **subufficiali e Militi**: limitatamente a due soli per ogni vettura con l'obbligo di prendere posto in piedi uno per piattaforma.

Pescara, 25 Ottobre 1949

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO



L'ADRIATICO

Giornale della Federazione Provinciale Fascista di Pescara



Anno III - N. 38 (Canto correnti postale) - Cent. 25
 Abbonamenti: Italia e Colonie (per annu) Ordinario L. 15.- Sostanziale L. 50.- Estero (per annu) L. 40.-

Esce la domenica in tutta la Provincia

Pescara, 22 Settembre 1929 - Anno VIII

Direzione, Redazione ed Amministrazione: Casa del Fascio - Pescara

Oggi, alla presenza delle LL. EE. Acerbo e Cao, si inaugura la ferrovia elettrica Pescara-Penne

Giorno di letizia

La inaugurazione della Ferrovia Pescara-Penne, che oggi ha luogo solennemente, costituisce per la provincia di Pescara un accenimento di tale importanza, che rimarrà come uno dei più notevoli nella storia della provincia stessa.

L'opera che si inaugura può definirsi essenzialmente fascista, poiché è stata iniziata in Regime fascista ed è stata condotta a termine con la massima sollecitudine. 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 tenacemente voluta dall'illustre figlio di questa terra, S. E. Giacomo Acerbo, che oggi a buon diritto è stato chiamato a reggere le sorti dell'agricoltura italiana.

A S. E. Acerbo va la gratitudine di tutti i cittadini ed in special modo dei buoni fascisti i quali oggi lo salutano come camerata e come Ministro con anima che non muta. Denei si pare che coincida la sua prima visita in provincia, dopo la sua elezione all'altissima carica di Ministro, con la inaugurazione di un'opera tanto importante. La coincidenza è di buon auspicio. S. E. Acerbo sarà come fu, l'uomo di azione, il realizzatore, il collaboratore perfetto del Duce magifico.

Ed il nostro saluto fervido e deferente cada a S. E. Giovanni Cao di S. Marco. Sottosegretario

di Stato alle Comunicazioni, che qui si reca ufficialmente a rappresentare il Governo. Egli è un fascista dei primi ed un combattente valoroso. Appartiene alla giovane schiera degli altissimi gerarchi della Rivoluzione sui quali si appunta l'attenzione e l'ammirazione di quanti nel sistema fascista vedono il solo ed unico restauratore della limpida, eterna civiltà romana.

La nostra città è oggi anche onorata dalla presenza dei partecipanti al

34.º Congresso degli Elettrotecnici Italiani. È motivo di grande soddisfazione per i cittadini pescaresi il fatto che Pescara sia stata scelta a sede di questo importante Congresso nazionale ed è una prova dei grandi progressi fatti dalla provincia nel campo della produzione e della utilizzazione della energia elettrica che ha una parte tanto notevole nella economia del nostro paese.

Agli illustri scienziati ed ai grandi industriali che oggi sono ospiti di Pescara, il nostro saluto fervido ed entusiastico. Sanesi

Ad opera compiuta

Oggi, con l'intervento delle LL. EE. on. Giacomo Acerbo, Ministro di Agricoltura e Foreste, e on. Giovanni Cao di S. Marco, si inaugurerà la ferrovia elettrica Pescara-Penne.

Il volo trentennale delle generose e laboriosissime popolazioni montane, quello dei paesi lungo la valle del Tavo, finalmente si compie.

S. E. Giacomo Acerbo, tutore sincero delle più nobili aspirazioni della gente nostra ha saputo e voluto agire in modo che gli antichi voti veramente e celermente fossero esauditi.

E così, dopo soli tre anni da che si è iniziata la costruzione, la ferrovia elettrica Pescara-Penne è un fatto compiuto. Non era possibile e non sarebbe stato logico che un avvenimento di tal genere passasse sotto silenzio o non avesse anche quella esteriore solennità che all'avverarsi di un sogno suole far seguito. Le popolazioni potranno ricordare con somma soddisfazione la giornata di oggi e, con altrettanto orgoglio, confermare la loro fede nel Fascismo perché, senza chiedere in compenso un voto elettorale, senza far promesse inutili come nei tempi demagogici il Governo Nazionale ha dato ad esse la possibilità di raggiungere in brevissimo tempo Pescara, i mezzi di un traffico maggiore e di più sicuro progresso.

Consapevole 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; per convincersi di queste realtà non è necessario fare delle lunghe argomentazioni, bastano brevi esponenti

da provinciale per Città S. Angelo.

Costeggiando sempre la strada arriva nella stazione di Moscufo, in prossimità del bivio Moscufo-Pianella, ove è costruita la sottostazione di conversione. Questa è equipaggiata con due trasformatori e due raddrizzatori a vapore di mercurio che convertono la corrente primaria trifase a 6300 Volt, in arrivo dalla cabina di trasformazione della Unione Esercizi Elettrici a Tavernola, in corrente continua a 2600 Volt. La potenza della sottostazione è prevista per far fronte oltre che alle normali esigenze della linea, anche per gli eventuali progetti prolungamenti a Francavilla, Chieti.

Uscita dalla sottostazione di Moscufo, la linea sorpassa il fiume Tavo sullo stesso ponte della provinciale opportunamente allargata e raggiunge la stazione di Colletorvino situata al bivio Tavernola. Qui termina il tratto pianeggiante

della ferrovia e si inizia la salita con pendenza del 30 per mille. La linea raggiunge la stazione di Pianella situata in aperta campagna nel punto ove verrà a sboccare prossimamente la nuova provinciale Pianella-Loreto e con ampie volte raggiunge il caratteristico abitato di Loreto negli immediati pressi del quale è costruito il fabbricato della stazione. Il tratto da Loreto a Penne è senza dubbio il più pittoresco della Ferrovia.

In questo tratto vi sono tre gallerie, numerosi manufatti e interessanti opere di consolidamento e difesa della linea.

La stazione di Penne è ubicata nelle vicinanze della Porta S. Francesco.

L'intero percorso Pescara Penne viene compiuto in 67 minuti primi.

La costruzione dell'importante tronco ferroviario è opera dell'ing. comm. Agostino De Agostini che vi ha profuso fervide energie e alacre attività.

Omaggio agli ospiti illustri

Il saluto della Federaz. Prov. Fascista alle LL. EE. Acerbo e Cao

Camicie Nere!

Oggi, sarà fra noi l'illustre camerata S. E. Giacomo Acerbo recentemente chiamato dalla fiducia del Duce alla altissima carica di Ministro dell'Agricoltura e delle Foreste.

L'altezza dell'Uomo, la sua opera spreca e vantaggiosa del Paese e particolarmente di questa Provincia che si onora di averlo fra i suoi figli, rendono inutili ogni lode.

Giacomo Acerbo fu la vostra guida, o Camicie Nere di Pescara e dell'Abruzzo intero, nel periodo glorioso della Rivoluzione; Egli fu simbolo purissimo della fedeltà fascista nel periodo torbido quando le mezze coscienze vacillavano e tremavano.

Esprimele dunque con animo vibrante di entusiasmo il vostro plauso per la merita elezione di Lui a così alta carica.

Egli non potrà dimenticare i suoi camerati e la Sua Provincia a Lui in ogni tempo affezionata.

Camicie Nere!

Elevate pure il vostro potente alaia per S. E. Giovanni Cao di S. Marco che viene a rappresentare il Governo fascista per la inaugurazione della ferrovia Pescara-Penne, opera poderosa che rimarrà a testimoniare la forza e la potenza del Regime e la sua continua instancabile attività realizzatrice.

Per S. E. Giacomo Acerbo, per S. E. Giovanni Cao eja, eja, eja, alaia.

Pescara, 22 settembre 1929 - 1721.

Il Segretario Federale DIEGO SANESI

...e quello del Podestà

Il Podestà del Comune di Pescara ha fatto affiggere per la odierna cerimonia il seguente manifesto:

« S. E. Giacomo Acerbo, che il Duce ha voluto Ministro dell'Agricoltura e delle Foreste nel grande Ministero lesist formato, giunge fra noi, quest'oggi per la inaugurazione della Ferrovia Elettrica Pescara-Penne, desidero vano di oltre cinquant'anni, pronta realizzazione del Regime, per l'interessamento del nostro illustre esponente politico.

« Concittadini

« A. S. E. Cao di San Marco, Sottosegretario di Stato alle Comunicazioni »

seniale ufficiale del Governo Nazionale, il nostro saluto deferente e l'espressione del grato animo per la grande opera compiuta.

« A S. E. Acerbo, che, con austera volontà fascista ci ha proibito ogni inopportuna manifestazione organizzata, giungo irrefrenabile dal profondo del cuore il saluto della sua gente, che lo ha visto con gioia ascendere verso le vette del successo, sempre più alto, e che ebbe fede in Lui sin dagli inizi.

« Concittadini

« Fratello dell'eroe caduto sul campo, decorato molte volte egli stesso, figlio della madre ammiranda per forza antica, di alta cultura scientifica, di prodigiosa e multiforme attività politica, noi salutiamo con orgoglio e con amore il Giacomo Acerbo, il figlio migliore della nostra terra.

Il Podestà: Berardo Montani »

Il 34.º Congresso degli Elettrotecnici Italiani

Oggi si inaugura anche nella nostra città al Teatro Pomponi, alle ore 15,30, il XXXIV Congresso nazionale degli Elettrotecnici Italiani. La Sezione Adriatica dell'Associazione Elettrotecnica Italiana, la cui presidenza e sede trovasi nella nostra città, organizza le varie manifestazioni di carattere tecnico e turistico con ampiezza di vedute e con mezzi, completamente adeguati.

Dopo la seduta inaugurale vi sarà un ricevimento al Municipio al quale parteciperanno tutte le autorità presenti in Pescara, i congressisti, che sono oltre cinquecento, e numerosissimi invitati, infine a cura dell'Unione Esercizi Elettrici avrà luogo un pranzo e trattamento; dopo di che i congressisti si recheranno con treno speciale a Francavilla al mare dove si svolgeranno i lavori stabiliti in programma.

Nel giorno 24 corr. Pescara ospiterà i congressisti per una visita alla casa natale del Poeta-Soldato, per la visita all'impianto di irrigazione, alla cabina della L. N. E. S. dove avrà luogo un refresco e alle ore 21 una conferenza al Teatro Micheli tenuta dall'ing. prof. Carlo Carmignani che parlerà sul tema: « Gli informanti generati da corrente elettrica, la loro prevenzione, la loro utilizzazione ».

Saranno inoltre in provincia di Pescara il giorno 25 settembre per una giornata in auto agli stabilimenti elettrotecnici di Bussi. Al secondo giorno del Pescara e al

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 PASSEGGERI

SERVIZIO FERROVIARIO PESCARA (Passaggio a Livello) - PENNE

PESCARA - PENNE				PENNE - PESCARA					
ARRIVI da				PREZZI					
Ancona Foggia Roma				STAZIONI e FERMATE					
PREZZI				STAZIONI e FERMATE					
STAZIONI e FERMATE				1 3 51 5 7					
4	5	6	7	Pescara P. L.	2	52	4	6	8
4	5	6	7	S. Filomena	2	52	4	6	8
4	5	6	7	Montesilvano-S.	2	52	4	6	8
4	5	6	7	Montesilvano-C.	2	52	4	6	8
4	5	6	7	Cappette	2	52	4	6	8
4	5	6	7	Moscufo	2	52	4	6	8
4	5	6	7	Collecorvino	2	52	4	6	8
4	5	6	7	Pianella	2	52	4	6	8
4	5	6	7	Loreto Aprutino	2	52	4	6	8
4	5	6	7	Città di Penne	2	52	4	6	8

Tutti i biglietti acquistati sul treno sono soggetti alla soprattassa di centesimi 60 a persona.
Nelle stazioni a Grande della Ferrovia si ritengono biglietti di abbonamento mensile. Studenti 50%.
Viaggio ritardato oltre biglietti di abbonamento mensuale per opera ferroviaria per un viaggio giornaliero di andata-ritorno (esclusi i festivi).
Per ottenere la conversione di biglietti d'abbonamento è necessario fornirli della tessera di ricambio che viene ritagliata in ogni stazione e fermata al prezzo di lire 1.
Per ogni informazione rivolgersi alle stazioni o al servizio clienti.

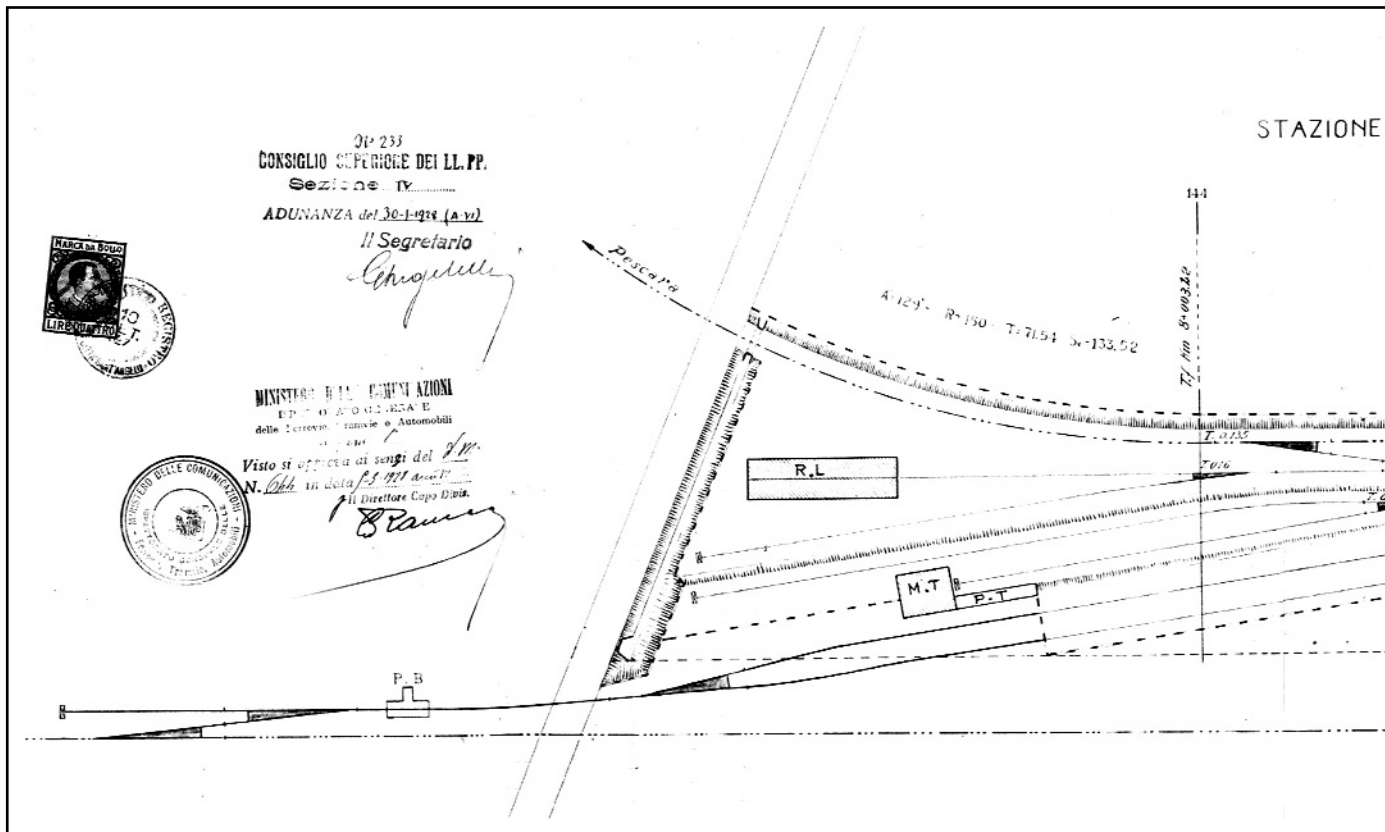
Servizio Tranviario Pescara (passaggio a Livello)-Ponte sul Pescara

DAL PASSAGGIO A LIVELLO AL PONTE SUL PESCARA	DAL PONTE SUL PESCARA AL PASSAGGIO A LIVELLO
Partenze ogni 15 minuti - 0,00 - 0,15 - 0,30 - 0,45 di ogni ora. 1 ^a corsa ore 6,30 ultima corsa ore 23,45	Partenze ogni 15 minuti - 0,08 - 0,23 - 0,38 - 0,53 di ogni ora. 1 ^a corsa ore 6,38 ultima corsa ore 23,38

Prezzo di ogni corsa: L. 0,30 (dalle ore 6,30 alle ore 9,30) - L. 0,20 (dalle ore 9,30 alle ore 23,45) - Si fanno abbonamenti mensili al prezzo di L. 20. Studenti L. 10.
Per la regolarità del servizio è necessario osservare le seguenti norme:
Salire dalla parte posteriore e scendere dalla parte anteriore. È assolutamente vietato salire o scendere mentre la vettura è in moto.

Pescara, 1.° Novembre 1930 - IX

Orario F.E.A. in vigore dal 1° novembre 1930.



Progetto del piazzale della Stazione di Montesilvano.

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI

Esercizio dei Tronchi Moscufo-Pescara e Pescara P. N.-Pineta

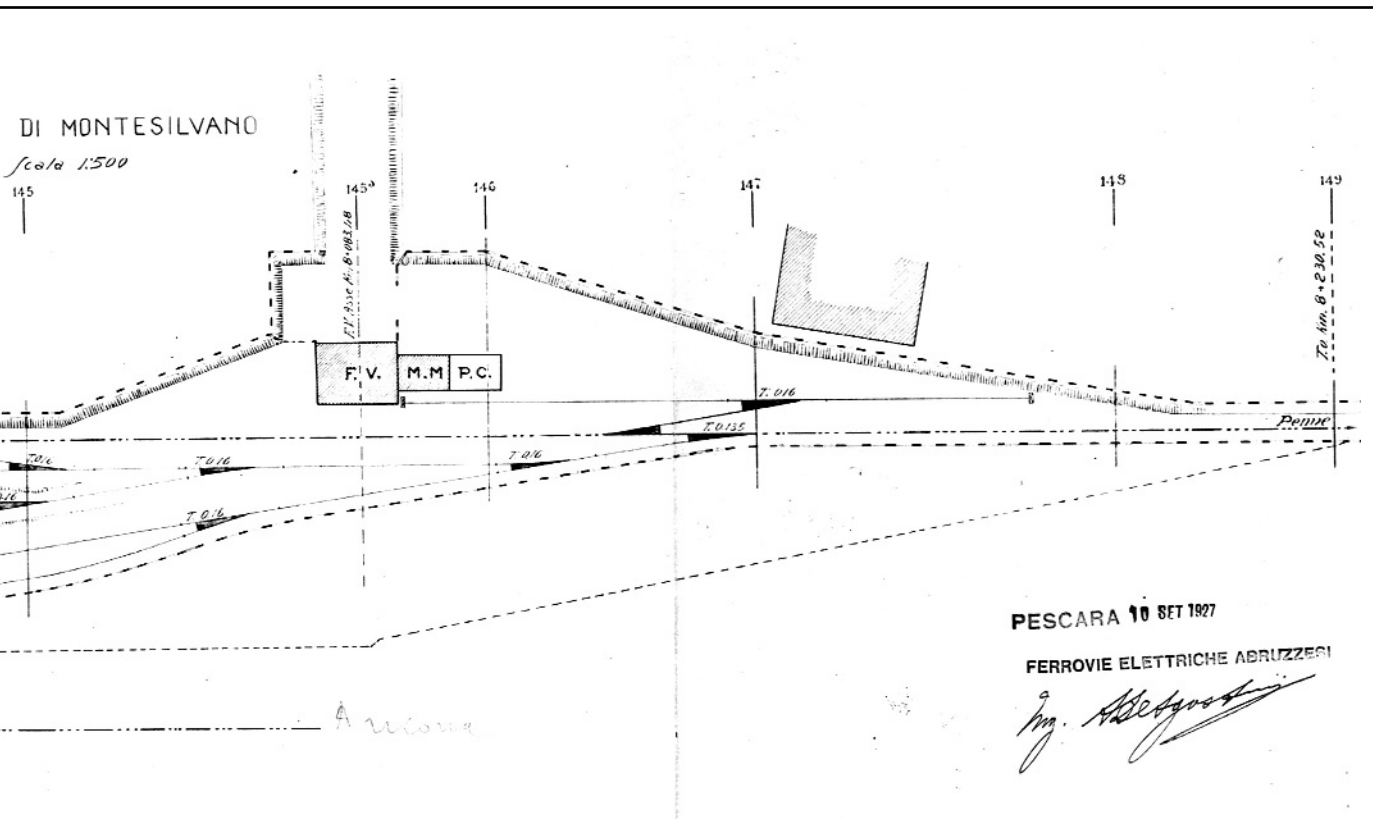
ORARIO IN VIGORE DAL 20 GENNAIO 1946

TREN I							PREZZI 1. classe di Penne Kmq.	Kmq.	STAZIONI	Kmq.	PREZZI 1. classe di Penne Kmq.	TREN I							
2	22	24	26	4	6	28						21	1	23	25	27	3	5	29
				12.40	17.30				p. Pineta a.	3	4	8.38			15.33	19.58			
				12.48	17.38		4	3	a. Pescara P.N.p.			8.30			15.25	19.50			
6.05	6.25	8.07	12.00	13.32	17.50				p. Pescara P.V.a.	19	30	7.12	8.00	9.15	12.52	13.22	15.20	19.40	20.37
6.15	6.30	8.15	12.05	13.40	18.00				p. Pescara C. p.			7.07	7.55	9.10	12.47	13.17	15.15	19.35	20.32
6.26	6.41	8.26	12.16	13.51	18.11	20.06	8	5	p. S. Filomena p.	14	23	6.56	7.31	8.56	12.36	13.06	15.01	19.21	20.21
6.32	6.47	8.32	12.22	13.57	18.17	20.12	12	8	p. Montesilv. S. p.	11	18	6.50	7.25	8.50	12.30	13.00	14.55	19.15	20.15
6.37				14.02	18.22		15	10	p. Montesilv. C. p.	9	14		7.20				14.50	19.10	
6.44				14.09	18.29		23	14	a. Cappelle T. p.				7.13				14.43	19.03	
6.52				14.17	18.37		30	19	a. Moscufo p.	5	8		7.05				14.35	18.55	
7.02				14.30					p. Moscufo a.				6.55				14.25		
7.27				15.05					Loreto Aprutino				6.25				13.55		
7.52				15.30					a. Penne p.				6.05				13.35		

La Domenica il servizio dell'autolinea Moscufo - Penne è sospeso. Le prenotazioni per i posti sull'autolinea si ricevono a Pescara Centrale (staz. FEA) nelle ore di ufficio sino alle ore 16 per i viaggiatori in partenza col treno 2 del giorno successivo e sino alle ore 9 per i viaggiatori in partenza col treno 4.
Le prenotazioni si ricevono, per le corse in coincidenza, anche durante la vendita dei biglietti, limitatamente ai posti rimasti disponibili.
Il numero dei posti disponibili sull'autolinea per i viaggiatori in partenza col treno n. 4 è subordinato al numero dei biglietti di Andata e Ritorno emessi dalla medesima con la prima corsa discendente del mattino.

* Fermate facoltative - Richiederle per tempo al personale. - ■ I viaggiatori da e per oltre Pescara C. possono scendere o salire indifferente alle due fermate di Pescara.
+ Effettuano le seguenti fermate: - **Obbligatorie**: Pescara Piazza de' Vestini - Pescara C. - Montesilvano S.; **Facoltative**: Zanni - Villa Cerico - S. Filomena - Villa Mazzeo - Villa Verlengia - Villa Verrocchio - Villa Canonica.
Le corse 22 e 21 effettuano anche servizio urbano tra Zanni e Piazza de' Vestini.
I viaggiatori in partenza da Pescara C., S. Filomena, Villa Verrocchio e Montesilvano S. devono munirsi di biglietto in stazione (a Villa Verrocchio dall'apposito incaricato); quelli in partenza dalle altre fermate vengono muniti di biglietto, senza soprattassa, dal personale del treno, restando loro fermo l'obbligo di richiederlo spontaneamente al momento di prendere posto in vettura. I viaggiatori eventualmente trovati sprovvisti di biglietto dovranno corrispondere l'importo aumentato delle prescritte soprattasse.

Orario F.E.A. per i tronchi Moscufo - Pescara, Pescara P.N. - Pineta e per il servizio tranviario urbano di Pescara.





Anno 2003, fabbricato viaggiatori ex F.E.A. di Montesilvano Marina, ristrutturato ed ampliato.



Montesilvano, febbraio 2000, dopo decenni un servizio di autobus torna a far capolinea in piazza della stazione (circolare urbana GTM - linea 16).



Bus "Lancia 3-RHO" primo mezzo in servizio da Pescara a Montesilvano. Autista: Riccardi Arturo, bigliettaio Marcucci Antonio.



Bus Tipo "Lancia Esatau", mezzo che sostituisce il "3-RHO" sulla tratta Pescara - Montesilvano. Autista: Piziolo Enio, bigliettaio: Marcucci Antonio.

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	p	--	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

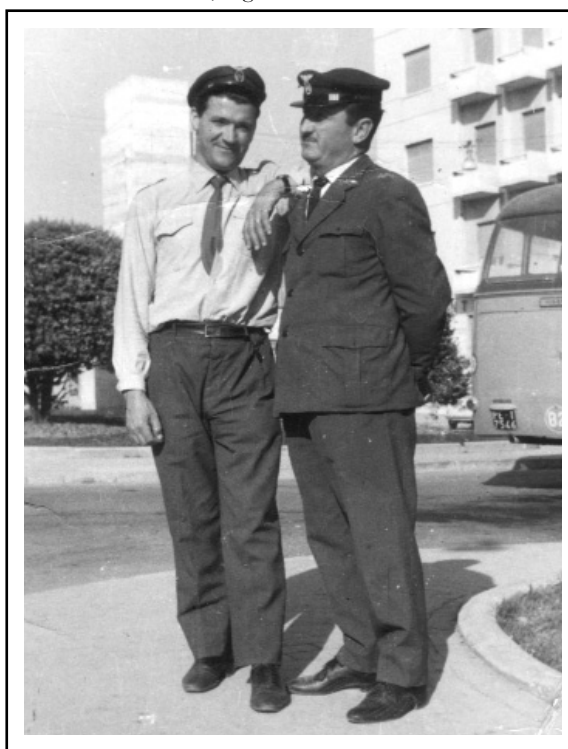
MOSCUFO-PESCARA

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

Pescara, 26 aprile 1932 - X. **La Direzione dell'Esercizio**

Orario F.E.A. del 1932.



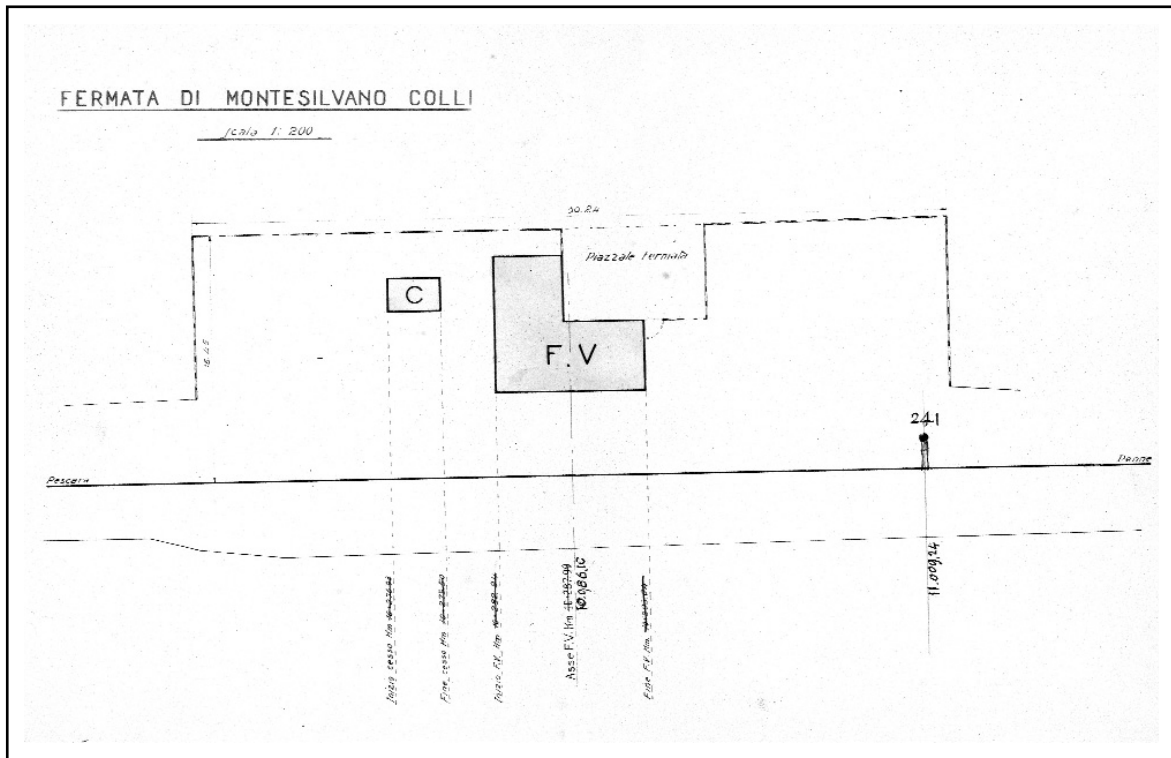
Pescara, fine anni '50, a sinistra Emilio Di Lorito di Montesilvano, conducente di linea ex F.E.A., accanto ad un collega.



Montesilvano, anni '80, fabbricati di servizio dismessi nell'area mercatale ex F.E.A., poco prima della demolizione.



Montesilvano, anni '20, cittadini in posa. Il binario F.E.A. non ancora elettrificato nei pressi dell'attuale via Ettore Di Blasio (zona ufficio postale centrale) quasi all'incrocio con la nazionale adriatica. Si notino la retrostante linea telegrafica, di servizio al binario FS, e la neve. Non ancora risulta costruito il casello, a presidio del pericoloso crocevia senza barriere.



Planimetria della fermata F.E.A. di Montesilvano Colli risalente al 1927.



Anno 2003, il fabbricato della ex fermata F.E.A. di Montesilvano Colli, recentemente ristrutturato per uso Scuola Materna Statale.



Montesilvano, anni '80, treno merci in arrivo al primo binario. In testa un E 428 di terza serie.



Fine anni '80, il terzo binario rimosso per dare spazio alle palificazioni delle nuove strutture in cemento armato.

L'ingresso della ferrovia sulla storia di Montesilvano

di Marco D'Urbano

Il treno è senza dubbio il simbolo del progresso che ha accompagnato la vita dell'uomo del XIX secolo; le migliorate condizioni di vita hanno prodotto dei mutamenti che hanno inciso profondamente nella struttura della società. Anche in Italia il treno è l'emblema del progresso: tuttavia, a causa della sua complessità, conviene osservare il problema ferroviario non tanto dalle sue origini quanto piuttosto dal momento in cui in Italia si afferma il concetto di rete ferroviaria di carattere nazionale.

Il punto di riferimento è il periodo postunitario, quando i politici del nuovo Stato italiano intesero porre mano alla riorganizzazione del paese da attuare anche attraverso la creazione di infrastrutture sul territorio riguardanti soprattutto il settore della viabilità. Numerose erano le difficoltà che si presentavano in Italia per l'avvio di un sistema ferroviario: esse riguardavano innanzitutto la morfologia del territorio, in particolare l'orografia e l'idrografia, e quindi il reperimento dei capitali indispensabili per la costruzione delle nuove strade ferrate. La soluzione del problema fu individuata nella concessione ai privati attraverso cui lo Stato autorizzava ditte private a costruire e gestire linee, concedendo loro un contributo fisso annuo per un numero prestabilito di esercizi finanziari. La storia delle ferrovie dei primi decenni dello Stato unitario fu caratterizzata dal complesso rapporto tra capitali finanziari privati-italiani e stranieri- e lo Stato; queste vicende interessarono anche le singole comunità, che tramite le loro reti notabili e politiche cercavano di esercitare continue pressioni al fine di vedere il proprio territorio attraversato dai treni. Le ferrovie miravano a due scopi ben distinti: in *primis* congiungere i grandi centri tra di loro e servire a scopi strategici, e in secondo luogo, anche se non meno importante, raccogliere merci e passeggeri nei piccoli centri per condurli sulle grandi arterie ferroviarie. Nel primo caso si dovevano coprire terri-



Montesilvano, anno 2003, la nuova stazione ferroviaria.

tori estesi, da Nord a Sud e viceversa, per scopi di carattere sia economico sia militare, di conseguenza era necessario individuare i tracciati più brevi possibili, tali da poter essere percorsi celermente. Nel secondo caso bisognava organizzare una rete ferroviaria più modesta ma adatta a far prosperare il commercio locale e regionale, adottando dei tracciati subordinati alle condizioni locali, che dovevano servire il maggior numero di centri abitati e che potessero essere gestiti con costi di manutenzione piuttosto contenuti. Di fatto non vi erano molte alternative alla comunicazione ferroviaria. Essere attraversati dalla ferrovia non significava unicamente disporre di una comodità in più o in meno, ma significava entrare o esser fuori dal circuito delle relazioni moderne indispensabili per la vita economica e sociale. Per l'Italia appenninica la soluzione del problema era di fondamentale importanza, e questo spiega l'intenso impegno profuso dai gruppi locali, sia politici sia economici, per ottenere la stazione ferroviaria. Anche in Abruzzo si può parlare di una questione ferroviaria relativa al collegamento della costa adriatica con l'entroterra e in modo particolare con la nuova capitale d'Italia, Roma.

Negli anni successivi all'unità d'Italia si verificò una vera e propria corsa alla costruzione delle ferrovie tanto che in quindici anni erano già stati costruiti parecchi chilometri di strade ferrate; l'incidenza che essa ebbe sull'assetto sociale ed economico della nazione fu davvero notevole.

In che maniera la costruzione di queste importanti opere pubbliche rese possibile lo sviluppo dell'industria italiana? Le imprese italiane a causa della scarsa produzione di materie prime, quali la ghisa, e a causa degli alti costi di produzione non poterono entrare in concorrenza con le ditte straniere, tuttavia i contatti frequenti con le case straniere consentirono una migliore formazione professionale dei tecnici e questo elemento contribuì alla modernizzazione di diversi settori industriali italiani. L'utilizzo della rete ferroviaria determinò una decisa diminuzione del costo delle materie prime, con la conseguenza che si facilitò la nascita di nuove industrie e si accrebbe quel processo di inserimento delle industrie italiane da una dimensione di autoconsumo ad un contesto di carattere capitalistico.

Il fatto che lo Stato non provvedesse in maniera diretta alla costruzione della rete ferroviaria ma si appoggiasse ad imprese e capitali privati, fu di stimolo per gli imprenditori che si organizzarono in società capaci di reggere lo sforzo finanziario di queste rilevanti opere pubbliche; ciò comportò la nascita di rapporti economici più intensi tra banche, capitalisti e società ferroviarie.

Le ferrovie influirono profondamente anche sui rapporti sociali: se fino a quell'epoca soltanto un ristretto gruppo di benestanti aveva potuto viaggiare e muoversi con una relativa facilità, dal momento in cui si diffusero le ferrovie anche la borghesia e in parte le classi meno agiate poterono raggiungere posti assai lontani tra loro utilizzando un mezzo che era molto più celere rispetto ai mezzi di trasporto tradizionali. In Italia si consolidò il ceto sociale della borghesia, che prese il posto della decadente aristocrazia agraria e si andò configurando come nuovo gruppo di potere. La classe dirigente italiana riteneva che con la ferrovia si sarebbe facilitata l'integrazione sociale del paese, ma questo si realizzò solo in parte perché la costruzione e la gestione delle ferrovie non contribuirono ad eliminare il dualismo tra l'area settentrionale e il Mezzogiorno d'Italia.

Il passaggio delle ferrovie si ripercosse anche sullo sviluppo urbanistico, visto che la realizzazione delle stazioni incise in modo considerevole e duraturo sulla struttura degli insediamenti urbani. Spesso le stazioni ferroviarie furono costruite lontane dai centri abitati sia perché questi ultimi frequentemente erano situati su colline ed alture e quindi non facilmente raggiungibili, sia perché si voleva avere la possibilità di servire più località contemporaneamente. Di conseguenza fu necessario creare nuove vie di collegamento tra i centri abitati e le periferie. Il problema fu risolto dando vita alla creazione di nuovi insediamenti

nelle zone poco popolate e, dove era già presente l'urbanizzazione, all'eliminazione di vecchi quartieri per creare ampi spazi davanti alle stazioni da cui si dipartivano le strade di accesso alla città. Di frequente l'andamento delle linee, che si snodava a ridosso delle cinte murarie, indirizzò la crescita urbanistica lungo il corso della ferrovia. Le stazioni rappresentarono sovente un polo per la nascita di nuovi insediamenti che ben presto assunsero una notevole rilevanza economica.

L'arrivo della ferrovia a Montesilvano

L'immagine dell'Abruzzo isolato, arretrato, periferico, che presuppone una realtà immobile, chiusa nei suoi secolari costumi di vita, tramandataci da una parte importante della letteratura italiana di fine Ottocento ed inizio Novecento, come ad esempio D'Annunzio e Silone, è in antitesi con l'immagine odierna di una regione che ha conosciuto la "modernizzazione" e che partecipa in modo relativo ma attivo alla crescita economica e sociale dell'Italia. Oggi vedendo Montesilvano, città operosa, fervida di ogni genere di attività, dotata di una struttura alberghiera assai ricettiva, di una popolazione alacre e numerosa, attraversata capillarmente dalla rete autostradale e ferroviaria, snodo importante per il commercio e l'industria dell'area metropolitana Pescara-Chieti, si resta stupiti e meravigliati nel leggere come Filippo Cirelli la descrivesse alla metà del XIX secolo:

[...] tristissimo Montesilvano perché sovrimposto al vertice di un altissimo colle, non ha strade da ruota [...] triste villaggio è Montesilvano e pur non pare; tanta è la delizia, la varietà dell'orizzonte che intorno si apre e si diffonde e pompeggia a questo paesetto, che sta in cima di alto colle [...] ad oriente va fino all'Adriatico percorrendo distanza di men di due miglia: a mezzogiorno con quel di Spoltore e Castellamare, e dista tre miglia dal primo, due dal secondo comune [...] è vicino a Teramo a miglia 36, a 15 da Penne: fra li due villaggi ci è strada di un'ora.¹

Cirelli scriveva pochissimi anni prima del passaggio dalla dinastia borbonica a quella sabauda che avrebbe condotto al processo di unificazione del regno d'Italia; a quei tempi il nucleo abitativo più numeroso e più antico si trovava sul colle, mentre quella che noi oggi familiarmente chiamiamo Montesilvano marina era formata dalla contrada Saline-Mazzocco. La cittadina insieme con Cappelle formava un unico comune, inserito nel circondario di Città Sant'Angelo.

Questo insediamento non si differenziava molto da tanti altri centri del Mezzogiorno caratterizzati dalla mancanza di infrastrutture viarie, che rendeva difficoltoso il trasferimento degli uomini e l'organizzazione delle varie forme di commercio, da arretrate condizioni igienico-sanitarie, che agevolavano la diffusione di numerose malattie. Quello di Cirelli non era un giudizio isolato: già negli anni quaranta dell'800 Pancrazio Palma, discutendo con i soci della Società Economica di Teramo, alla cui provincia appartenevano Montesilvano e Castellamare Adriatico, invitava a prendere dei provvedimenti idonei per rendere più popolosa la costa, allora scarsamente abitata, essendo una zona essenzialmente salmastra e paludosa. Bisognava stimolare il popolamento del litorale dotato di poche dimore ed infrastrutture, tra i provvedimenti si suggeriva di esentare dal pagamento delle tasse quanti avrebbero deciso di trasferire il loro domicilio sul litorale, di cedere gratuitamente il suolo per la costruzione delle abitazioni e ben presto la costa avrebbe cambiato aspetto.² La crescita, l'urbanizzazione e il cambiamento della costa si verificheranno però solamente qualche decennio più tardi non per effetto dei benefici proposti, ma come conseguenza della realizzazione ed apertura della ferrovia adriatica; infatti nella regione la strada ferrata più che essere completata e migliorata, doveva essere creata *ex-novo*.

Come si presentava Montesilvano³ marina? La zona litoranea Saline-Mazzocco era terreno

paludoso così come tanta parte della costa abruzzese, come già ricordato sopra e non ancora abitata in maniera continuativa e consistente, e non esisteva che qualche sporadico insediamento abitativo. Secondo uno studioso una delle poche case degne di nota, risalente addirittura al 1600, era quella dei duchi Figliola, successivamente divenuta di proprietà dei Verlengia:

il primo nucleo dell'edificio [era] adibito inizialmente a deposito di resina . Non a caso la contrada era conosciuta con la denominazione “de li chiappini”, a sottintendere la presenza di una rigogliosa pineta, che produceva resina. Un'oasi di verde trasformata dagli stessi proprietari, i duchi Figliola, [...] in residenza estiva. Ma probabilmente fu anche stazione di pagamento dei dazi [...] nei secoli passati doveva rappresentare uno dei pochi edifici della zona, attorniata da poche casupole di contadini che lavoravano nelle proprietà [...].⁴

La marchesa Marina Delfico nei primissimi anni della seconda metà dell'800 si attivava per far realizzare una strada che collegasse Montesilvano colle con la zona della marina: *la Marchesana Delfico permetteva che sopra i suoi terreni passasse [una strada], e nulla chiedeva: altri proprietari, seguendo l'esempio longanime, davano pure alla strada il passare sopra i fondi propri, e nulla volevano [...].⁵*

Il loro intervento non era dovuto ad uno spirito filantropico, ma dettato dall'interesse della nobildonna e degli altri proprietari terrieri di vedere accresciuto il valore dei terreni attraversati dalla strada. Il tentativo resterà vanificato dagli alti costi e bisognerà aspettare l'unità d'Italia per la realizzazione dell'infrastruttura.

Fin dai primi anni del periodo unitario il problema delle infrastrutture viarie nelle regioni dell'Italia peninsulare era ritenuto assai importante per le ripercussioni di genere economico e non solo economico che essa aveva nella vita delle regioni e delle città. Già nel maggio del 1855 il barone Panfilo De Riseis aveva ottenuto la concessione per la costruzione di “una ferrovia a doppio corso di rotaie da Napoli agli Abruzzi sul Tronto”⁶ che collegasse il Tirreno con il litorale adriatico. Il concessionario avrebbe dovuto realizzarla a proprie spese in cambio di un premio annuale di 750 ducati per 50 anni, il progetto non fu mai realizzato “perché in sostanza si trattava solo di una speculazione finanziaria”.⁷

Tuttavia la ferrovia, anche se fosse stata realizzata, terminando al Tronto, non avrebbe prodotto le conseguenze che derivarono poi dalla costruzione della linea ferroviaria adriatica che percorse e percorre l'Italia da nord a sud.

All'epoca della spedizione dei Mille un generale clima di euforia aveva invaso la popolazione abruzzese che aveva inviato delegati delle tre province al campo d'assedio di Ancona per invitare il re Vittorio Emanuele II ad accelerare le operazioni militari destinate a scacciare la dinastia borbonica. Ben presto l'euforia lasciò il posto a preoccupazioni di altro genere; a Montesilvano il passaggio delle truppe piemontesi costringeva l'allora sindaco Michele Frascani a costruire due nuovi ponti di legno sul fiume Saline, mentre a Pescara Silla De Marinis scriveva:

questa cassa municipale trovasi aver fatto dei forti esiti pel passaggio delle truppe piemontesi e precisamente per i soldati [...] si aggiungono poi ad essi i mezzi di trasporti che non sono pochi [...] due carri a bovi sono stati trasportati a condurre un numero di ammalati piemontesi fino a Venafro ed i carrari giustamente si sono presentati a me per essere soddisfatti.⁸

I politici locali evidenziavano preoccupati i costi che le istituzioni e di conseguenza le popolazioni si trovavano ad affrontare per il passaggio delle truppe piemontesi. Nel contempo però frequentavano i territori abruzzesi anche i tecnici e gli ingegneri della ferrovia nazionale dell'Adriatico: un tracciato che era già stato studiato e progettato negli anni precedenti dai tecnici pontifici e borbonici; la costruzione di questa tratta era agevolata dal fatto che la linea da Ancona a Castellamare Adriatico non presentava particolari difficoltà. Il passaggio della ferrovia in queste zone rese possibile tutta una serie di trasformazioni econo-

niche ed urbanistiche; come già detto uno dei motivi della costruzione era la necessità di carattere politico-militare; bisognava unire l'Italia del nord con quella del sud senza attraversare i territori del Regno Pontificio, inoltre bisognava portare i nuovi soldati dal Mezzogiorno al settentrione come imponeva l'imminente guerra del 1866 contro l'Austria. La costruzione della ferrovia diventava, per di più, un rimedio per combattere la disoccupazione e conseguentemente anche il brigantaggio; la ferrovia era anche il mezzo, per quei tempi assai celere, atto a trasportare rapidamente l'esercito impegnato nella lotta al brigantaggio; non era un caso se in seguito agli attacchi dei briganti contro gli operai impegnati nella costruzione della linea ferrata, il prefetto di Chieti in prossimità dell'apertura della linea adriatica decideva di inviare truppe "onde tutelare i lavori delle ferrovie ivi in costruzione e dei quali i briganti tenterebbero di impedire la prosecuzione coll'aggredire il personale [...] e con distruggere le opere [...] esistenti".⁹

Oltre a finalità militari la proprietà teramana si attendeva una vivacizzazione del commercio nazionale che avrebbe potuto raggiungere i mercati stranieri, come la Francia, la Svizzera, la Germania, così come effettivamente avvenne poi per l'uva prodotta a Montesilvano che giungeva fino in Germania. Furono le vicende politiche del 1866 e del 1870 che dettero un nuovo impulso alla costruzione delle ferrovie e fecero risaltare il problema delle comunicazioni appenniniche, anche se il ritardo dei collegamenti trasversali avrebbe mantenuto ancora per lungo tempo in isolamento le aree più interne. La linea adriatica aveva avuto dei costi di costruzione non eccessivamente elevati: passando la ferrovia accanto alla spiaggia non aveva richiesto sventramenti di montagne e l'ostacolo dei corsi d'acqua veniva risolto facilmente. In questo modo essa raggiunse pochi centri, perché la costa adriatica non era abitata per le difficoltà dovute ai luoghi paludosi e al timore derivato dalle incursioni, e questo timore era dimostrato dal fatto che a Montesilvano venivano pagate delle guardie per vigilare la costa.

In Abruzzo si vide pertanto lo spostamento degli antichi centri abitati dalle vicine colline al litorale, così si ebbero Silvi marina, Montesilvano marina, Castellamare Adriatico, Francavilla al Mare, Rosburgo poi Roseto, che sorse nel territorio paludoso che un tempo faceva parte del comune di Montepagano: tutti questi centri dalle colline erano scivolati in basso per raccogliersi in centri importanti gravitanti attorno alla stazione.

Senza dubbio l'insediamento che ebbe maggiore sviluppo fu Castellamare- Pescara dal momento che entrambi i centri non furono semplicemente toccati dalla ferrovia, ma posti allo sbocco della valle che dall'interno della regione conduce al mare; essi diventarono capolinea della ferrovia sia lungo la direttrice adriatica sia della ferrovia interna che dopo vari progetti permise di unire l'Adriatico alla nuova capitale.

Da Ancona a Termoli si incontrava un solo centro importante, posto al livello del mare, Ortona, mentre tutti gli altri insediamenti abitati erano sulle colline adiacenti alla costa e i capoluoghi di provincia, Teramo e Chieti, all'interno. Le stazioni erano collegate con le cittadine attraverso carri e diligence, fu così che i paesi raggiunsero la ferrovia con quel movimento e con la trasformazione urbanistica che spinse la popolazione costantemente verso lo scalo, che offriva alcuni benefici come l'acqua potabile di cui ogni stazione era dotata e consentiva di effettuare scambi più rapidi e comodi. Questo comportò essenzialmente la bonifica di luoghi malsani lungo la costa per diffondervi le colture, evitando i disagi e i costi di trasporto sulle strade, che erano relativamente poche e in genere mal tenute.

Montesilvano marina con l'unificazione e con il passaggio della linea ferroviaria adriatica diventa una contrada destinata a crescere proprio intorno alla stazione ferroviaria, soppiantando il nucleo più popoloso, quello del colle.

La ferrovia¹⁰ trasformò la mentalità, la cultura economica, sociale, civile e l'ambiente di tutte le aree della costa abruzzese situate lungo il suo percorso.

Lo sviluppo di Montesilvano Marina

Si è osservato come la zona costiera di Montesilvano, la frazione Saline-Mazzocco ed in modo particolare la contrada Fiume Morto, prima dell'unità d'Italia, costituissero un territorio insalubre e scarsamente abitato. Nel volgere di pochi decenni tale area conobbe una elevata densità abitativa grazie alle attività di bonifiche imposte dal passaggio della tratta ferroviaria, che avevano reso necessario l'instaurarsi di servizi ed attività economiche nei pressi della stazione.

Nel 1868 la mappa elaborata dal perito agrimensore pescarese Bevilacqua evidenziava il ruolo della stazione che polarizzava le attenzioni dei primi imprenditori locali a Montesilvano marina; a sud del fiume Saline, la contrada Fiume Morto, nel volgere di pochi decenni divenne polo per altri insediamenti urbani. Si cominciarono a realizzare viali rettilinei, spaziosi, percorsi da servizi di trasporto, e sui quali si affacciarono locande, negozi, magazzini per il commercio all'ingrosso, caffè, che mutarono il paesaggio della zona.

Intorno al 1886 erano stati installati l'ufficio anagrafico e quello postale, inoltre per la scuola elementare era stata trovata una sede accogliente e adeguata. La scuola femminile di Montesilvano stazione nel 1888 conquistò una medaglia di bronzo all'esposizione provinciale operaia di Teramo per lavori essenzialmente di cucito e di rattoppo.

La vivacità della zona veniva anche sottolineata dall'incremento demografico: nel censimento del 1881 la frazione Saline-Mazzocco contava 758 abitanti, divenuti 1366 appena venti anni dopo all'inizio del XX secolo; iniziava così l'urbanizzazione della zona che comportava lo spostamento degli abitanti di Montesilvano Colle e delle popolazioni dell'entroterra, in modo particolare quelle sparse nella vallata del Tavo-Fino verso la marina.

Tuttavia il passaggio della ferrovia non era stato completamente indolore poiché aveva dato luogo ad espropri con conseguenti contenziosi¹¹ che avevano interessato diverse famiglie proprietarie e coloniche nei riguardi del comune e la Società Meridionale delle Strade Ferrate. I disagi erano stati numerosi sebbene fossero stati bilanciati dal fatto che la stazione aveva esercitato una funzione aggregante e di sviluppo del luogo.

Nel 1887 e nel 1888 Castellamare e Montesilvano subirono lungo una ventina di chilometri di litorale forti danni per le inondazioni dei fiumi Pescara e Saline, che avevano provocato danni ingenti al territorio ed alle persone. A Montesilvano 37 case erano state distrutte ed altre allagate dall'esondazione delle acque del Saline sotto il ponte ferroviario, dove affluivano anche le acque indirizzate dall'argine della ferrovia. Il dissesto idrogeologico provocato da una cattiva costruzione del tracciato ferroviario ricadde essenzialmente sulla popolazione; si ebbero numerosi disagi dovuti anche alla mancanza di denaro nelle casse comunali e provinciali per le spese di riparazione e lo sgombero del fango dalle abitazioni private e dalle strade provinciali. Molto più celermente si procedette per le operazioni di riempimento dei ristagni d'acqua che si erano avuti nei pressi della stazione ferroviaria poiché qui affluivano le diligenze per il trasporto dei viaggiatori dalla valle del Tavo e le carrozze per il carico e lo scarico delle merci. L'importanza del traffico dello scalo ferroviario di Montesilvano è stata indirettamente testimoniata da Colapietra che, in suo scritto riguardante Pescara, a proposito di Castellamare nel 1890, metteva in rilievo l'inferiorità di quest'ultima "[...] quanto a traffico ferroviario di merci, rispetto alle stazioni limitrofe di Pescara e Montesilvano".¹²

Il programma dei lavori riguardò molteplici opere: furono costruiti cinque ponticelli sotto la ferrovia fra Castellamare e Montesilvano, il comune sistemò il piazzale già inghiaiato e alberato con altri alberi, panchine, lampioni per l'illuminazione ad acetilene che avrebbero reso più sicure le attività dei negozianti della zona in modo particolare nei periodi di raccolta delle uve e delle olive; in quei periodi si rendeva necessario il traffico ferroviario anche

nella notte; questo aumentato movimento implicava lavori di ampliamento allo scalo adeguando la struttura che da qualche decennio era congestionata dall'ingente traffico di merci agricole.

Del resto, pur nella progressiva trasformazione del territorio, l'agricoltura e principalmente la viticoltura restava il canale privilegiato dell'economia della zona di Montesilvano, tanto che la guida del Touring parlando di Montesilvano dava questa descrizione:

*Montesilvano abitanti 3607 sopra un colle di faccia all'Adriatico presso il quale sorgono numerosi villini frequentatissimi nella stagione balneare. Montesilvano è il principale centro di esportazione per l'estero di un'uva speciale da tavola dell'Abruzzo detta in Germania uva d'oro.*¹³

Un forte impulso alla esportazione e produzione d'uva era venuto da Leopoldo Muzii, che aveva sfruttato alcuni terreni paludosi di sua proprietà tentando così, come era avvenuto in Francia, l'installazione di vigneti sulla zona litoranea, e che si avvantaggiò di due aspetti positivi: la vicinanza della stazione che abbatteva i costi del trasporto e l'immunità dalla fillossera, temutissimo insetto che rovinava la vite, che non attecchiva nei terreni sabbiosi:

La stazione di Montesilvano, per essere lo scalo della ubertosa vallata del Tavo, è specialmente accreditata per le uve, tanto bianche che nere, che si producono localmente, e che provengono da splendidi vigneti di Città Sant'Angelo, di Moscufo, di Cappelle, etc etc. Le prime, dette Trebbiano, da molti anni sono oggetto d'importantissime esportazione, segnatamente per la Germania, e nell'ultimo decennio raggiunsero un prezzo medio di L 27 circa al quintale; le seconde, invece, denominate Montepulciano, sono ricercatissime, specie sui mercati dell'Alta Italia, per i tagli con le uve povere di glucosio e di materie coloranti; e, nel decennio ultimo, raggiunsero la media di L 18 circa al quintale, per merce resa sul vagone in Montesilvano. Possedendo in quel comune, tra l'altro, un podere esteso circa Ettari 20, in confine con quella stazione e col mare, pensai che, nel caso di convenienza nella vendita delle uve, avrei potuto avvantaggiarmi di due gratuite utilità; cioè del credito che i prodotti locali seppero conquistare e della vicinanza alla stazione ferroviaria, di cui i vagoni scorrono al confine della detta mia proprietà, donde la facilità di eseguire il caricamento senza alcuna spesa di trasporto. E mi allettò [...] il pensier che, per esser quel terreno nella massima parte sabbioso, un vigneto colà avrebbe goduto della immunità fillosserica, ben noto essendo, ormai, che il nefasto e temuto pidocchio non trovi campo favorevole al suo prodigioso e tremendo propagarsi in terreno provvisto del 60% circa di sabbia, il che fu già riscontrato in Francia, e specialmente nel Basso Rodano, ove la zona litoranea, [è] conosciuta sotto il famoso nome di Aigues-Mortes [...] Strana coincidenza! Questa mia proprietà in Montesilvano giace in contrada denominata Fiume morto, appunto perché il fiume Salino, a volte, vi si gettava lasciandovi acque stagnanti!

*[...] Non io, dunque, ma **Nettuno**, il famoso Dio delle acque, esercitò, fino all'anno 1897, il suo dominio sopra grandissima parte, circa i due terzi, di quella mia proprietà: di qui l'idea di denominare **Vigneto Nettuno** quello che vi ho impiantato, e **Nettuno** il vino che vi si produce.*¹⁴

Non era però tutto così ricco ed idillico il mondo lavorativo intorno all'uva se negli stessi periodi Emidio Agostinone, giornalista e successivamente onorevole eletto nelle file dei socialisti nelle elezioni del 1919 e del 1921, a proposito di quelle attività così commentava: *la stagione ormai cambia, e con la stagione la vita [...] una febbre di lavoro anima la gente.*

Tutti si preparano per trarre il maggior sforzo, per mettere a profitto ogni risorsa, per guadagnare in due mesi gran parte della vita di un anno. Una fila di colpetti secchi intermittenti escono da ogni casa. Sono i bambini che non reggono ancora alle fatiche più dure, sono i vecchi invalidi [...] le giovani spose [...] che inchiodano da mane a sera le cassette fregiate e marcate dal foco, e iniziano così i lavori della vendemmia.

[...] Sono migliaia di donne, la maggior parte giovane e giovanissime, che cantano all'alba mentre vanno lontano incontro al lavoro d'una lunga giornata; cantano il giorno per allietare la festa dei grappoli d'oro che [...] si chiudono nelle cassetine istoriate per portare lontano sulle tavole straniere il sorriso del nostro sole, il profumo e il sapore della nostra terra; cantano la sera e la notte quando tornano [...] come se volessero affogare nel canto la stanchezza, come per dimenticare la lunga strada che l'attende ancora. Fra queste schiere bianche e roche di gente che sembra invecchiata in un giorno, corrono i traini che [...] trasportano le uve nella prima tappa del lungo viaggio.

[...] L'esportazione, in pochi anni è salita ad una cifra molto rilevante. Da principio s'incominciò con le uova, presto alle uova seguirono le uve, ed ora si mandano in Svizzera, in Germania e in Austria anche i prodotti meno pregiati. I vigneti crescono ogni anno e i vagoni si moltiplicano. Molte migliaia di donne e parecchie centinaia d'uomini lavorano per due mesi senza un giorno di tregua. I contadini scendono al piano dai paesi dell'alta valle e della montagna con la loro squadra, gli artigiani abbandonano le loro botteghe e si fan contadini anch'essi, gli studenti si improvvisano contabili, gli impiegati diventano albergatori [...] si ammirano le più strane trasformazioni in questo ritorno alla madre terra. Ogni pregiudizio scompare alla vista del luccichio dell'oro che dilaga. Nessuno sdegnava di correre per far suo il più abbondante rivolo che le forze gli permettono di raggiungere. Ma le forze son troppo impari! Di fronte ai pochi che non conobbero lavoro per un anno intero, ci sono molti che sudarono ogni giorno, e in quest'ultimo momento della vita annuale, che si ripete perennemente, spietatamente uguale, gli stanchi son sopraffatti; quelli che sudarono, quelli che penarono e penano di notte sono gli ultimi nella corsa alla ricchezza [...].¹⁵

Si rileva innanzitutto l'alacrità del lavoro agricolo stagionale che coinvolgeva tutti i membri delle famiglie contadine: uomini giovani e anziani, donne e persino bambini. Alcuni erano impegnati in casa a confezionare le cassetine entro cui riporre l'uva, altri invece, soprattutto donne, a migliaia si recavano nelle vigne per la raccolta dei grappoli. Il possibile guadagno realizzabile tramite l'esportazione dell'uva, attraeva anche gli artigiani, gli studenti e gli impiegati: chi si improvvisava contabile, chi albergatore, chi contadino, tutti volevano partecipare a questa sorta di corsa all'oro.

Il lavoro però doveva essere faticoso se l'autore non manca di evidenziare che l'impegno pressante sembrava far invecchiare in un sol giorno coloro che vi si dedicavano. L'attività era concentrata in due mesi, durante i quali il guadagno era assicurato, anche se Agostinone acutamente nota che la distribuzione della ricchezza non avveniva in maniera equa, perché ogni anno quelli che avevano sudato di più erano gli stessi che meno beneficiavano di questo nuovo benessere.

La stazione e l'espansione di Montesilvano Marina

Montesilvano Marina dunque cresceva intorno alla ferrovia e alla stazione in una spontanea forma urbana. Nel nuovo centro cominciava a costruirsi un legame, sia pure incerto, tra la propria storia e la modernità; la cittadina mutava anche in conseguenza delle trasformazioni che interessavano l'intero territorio, dove la terra era ormai assoggettata alla volontà dell'uomo, e dove nulla fermava la crescita e l'urbanizzazione.

Essa cresceva con tutte le contraddizioni che contrassegnano i rapidi processi di sviluppo. Emidio Agostinone era riuscito a cogliere la complessa realtà locale dei primi del '900: Montesilvano si presentava come un insieme non del tutto omogeneo di modernità e di tradizione, infatti accanto a novità come la luce elettrica, erano ancora presenti lumi a petrolio, le villette bianche illuminate dall'acetilene per le strade, le case di terra e di paglia. Al centro vi era la stazione ferroviaria con la strada maestra bianchissima e polverosa, ma nella

zone poco discoste da quella sembrava sopravvivere ancora il medioevo. In questa maniera riusciva a far rilevare presso il pubblico italiano l'immagine di una regione assai complessa e variegata, meno enfatica e più aderente alle sue realtà: è il quadro di una terra che si avviava a divenire ricca di straordinarie risorse:

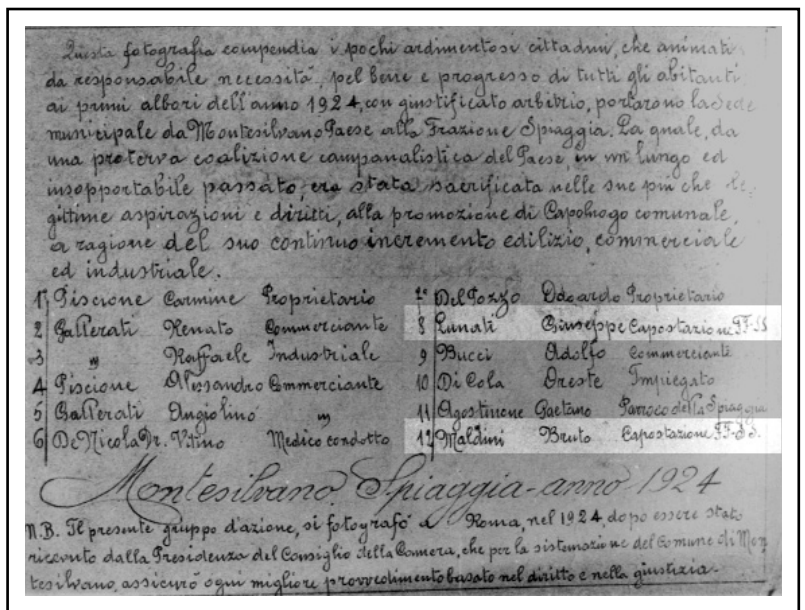
[Montesilvano] il paesello di dove scrivo è un pugno di case grandi e piccole che [...] la sera brillano nella loro bianchezza sulle ombre taglianti del viale d'acacie che fiancheggia l'unica strada, anch'essa bianca, abbagliante, alla luce vivissima del gas moderno per eccellenza –dell'acetilene- profuso senza risparmio, che ha [...] fugato l'oscurità assoluta gradita soltanto alle rade coppie del borgo. È così in tutto e dappertutto dove la civiltà è giunta coi grandi mezzi di comunicazione di cui può disporre: dal petrolio alla luce elettrica d'un salto solo, dalle tane di terra e di paglia alle eleganti casette di mattoni, dai rozzi arnesi antichi alle lucenti macchine moderne, dall'ignoranza assoluta all'istruzione diffusa e intelligentemente applicata, dal fanatismo alla credenza tiepida ed al razionalismo. Così dappertutto dove le ferrovie han preso il posto delle antiche lente e malfide diligenze; dove al vecchio viottolo mulattiero è successa la strada maestra bianchissima e polverosa che sale e giunge nei luoghi più aspri e più remoti [...] più in là pochi chilometri soltanto vi è ancora il medioevo, v'è ancora la terra, la vita, i costumi, gli uomini di D'Annunzio e di Michetti che vivono in un mondo assolutamente diverso [...] gente che guarda trepidante il fratello di ieri, il vicino che ha rinnegato ogni tradizione degli avi, che scende a precipizio verso la disgrazia eterna.

[...] Questa gente chiusa fra le sue montagne, lontana dal teatro dei rivolgimenti politici antichi e moderni, difesa dalle asperità del terreno e dal coraggio, è rimasta per lunghi secoli in uno stato di assoluta immobilità [...] ed ora ne assorbe meravigliosamente la parte migliore [...].¹⁶

La crescita della zona intorno alla stazione comportò anche lo spostamento degli uffici amministrativi, come ricorda Osvaldo Galli:



Montesilvano, anno 1924, il gruppo promotore dell'azione che trasferì il Comune a Montesilvano Marina.



Retro della fotografia dove sono evidenziati i due capostazione che parteciparono all'iniziativa.



[nel] 1904 il comune viene costituito da due frazioni, una ai Colli e una alla Spiaggia con sezioni elettorali politiche ed amministrative separate [...] si organizza una completa sezione municipale autonoma dello stato civile; viene sdoppiata la locale scuola mista in una maschile e una femminile; viene redatto nel 1904 il progetto di costruzione di aule scolastiche nel sito dell'attuale sede comunale [...] viene istituita una condotta medica per i poveri [...] una farmacia sussidiata dal comune, [...] si istituiscono un mercato settimanale e sette fiere annuali [...] all'impianto rinnovato dell'illuminazione a gas acetilene si sostituisce nel 1911 l'erogazione ai privati dell'illuminazione elettrica, sistema innovativo e rivoluzionario per il cui funzionamento e manutenzione il comune fu costretto a pagare ai due elettricisti fino a L. 9 al giorno".¹⁷

Il tracciato ferroviario che tanta parte ebbe nello sviluppo di Montesilvano, rappresentava nel contempo anche un problema, perché svolgendosi nella direzione nord-sud, rendeva poco agevole il celere raggiungimento della riviera. Mancavano infatti strade e attraversamenti che congiungessero il mare e



Anno 1987, Via Marinelli. La città attende la sopraelevazione del tracciato ferroviario.

la zona della stazione. La costruzione di infrastrutture viarie a quei tempi non era molto agevole a causa delle ristrettezze economiche in cui versavano le casse comunali di Montesilvano.

Nel 1920 venivano approvati dal Reale Genio Civile dei lavori ad economia per l'ampliamento e la rettifica della strada che dalla provinciale conduceva al mare in contrada Fiume-Morto su progetti dell'ingegner Lino De Cecco e del geometra Giuseppe Coppa; venne concesso un mutuo senza interessi di £ 100.000 accordato dal Comitato per i lavori contro la disoccupazione, che allora interessava una parte della popolazione di Montesilvano.¹⁸

Nonostante le buone intenzioni nel 1932 il podestà di Montesilvano indirizzava un reclamo nei confronti del Genio Civile di Pescara, scrivendo:

il Regio Decreto ha concesso un mutuo senza interessi di £ 100.000, da ammortizzarsi in 35 anni da destinarsi per le seguenti opere a) ampliamento di una strada provinciale al mare b) rettifica della strada comunale che dal Casino Ranalli sulla provinciale Montesilvano-Penne mena al capoluogo c) costruzione della strada provinciale al mare presso Verrocchio [...] Da un registro conservato in questo ufficio risulta che i lavori furono iniziati subito fin dal 8-9-1920 e proseguirono fino al 1924, tanto che risulta prelevata la

somma di £ 67146,26. Da tale data i lavori furono sospesi [...] oggi è necessario provvedere al più presto a completare la strada così detta Verrocchio unica rimasta da completare innanzitutto perché molte abitazioni sono sorte lungo la strada ed è imminente la costruzione della Colonia marina permanente".¹⁹

Erano quindi trascorsi dodici anni e risultavano ancora da completare le infrastrutture viarie che conducevano al mare. La zona della marina negli anni 1920-25 visse un notevole aumento demografico e divenne l'epicentro dinamico delle attività economiche locali, tanto che nell'estate del 1926 si portò a compimento il trasferimento della sede comunale dal colle alla zona della marina. Il problema dello sviluppo dell'area costiera è rilevabile anche nel contenzioso intercorso fra l'ingegner Concetti e il comune di Montesilvano, riguardo al progetto di ampliamento dell'abitato di Montesilvano marina commissionato dal Commissario Prefettizio nel settembre del 1924. A dirimere la controversia era stato chiamato il Genio Civile di Pescara, il quale fece notare che il commissario aveva dato *all'ing. Concetti un incarico tutt'altro che limitato suggerendo l'espropriazione dei terreni necessari per la costruzione e la prosecuzione fino a Montesilvano della litoranea della riviera di Castellamare [...]* d'altra parte è da rilevare la poca prudenza dell'ingegnere Concetti nell'aver imperniato l'ampliamento dell'abitato sull'eventuale sopraelevazione della linea ferroviaria che non poteva dipendere dalle locali Autorità.

Si rilevava la poca opportunità di un progetto di tal fatta anche per l'importo considerato elevato per le esigue casse del comune. Ancora il Genio Civile ribadiva che era stato il comune di Montesilvano a chiedere all'ing. Concetti di:

redigere un progetto di piano regolatore di ampliamento della marina di Montesilvano che doveva comprendere la zona fra la strada, allora Nazionale, e il mare e quella che si estende dalla stazione ferroviaria al 3° passaggio a livello verso l'antica Castellamare. Con detta città poi avrebbe dovuto congiungersi, oltre che con la strada Nazionale, con un grande viale litoraneo. Scopo del comune era di creare un piano tutt'altro che modesto [...] con vie e piazze effettivamente grandiose con conseguenti costose espropriazioni di suolo e fabbricati. Buono il concetto dei sottopassaggi ma fino ad oggi, è subordinato alla sopraelevazione del rilievo ferroviario.

L'ingegnere difendeva la validità del suo progetto, il suo intento era di: *fare della nuova Montesilvano una cittadina tipo sulla riviera adriatica, di lieto ed igienico soggiorno, anche per la villeggiatura balneare, a seconda delle esigenze dei tempi nuovi e delle possibilità future. Per cui l'osservazione fattaci di aver progettato strade, giardini, viali troppo grandiosi [...] ove dovrà sorgere la nuova cittadina [...] non ci sembra insopportabile col futuro sviluppo economico.*²⁰

Negli anni venti vi era stato anche il trasferimento degli uffici comunali dal Colle verso la Marina; tali trasformazioni pur segnate da profonde lacerazioni e contrasti all'interno dell'allora cittadinanza mostrano che Montesilvano gravitava verso la costa pur non perdendo mai la caratteristica di punto di raccolta della vallata dei fiumi Fino-Tavo; inoltre il paese cominciava ad usufruire dei servizi offerti dall'istituzione della nuova provincia di Pescara.

È essenzialmente dopo il secondo dopoguerra che si passa da un paesaggio urbano ad altro. Il primo è il paesaggio composto dai villini, dalle case isolate in genere monofamiliari, che con i loro ritmi rispondono ad un preciso linguaggio urbanistico. È l'emblema di una edilizia sovente benestante, che vuole rendere manifesto il raggiungimento del benessere economico, ma anche del dialogo con il territorio circostante. La qualità è visibile nella cura degli spazi non edificati, quelli privati del giardino, ma anche quelli pubblici della strada, lo spazio aperto diviene un valore che definisce la posizione, la distanza, la natura degli oggetti che vi insistono:

Domenica scorsa fu inaugurata solennemente la scuola di Fonte d'Olmo, contrada del



Anni '40, le tradotte militari sostano a Montesilvano.

comune di Montesilvano e che ha i casolari sparsi sulla strada che conduce a Penne. La bella scuoletta è costruita [...] a pochi metri dalla strada, quanto basta perché sia difesa dal rumore e dalla polvere dei veicoli. Essa munita da rete metallica, ha intorno vasto e prezioso spazio per ginnastica, per il giardino, per il campicello scolastico.²¹ Il secondo paesaggio è quello dei palazzi, degli alti edifici, con facciate lineari, dei nuovi corpi di fabbrica che si accostano a quelli esistenti, della sparizione dei giardini sostituiti da garage e da locali: con queste trasformazioni si rende manifesta una diversa disposizione della città. Durante il ventennio fascista Montesilvano marina proseguì nella sua crescita continua; il regime fece edificare nel 1938 la colonia marina dei Fasci di Combattimento in Rieti, poi "Stella Matutina": questa struttura nella sagoma riprendeva la forma "di un aereo dell'epoca, con le ali a due motori, la cabina centrale e la fusoliera, la torretta di avvistamento e la coda".²² L'opera aveva un carattere decisamente propagandistico nel suo simbolismo stilizzato e si inserisce nella politica fascista tesa a propagandare il regime anche attraverso la monumentalità e a consentire a molti, in particolare ai fanciulli, le vacanze al mare. Il settimanale del fascismo pescarese celebrava l'inizio dei lavori della colonia marina, ricordando con la retorica tipica del regime che l'opera era stata voluta dal Duce "la cui volontà è sempre protesa a migliorare le condizioni di vita del popolo, ma soprattutto dei bambini, che della Patria costituiscono la più fulgida certezza".²³

Il passaggio della guerra

Durante la seconda guerra mondiale, a ridosso dell'otto settembre Montesilvano si trovò a subire notevoli difficoltà e

danni anche a causa della presenza della stazione. Dopo lo sfaldamento dell'esercito e la dissoluzione dello Stato anche in questa cittadina si dovettero affrontare problemi così pressanti che le autorità locali ancora presenti chiesero con insistenza che i carabinieri tornas-

sero a prestare servizio a Montesilvano perché vi era un numero elevato di sfollati, che arrecavano danni alle proprietà private e spesso si recavano in comune per protestare.²⁴

Secondo la prefettura di Pescara in data 18-11-1943 a Montesilvano risiedevano un totale di 8314 abitanti,²⁵ di cui un migliaio era costituito da persone sfuggite dalle zone bombardate o che erano teatro di combattimenti. Le ferrovie subivano spesso le incursioni aeree, tanto che si ricorda che l'8-11-1943 in contrada Colle Tuccio di Penne alcuni aerei anglo-americani avevano mitragliato il trenino della ferrovia Penne-Pescara causando 20 morti e 23 feriti tra i viaggiatori civili.²⁶ Si sa inoltre che i tedeschi divisero numerosi tratti della linea ferroviaria per ritardare l'avanzata delle forze militari alleate e per questi lavori si servirono sia di personale civile sia di personale ferroviario.

Del resto Montesilvano era stato un punto di raccolta dei ferrovieri. Il capo compartimento di Jesi faceva notare che un gran numero di addetti si erano allontanati, per ragioni contingenti, dalla residenza loro assegnata e che:

*il comando Tedesco ha fatto qui pervenire una lista di appartenenti ad impianti di Pescara, i quali si sono presentati a Montesilvano per essere ivi presi in forza e non potendo trovare colà utilizzazione ne ha chiesto il trasferimento ad altri impianti.*²⁷ A causa della situazione di grave pericolo derivante dalle azioni di guerra, anche il personale ferroviario in talune circostanze si era allontanato per cercare rifugio nelle zone ritenute più sicure. Il capo della provincia di Pescara, Celso Morisi, scriveva al capo compartimento delle ferrovie di Ancona per manifestare il malcontento del personale ferroviario assegnato alle stazioni di questa provincia in conseguenza del provvedimento adottato da quel compartimento di sospendere dal dicembre del 1943 gli assegni dovuti. Così giustificava il malumore del personale:



Montesilvano, anni '40, la signora Irene Melchiorre - Di Blasio e un gruppo di concittadine portano alimenti ai militari in stazione.



Montesilvano, anni '40, donne montesilvanesi in stazione attendono i convogli militari.

*trattasi di una massa non indifferente di personale che non ha volontariamente disertato il lavoro ma vi è stato costretto dalla gestione diretta dei servizi ferroviari assunti direttamente dall'autorità militare germanica la quale ha creduto di fare a meno dell'opera del personale ferroviario.*²⁸

Di rimando il capo compartimento respingeva l'accusa di non aver pagato il personale, spiegando che erano avvenuti ritardi sui pagamenti degli stipendi, in quanto il personale allontanandosi dai luoghi di lavoro non aveva comunicato la nuova residenza e in quanto i bombardamenti in atto sul territorio abruzzese rendevano oggettivamente difficoltoso ottemperare a tali obblighi. La situazione era sicuramente difficile tanto che il prefetto Mortilaro invitava il compartimento di Jesi (Ancona) a prendere provvedimenti adeguati affinché il personale ferroviario sparso nella provincia di Pescara "la cui presenza non era giustificata da ragioni di servizio, ed anzi costituiva un peso per l'amministrazione" prendesse servizio nelle zone dove era necessario.²⁹ Con la conclusione della seconda guerra mondiale, che aveva arrecato ingenti danni e distruzioni, anche per Montesilvano è iniziata la fase della "ricostruzione", come per molti altri centri, tradottasi in un più intenso ampliamento degli insediamenti abitativi, che si sono sviluppati soprattutto negli anni 1960-70 in modo non sempre organico e ordinato, dove le belle villette di inizio secolo sono state molto spesso sostituite da grandi colate di cemento.

Tappe della realizzazione della rete ferroviaria abruzzese

- Maggio 1863: Ancona - Pescara. Aprile 1864: Pescara - Ortona - Foggia.
- Novembre 1873: Pescara - Popoli-Sulmona. Maggio 1875: Sulmona - L'Aquila. Ottobre 1883: L'Aquila-Antrodoto - Terni.
- Luglio 1884: Teramo - Giulianova.
- Luglio 1888: Roma - Avezzano - Sulmona.
- Settembre 1892: Sulmona - Cansano. Settembre 1897: Cansano - Carpinone - Isernia
- Agosto 1902: Avezzano - Roccasecca.
- Agosto 1915: Linea Sangritana, Ortona - Castel di Sangro.
- Febbraio 1922: L'Aquila - Capitignano.
- Settembre 1929: Montesilvano - Penne.

Bibliografia

- 1 F. Cirelli (a cura di), *Il Regno delle Due Sicilie, descritto ed illustrato*, Napoli 1848-59, vol. XVII, fasc. 3, pp. 80-81.
- 2 G. Palma (a cura di), *Opere complete di Pancrazio Palma (1781-1850)*, Teramo, 1912.
- 3 Cfr. O. Galli, *Montesilvano nella storia ambientale e socio-antropologica dell'Abruzzo dalle origini alla metà del '900*, Teramo, Ed. Grafiche Italiane, 1990.
- 4 P. Orsini, *Montesilvano fra '800 e '900 personaggi, testimonianze, ricordi*, Pescara, Carsa, 1998, pp. 20-22.
- 5 F. Cirelli (a cura di), *Il Regno delle Due Sicilie...*, cit., p. 81.
- 6 *Atto di concessione-Ferrovie abruzzesi per i confini*, Napoli, 1856.
- 7 R. Colapietra, *Le ferrovie medio-adriatiche*, in R. Lorenzetti (a cura di), *La questione ferroviaria nella storia d'Italia. Problemi economici sociali politici e urbanistici*, Roma, 1989, p.10.
- 8 Archivio di Stato di Chieti, *Fondo Prefettura*, b.208.
- 9 Archivio di Stato di Chieti, *Fondo Prefettura*, b.133.
- 10 Per ulteriori approfondimenti si consiglia di vedere O. Aristone, M. Benegiamo, *I grandi interventi infrastrutturali nella riorganizzazione del territorio*, in M. Morandi (a cura di), *Una trasformazione inconsapevole. Progetti per l'Abruzzo adriatico*

(1922-1945), Roma, 1992, pp. 25-61; R. Colapietra, *I tracciati ferroviari e la loro incidenza sull'articolazione urbana e territoriale in Abruzzo e Molise*, in "Cheiron", X (1993), n. 19-20, pp. 231-43; L. Gorgoni Lanzetta e G. Millevolte, *Da un nodo ferroviario nascita di una grande città*, in R. Lorenzetti (a cura di), *La questione ferroviaria...*, cit., pp. 63-94; G. Sabatini (a cura di), *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo. Temi e materiali sullo sviluppo delle ferrovie tra questione nazionale e storia regionale*, L'Aquila, 1996; F. Mercurio, *Reti di comunicazione e formazione delle gerarchie territoriali*, in M. Costantini, C. Felice (a cura di), *L'Abruzzo*, vol. della *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi*, Torino, 2000, pp. 809-76.

- 11 A questo proposito si veda l'ampia documentazione conservata nell'Archivio di Stato Teramo, *Fondo Prefettura*.
- 12 R. Colapietra, *Pescara 1860-1960*, Pescara, Costantini, 1981, p. 132.
- 13 Guida del Touring, Milano, 1910, p. 65.
- 14 L. Muzii, *Relazione al giuri della gara reale d'onore. Tra proprietari viticoltori*, Pescara, Tipografia Zazzetta, 1901, pp. 7-8.
- 15 E. Agostinone, *Dalla terra d'Abruzzo. Otto lettere al giornale "Lombardia" di Milano*, Palermo-Milano, Sandron, 1905, pp. 99-102.
- 16 E. Agostinone, *Dalla terra d'Abruzzo...*, cit., Palermo-Milano, Sandron, 1905, pp. 15-18.
- 17 O. Galli, *Montesilvano...*, cit., p. 446.
- 18 Archivio di Stato Pescara (d'ora in avanti ASPe), *Genio Civile*, sezione VII, b.13.
- 19 ASPe, *Genio Civile*, sezione VII, b.13.
- 20 ASPe, *Genio Civile*, sezione VII, b.13.
- 21 "Il Risorgimento d'Abruzzo e Molise", 11 ottobre 1925.
- 22 C. Pozzi, *I '900 della città*, in *Le nuove province del fascismo. Architetture per le città capoluogo*, a cura di A. Alici, A. Appignani, Pescara, Archivio di Stato/ Italia Nostra, 2001, pag. 247.
- 23 "L'Adriatico. Giornale della Federazione provinciale fascista di Pescara", 29 novembre 1938.
- 24 ASPe, *Fondo Prefettura*, III inventario, Categoria XII fascicolo 249.
- 25 ASPe, *Fondo Prefettura*, III inventario, Categoria XII fascicolo 165.
- 26 ASPe, *Fondo Prefettura*, III inventario, Categoria XII fascicolo 155.
- 27 ASPe, *Fondo Prefettura*, III inventario, Categoria X fascicolo 41.
- 28 ASPe, *Fondo Prefettura*, *ivi*.
- 29 ASPe, *Fondo Prefettura*, *ivi*.



Montesilvano, anni '30, le locomotive 735 - 089 e 625 - 582 testimoniano la densità di traffico di cui era capace lo scalo montesilvanese. (si noti anche il convoglio fermo al al 1° binario).



Montesilvano, anni '40, treno militare in sosta.



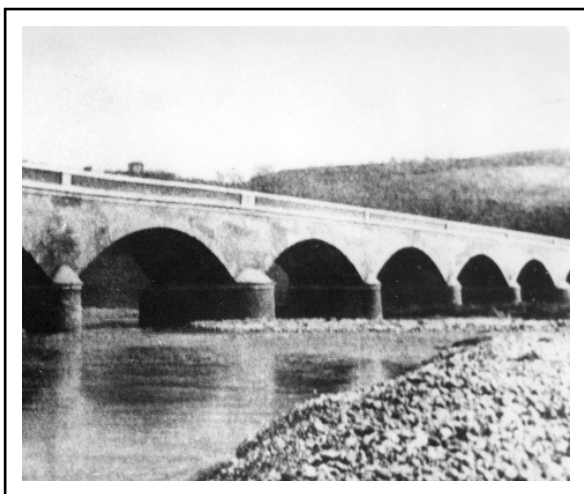
Secondo dopoguerra, operai al lavoro di ricostruzione della sede ferroviaria.



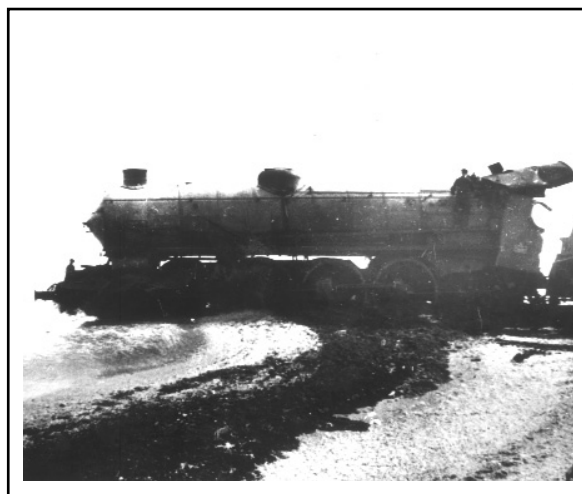
Anno 1941, tradotta militare salutata dai cittadini.



Anni '50, soci ed addetti della cooperativa di facchinaggio ("la carovana").



Fine anni '40, ponte ferroviario sul "Saline" ricostruito.



Ortona, anni '50, locomotiva GR. 746 sviata per effetto di smottamenti dovuti a mareggiate.



Montesilvano, anni '30/'40, folla nel piazzale della stazione per l'ascolto di un discorso del capo del governo diffuso dall'altoparlante che si nota a sinistra.



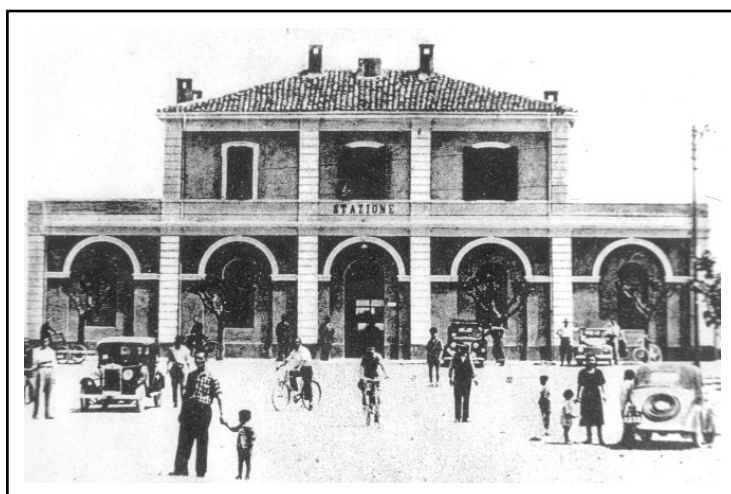
Montesilvano, febbraio 1941, un treno militare (Carri E.I. di serie "F" e personale della "Regia Aeronautica") accolto dai cittadini.



Montesilvano, anni '10/'15, Omnibus SPA della società Anonima VESTINA, in partenza dalla stazione per Penne (a sinistra) e "Gaggenau" dell'impresa BOSICA in partenza per città Sant'Angelo.



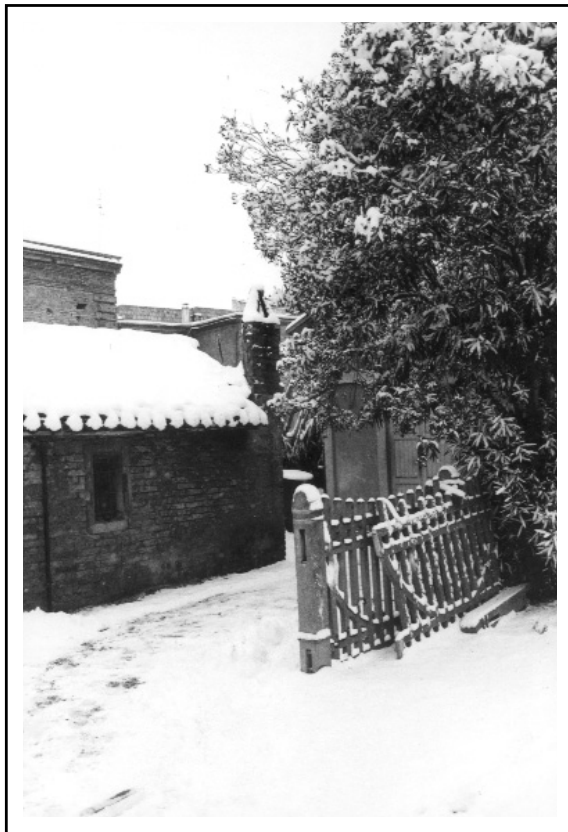
Montesilvano, anni '30, cittadini radunati nel piazzale della stazione per il "sabato fascista".



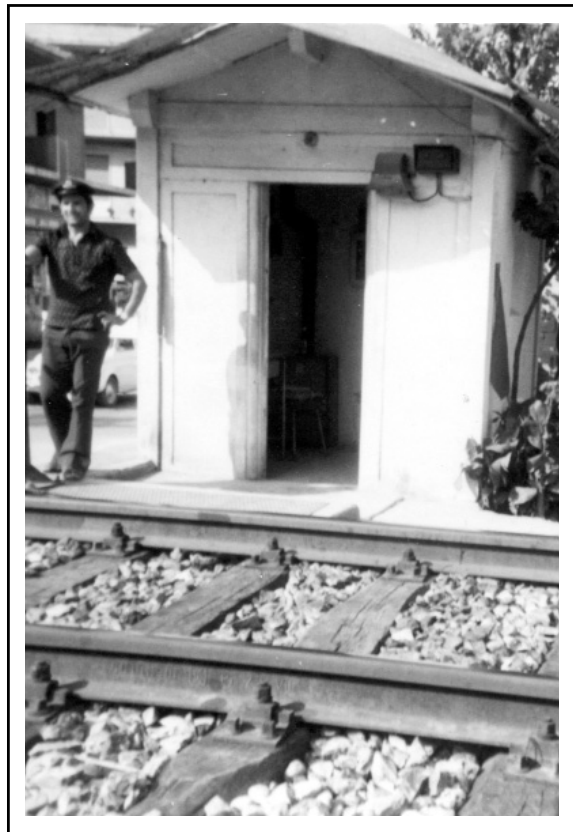
Montesilvano, anni '50, piazzale esterno della stazione.



Montesilvano, anni '30, la sala d'aspetto della stazione allestita come camera ardente per il rientro della salma del Capitano di Fanteria, M.O.V.M. Tito Acerbo, deceduto durante la prima guerra mondiale, tumulata in Loreto Aprutino.



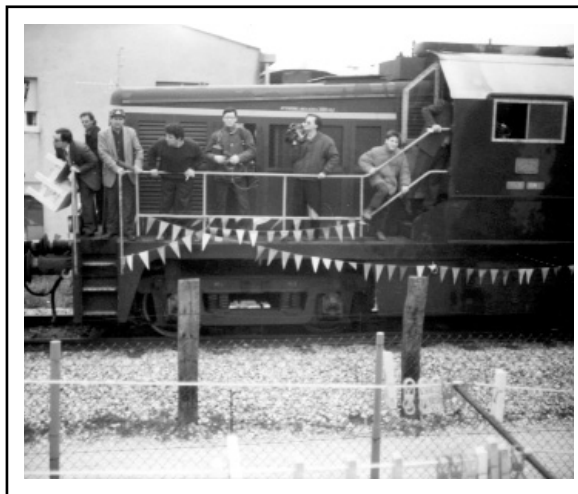
Montesilvano, anni '70, ottocentesco fabbricato attiguo alla stazione destinato al personale della manutenzione.



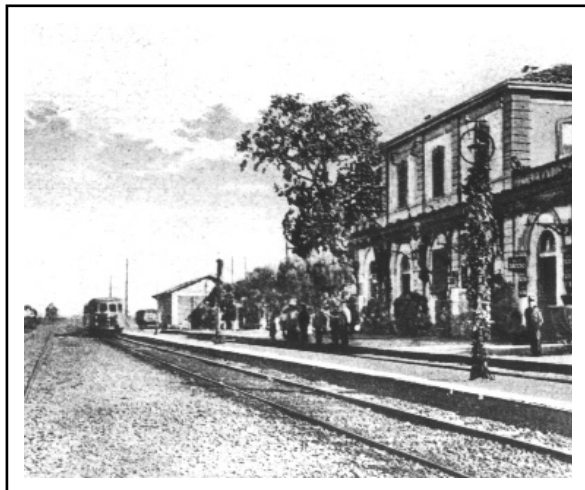
Anni '70, il ferroviere Aceto in servizio al passaggio a livello "a mano" di Via Arno (zona "Mazzocco").



Montesilvano, anno '30, una bambina in posa sul marciapiede tra il primo ed il secondo binario della stazione.



1988, il ferroviere Aceto scorta la spinta del treno speciale d'epoca, affidata ad una "Truman" - D 143, nell'ultimo viaggio sulla più che centenaria linea.



Montesilvano, anni '30, arrivo della "Littorina".



Montesilvano, 3 maggio 1992, inaugurazione della nuova stazione. La Fanfara dei Carabinieri di Napoli, accoglie le Autorità.



Montesilvano, anni '30, cittadini e ferrovieri in posa in divisa. Riconoscibili i signori Cordone e Recchia col berretto.



Montesilvano, 20 maggio 2001, treno speciale d'epoca in arrivo al terzo binario.



Montesilvano, anno 1944, ricognizione aerea degli alleati sul centro, prima delle incursioni sugli impianti ferroviari e sulle opere viarie più importanti.

Osservazioni sul progetto Ferroviario per l'arginazione del Salino



De Filippis Delfico Filippo

Nasce a Teramo, il 23 marzo 1827, figlio del Conte di Longano, Gregorio De Filippis e di Marión Delfico, nuora a Montesilvano, il 10 gennaio 1907. Patriota e massone.

Già nel 1848, col fratello Troiano, è uno degli animatori della lotta risorgimentale nel Teramano. Quando si abbatte la repressione, sfugge all'arresto riparando in Francia, ricu- ta in Abruuzzo nel 1860.

In particolare, anche su mandato di Troiano, è il princi- pale referente di Pietro Marrelli, da Teramo, per i preparati- vi e l'organizzazione della Campagna dell'Agro Romano del 1867.

Essendo stato Venerabile della Massoneria, per un certo periodo, al suo funerale, celebrato a Teramo, c'è un breve saluto dell'Avvocato Francesco Di Giuliano, per conto della Loggia teramana. Un breve suo profilo viene tracciato dall'assessore comunale, Dott. Vincenzo Guerrieri Crocetti, il quale lo dipinge come uomo appartenente alla «vittuosa legione croica di forti abruzzesi»; e ne dà l'idea di chi ha fatto «tutto per la grandezza della Patria [...] per adempiere il varicino degli invincibili apostoli della rinascenza italiana». Conclude il suo discorso promettendo di rivolgersi con «religioso rispetto» e «venerazione filiale» alla tomba che conserverà «gli avanzi di un forte e gentile cavaliere abruzzese, di cui ogni stuolo in profondo cordoglio, lagrimiamo la morte».

Mente espugnata e versatile, posta alla percezione, animo alto e generoso — audace nel periglio, indomito alla rea sorte; [...]

Lo scarico dei fiumi è il mare; il corso naturale delle acque è la linea retta, giacchè come tutti i gravi, esse tendono a percorrerla: le deviazioni, per conseguenza, sono sempre causate dagli ostacoli, i quali sono di due specie: naturali, ed artificiali; dei primi non parlerò, essendo se non impossibile, almeno costosissimi a rimuoversi; i secondi poi, fatti dalla mano dell'uomo possono esser tolti, o corretti per lo stesso mezzo; e nel numero di questi ultimi, trovasi la ferrovia situata a traverso il fiume Salino come uno sbarramento, non lasciando allo stesso fiume che gli insufficienti archi del ponte per lo smaltimento delle acque; insufficienza dei quali si è tristemente provata nelle ultime inondazioni.

Per questa calamità permanente si fece un consorzio per l'arginatura del fiume, il di cui progetto, come si sa, venne fatto dalla Società ferroviaria; ed è su questo che voglio dire qualche cosa.

Il progetto in parola non raggiungerà lo scopo di togliere, o modificare la causa delle inon- dazioni; anzi secondo me la favorisce, giacchè la gran zona di terreno che si lascia tra l'argine proposto ed il fiume, formerà un grande ristagno di acque, un lago circoscritto, il quale am- mettendo il probabilissimo rigurgito per venti marini nelle piene, ed il continuare delle piogge, non sarà più valido a mantenere le acque lentamente esitate dagli scarsi archi del ponte: ed in prova cito l'ultima inondazione e domando « fin dove avrebbe dovuto estendersi l'argine per contenere la piena, che raggiungendo in vari punti l'altezza di due metri, allagò tutta la piana chiusa tra le colline e la ferrovia, dal Salino al Mazzocchio? E se in altra inondazione le acque non si aprissero novellamente una strada a traverso la ferrovia, qual catastrofe ancora più or- renda non si rinnoverebbe? »

La piena in conseguenza superando, e rompendo l'argine si riverserà di nuovo ripetendo i passati disastri.

E lo stesso argine dopo molte prove di resistenza, se ne potrà dare, non contribuirà col ri- tenere le acque a rialzare a monte l'alveo del fiume coi depositi della melma? (n)

Ricapitolando dico che gli effetti possibili, seguendo il progetto ferroviario saranno « spese d'impianto, di manutenzione continue, spese di allungamento, ed alzamento dell'argine, altri ter- reni da espropriare, e ripetizioni delle catastrofi. »

Disapprovando col mio buon senso il progetto ferroviario mi è d'uopo accennare ciò che po- trebbe sostituirlo, e lo fo brevemente suggerendo come indispensabile l'allungamento del ponte, e lo sgombrò dell'isola Muzzi — e solo in tal caso si potrà fare con vera utilità un argine-guida lungo la sponda del fiume.

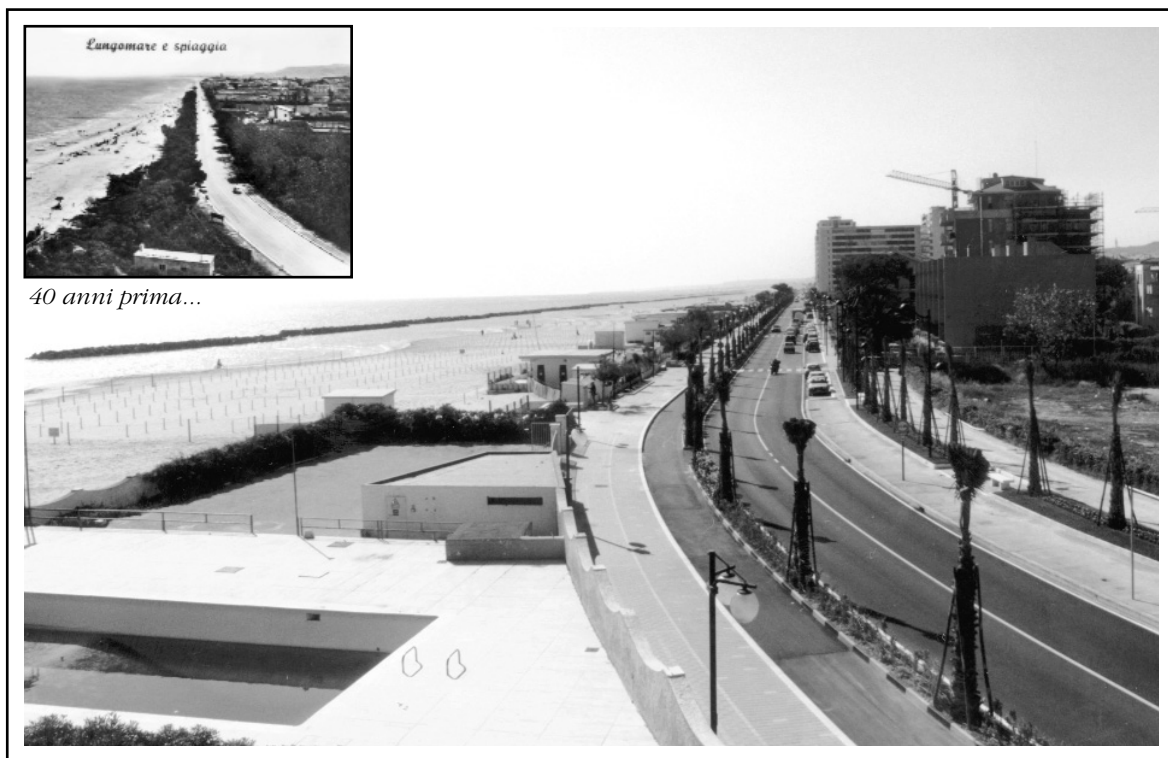
Queste mie idee se avranno la fortuna di esser considerate, troveranno molti ostacoli nella potente Società ferroviaria; ma potrebbe del resto essa bilanciare la maggiore spesa: cui andrebbe incontro per l'allungamento del ponte, con le sostanze, e le vite d'una fertile, e popolosa con- trada che con l'argine in progetto resterebbero continuamente sotto la spada di Damocle.

FILIPPO DELFICO

Volantino diffuso a Montesilvano, nella seconda metà dell'Ottocento, dal Conte Filippo Delfico e profilo storico dell'estensore.



Anni '70, convoglio per servizi veloci (elettromotrici ALe 601). (Foto FS).



40 anni prima...

Montesilvano, anno 2003, Viale Aldo Moro recentemente ristrutturato e dotato di pista ciclabile.

Dal finestrino, 140 anni fa...

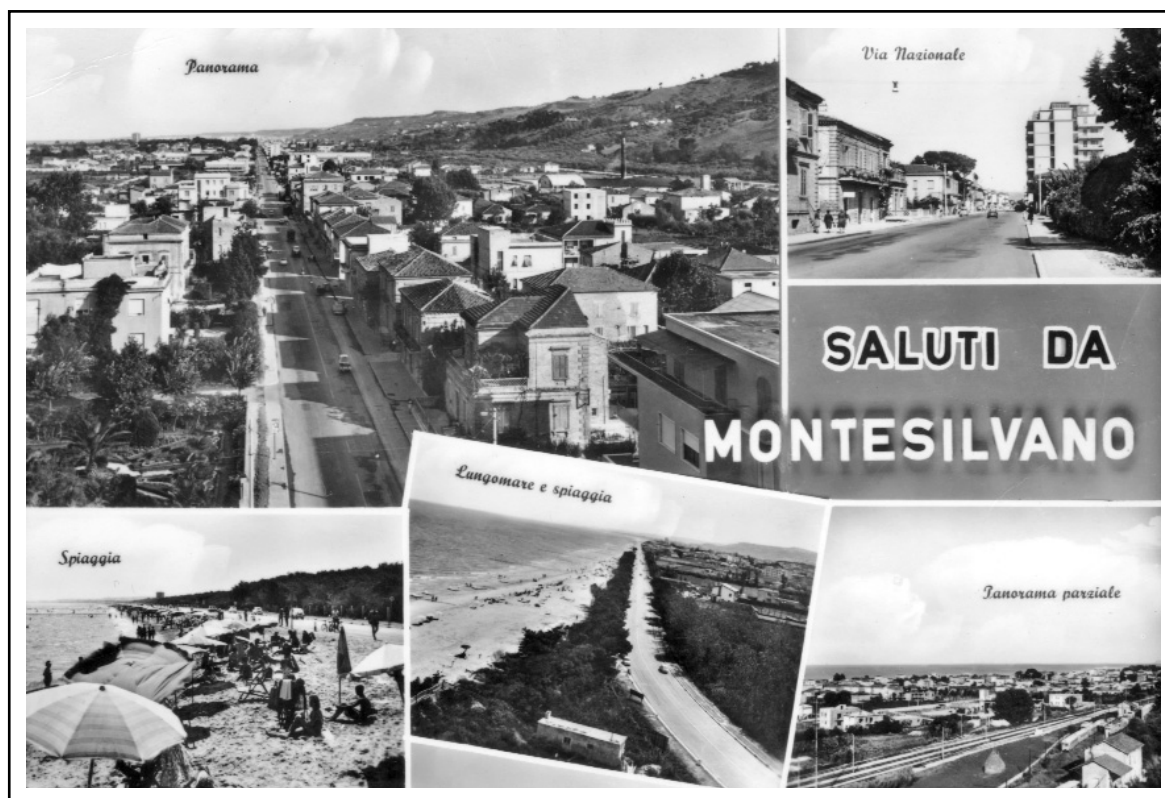
di Monica Andreucci

Uno dei modi migliori di ingannare la noia per il passeggero curioso, oggi come una volta, è osservare il dispiegarsi del paesaggio dal finestrino del treno. Allora cosa si vedeva, lungo la tratta abruzzese della Linea Adriatica, in un ideale viaggio nello spazio e nel tempo? Saliamo a bordo di un convoglio d'inizio secolo –un “centoporte” per esempio, trainato da fiammante vaporiera- e confrontiamo la descrizione dell'ambiente che i binari “nuovi di zecca” solcavano allora con le mutazioni più recenti, sotto gli occhi di un viaggiatore del terzo millennio.

In valigia, non romanzi da leggere, bensì le pubblicazioni che possono rendere l'emozione di ciò che c'era intorno a noi: le Guide Turistiche, quindi, le quali in origine erano pensate proprio per gli spostamenti ferroviari. Con questa impostazione, peraltro, ci permettono di ricostruire ben più delle immagini da cartolina o delle vedute acquerellate, come caratteristiche geografico-economiche delle località attraversate, condizioni di vita degli ‘indigeni’, tradizioni locali ed aneddoti non ancora dimenticati, bellezze artistiche del momento (quindi pure ciò che eventi successivi hanno cancellato).

Collazionando brani delle edizioni più vicine a questi 140 anni che celebriamo, viene fuori la descrizione, passo passo –anzi, ‘traversina per traversina!’- della prima, importantissima, via di collegamento tra gli *Abruzzi* ed il resto...del mondo.

Saliamo in carrozza, quindi, e “Buon Viaggio”.



Cartine illustrate degli anni '60.



Montesilvano, anni '50/'60, la "Statale 16" nei pressi del passaggio a livello della Riviera. (Zona ex "Autostop").

Da Ancona a Foggia

Ferrovia km 323 in c. 6 ore di direttiss. e c. 9 ore di accelerato (da Ancona a Pescara, automotrice in ore 2,40). Fa parte della grande linea Bologna-Brindisi che tocca frequentate staz. balneari. La vista è bella sui due lati: a d., dentro terra, e specialm. al passaggio dei fiumi che discendono perpendicolarm. alla costa e permettono pan. sui monti lontani o sulle cittadine e i paesi disposti sopra i Colli; a sin. sul mare solcato da pittoresche barche da pesca. (3)

Oltr'alpe, l'itinerario veniva altresì presentato, oltre alle indicazioni già date: un train express, en correspon-

dance avec ceux de Milan et de Bologne, fait tous les jours le trajet d'Ancône à Brindisi (557 kil.) en 12 h (...) Il y a en outre, une fois par semaine, le dimanche, un train express (Peninsular Express) pour la Malle des Indies (14 h. 1/4 de Bologne à Brindisi); il ne prend des voyageurs que pour Brindisi, en 1re cl.

La voie longe la côte, et les villes sont en général à quelque distance des stations, avec lesquelles elles communiquent au moyen de diligences régulières, mais médiocres. (6)

La linea litorale (!) adriatica Ancona-Termodi attraversa le due provincie (!) di Teramo e di Chieti dalla foce del Tronto alla foce del Trigno e cioè dalla stazione di Porto d'Ascoli a quella di San Salvo per una lunghezza complessiva di 127 chm.

Da Ancona la linea ferroviaria, svolgendosi sempre lungo il mare, attraversa le Marche; alla stazione di Porto d'Ascoli, con una diramazione di chm.27,800 verso ovest, raggiunge il capoluogo della provincia Ascoli Piceno. Dopo 2 chm. da Porto d'Ascoli traversa il Tronto, e a 90 chm. da Ancona entra nell'Abruzzo. Presso il delta del Tronto, a monte della ferrovia, s'erge una graziosa torre medievale detta Torre di Martin Sicuro che trovasi in territorio di Colonnella. (2)

Porto d'Ascoli. On traverse le Tronto, le Truentus des Romains. Il corso d'acqua è antichissimo confine politico, mentre la morfologia del territorio non cambia molto tra le due Regioni: il tratto di costa che ci accingiamo a percorrere è variato; ora la fine arena si estende per lungo tratto, ora i Colli scendono ripidi, e le onde marine battono sopra gli scogli. Piccoli paesi e qualche città si asside nella parte più elevata.

La via Provinciale corre parallela alla strada ferrata. In origine la via non toccava alcun abitato (...) ma oggi si è manifestata una tendenza dei villaggi a stabilirsi nella pianura, lungo la strada, attirati anche dalla ferrovia, e così si hanno due paesi in Castellammare Adriatico e Rosburgo e varie borgate in Silvi e Mutignano. (5)

Si prosegue tra oliveti. A sin., a 500 m., un castello-villa. Si traversa il F. Vibrata: nel fondo della valle si vede la Montagna dei Fiori col M. Girella e il M. di Campli. (3)

A 98 chm. da Ancona:

TORTORETO-NERETO da dove si accede ai comuni di Tortoreto (abit.4970) e Nereto (abit. 3457). (2)

Secondo la tradizione il suo territorio produceva tanto vino e di tale qualità che Annibale lo usò per rinforzare le truppe spossate e per lavare i cavalli allo scopo di liberarli da malattie contratte nelle paludi del Trasimeno.

La linea si riavvicina al mare; appare Tortoreto Alto (3)

A 101 chm.:

TORTORETO SPIAGGIA fermata sulla riva dell'Adriatico (2), località balneare con ottimo arenile. (3)

A 108 chm.:

GIULIANOVA (buffet, passable, tenu par le propr. de l'Alb. Adriatico), village malpropre (!) de 7477 hab., mais qui a quelques jolies maisons de campagne, à dr., sur la bautor. (7)

Lo scalo è a 500 metri dalla città (carrozze pubbliche L.0,20); Albergo Belvedere (camera L.2); nella stagione balneare villini mobigliati da L.100 a L.400 al mese.

Sorge su un pittoresco altipiano, tra il verde della campagna rigogliosa e l'azzurro dell'Adriatico; conserva alcuni avanzi di mura turrette ed ha una bella marina, a 2 chm. circa, ove trafficano navi di piccolo cabottaggio pel commercio e per le industrie locali fra le quali è fiorente quella per la lavorazione delle perle e dei coralli che si esportano all'estero.

(Va qui sottolineata la differenza tra quel che descrive la Guida in francese e l'immagine decisamente più solare che dà la Guida FS/TCI. La località non può essere così cambiata in pochi anni...evidentemente, le edizioni d'inizio secolo della Baedeker non erano sempre rivedute; ma questo lo sapeva il turista, soprattutto se straniero?)

Dalla stazione di Giulianova si stacca un tronco di linea che rimonta la valle del Tordino fino a Teramo, capoluogo della provincia. Tale tronco, in continua ascesa, supera un dislivello di 246 metri in chm.25,080. (2)

Si prosegue presso i poggi ubertosi, tra ville, case coloniche e orti. (3)

Le chemin de fer passe ensuite le Tordino, le Batinus des anciens nell'ampia belliss. valle nel cui fondo appare il Gran Sasso.

Dopo una pineta, km 112 Ferm. COLOGNA MARINA. Si continua presso il mare, lungo piantagioni di pino marittimo con vista, a d., su Montepagano. (3)



Montesilvano, anni '10, il fabbricato a sinistra della stazione è sede del primo ufficio postale della "spiaggia".



Anni '20, la stazione di Montesilvano. Omnibus Fiat 15 Ter. (Bosica).



Montesilvano, anno 1986, il piazzale della stazione innevato (periodo natalizio).

Per quanto siano ben coltivati i colli, per quanto appaiano grandiosi i lontani colossi Appennini, per quanto l'ampia distesa delle cerulee acque dell'Adriatico e la bella spiaggia si presentino vaghi alla vista, pure la via riesce piuttosto monotona (5).

A 118 cbm.:

MONTEPAGANO-ROSBURGO, stazione che fa scalo al prossimo villaggio di Rosburgo, ridentissimo sulla marina, ove sorgono parecchi villini, un albergo-ristorante ed uno stabilimento balneare; ed al comune di Montepagano (ab.7447). (2)

...Moderno e frequentato centro balneare con lunga e bella spiaggia costeggiata da un viale di pini. Si prosegue con vista a d.su Atri. Si entra nell'ampia valle del F.Vomano. (3)

On aperçoit à dr. le Gran Sasso d'Italia, de la base au sommet. (8)

cbm. 123 Ferm. SCERNE

ove fu probabilm il porto di Hàtria Picena. (3)

A 127 cbm.:

ATRI-MUTIGNANO, stazione dalla quale si accede a Mutignano (ab.1996); e ad Atri (442 m.) qu' une dilig. dessert 4 fois par jour (1 fr. 25, 1 fr, au retour; pas toujours d'autres voit. ici, mais bien à Giulianova). C'est l'Adria des anciens, aujourd'hui une ville de 13569 hab., avec une évêché. Elle est célèbre par ses vieilles monnaies de cuivre (9) le quali, con la leggenda HAT, appartengono al sistema librare di bronzo (...); il loro principale carattere è il peso straordinario superante quello degli stessi assi romani. Per tale ragione furono ritenute come le più antiche e rare del mondo (...). V'ha motivo però di credere che (5) così in realtà non sia.

Il territorio limitrofo è costituito in massima parte di marne argillose turchine che danno in certi punti delle forme strane al territorio (2). Dal finestrino, si intravede un eccezionale insieme di grandiosi calanchi (detti localm. scrimoni).

Presso la staz., le villette di Pineto (Alb. Nuovo, 10 letti da L. 5 a 6, pens. 16-18, acqua corrente).

Dopo Staz. Atri-Pineto (è più tarda la denominazione che comprende la stazione balneare) si prosegue tra il mare e le colline, fra un alternarsi di pinete, arenili e vigneti; nella breve spiaggia, la poderosa pittoresca Torre di Cerrano, con un piano merlato dal quale si leva una seconda torre rastremata.

Si traversa il T.Cerrano nel fondo della cui valletta si vedono Silvi, a 1 km, e Atri, a 10. (3)

A 134 chm..

SILVI (abit.4185) a 5 chm. dal comune omonimo (corriera L.0,40) in località ridente ove sono disseminati, lungo la spiaggia, parecchi villini. (2)

Varie case private sono costruite con buon gusto e sulla spiaggia sorgono ampi magazzini e cantieri così per la costruzione come pel raddobbo dei bastimenti di cabotaggio. Ha una sta-

gione balneare frequentatissima. (4)
 Presso la Staz. è Silvi Marina (...) staz. balneare con vasto arenile ai piedi di un colle olivato. E' costituita da belle villette tra ameni giardini a palme e agrumi.

La linea si allontana un poco dal mare. (3) Nous franchissons ensuite la Piomba, le Matrinus des anciens, rivièrè dans le voisinage de laquelle est situèe, à 8 kil. de distance, Città Santangelo (320 m.), ville de 8204 hab. (10)

E' la stazione di Montesilvano che serve Città S. Angelo a 10 chm. (corriera L.0,75) su un colle in ridente posizione, presso ruderi dei fabbricati romani adibiti a deposito del sale che si estraeva dalle vicine saline che diedero il nome alla via Salaria, per la quale si importava il sale a Roma. (2)

(Sulla vista dell'abitato,) si valica il F.Saline (nel fondo della valle, il Gran Sasso) a 1 km dalla foce. Era detto dai Romani Salinum Flumen per l'esistenza di celebri saline. Nella spiaggia, tra la foce del Piomba e quella del Saline, località detta ancora Le Saline e forse, alla foce del fiume, la città di Angulus. (3)

Queste, celebri nell'antichità, diedero il nome all'antica via consolare Salaria, per la quale i Sabini e i popoli confinanti portavano dal mare il sale pel loro uso. (5)

A 139 chm.:

MONTESILVANO (abit.3607) a 5 chm.: carrozza postale cent. 20 all'andata e cent. 40 al ritorno, due volte al giorno in un'ora (...). E' su un colle a destra del Salino con bel panorama specialmente a Nord. e dal largo del Belvedere si ha l'ampia veduta sulla valle del Tavo (...). Il territorio produce cereali, olio e specialmente vino bianco e rosso di cui si fa esportazione: è molto pregiata l'uva da tavola detta trebbiana (5). Sorge di faccia all'Adriatico presso il quale sorgono numerosi villini frequentatissimi nella stagione balneare. Montesilvano è il principale centro di esportazione per l'estero di un'uva speciale da tavola dell'Abruzzo, detta in Germania uva d'oro. (2) All'altezza di 165 metri sul mare cui dista 3 chm., in colle con aria saluberrima ed in territorio feracissimo. (4)

Presso la staz. è Montesilvano Marina: ab. 1806-5909 (sul colle, al mare) (Alb.: Ballerini, 10 cam.; Di Blasio, 5 cam.), staz. balneare.

Dopo Staz. Montesilvano si prosegue tra vigneti; a d. corre parallela la ferr. elettrica per Penne. La linea si avvicina alla spiaggia e corre rettilinea tra ville. (3)

A 146 chm.:

CASTELLAMMARE ADRIATICO (très bon buffet; hôt. Leon d'Oro), ville de 8926 hab. sul lato sinistro della foce del Pescara, sulla riva dell'Adriatico, in splendida posizione, su una lieve ondulazione di terreno ove sono disseminate, in mezzo a ridenti giardini, numerose ville frequentatissime nella stagione estiva, nella quale Castellammare diventa una elegante stazione balneare di primo ordine, con numerosi stabilimenti balneari, circoli, teatri ecc. Alberghi:



Montesilvano, anno 1981, piazzale esterno della stazione e spartitraffico infiorato.



Fine anni '90, panorama (Colli e Marina).

Globo, Milano, Leon d'Oro, Campano, Stella d'Italia, Sole (camere da L.1,50 a L.3). (2)

Vi è anche attivo commercio, e fabbriche di laterizi, di stoviglie, di liquorizia, di paste alimentari. Vi sono cave di argilla (...). Solo nel 1809 Castellammare divenne Comune a sé, essendo stato fino al 1804 unito a Pescara e poi a Monteseilvano (5).

Prima di giungere a Castellam. la ferrovia costeggia una bassa serie di colline sparse di ville che formano il comune, assai frequentato durante la stagione dei bagni. (4)

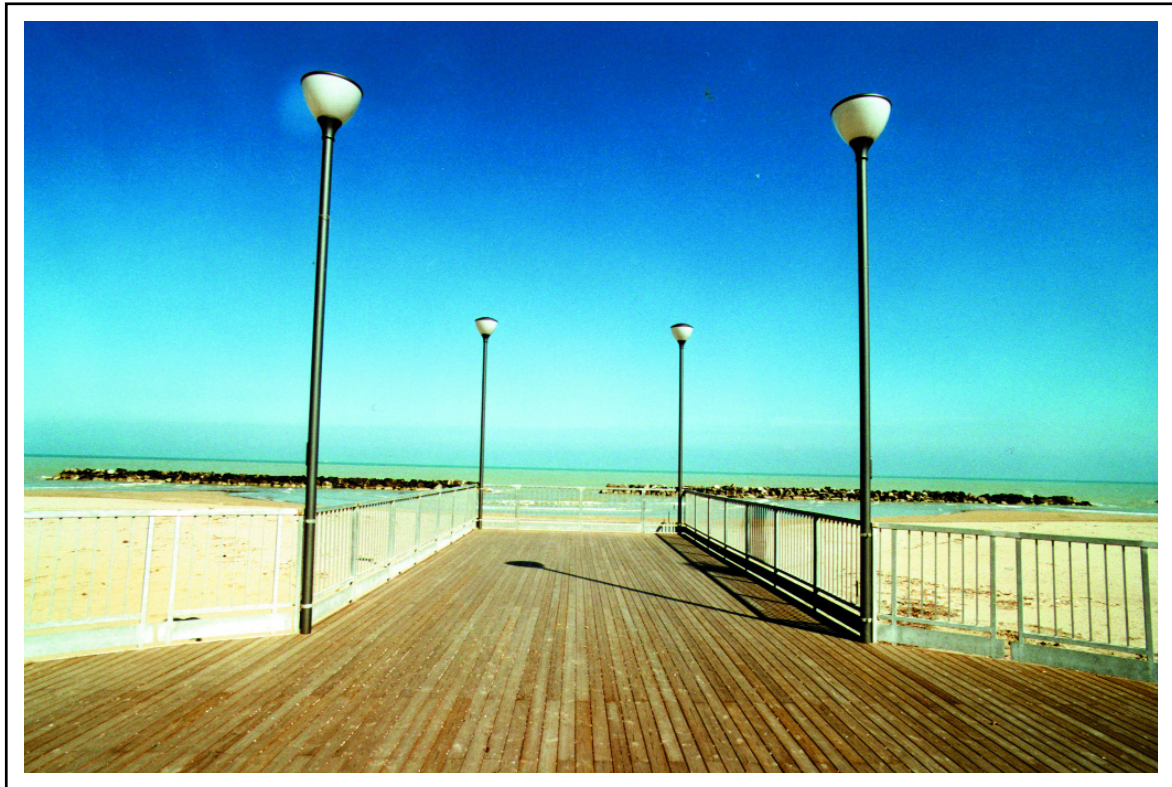
Castellammare è di origine moderna, non ha quindi alcun monumento; anche i ruderi del Castello, che diede il nome alla città, sono spariti per l'ingiuria (!) più degli uomini che del tempo. Per i suoi impianti ferroviari è capolinea, agli effetti dell'esercizio, della linea per Sulmona-Roma, ma il bivio effettivo è nella stazione di Pescara (Portanuova).

Subito dopo la stazione di Castellammare si traversa il fiume Pescara, che è il confine tra le due provincie (!) di Teramo e Chieti. (2)

A 148 chm.

PESCARA (hôt. Risorgimento, bon; Rebecchino, simple), ville forte de 7107 hab., bâtie das un bas-fond malsain. (Non è che il posto dove sorge l'abitato venga presentato molto bene... è un altro esempio di 'pubblicità negativa'?) On aperçoit à dr., la masse de la Maiella, dont le point le plus élevé, le mont Amaro, atteint une hauteur de 2795 m. (11)

Mandamento di Francavilla a Mare, Circondario di Chieti (...) è situata poco lontano dalla marina presso alla foce dell'omonimo fiume (...) Gode di clima temperato e di bella veduta sul mare e sulla catena appennina. E' porto canale di seconda classe(...). Sul fiume aveva un ponte ed un porto formato dal fiume stesso ove stavano ancora di continuo grosse navi mercantili, e da dove Plinio trasse una linea fino alla foce del Tevere per descrivere la media



Montesilvano, anno 2003, lungomare Aldo Moro: particolare del nuovo arredo urbano.

latitudine d'Italia che segnò di 136 miglia.

Qui erano anticamente delle saline; se ne trova menzione nella tavola Peutingeriana e nell'itinerario di Antonino Pio (...). Oggi il suolo è coperto di piante marine che danno ottime sode per fabbriche di vetri. (5)

Le origini di Pescara sono avvolte nelle tenebre (...). Il porto canale era importantissimo centro commerciale dell'Abruzzo; adesso è scalo dei velieri che trafficano con la Dalmazia (...). Come città moderna, è un ridente soggiorno; ha molti opifici industriali che esportano anche all'estero i loro prodotti; ha belle strade, villini eleganti e palazzi di belle architetture. L'abitato, per mezzo di una tramvia, è collegato al mare ove sorge uno stabilimento balneare. Tra le due ridenti cittadine (Pescara e Castellammare) è stato attivato un servizio di filovia.

I dintorni di Pescara sono ridentissimi, belle soprattutto le foci del fiume ove spiccano le tanto caratteristiche vele gialle e rosse, con disegni curiosissimi a guisa di grandiose insegne araldiche, che danno al panorama una nota vivace di colore (...). (2)

La stazione ferroviaria più importante sulla linea Ancona-Foggia, lungo il litorale Adriatico. Il Pescara vi si attraversa sopra un magnifico ponte in ferro in una sola travata, la cui lunghezza è di 64 mt, l'altezza di 5,25 e la larghezza di 4 metri; l'altezza poi sul livello delle magre al piano delle guide è di 7 mt. (4)

Dopo un paio di chilometri da Pescara la linea ferroviaria traversa la pittoresca pineta. (2)

Ferm. Pineta di Pescara, dove i treni fermano soltanto durante la stagione balneare. Si traversa il T. l'Acqua Torbida. Il mare è a 200 m., e il breve arenile è piantato a vigneti. (3)

La linea ferroviaria (...), partendo dalla stazione di Pescara fa un'ampia curva per qualche chilometro nell'interno della Valle del Pescara, poi si riavvicina al mare e attraversata la via provinciale che corre con lunghissimo rettilineo lungo la spiaggia. Vario ed interessante è lo spettacolo che si ha durante la via.



Montesilvano, anno 2003, l'ex tracciato ferroviario FS realizzato quale sede della futura filovia, con attigua pista ciclabile, nei pressi dell'ex casello in zona "Mazzocco".

I monti si presentano, con una magnifica tinta ed andamento, e d'inverno ed anche d'estate si vedono campi di neve scintillare al sole. I colli sono rivestiti di smagliante verzura ed ora è un promontorio roccioso, che interrompe la monotonia della spiaggia e nelle cui viscere si addentra il mostro di ferro, ora è un'ampia striscia di pianura che viene attraversata e che altro non è che un tratto di terreno lasciato scoperto dal mare, ritrattosi col tempo dall'antico suo letto.

Le creste biancheggianti delle cerule onde dell'Adriatico vengono a frangersi fin presso alla strada, mentre le multicolori vele delle vaghe paranzelle spiccano sull'azzurro del cielo. (5)

La voie franchit plus loin l'Alento. (12)

A 155 cbm.:

FRANCAVILLA (abitanti 5683), presso l'Adriatico, ridente città-giardino con numerose dimore signorili, palazzi e villini tutti in mezzo a rigogliosa vegetazione floreale. (2) AZIENDA DI CURA- frequentata ridentiss. staz. balneare fra il verde e i fiori, con un viale di olandri e pini parallelo alla lunga e bella spiaggia. (3) Lì in mezzo al verde, di faccia all'azzurro dell'Adriatico è l'ex convento di S. Maria Maggiore ove, come in un eremo, ha la sua dimora l'insigne pittore F.P.Michetti. Francavilla a Mare è anche essa una frequentata stazione balneare, con un piccolo porto. (2)

Il paese è vicinissimo, sopra un'altura a destra, altura che presenta diversi squarciamenti laterali, in cui trovansi piccoli e grossi pezzi di una sostanza vegetale glutinosa opaca e leggera, la quale produce un olio di odor forte simile a quello del petrolio (5).

Si traversa il F. Foro, nel fondo della cui valle si vede la Maiella; poi la linea corre a lato della carrozz., nel breve arenile tra la fronte dei poggi e il mare. (3)



Fine anni '90, panorama della foce del Saline e polo congressuale - albergiero.

A 160 chm.:

TOLLO-CANOSA SANNITA, stazione che serve i comuni di Tollo (abit.3260) a 13 chm. (corriera L.0,50) e di Canosa Sannita (abitanti 1673) a 19 chm. (corriera L.1,00). (2)

Dopo Staz. la linea corre viciniss. al mare. Si traversa il F. Arielli; a sinistra si vede la Torre Mùcchia, quadrata e merlata, su di un piccolo promontorio che si traversa in gall.; la linea esce poi stretta tra il colle e il mare e traversa con brevi gall. la Punta di Ferruccio (fino qui la descrizione di (3); sulla Guida Baedeker, invece,...)

Une montagne qui s'avance dans la mer vient barrer le chemin ; quatre petits tunnels la traversent. Au delà du 3°, on voit apparaître à g. le château d'Ortona. (13)

A 165 chm.:

ORTONA, (abit. 15523). La città sorge a 2 chm. (carrozza L.1) (2)

Ortona a Mare (bôt. Italia, Roma, Progresso). On monte de la stat. en 1/4 d'b. à la ville de ce nom, (...) ancien port des Frentans, ville assez propre et bien bâtie. Elle est située sur une hauteur (funiculaire, 10 c.), au pied de laquelle se trouve une petite plage. (14)

E' una bella e ridente città moderna; il suo porto già famoso ed importante scalo dei Frentani fu, sotto i Romani, destinato al ricovero di una squadra di galee. Nel sec. XVI venne rifatto ed in seguito ampliato come si vede attualmente: è poco profondo, ma atto all'ancoraggio dei bastimenti (2).

Fuori della Staz. è la Stazioncina Marina Ortona della ferr secondaria per Lanciano; a sin., l'ingr. della Funicolare elettrica che porta in città al Pal. Eden (corse a richiesta, 2 min.); a d. la gradinata che ripidam. sale (si accede alla città anche per carrozz., km 2 c.) a Ortona



Montesilvano, anno 2003, panorama (i tre colli a ridosso della nuova città sono simboleggiati dal fregio araldico municipale).

a Mare m.68, graziosa città con una notevole attività commerciale. Presso la Staz. è un triangolo di spiaggia sabbiosa protetto dal molo del porto.

FERROVIA MARINA ORTONA-CROCETTA-LANCIANO (a scartamento ridotto e a traz. elettrica) km 50, della Soc.Ferrovie Adriatico-Appennino, 1° e 3° cl., ore 1,30 di diretto. Serve specialm. per la visita dell'interess. città di Guardiagrele. Collocarsi preferibilm. a destra.

Dopo Ortona si vedono profilarsi in avanti, a sin., la Punta di Acquabella e la Punta di Cavalluccio. Si prosegue rasente il mare e sotto la parete quasi a picco della costa.⁽³⁾

Belle vue a S. jusqu'à la Punta della Penna, surtout du vieux château en ruine. Ensuite un nouveau tunnel ; puis on franchit deux ruisseaux. ⁽¹⁵⁾

A 175 cbm.:

S. VITO (ab. 4628) sorge sopra un colle dal quale si gode una bella ed estesa veduta sulla riviera adriatica ⁽²⁾

Alla stazione di S.Vito scendono anche i viaggiatori che vogliono recarsi a Lanciano (...). Oltrepassata la staz., la linea si svolge in una verdeggiante e fertile regione; alla spiaggia del mare rimane poco spazio, ché i colli, i quali traggono origine da sedimenti marini, declinano rapidamente verso il lido il quale spinge in mare la punta Torchino e la punta Malvò, attraversata dalla linea ferroviaria con due gallerie ⁽⁵⁾.

La linea prosegue stretta fra il mare e la fronte delle colline che più lontano traversa con 3 brevi gall.; poi continua sempre lungo la spiaggia (presso la quale sono dei piccoli scogli), gira la Punta di Cavalluccio e scopre un arco di costa fino alla Punta della Penna col suo bianco faro. Si traversa il T. di Fossacésia. ⁽³⁾



Montesilvano Colli, anno 2003, "Piazza giardino".

A 182 chm.:

FOSSACESIA (abit.4084) a 3 chm. dall'abitato (corriera L.0,50). Alberghi: della Pace e della Guerra (!) (cam. L.1). A quasi due chilometri di strada carrozzabile, a 15 minuti per la scorciatoia, su un'amena collina in riva all'Adriatico, davanti un grandioso panorama sulla pittoresca riviera, sorge il celebre Tempio di S. Giovanni in Venere. (2)

La linea, sempre presso o a poca distanza dalla costa, traversa l'ampia V.del Sangro; nel fondo giganteggia la Maiella; a km 3,6 a monte si vede il ponte a più archi della Statale e sopra un colle a sin. si scorge Torino di Sangro, mentre all'indietro si vede ancora, alta su una terrazza, la chiesa di S. Giovanni in Venere.

Si ritorna poi a costeggiare la fronte dei poggi sul mare. (3)

A 187 chm.:

TORINO DI SANGRO (abitanti 4211), presso i ruderi di una antica città che credesi sia stata Saro. Vue à dr. sur le massif de la Maiella.

La stazione di Torino di Sangro è scalo per tutti i comuni posti sull'alta valle del Sangro, nel versante orientale dell'Appennino. (2)

Continuando presso il mare si traversa il F. Osento, (3) quindi

A 195 chm.:

CASALBORDINO-POLLUTRI stazione comune a Casalbordino (abit. 5672) ed a Pollutri (abitanti 3966). (2)

In vista del mare si traversa la larga valle del T. Sinello; seguono alcune dune che nascondono il mare. La linea si addentra un poco entro terra, lasciando a sin. la Punta della Penna, il maggior rilievo di tutta la costa abruzzese e sulla quale pare sorgesse l'antica città di Buca distrutta, si crede, nel IX secolo. (3)



Montesilvano Colli, anno 2003, centro storico: ex palazzo "Lammutti".

A 201 cbm.:

LEBBA, stazione presso il torrente Lebba, dalla quale si diparte un binario tronco di servizio verso la spiaggia. (2)

Si traversa subito il fosso Lebba; si vede a sin., sull'alta riva che domina il mare, una torre di vedetta e il bianco alto faro di Punta della Penna, poi si traversa il fosso dell'Opera in una zona con prevalente coltura di olivi. Si ritorna al mare e, dopo una breve gall., lo si domina da qualche altezza; presso la riva si vedono piccoli scogli e si scopre la costa, fino al Gargano. Altre 2 brevi gall.; si passa ai piedi del colle che porta a Vasto. (3)

(Più veloce la descrizione che di questo sprazzo straordinario di costa fa la guida Baedeker:)

Encore trois tunnels, et on aperçoit à dr. Vasto, sur une colline couverte d'oliviers. (16)

Lungo l'Adriatico si vedono perdersi sull'azzurro del mare curiosi ordigni da pesca, sospesi in cima ad una lunga pertica, detti trabocchi. (2)

A 212 cbm.:

VASTO, una delle città più interessanti della costa adriatica (abit. 15542). (3) A 2500 metri dalla stazione, su una collinetta a 110 metri d'altitudine, dalla quale si domina un esteso panorama sulla riviera adriatica, sorge (2) Vasto d'Aimone (1) (carrozza L. 0,30). Albergo Indipendeza (camera L.1,50) (2), l'Histonium des Romains, est une ville de 15542 hab. Elle est située très haut, et elle offre de beaux points de vue jusqu'aux îles Tremiti et au mont Gargano. (17)

La linea si allontana un poco dal mare e traversa un oliveto. (3) (Quindi)

A 218 cbm.:

S.SALVO (abit. 2727) a 5 cbm. dall'abitato (corriera L. 0,30).

La linea ferroviaria dopo due chilometri dalla stazione di S.Salvo passa il Trigno ed entra nella provincia di Campobasso (Molise). (2)

Si traversa l'ampia V. del Trigno, prevalentem. a céréali. Il fiume per lungo tratto segna il confine tra Abruzzi e Molise ... l'ultimo suo tratto è spesso navigabile per piccole barche. Il delta si spinge fino a km 1,5 a valle del ponte della ferr., ma il mare rimane sempre visibile.⁽³⁾

236 cbm.:

TERMOLI (Albergo & Trattoria della Corona), la Buca des anciens, petite ville de 5124 hab., au bord de la mer, avec des murs du moyen âge. Vue superbe sur la Maiella (et) les Abruzzes.

A partir de Termoli, on voit des cactus. (18) E' il segno, nel paesaggio, che fa capire al passeggero di essere 'finalmente' al Sud.

Abbiamo visto com'era il paesaggio nella tratta abruzzese : ma quali treni avremmo potuto prendere all'epoca? C'è un capitolo dedicato da leggere per saperlo...

Chemin de fer (dalla Guida BAEDEKER, 1903, trad. del IV paragrafo de l'INTRODUCTION – Resignements Pratiques)

Nell' Italia Meridionale ci sono tre reti principali, la Rete Mediterranea, la Rete Adriatica e la Rete Sicula. Si distinguono cinque tipi di treni: treni direttissimi ovvero rapidi e treni di lusso internazionali; treni diretti, treni espressi con 2 o 3 classi che sono all'incirca 20 % più cari dei treni omnibus; poi i treni accelerati, treni omnibus e treni misti che hanno 3 classi. Gli ultimi servono le classi inferiori della società, i secondi le classi medie. I primi sono confortevoli, ma sovente pieni di gente secondo la stagione.

I compartimenti di 1° classe hanno 8 posti e quelli di 2° ne hanno 10. Dal 1900 esiste una sovrattassa del 3 % sui biglietti al disopra di 90 c.; essa è compresa nei prezzi forniti a noi



Montesilvano, anno 2003, esterno stazione FS.

dagli Orari. Il migliore è l'Orario ufficiale delle strade ferrate, delle tramvie, della navigazione e delle messaggerie postali del regno, dei fratelli Pozzo, a Torino ed a Roma. C'è una edizione principale ad 1 franco, e delle piccole a 80, 50 e 20 c.

Possiamo contare sulla corrispondenza solo dei treni espressi (e non gli stessi ogni giorno). Le previsioni (informazioni) a voce non saranno superflue per i lunghi tragitti, il numero dei ristoranti sarà ristretto ed i generi di ristoro sovente mediocri.

Ci si deve rassegnare a vedere gli Italiani, peraltro così educati, sputare continuamente.

Sarà bene prendere in anticipo il proprio biglietto, nelle grandi città, alle agenzie delle compagnie. Gli sportelli degli scali aprono nelle grandi stazioni 40 minuti e nelle piccole 20 min. prima della partenza di ogni treno. Quando c'è folla, è bene tener pronto il prezzo esatto del proprio posto, compresi 5 c. per la vidimazione.

Si può fermare lungo il tragitto chi ha un biglietto per un percorso di almeno 200 chil., 2 volte per più di 500 chil. e solamente con la firma del capostazione, facendo vedere il proprio biglietto allo sportello prima di ripartire.

I biglietti di andata e ritorno sono solitamente validi nella settimana per un giorno fino a 100 chil., per due giorni fino a 200 chil., per tre giorni fino a 300 chil. e per 4 al di sopra. Con questi non è permesso fermarsi per la via.

Esistono i biglietti circolari, combinati e combinabili. Gli ultimi sono distribuiti per percorsi di almeno 400 chil. La durata di validità è di 15 giorni fino a 800 chil., di 30 fino a 2000 e di 45 oltre. Nelle principali stazioni italiane si ottengono 6 ore dopo averli prenotati o l'indomani mattina al più tardi.

A Parigi, presso l'ufficio centrale dell'agenzia Cook, si possono avere i carnet/coupons o passe/partout comprendenti le spese per le guide, ingressi alle curiosità, vitto ed alloggio negli alberghi.

Bisognerà dunque recarsi prima possibile alla stazione

I biglietti di abbonamento speciale, validi per 15 giorni, 1 o 3 mesi e disponibili in 7 serie, comprendono ognuno una regione limitata.

I turisti si appoggiano, di preferenza, ai biglietti circolari, che sono i più economici per loro.

Si può portare con sé una valigia, che non dovrà avere innanzitutto più di 50 cm. di lunghezza, intorno ai 30 e 25 cm. nelle altre direzioni (condizioni appena osservate). La tariffa per i bagagli registrati è di 4 c. e 52 per 100 chili e per chilometro. Non c'è diritto ad alcuna franchigia.

Postfazione (ovvero, note per il lettore)

Le citazioni sono letterali, sia nella forma che nelle abbreviazioni. Quel che appare evidentemente diverso dall'uso attuale, è sottolineato con il segno (!), sul quale si può sorridere o riflettere. Riguardo alla demografia, va osservato che sia nella 'Guida FS-TCI' del 1910 che nella 'Baedeker' del 1903 tornano le stesse quantità di abitanti come si può confrontare su Vasto: evidentemente i dati censuari non son stati aggiornati. Per la dotazione alberghiera, invece, in questo lasso di tempo si rileva qualche adeguamento, dato che intanto l'aspetto turistico -pur assai trascurabile nelle quantità di flusso- va consolidandosi stagionalmente. Sintomo di tali consuetudini quelle 'Fermate' per i treni attive solo in estate o, come indicato, "di servizio alla spiaggia". Oggi sarebbero tanto utili quanto di difficile attuazione...

Dati i tempi, le province abruzzesi sono ancora tre (Pescara, si ricorda, viene costituita nel 1927), come pure l'indicazione geografica regionale è 'Abruzzi', di borbonica memoria. Interessante è l'evoluzione delle condizioni igienico/sanitarie in certi luoghi, come lo scoprire attività economiche insospettate o dimenticate.

Nel tratto di linea comprendente Casalbordino, solo da un paio d'anni è cambiato il tragitto: per il resto, del viaggio primigenio è davvero poco avvertibile la differenza con l'attuale.

Bibliografia

- (1) 1903, KARL BAEDEKER – “Manuel du Voyageur/Italie Méridionale”, XIII edizione (la prima è del 1869, in tedesco ed inglese).
- (2) 1910, FS/TCI – “Guide Regionali Illustrate”, Roma.
- (3) 1938, CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – “Guida d'Italia, Italia Meridionale”, Milano.
- (4) 1899, G. STRAFFORELLO – “La Patria, geografia dell'Italia”, vol.XXV, Torino.
- (5) 1903, Enrico Abbate- “Guida dell'Abruzzo”, C.A.I., Roma.

Traduzioni

Le parti in francese sono tutte tratte da (1).

- (6) ...un treno espresso, in coincidenza con quelli da Milano e da Bologna, copre tutti i giorni il tragitto da Ancona a Brindisi (557 chm.) in 12 ore. Ce n'è un altro, una volta alla settimana, la domenica (Peninsular Express) per la Valigia delle Indie (14 ore e 1/4 da Bologna a Brindisi) ; prende viaggiatori solo diretti a Brindisi ed in prima classe. La via segue la costa, e gli abitati sono in genere a qualche distanza dalle stazioni, con le quali sono collegati per mezzo di diligenze regolari, però mediocri.
- (7) Giulianova (ristoro accettabile, gestito dal proprietario dell'Albergo Adriatico), villaggio lurido di 7477 abitanti, ma con alcune gradevoli case di campagna a destra, sull'altura.
- (8) Si intravede sulla destra il Gran Sasso d'Italia, dalla base alla sommità.
- (9) ...che una diligenza serve quattro volte al giorno (1 franco e 25, 1 franco al ritorno; non sempre ci sono d'altre vetture, qui meglio, a Giulianova). E' l'Adria degli antichi. Oggi una città di 13.569 abitanti con un vescovado. E' nota per le sue vecchie monete di rame.
- (10) Quindi attraversiamo la Piomba, il Matrinus degli antichi, fiume nelle vicinanze del quale è situata, a 8 km di distanza...
- (11) Pescara (hotel Risorgimento, buono; Rebecchino, semplice), città fortificata di 7107 abitanti, costruita su un bassofondo (palude, depressione) malsano. Si intravede a destra, la massa della Maiella, il cui punto più elevato, il Monte Amaro, raggiunge una altezza di 2795 metri.
- (12) La via attraversa più lontano l'Alento.
- (13) Una montagna che s'avanza sul mare viene a sbarrare il cammino; quattro piccoli tunnel l'attraversano. Al di là del 3°, si vede apparire a sinistra il castello di Ortona.
- (14) Ortona a Mare (...) a monte della stazione, ad/d'ora dalla città con questo nome, antico porto dei Fretani, città abbastanza particolare e ben costruita. E' situata su una altura (funicolare, 10 centesimi), ai piedi della quale si trova una piccola spiaggia.
- (15) Bella vista a Sud fino alla Punta della Penna, sovrastata da un vecchio castello in rovina. Quindi un nuovo tunnel; poi si attraversano due ruscelli.
- (16) Ancora tre tunnel, e si intravede a destra Vasto su una collina coperta d'ulivi.
- (17) Vasto d'Aimone, l'Histonium dei Romani, è situata più in alto, ed offre bei punti di vista fino alle Isole Tremiti ed al Monte Gargano.
- (18) Termoli (...) la Buca degli antichi, piccola città di 5124 abitanti, in riva al mare, con muri del Medioevo. Vista superba sulla Maiella e gli Abruzzi. A partire da Termoli, si vedono i cactus.



Montesilvano, anno 2003, segnaletica stradale in C.so Umberto I° nei pressi della diramazione tra la viabilità adriatica e quella vestina. Sulla fondamentale direttrice Nord - Sud troviamo sempre gli stessi "centri strategici" del passato.



Montesilvano, anno 1999, foce del Saline e nuovo quartiere residenziale.



Montesilvano, anno 1998, esterno della nuova stazione in un giorno di festività civile.

Dalla Compagnia delle Indie agli Eurostar: un viaggio lungo 140 anni

di Bruna Di Domenico

L'arrivo della ferrovia e lo sviluppo di Montesilvano

Sin dalla sua nascita la ferrovia ha significato per le zone attraversate possibilità di sviluppo economico e di progresso sociale. Attorno alle linee ferroviarie sono sorti, un po' ovunque, insediamenti e attività produttive. Anche lungo la costa adriatica l'arrivo della strada ferrata ha disegnato una nuova geografia. Prima lo scenario era molto diverso da quello odierno: dal Conero ad Ortona nessuna fascia costiera densamente urbanizzata. Solo radi insediamenti abitativi.

Questa profonda trasformazione affonda le sue radici in una pluralità di fattori, tra cui sicuramente il passaggio del treno, che per primo attrasse l'insediamento della popolazione e delle attività. Il resto lo fecero le strade, lo spopolamento delle zone interne e il decollo turistico.

Il primo treno è arrivato a Montesilvano il 13 maggio 1863 e da allora il piccolo borgo agricolo di pochi abitanti è stato letteralmente risucchiato negli ingranaggi di un rapido processo di trasformazione economica e sociale, che nel giro di alcuni decenni ha conferito un nuovo volto alla località.

Già qualche anno prima, con l'inizio della progettazione e della costruzione della strada ferrata, il paludoso tratto pianeggiante situato tra Castellammare Adriatico e il fiume Saline, aveva iniziato il suo rapido cammino evolutivo: nell'area avevano fatto la loro comparsa i



Anni '70/'80, il primo capostazione donna di Montesilvano, Diana Di Pietrantonio, agita la paletta verde per "licenziare" una locomotiva a vapore, "in pressione" al terzo binario.



Montesilvano 3 maggio 1992, il primo binario, dei 4 realizzati nel nuovo scalo, accoglie il treno inaugurale storico.

primi insediamenti urbani e produttivi. All'attivazione della ferrovia lo scenario appariva radicalmente cambiato: abitazioni, piccoli stabilimenti, botteghe artigiane e un via vai di trasporti da e per la stazione animavano la Marina, che da periferia di Montesilvano Colle, in poco tempo divenne il nuovo centro cittadino.

Indubbiamente il merito di tanta trasformazione sociale va alla laboriosità e alla volontà di lavoratori, imprenditori, politici e amministratori che hanno lavorato per la crescita di una cittadina, che oggi è tra le più importanti dell'area metropolitana pescarese e dell'intera realtà regionale. Ma il primo propulsore di questo complesso processo di sviluppo è stato l'arrivo del treno del progresso, quel 13 maggio del 1863.

All'unificazione d'Italia, appena due anni prima, l'estensione della rete ferroviaria nazionale era di circa 2.000 Km, concentrata prevalentemente nel centro - nord del Paese. Da quel momento in poi lo sviluppo delle infrastrutture subì una significativa accelerazione, privilegiando soprattutto i collegamenti tra nord e sud, con la costruzione delle due grosse direttrici costiere che percorrono in lungo la penisola italiana. La linea adriatica venne progettata ed aperta all'esercizio nel periodo che va dal 1861 al 1866.

Il rapido completamento della direttrice è strettamente legato alla storia della "Valigia delle Indie", il famoso collegamento inaugurato nel 1869, che in 21 giorni collegava Londra a Bombay attraverso il Canale di Suez e il cui percorso terrestre era costituito dal treno internazionale Peninsular Express, che percorreva l'adriatica sino a Brindisi.

La Valigia delle Indie assicurava gli scambi tra il Nord Europa e l'Oriente, senza la necessità di circumnavigare l'Africa. In questo nuovo disegno trasportistico il ruolo dell'Italia divenne determinante: l'Europa poteva essere congiunta a Suez solo attraverso la rete ferroviaria che percorreva in lungo la penisola italiana. L'importanza economica del sistema ferroviario apparve in tutta la sua evidenza e grazie a questa messa a sistema delle modalità di trasporto su scala internazionale, nel giro di pochi anni l'intera penisola italiana uscì dalla

periferia del continente e la dorsale adriatica riuscì ad agganciarsi a quel moto espansivo dell'economia, già avviato in altri Pesi Europei.

A Montesilvano, grazie al supporto della nuova strada ferrata, l'economia agricola lasciò progressivamente il posto allo sviluppo commerciale e industriale. L'esportazione dei prodotti ortofrutticoli vestini avviarono l'ascesa economica dell'area e nei dintorni della stazione sorsero fornaci, industrie di conserve, pastifici, botteghe artigiane. Le opportunità di lavoro e di commercio favorirono l'ulteriore espansione urbanistica del nuovo centro.

La stazione assunse sempre di più una vera e propria funzione di emancipazione per questa località, in linea con quanto avvenne in molti altri centri raggiunti dal treno e a conferma che storicamente le stazioni ferroviarie hanno sempre avuto la capacità di rappresentare la proiezione verso un futuro, la crescita, la novità. Il loro significato sociale è sempre stato superiore alla funzione di semplici impianti terminali per il viaggio in treno. Il piazzale della stazione è stato per anni, e in molte realtà lo è ancora, la piazza principale della città e gli edifici ferroviari, spesso opera di grandi architetti, contribuiscono a caratterizzare il volto di molti agglomerati urbani.

Anche a Montesilvano il fabbricato ferroviario ha rappresentato il cuore pulsante del nuovo tessuto urbano, la nuova porta di accesso ad una cittadina altrettanto nuova, non meno importante della piazza del municipio e il treno si è rivelato un mezzo di trasporto capace di mobilitare qualcosa che va aldilà del semplice trasporto di persone e merci e di saper rispondere alle sollecitazioni storico-sociali provenienti dal contesto.

Già, perché quella del treno è un storia decisamente dinamica, che ha saputo adattarsi alle varie tappe vissute dall'Italia. Così da un iniziale mezzo di trasporto riservato ai ceti medio alti o ai facoltosi turisti stranieri (un viaggio di seconda classe dalla Sicilia alla capitale, un secolo fa costava 80 lire, quasi quanto il reddito mensile di una famiglia piccoloborghese), il treno diventa struttura militarizzata durante la grande guerra, con il glorioso



Anno 1981, un treno espresso ricoverato al primo binario, in attesa di incrocio con un convoglio omologo.



Montesilvano, aprile 2001, un treno "Eurostar" (ETR 500) fotografato dalla finestra di una casa.

reggimento Brigata Genio Ferrovieri che si distingue in entrambi i conflitti mondiali. I convogli trasportano i soldati al fronte, feriti, prigionieri, cannoni, viveri e munizioni. Nel primo dopoguerra, invece, con la mobilità degli italiani che si rimboccano le maniche per risolle-
vare l'economia del Paese, si riempiono le vetture di terza classe. Comincia così quell'apertura del mezzo di trasporto elitario alla società diffusa, apertura che toccherà il suo culmine nell'epoca fascista, con l'istituzione dei cosiddetti "treni popolari", pensati dal regime per far fronte alla crescente domanda turistica. I treni popolari con le loro forti riduzioni del prezzo del biglietto (fino all'80%), introdussero un elemento nuovo nel costume italiano: la gita domenicale fuori porta. Questa nuova concezione sociale del mezzo ferroviario fece aumentare il numero degli spostamenti. Nel 1939 i passeggeri ammontavano a 167 milioni.

Durante la seconda guerra mondiale, all'immagine del treno che porta soldati al fronte, si affianca quella del fiume di sfollati in fuga dai bombardamenti verso località più sicure e, purtroppo, quella della deportazione di milioni di vittime della follia verso i lager nazisti.

Seguono gli anni del secondo dopoguerra, dedicati alla ricostruzione, e con l'arrivo dei primi accenni del "boom economico" la domanda di mobilità subisce una sensibile impennata. I primi segni di benessere sociale ed economico sembrano trovare il loro simbolo ideale nell'automobile, il trasporto privato diventa il sogno di tutte le famiglie italiane. Lo Stato risponde a questa cresciuta domanda di mobilità individuale con ingenti investimenti nelle infrastrutture viarie del Paese. E' l'inizio dell'egemonia del mezzo privato. Le grandi arterie autostradali scippano il primato dell'infrastruttura ferroviaria nelle comunicazioni. Il treno è ancora il mezzo di lavoratori ed emigranti ma l'autovettura diventa via, via lo status symbol del benessere individuale, da preferire al mezzo collettivo.

In quasi un secolo e mezzo di storia una profonda trasformazione ha interessato tanto Montesilvano quanto il futuristico mostro d'acciaio che il 13 maggio 1863 aveva per la prima volta intimorito i pochi abitanti del centro costiero. In questo lasso di tempo, lungo l'adria-

tica, la Valigia delle Indie ha via, via lasciato il posto alle tradotte dei soldati, ai treni di terza classe, agli espressi degli emigranti che con le loro valigie di cartone hanno inseguito opportunità lavorative all'estero o al nord Italia. E se ad inizio secolo il fervore economico legato alla ferrovia, soprattutto come trasporto merci a carro completo e a collettame vedeva il punto della sua massima ascesa (erano all'ordine del giorno le spedizioni di uova, birra, legno, liquirizia, ortaggi, uva, macchine agricole), il progressivo sopravvento del trasporto su gomma a partire dagli anni '60 ne avrebbe presto decretato il declino, costringendo ancora una volta il treno ad adattarsi ai nuovi dettami socio-economici del paese.

Il resto è storia dei nostri giorni. La diminuzione della domanda ha determinato un progressivo ridimensionamento del trasporto su ferro, con chiusura dello scalo merci. Inoltre, con l'obiettivo di razionalizzare i costi gestionali, le Ferrovie hanno sviluppato nuove tecnologie per la regolazione del traffico attraverso sedi operative centralizzate, che hanno permesso la riduzione del personale presente lungo linea. L'effetto di questo secondo provvedimento è stato l'impresenziamento dell'impianto ferroviario di Montesilvano.

D'altronde una simile evoluzione è la diretta espressione della sperequazione strutturale italiana: negli ultimi trent'anni la rete stradale è cresciuta del 54% e quella autostradale di ben il 273 %, mentre la rete ferroviaria, se si eccettua la costruzione della direttissima Roma-Firenze, è pressoché la stessa di inizio secolo.

Le ferrovie oggi

In questo lungo processo evolutivo del costume, il treno è sempre stato funzionale alle richieste storiche, economiche e sociali del Paese. Questa presenza forte all'interno delle società italiana è stata scandita da una continua capacità metamorfica, che ha portato le ferrovie dalla loro nascita come Ferrovie dello Stato il 1° luglio del 1905 (data di unificazione



Montesilvano, anno 2003, la partenza di un treno regionale.



Montesilvano, 3 maggio 1992, il Ministro Gaspari inaugura i nuovi impianti ferroviari.

delle reti in concessione alle società Mediterranea, Adriatica e Sicula), alla loro trasformazione in Azienda Autonoma nel 1946, in Ente nel 1985 e in Società per Azioni nel 1992.

Oggi il gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. è costituito da una holding snella con funzioni di indirizzo strategico e di coordinamento, due società principali che interpretano la logica di separazione tra la gestione dell'infrastruttura e l'attività di trasporto e altre società (sono in tutto 36) nate in un'ottica di specializzazione dei ruoli.

L'attuale assetto è il frutto di una radicale riorganizzazione, sollecitata dalle direttive europee che dal 1991 hanno ridisegnato il quadro legislativo in materia di trasporto, secondo un'ottica di liberalizzazione dei mercati. In appena un decennio è stata operata una trasformazione epocale: l'azienda monolitica è stata dapprima modificata seguendo un modello organizzativo di tipo divisionale e successivamente trasformata in gruppo societario. La societizzazione delle ferrovie rappresenta uno dei più grandi processi di trasformazione industriale compiuti nel nostro Paese. Un processo complesso, dunque, che ha introdotto la responsabilizzazione e l'autonomia gestionale nelle varie dimensioni aziendali, chiamate ad operare con i propri mezzi, le proprie risorse e le proprie capacità. Il nuovo assetto mira ad allineare la realtà italiana agli standard europei e costituisce una dimensione necessaria al confronto con la concorrenza, che in base ai dettami normativi può accedere all'infrastruttura ferroviaria, purché in possesso dei titoli e delle caratteristiche tecniche richieste.

RFI (Rete Ferroviaria Italiana) è il nome della società del gruppo cui è affidata l'infrastruttura ferroviaria. Nata nel luglio del 2001, gestisce tutte le attività di esercizio ferroviario, il mantenimento in efficienza e lo sviluppo dell'infrastruttura, i sistemi tecnologici, l'ottimizzazione della capacità della rete e il suo utilizzo da parte delle imprese ferroviarie. RFI gestisce 16.100 chilometri di linee, due terzi dei quali elettrificate e 6.100 chilometri a doppio binario, 2.500 stazioni e fermate viaggiatori, 570 impianti per il servizio merci, oltre a gallerie, ponti, viadotti, officine e impianti tecnologici. La società assicura la circolazione, in

media, di 9.200 treni al giorno, con la massima punta il venerdì, quando circolano più di 10 mila treni. Degli oltre novemila convogli in circolazione nei giorni feriali, circa 500 sono treni di media e lunga percorrenza, che percorrono mediamente 475 chilometri, 1.200 sono i treni merci, con un percorso medio di 215 chilometri e 7.500 i convogli regionali e interregionali, che percorrono circa 75 km. La rete fondamentale, costituita da 39 tratte più i nodi metropolitani, si sviluppa per circa 6.000 chilometri e assicura più del 70% del traffico totale.

Trenitalia è la società nata nel giugno 2000 per gestire l'attività di trasporto del gruppo FS. La sua missione è quella di assicurare il trasporto passeggeri e merci, all'interno del libero mercato nazionale ed europeo. La società trasporta mediamente un milione e quattrocentomila passeggeri al giorno (oltre 474 milioni in un anno) e movimentata annualmente 90 milioni di tonnellate di merci. Il modello organizzativo di Trenitalia presenta tre divisioni: Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo, che rispecchiano l'orientamento verso la specializzazione e la divisione dei ruoli, che caratterizza l'intero Gruppo. Alle tre divisioni si affianca l'Unità Tecnologie Materiale Rotabile, cui è affidata la manutenzione del parco rotabile.

La Divisione Passeggeri si occupa del trasporto sulle medie e lunghe distanze di circa 80 milioni di passeggeri l'anno, con aree di business mirate. Si distinguono al suo interno i servizi Eurostar Italia, Intercity e Notte.

La Divisione Trasporto Regionale si occupa della mobilità regionale e di quella nelle aree metropolitane, dove si registrano i maggiori problemi di velocità e fluidità della circolazione. In questo contesto l'uso del treno, in alternativa al trasporto su gomma, può risolvere i tanti problemi legati alla saturazione stradale. Per una migliore interpretazione delle specificità territoriali che il Trasporto Pubblico Locale presenta e per consentire un più agevole dialogo con gli enti locali competenti in materia di trasporto, la Divisione è organizzata in direzioni regionali. L'offerta ferroviaria regionale, per la sua valenza di servizio pubblico, viene infatti commissionata dalle Regioni, attraverso Contratti di servizio, con l'obiettivo di offrire un sistema di trasporti ferro-gomma rispondente alle esigenze di mobilità espresse dal territorio.



Montesilvano, 20 maggio 2001, treno storico per l'84° giro d'Italia.



Montesilvano, 20 maggio 2001, transito del treno storico trainato da una locomotiva Diesel con in coda la locomotiva 940.044 a ritroso.

La Divisione Cargo assicura invece il trasporto merci in Italia e all'estero. All'interno del libero mercato è chiamata a obiettivi di redditività, attraverso le tre direzioni: direzione mercati, direzione operativa e direzione tecnica. La Divisione trasporta quotidianamente ingenti quantitativi di merce, sia con il trasporto convenzionale a carro completo, che con il trasporto combinato, che integra il mezzo ferroviario con altre modalità (strada e mare). Con questa tecnica, i contenitori (container, casse mobili e semirimorchi) trasportati con camion e nave vengono trasferiti direttamente su carri ferroviari specializzati.

Tra le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, create nella logica della specializzazione dei ruoli, ricordiamo: Italferr, la società di ingegneria che ha il compito di progettare e realizzare grandi interventi infrastrutturali e tecnologici previsti nei piani di investimento e potenziamento delle Ferrovie; Metropolis, che gestisce e valorizza il patrimonio del Gruppo Ferrovie dello Stato e progetta la riqualificazione delle aree ferroviarie delle grandi città; Grandi Stazioni, la società nata per la gestione, la riqualificazione e la valorizzazione delle tredici principali stazioni ferroviarie italiane e Centostazioni che si occupa, invece, della valorizzazione commerciale delle stazioni di medie dimensioni.

Il trasporto ferroviario in Abruzzo

A centoquaranta anni dall'attivazione della linea adriatica l'offerta diurna di trasporto di media - lunga percorrenza, assicurato dalla Divisione Passeggeri di Trenitalia, vede la circolazione di 12 treni Eurostar che collegano Pescara con Bologna in tre ore e 15 minuti, Milano in poco più di cinque ore e Torino in 6 ore e 20 minuti. Mentre per raggiungere Bari, Lecce e Taranto con gli stessi treni occorrono rispettivamente 2 ore e 45 minuti, 4 ore e 25 minuti e poco meno di cinque ore.

Oltre ai modernissimi treni Eurostar, l'offerta Passeggeri presenta 12 treni Intercity che collegano le principali stazioni abruzzesi (Pescara, Giulianova e Vasto) a Lecce, Taranto, Bari, Milano, Venezia, Torino, Verona e Bolzano. Mentre, durante la notte, accanto ai tradizionali treni espressi che percorrono in lungo la penisola (Lecce-Bolzano, Lecce-Torino, Lecce-Bologna), hanno fatto la loro comparsa 6 treni ICN (Intercity Night) sulle relazioni Crotone - Milano, Lecce- Milano e Lecce-Trieste e viceversa. L'offerta media giornaliera della lunga percorrenza mette a disposizione dei passeggeri qualcosa come 7.080 posti offerti su treni Eurostar, 9.168 sugli Intercity, 3.504 sugli Espressi e 3.960 sugli ICN. Sul fronte del Trasporto Regionale, invece, l'offerta si attesta su una media giornaliera di circa 180 treni regionali, che percorrono i 532 chilometri di rete abruzzese, con alcuni collegamenti fuori regione che raggiungono Roma, Ancona, Terni, Napoli e Termoli.

I treni regionali concentrano la loro offerta soprattutto nelle fasce pendolari e lungo i collegamenti del servizio metropolitano di superficie Chieti- Pescara-Giulianova-Teramo, che serve tre capoluoghi di provin-

cia, sedi di Università ed è interessato da un significativo pendolarismo, oltre che nelle tratte Pescara-Ancona, Pescara-S. Vito Lanciano (stazione di diramazione per la ferrovia Sangritana)-Termoli, Pescara-Sulmona-Avezzano-Roma, Avezzano-Sora - Roccasecca, Sulmona-L'Aquila-Terni, Sulmona-Castel di Sangro-Carpinone.

Gli impianti della Divisione Cargo dedicati al trasporto merci si trovano invece a Pescara Porta Nuova, Avezzano, Vasto e Torino di Sangro, sono tutti attrezzati per il carico frontale e laterale, con la gru, la pesa e quanto occorre per questi trasporti. A Pescara Porta Nuova ha sede anche il centro per il trasporto combinato.

Il panorama regionale dei trasporti, in perfetta linea con quello nazionale, mostra oggi un'indiscussa egemonia del mezzo privato a discapito di quello pubblico. Ma anche in un'isola felice come quella abruzzese, storicamente ai margini dei grandi flussi di traffico che interessano le maggiori realtà metropolitane, iniziano le prime avvisaglie di un modello culturale non più sostenibile. I problemi legati al traffico quotidiano in entrata e in uscita dai principali centri, le frequenti rilevazioni della qualità dell'aria, le limitazioni all'uso dell'auto



Montesilvano, 20 maggio 2001, marciapiede insolitamente affollato...



... e passeggeri in attesa.

privata nei centri cittadini e gli incentivi verso l'utilizzo del sistema di trasporto pubblico locale, sono tutti fattori che dimostrano la piena maturità dei tempi per una nuova trasformazione del modello trasportistico adottato.

Verso un trasporto eco-sostenibile: il libro bianco della commissione europea

In Italia annualmente vengono percorsi in auto, in treno e in aereo più di 850 miliardi di chilometri. La spesa che ciascun viaggiatore sostiene per compiere questi spostamenti, in termini di acquisto del biglietto o del carburante, non include però i cosiddetti "costi esterni" ossia i costi ambientali e sociali generati dal sistema dei trasporti.

Il Quarto Rapporto sui costi ambientali e sociali della mobilità in Italia elaborato dall'associazione ambientalista "Amici della Terra" con la collaborazione delle Ferrovie dello Stato, mostra che i "costi esterni" generati dall'attuale modello di trasporto ammontano a circa 100.000 milioni di euro l'anno. Questi costi "occulti" non vengono sostenuti da chi viaggia, ma dall'intera collettività e sono generati dall'inquinamento atmosferico ed acustico, dalle emissioni pericolose per il clima, dagli incidenti e dagli ingorghi stradali.

La maggior parte dei costi esterni è dovuta al trasporto su strada, responsabile per circa il 95% del totale, seguono il treno con il 3% e l'aereo con circa il 2,5%.

I costi esterni sono la risultante della quantificazione economica dei danni arrecati alla collettività e all'ambiente dalle tre diverse tipologie di trasporto prese in esame. L'inquinamento atmosferico produce circa 17 mila decessi l'anno (più del doppio degli incidenti stradali) con un costo esterno di 37.800 milioni di euro. L'inquinamento acustico interessa circa 40 milioni di persone e ne peggiora la qualità della vita e in molti casi la salute.



Montesilvano, anno 1981, un treno T.E.E. in transito trainato da locomotore GR. E444.

Gli incidenti provocano annualmente ottomila morti e 400 mila feriti, generando costi sanitari e pensionistici superiori a 28 milioni di euro. La congestione stradale causa la perdita di circa 2 miliardi di ore lavorative ogni anno e genera costi di maggior inquinamento, mentre le emissioni di gas serra responsabili delle modifiche del clima del pianeta, generano costi superiori ai 9.300 milioni di euro, il 90% dei quali causati dal trasporto su gomma.

Questi dati mostrano con chiarezza che l'attuale modello dei trasporti non potrà essere mantenuto ancora a lungo. La motorizzazione di massa non potrà trovare giustificazione neanche con i futuristici combustibili non inquinanti, se si pensa agli enormi tributi pagati dal trasporto individuale in incidenti e ingorghi stradali. Ecco perché anche il Libro Bianco della Commissione Europea del 2001 "La politica dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", evidenzia la necessità di internalizzare i costi esterni e riequilibrare l'utilizzo delle varie modalità di trasporto, indirizzando lo sviluppo dell'intero sistema trasportistico verso la sostenibilità. In tale disegno uno ruolo centrale dovrà essere svolto dal treno, il mezzo di trasporto che mostra le maggiori caratteristiche di eco-compatibilità.

Dalla compagnia delle Indie al corridoio adriatico

Oggi l'Italia fa parte del ristretto cerchio di paesi industrializzati e dell'Unione Europea. Due aspetti che sollecitano un ulteriore ammodernamento delle sue infrastrutture. In particolare di quelle di trasporto, che vedono da un lato la saturazione del sistema viario e dall'altro l'esigenza di adeguare il settore ferroviario, per assicurare una migliore mobilità e per non perdere l'appuntamento con il processo di trasformazione già in atto nel sistema europeo delle comunicazioni. L'Unione Europea punta sulla costruzione di una rete ferroviaria ad alta velocità su scala continentale, che, attraverso collegamenti trasversali veloci Est-Ovest reticolati con reti ferroviarie Nord-Sud e l'apertura di nuovi valichi alpini, assicuri un sistema di collegamenti veloci, al passo con i tempi. Il futuro network di arterie transeuropee dovrà essere funzionale tanto all'integrazione dei Paesi dell'Unione, quanto allo sviluppo economico e agli scambi commerciali.

Inoltre, a più di un secolo di distanza dagli avventurosi viaggi della Valigia delle Indie, prende corpo un altro progetto di collegamento plurimodale tra Europa e Mediterraneo: il Corridoio Adriatico. La dorsale avrà la funzione di collegare il centro Europa al Nord Africa e ai Balcani attraverso la costa adriatica. L'obiettivo è quello di agevolare i traffici commerciali, marittimi e ferroviari, attraverso sistemi che vedono più scali marittimi collegati con una rete ferroviaria e con altre infrastrutture.

Bibliografia

- "Un viaggio lungo 160 anni" - Ferrovie dello Stato - 1999
P. G. ORSINI "Montesilvano tra '800 e '900" - Carsa Edizioni - 1998
"L'Italia delle Stazioni" - Trenitalia - Leonardo International - 2001
A. CLEMENTI "Infrastrutture e Progetti di Territorio" - Fratelli Palombi Editori - 1999



Montesilvano, 3 maggio 1992, l'ingegner Cialone ed il macchinista Carota salutano il Ministro della Funzione Pubblica Remo Gaspari durante l'inaugurazione della nuova stazione. In primo piano locomotore GR. E626.



Montesilvano, anno 2000, zona alberghiera, infrastrutture congressuali e cinematografiche.



Prototipo del Minuetto, il nuovo treno per il trasporto regionale di Trenitalia, disegnato da Giugiaro.



Montesilvano, anno 2003, viale della Liberazione, la cosiddetta "strada parco" nata sull'ex tracciato FS.



Montesilvano, anno 1987, sede ferroviaria tra Via Marinelli e Viale Abruzzo.



Monteseilvano, anno 2001, la nuova "Riviera Aldo Moro."

Montesilvano: da città "ombra" a città sistema

di Marina Fuschi

Introduzione

Montesilvano è oggi la quinta città abruzzese per taglia demografica, o meglio, è la città più popolosa se si escludono i quattro comuni capoluogo di provincia che, per importanza e ruolo amministrativo-funzionale, si pongono gerarchicamente al vertice dell'armatura urbana regionale. I risultati censuari del 2001 rilevano, per la prima volta, lo scavalco di Montesilvano (41.412 ab.) nei confronti della città marsicana di Avezzano (39.584 ab.) e ne confermano la superiorità demografica (peraltro, già registrata nel censimento 1991)¹ rispetto alle storiche città capoluogo di ben identificati ambiti subregionali quali Lanciano (35.851 ab.), Vasto (35.410 ab.) e Sulmona (25.347 ab.). Montesilvano, inoltre, denuncia la più alta densità demografica (1.770 ab/kmq) preceduta, in campo regionale, solo dal capoluogo pescarese (3.428 ab/kmq) e una delle dinamiche demografiche più attive rilevata nel periodo 1981-2001 (+ 41,6%) insieme ad altri comuni della cintura pescarese², peraltro speculare, in parte, al pesante decremento registrato dalla stessa città di Pescara (-12,3%).

L'indicazione di questi primi sommari e parziali dati sulla dinamica demografica di Montesilvano non è casuale: infatti, se da una parte non spiegano in maniera diretta l'importanza economico-funzionale della città, come la scuola christalleriano-funzionalista prima e sistemica poi hanno dimostrato, dall'altra sono, comunque, rappresentativi di una processualità di crescita che ripropone i caratteri tipici di una area metropolitana in formazione all'interno di un territorio urbano in evidente fase di transizione.

La lettura e l'interpretazione socio-economica della dinamica evolutiva di Montesilvano si



Montesilvano, fine anni '90, gli impianti FS totalmente immersi nel tessuto urbano.



Montesilvano, anni '80, la piazza della stazione in cantiere provvisoriamente su due quote...



... e il nuovo fabbricato viaggiatori in via di ultimazione.

presenta, dunque, alquanto complessa e inquadabile in tre precisi processi che hanno caratterizzato lo sviluppo territoriale abruzzese:

- il processo di litoralizzazione che, dagli anni Sessanta, ha interessato buona parte delle coste italiane, in maniera più o meno incisiva e più o meno “sostenibile”;
- il processo di vallivazione trasversale che, su imitazione del modello marchigiano, ha rappresentato un elemento di saldatura territoriale con le propaggini collinari, contribuendo a delineare i caratteri della “città diffusa” (Muscarà 1991; Landini 1992)³;
- il processo di agglomerazione-metropolitanizzazione che ha permeato l'area urbana pescarese, imponendola al vertice dell'armatura urbana regionale.

Le tre fasi della dinamica processuale costiera⁴

La trama insediativa che caratterizza la fascia costiera abruzzese è il risultato di una processualità spaziotemporale tradottasi in una moltiplicazione di fattori interattivi socio-economici che si sono strutturati, principalmente, sulla base della mobilità territoriale.

L'intenso sistema infrastrutturale e, segnatamente, l'infrastruttura fer-

roviaria prima e stradale poi, hanno rappresentato un evidente strumento di territorializzazione dello sviluppo, che ha contribuito a ribaltare antiche gravitazioni polarizzate su pochi centri interni (Teramo, Chieti, Atri, Penne e Lanciano) a vantaggio della fascia costiera e dei fondivalle, esclusi fino al XVIII secolo dall'organizzazione del sistema territoriale⁵.

Tra la fine del Settecento e l'inizio dell'Ottocento, l'eccezionale ritmo di aumento della popolazione e l'eversione della feudalità avevano prodotto una certa spinta alla dispersione, sostenuta economicamente da una nuova organizzazione della proprietà agricola (piccola proprietà, contratto mezzadrile o, anche, bracciantato), che avrebbe portato alla comparsa dell'insediamento sparso, soprattutto nei territori settentrionali dell'Abruzzo adriatico.

Il vero momento “rivoluzionario” fu rappresentato dalla costruzione della ferrovia litoranea, subito dopo l'Unità d'Italia: nel 1863 fu inaugurata la linea Ancona-Pescara-Foggia, che contribuì a modificare la composizione dell'intero assetto territoriale, prefigurando una prima rinascita economica su base agricola, grazie alla bonifica del litorale e alla riconquista dei pochi e preziosi terreni fertili all'agricoltura. Ma, soprattutto, la linea ferroviaria per-

mise all'Abruzzo di uscire da quel pesante isolamento in cui da sempre si dibatteva, indicando "alle masse contadine in cerca di nuove opportunità la via della costa" e contribuendo "prima e più della strada a demolire un tessuto territoriale a cellule chiuse" (Fabbri, 1997, p. 74)⁶.

L'apertura verso il Nord, relativamente alla produzione agricola e alle importazioni, e verso Roma, per il tramite dei collegamenti trasversali (nel 1873 fu inaugurata la Pescara-Sulmona, prolungata ad Avezzano-Roma nel 1888), finì con il ridestare la pratica della coltura dei terreni litoranei e per scalzare quella della transumanza, dando l'illusione che la rinascita economica abruzzese potesse poggiare sul settore agricolo a prezzo di intensi disboscamenti e di una estrema frammentazione della proprietà contadina, con forme di conduzione diretta a bassissima redditività.

La neonata industria, caratterizzata da localizzazioni puntuali come espressioni delle vocazioni dei luoghi e delle endogene capacità imprenditoriali, non si era ancora affermata quale elemento modificatore della struttura socio-economica e territoriale.

Parallelamente, si assisteva al ripristino della viabilità carrabile, con la via Adriatica, e alla sistemazione di alcune strade che percorrevano le valli di penetrazione, prefigurando un *milieu* decisivo per la trasformazione del sistema insediativo, che si sarebbe riversato lungo la costa e i fondivalle, generando immediatamente uno spostamento dei poli di interesse urbano.

All'indomani della costruzione della ferrovia litoranea i centri collinari cominciarono a "slittare" verso valle con la gemmazione di "marine" protagoniste di uno sviluppo autonomo, non legato alla necessità di espansione del centro collinare, mentre si consolidavano nuovi insediamenti litoranei, espressione di maggiori potenzialità economiche e sociali, alimentando consistenti movimenti centrifughi dalle aree interne, caratterizzate da una sempre più evidente alterazione del rapporto popolazione/risorse.

Inizialmente, tra i centri "sdoppiati" si instaurerà una certa connessione, destinata ad affievolirsi all'indomani della seconda guerra mondiale, allorquando le "marine", forti della autonomia economica raggiunta, cominceranno a prevalere, per importanza, sui centri originari.



Montesilvano, anni '90, nuovo arredo urbano del piazzale di stazione A.Beni.



Febbraio 2000, la piazza A. Beni diviene nuovamente sede di servizi pubblici: circolare urbana GTM, taxi, servizi sociali, volontariato C.R.I. e unità mobile "118".



Montesilvano, anno 1991, lato esterno del fabbricato viaggiatori a lavori ultimati (opere civili).

ve delineate trovano la loro definitiva attuazione. La generale ripresa economica e il fervore della ricostruzione sostengono un vero e proprio processo di urbanesimo dall'interno verso la costa e dalle alture al fondovalle, lungo alcune direttrici preferenziali, sostenuto dal turismo, che si affermerà definitivamente a partire dagli anni Sessanta – risultando peraltro determinante più agli effetti della pressione insediativa che del popolamento permanente – e dal fattore industriale: quest'ultimo, per il tramite dei corsorzi di sviluppo (Val Pescara, Teramo, Vasto), diverrà elemento di integrazione territoriale, alimentando un insediamento

Tale quadro insediativo rafforzerà i lineamenti della nuova armatura urbana costiera grazie alla migliore accessibilità morfologica e viaria, che inizierà a richiamare alcuni episodi di localizzazione industriale e, soprattutto, una consistente domanda turistica, gettando le basi per una nuova gerarchizzazione dei centri, basata su un continuo popolamento costiero (registrato anche nel periodo interbellico).

Con il secondo dopoguerra le tendenze evolutive



Montesilvano, anno 2003, nuovo arredo urbano complementare al sottovia nei pressi dell'ex passaggio a livello di Viale Aldo Moro.



Montesilvano, primi anni '80, transito di un espresso al traino di una locomotiva elettrica GR. E444 "Tartaruga".

sparso strettamente connesso all'industria diffusa, nonché fattore moltiplicativo dello sviluppo, e traducendosi in una forte crescita del prodotto lordo e dell'occupazione (tab.1).

Tab. 1

Ambiti Territoriali	Variazione Pop. 1961 - 1971 (%)	Variazione Pop. 1971 - 1981 (%)	Variazione Pop. 1981 - 1991 (%)	Variazione Pop. 1991 - 2001 (%)
<i>Comuni costieri provincia di TERAMO⁽¹⁾</i>	36,6	18,3	10,7	10,2
<i>Comuni subcostieri provincia di TERAMO⁽²⁾</i>	-17,3	2,2	6,4	6,2
<i>Comuni costieri provincia di PESCARA⁽³⁾</i>	43,8	14,1	-2,0	-0,5
<i>Comuni subcostieri provincia di PESCARA⁽⁴⁾</i>	-2,1	13,1	15,4	16,0
<i>Comuni costieri provincia di CHIETI⁽⁵⁾</i>	7,9	17,8	11,4	7,9
<i>Comuni subcostieri provincia di CHIETI⁽⁶⁾</i>	-3,5	6,0	3,4	3,0
<i>Totale fascia costiera abruzzese</i>	9,7	11,5	5,4	4,9
<i>Regione Abruzzo</i>	-3,3	4,4	2,6	2,7

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

- (1) Martinsicuro, Alba Adriatica, Tortoreto, Giulianova, Roseto degli Abruzzi, Pineto, Silvi.
- (2) Colonnella, Controguerra, Corropoli, Nereto, Torano Nuovo, Sant'Omero, Bellante, Mosciano Sant'Angelo, Castellalto, Notaresco, Morro d'Oro, Atri.
- (3) Montesilvano, Pescara.
- (4) Città Sant'Angelo, Elice, Collecervino, Cappelle sul Tavo, Moscufo, Spoltore, Pianella, Cepagatti.
- (5) Francavilla al Mare, Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto, San Salvo.
- (6) San Giovanni Teatino, Chieti, Bucchianico, Casalnuovo, Torrecchia Teatina, Ripa Teatina, Miglianico, Tollo, Villamagna, Vacri, Ari, Giuliano Teatino, Canosa Sannita, Crecchio, Arielli, Poggiofiorito, Orsogna, Castel Frentano, Lanciano, Frisa, Treglio, Santa Maria Imbaro, Mozzagrogna, Paglieta, Atessa, Villalfonsina, Pollutri, Scerni, Casalanguida, Gissi, Furci, Cupello, Monteodorisio, Lentella, Fresagrandinaria.



Montesilvano, anni '70, binari della stazione ferroviaria.

Fattori espulsivi rurali e forze gravitative urbane, unitamente alla disponibilità di terreni edificabili e morfologicamente idonei allo sviluppo di un sistema infrastrutturale, hanno prodotto:

- una continua espansione dei centri costieri, dando vita ad un vero e proprio processo di litoralizzazione tradottosi in un *continuum* urbanizzato esteso da Martinsicuro a Francavilla al Mare, dove la spinta iniziale di tipo turistico-insediativo ha finito per accelerare un generale processo di terziarizzazione con dotazione di servizi medio-alti; parallelamente, la forte antropizzazione del territorio si è tradotta in una sensibile

crescita del patrimonio immobiliare non occupato, quale espressione di investimenti di tipo turistico e "affettivo"⁷, prefigurando, in alcuni ambiti territoriali, forme di crescente compromissione ambientale;

- una proiezione territoriale lungo gli assi vallivi di penetrazione, alimentata dal fattore industriale che, a partire dagli anni Sessanta, tramite la creazione di agglomerati consortili, si affermerà nel decennio successivo come fattore prioritario dell'organizzazione territoriale e socio-economica, pervenendo all'urbanizzazione dei fondivalle prima e delle strade di connessione poi⁸. Ne deriverà una marcata contrapposizione tra fascia costiera settentrionale, caratterizzata da un modello dinamico di tipo endogeno capace di interagire con il territorio e con le stesse imprese esterne, e fascia costiera meridionale, organizzata su un modello di tipo esogeno poggiante su grandi fabbriche a capitale esterno;

- la formazione del maggior sistema insediativo del medio versante adriatico, nonché la maggiore concentrazione urbana regionale inizialmente definita dal sistema conurbativo Pescara-Chieti Scalo. Tale sistema insediativo si intensificherà e consoliderà durante gli anni Settanta, interessando tutti i comuni limitrofi a quello di Pescara, per gli effetti sia di redistribuzione che di "imitazione". Lo sviluppo monocentrico di Pescara, inizialmente considerato squilibrante per il territorio⁹, risulterà, invece, determinante ai fini della diffusione delle attività e dei servizi capaci di consolidare le modalità di crescita preesistenti, legate alla presenza delle vie di comunicazione e degli assi vallivi, concentrando in sé gli elementi salienti della diffusione urbana, intesa come capacità di organizzazione del territorio che sfocerà nella configurazione di un'area "metropolitana" con funzioni prevalentemente regionali (Fuschi, 2000)¹⁰.

Montesilvano: ruolo e prospettive di sviluppo

Montesilvano ha vissuto appieno le tre fasi della processualità territoriale sopra descritta. La crescita e lo sviluppo della Marina si lega all'arrivo della linea ferroviaria che coagula, intorno alla stazione, i flussi migratori provenienti non solo dal centro originario di Montesilvano Colli, ma anche dai numerosi altri comuni dell'entroterra. La funzione di scalo della stazione svelerà la prima funzione commerciale della Marina che poteva definirsi, sul finire dell'Ottocento, un vero e proprio "emporio" per volume di merci, avendo essa un entroterra popoloso e fertile, organizzato lungo le valli fluviali Saline-Tavo e Saline-Fino su "un complesso di 16 comuni per un totale di circa 60.000 abitanti che, nel 1882, alimenta-

rono un movimento merci di ben 63.010 quintali e 64 persone come media giornaliera di viaggiatori" (Galli, 1990, p. 437)¹¹. Contestualmente, l'idea di congiungere questo dinamico e ricco entroterra mediante una ferrovia di penetrazione Montesilvano-Penne accresceva le ambizioni e il ruolo di epicentro economico della Marina, mentre si realizzavano le prime opere di sistemazione viaria, e infrastrutturale in genere, anticipatrici della futura vocazione balneare del comune (si pensi alle strade di attraversamento della ferrovia o alla realizzazione di veri e propri rioni verso il mare). L'istituzione di un mercato settimanale e di sette fiere annuali testimoniava, ulteriormente, le potenzialità e la vivacità imprenditoriale del tessuto socio-economico su cui, in futuro, avrebbe poggiato lo sviluppo industriale endogeno autocentrato della Valle del Saline, basato sulla presenza di PMI e sulla valorizzazione delle capacità organizzative locali.

Così, Montesilvano rappresenterà il caposaldo costiero di quello sviluppo industriale val-livo espressione, altresì, del decentramento produttivo che dalla direttrice costiera si river-serà lungo gli assi ortogonali alla costa, contribuendo alla trasformazione e riorganizzazione dell'intero sistema territoriale medio-adriatico.

Montesilvano, infine, si inserisce spazialmente nelle traiettorie dell' "industrializzazione periurbana" che, soprattutto negli anni Ottanta, le assegna una specializzazione relativa nelle attività legate alle costruzioni, nonché una elevata diffusione dell'industria leggera tradizionale, dei comparti della meccanica strumentale e di precisione, unitamente a una certa crescita del terziario commerciale, configurando quel modello "misto" di industria e commercio che, ancora oggi, caratterizza il sistema urbano pescarese (Landini e Monaco, 1993)¹². Ne deriva un vivace posizionamento di Montesilvano nell'area metropolitana¹³ Pescara-Chieti con una duplice portata di tipo redistributivo, per il fatto di aver comunque assorbito il decentramento demografico-insediativo ed economico-produttivo della città di Pescara, e di tipo "imitativo" per avere essa stessa maturato un *milieu* "autopoietico" capace di innalzare le proprie frontiere funzionali, specie nel settore dei servizi, prefigurandosi come una polarità di secondo ordine in grado di alimentare un modello territoriale di integrazione, pur all'interno di un'area a tipica dominanza metropolitana.

Una chiave di lettura aggiuntiva, che contribuisce a delineare il ruolo di Montesilvano



Montesilvano, anno 1988, il nuovo cantiere ha definitivamente soppresso vecchi luoghi ferroviari.



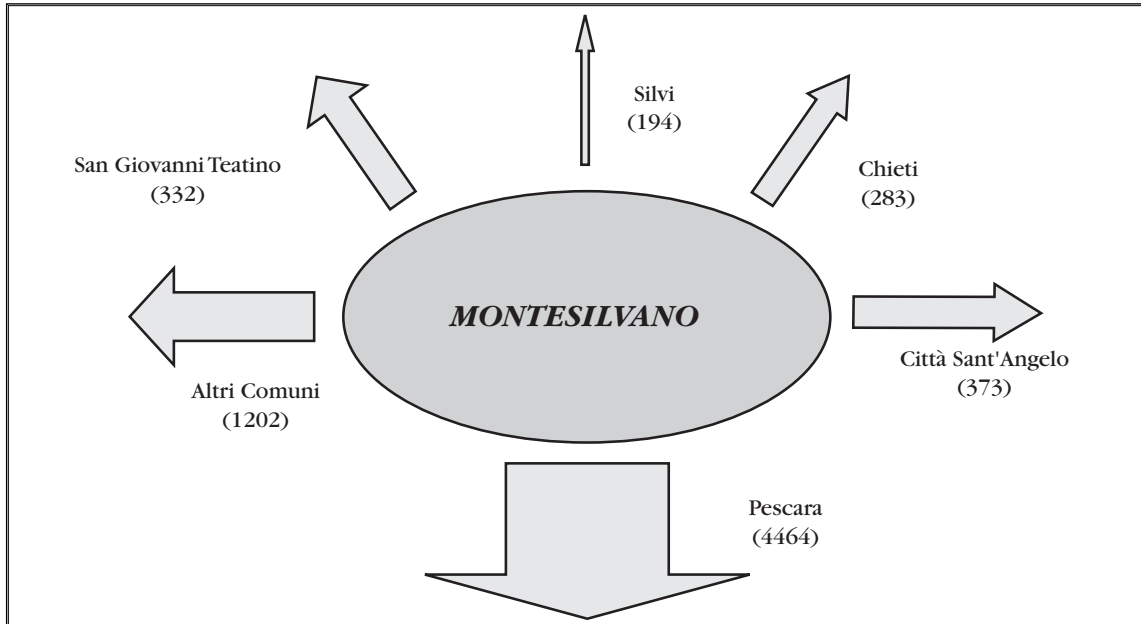
Montesilvano, 12 dicembre 1991 ore 13 e 27, l'arrivo e la sosta del primo treno regionale, dopo l'attivazione degli impianti A.C.E.I. salutato dal Sindaco Paolo Di Blasio.

all'interno del sistema urbano pescarese, è rappresentata dalla struttura degli spostamenti per lavoro che una certa fascia di popolazione compie dal proprio comune di residenza. Ne emerge con chiarezza una forte polarizzazione esercitata dal comune pescarese, ove convergono gli occupati di buona parte della fascia costiera e dell'area nord/nord-ovest, con Montesilvano che, in termini dimensionali, rappresenta il maggior tributario con 4.464 occupati, mentre i successivi suoi flussi lavorativi sono destinatari dei comuni di Città Sant'Angelo (373), San Giovanni Teatino (332), Chieti (283) e Silvi (194) (fig. 1).

In termini assoluti, Montesilvano denuncia una scarsa capacità di mantenere *in loco* la forza lavoro registrando un indice di autocontenimento (dato dal rapporto tra il numero di occupati che lavorano nel comune di residenza¹⁴ e il totale degli occupati del comune) solo del 36%, con un valore nettamente inferiore rispetto a quello espresso mediamente dai comuni dell'area (50%), mentre Pescara (80%) e Chieti (83%) polarizzano decisamente l'offerta lavorativa del territorio.

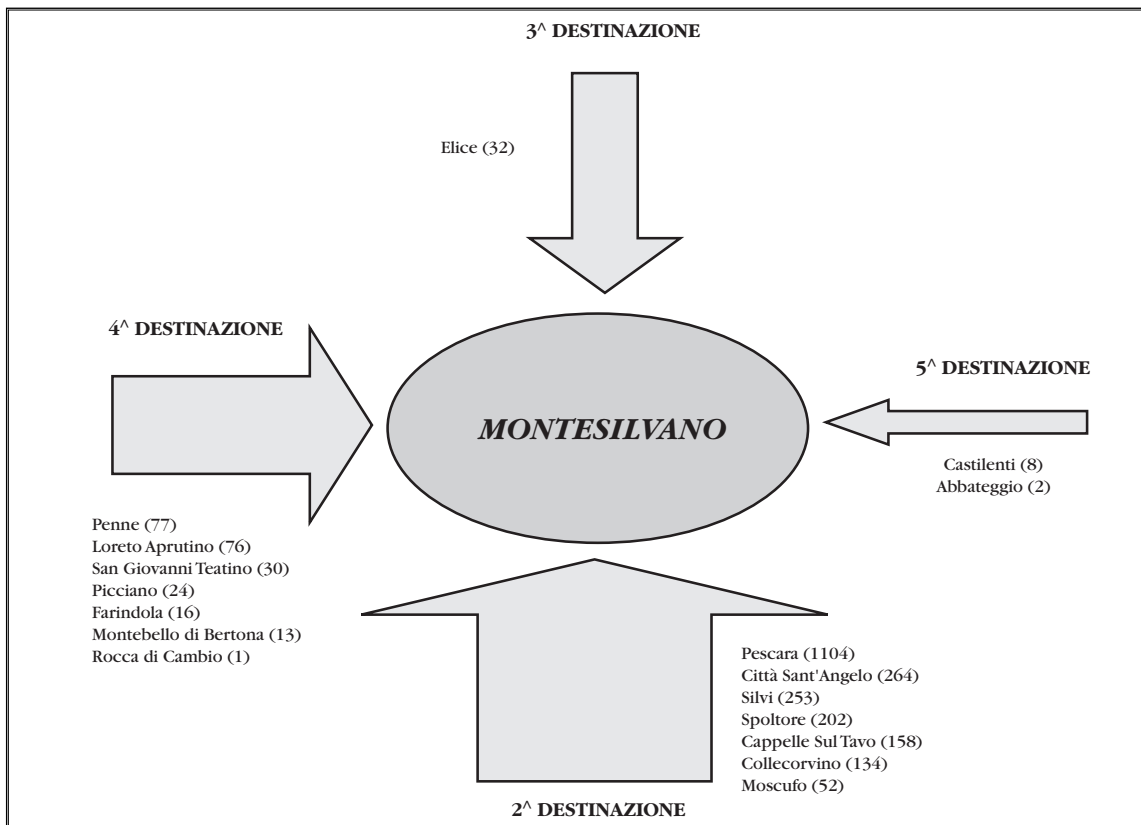
In termini relativi, lo schiacciante valore del pendolarismo in uscita (6.848) rispetto al flusso entrante, ad una prima sommaria interpretazione, rischia di adombrare il ruolo di filtro operato da Pescara, soprattutto con riferimento alle funzioni terziarie e al *gap* demografico che, inevitabilmente, produce opportunità e attrazione in maniera inversamente proporzionale alla distanza. Per tale motivo occorre valutare la capacità di attrazione di Montesilvano, che introita comunque un flusso pendolare di 2.980 unità, di cui ben 1.104 provenienti da Pescara, ponendosi come seconda destinazione per numerosi altri comuni quali Città S. Angelo (264), Silvi (253), Spoltore (202), Cappelle sul Tavo (158), Collecorvino (134) e Moscufo (52) (fig. 2) e finendo per assumere il ruolo di polarità urbana di secondo ordine oltre a prefigurare una certa reciprocità¹⁵ con Pescara, Città Sant'Angelo e Silvi quale espressione di un processo di integrazione che va sostituendosi alla polarizzazione degli spostamenti.

Fig.1 Spostamenti residenza-lavoro. Sono evidenziati i primi 5 flussi uscenti.



Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Fig.2 Spostamenti residenza-lavoro. Sono evidenziati i primi flussi entranti.



Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.



Anni '60, un convoglio leggero mentre percorre la linea adriatica per un servizio "locale". (Foto FS).

Punti di forza: il carattere demografico (dinamica, struttura e qualità)

Montesilvano è una città in forte crescita demografica: dal 1951 al 2001 la popolazione è passata da 7.387 a 41.412 abitanti, con un incremento del 460%; ma già nel periodo 1861-1936 rilevava un trend fortemente crescente (162%), alimentato prevalentemente da un saldo naturale positivo e dai primi flussi migratori rurali calamitati dalle maggiori opportunità offerte dalla Marina (tab.2 e fig. 3). Occorre tuttavia sottolineare che, a fronte dell' indubbio

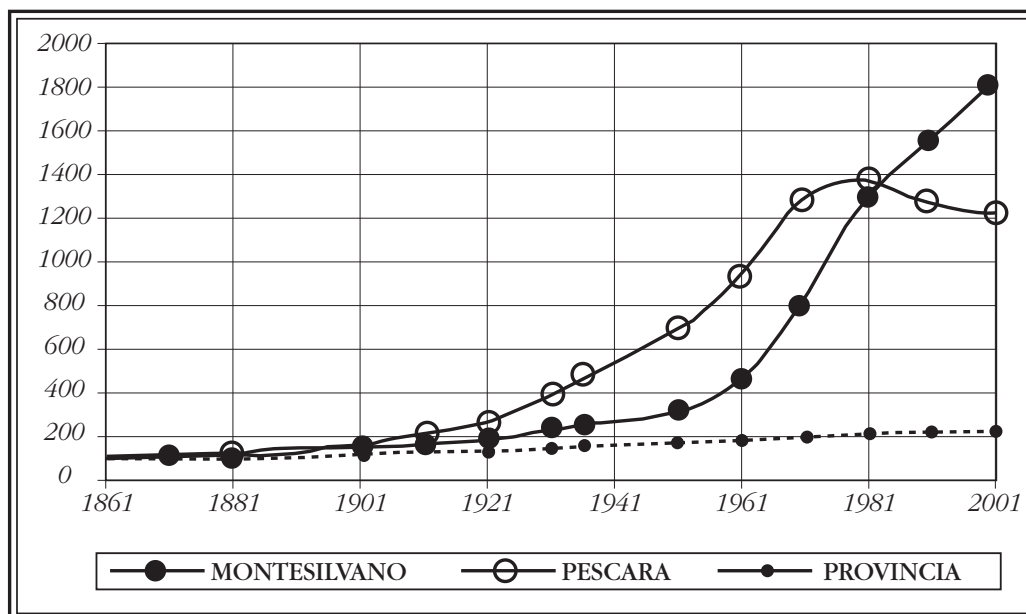
ruolo che Montesilvano ha avuto nel contribuire all' "esplosione" demografica di Pescara e della sua area agglomerativa, inserendosi nel processo di urbanizzazione prima e di controurbanizzazione poi, unitamente agli altri comuni delle fasce suburbane al capoluogo adriatico¹⁶, parallelamente essa stessa ha svolto un ruolo di filtro nei confronti dei comuni limitrofi della fascia collinare. Infatti, il saldo generale della popolazione, a partire dal 1961, si alimenta prioritariamente del saldo migratorio: quest'ultimo, proprio nel decennio che decreta l'eccezionale crescita di Pescara con il superamento della soglia demografica dei 100.000 abitanti¹⁷, (ovvero un incremento del 40%), registra un valore pari a 5.881 nuovi iscritti, il quale, sommato al più blando valore del saldo naturale pari a 1.964 unità, determina un incremento decennale di oltre il 75% (tab.3). D'altro canto, nei decenni successivi, specularmente al rallentamento della crescita, prima, e alla perdita demografica, poi, del capoluogo adriatico (1971-81: + 7,2%; 1981-91: -6,9%; 1991-2001: -5,7%) (tab.4), Montesilvano conferma una dinamica demografica fortemente positiva, pur se più contenuta nell'ultimo ventennio (1971-81: +60%; 1981-91: +20%; 1991-2001:+18%), inserendosi pienamente nel processo di controurbanizzazione del polo pescarese che coinvolge sempre più vaste corone suburbane (tab.3). Le previsioni al 2011¹⁸ confermano tale tendenza, con una crescita prevista del 15,5%, corrispondente in valore assoluto a una popolazione finale di 47.848 abitanti, contro un ulteriore decremento del capoluogo provinciale, che scenderebbe a 110.020 residenti, con una riduzione del 4,5%.

Tab.2

Unità Amministrative	Superficie (ha)	Popolazione													
		1861	1871	1881	1901	1911	1921	1931	1936	1951	1961	1971	1981	1991	2001
MONTESILVANO	2.339	2.253	2.504	2.605	3.607	3.905	4.510	5.433	5.909	7.387	10.420	18.265	29.240	35.153	41.412
PESCARA	3.362	9.449	11.566	12.561	16.165	21.564	26.073	37.966	45.445	65.466	87.436	122.470	131.330	122.236	115.239
Provincia	122.467	128.409	135.391	138.005	160.986	173.042	177.383	196.431	211.561	239.817	242.958	264.981	286.240	289.534	296.031

Fonte : ISTAT.

Fig.3



Fonte : elaborazione di MASSIMI G., 2002 su dati ISTAT normalizzati.

Tab.3

MONTESILVANO	Variazione demografica	Variazione demografica %	Nati	Morti	Saldo Naturale	Saldo Migratorio
1961 - 1971	7.845	75,3	2.851	887	1.964	5.881
1971 - 1981	10.975	60,1	4.024	1.425	2.599	8.376
1981 - 1991	5.913	20,2	3.546	1.986	1.560	4.353
1991 - 2001	6.259	17,8	(*)	(*)	(*)	(*)

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Tab.4

PESCARA	Variazione demografica	Variazione demografica %	Nati	Morti	Saldo Naturale	Saldo Migratorio
1961 - 1971	35.034	40,1	20.749	7.591	13.158	21.876
1971 - 1981	8.860	7,2	18.259	9.543	8.716	144
1981 - 1991	-9.094	-6,9	12.159	10.568	1.591	-10.685
1991 - 2001	-6.997	-5,7	(*)	(*)	(*)	(*)

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

L'analisi della struttura demografica classifica Montesilvano come un comune relativamente giovane, con un tasso di incidenza della componente giovanile¹⁹ (15,5% al 1999) superiore alla media provinciale (14,3%) e a quella regionale (14,6%), anche se nell'ultimo trentennio si registra un lieve decremento di tale componente, imputabile a una più spiccata caratterizzazione "urbana" del nucleo familiare, compensata in parte dal ruolo attivo svolto dall'immigrazione straniera che, secondo i dati del Ministero dell'Interno, a livello nazionale, si



Montesilvano, anni '80, un convoglio merci con velocità ridotta per lavori trainato da locomotore GR. E656.

concentrerebbe per una quota superiore all'80% nella fascia di età compresa tra 0 e 40 anni²⁰, confermando la più giovane età della popolazione immigrata rispetto a quella italiana.

A tal proposito, Montesilvano cattura un cospicuo numero di immigrati in valore assoluto (836 al 1999, pari al 2,1%²¹), ponendosi al sesto posto tra i maggiori comuni centri-peti abruzzesi²² e proponendo il tipico "modello metropolitano di occupazione"²³, dove prevale l'abbinamento basso terziario - lavoro domestico - altri servizi a ridotto valore aggiunto, da valutare con riferimento alla dominanza territoriale del polo pescarese, che svela, in parte, per questa fascia di popola-

zione, il ruolo di Montesilvano come quartiere dormitorio, unitamente a Francavilla al Mare (833 immigrati, pari al 3,4%).

Con riferimento alla popolazione anziana, l'incidenza è tra le più basse d'Abruzzo (13,5% al 1999)²⁴, e addirittura la più bassa con riferimento all'indice di dipendenza anziani²⁵ (solo il 19%, rispetto al 30,5% della provincia e al 29,5% della regione), mentre lo stesso indice di vecchiaia²⁶ (87,3% al 1999) conferma il contenuto invecchiamento, con un valore che si discosta in maniera significativa dalla media provinciale (140,5%) e da quella regionale (133,6%) (tabb. 5 e 6).

Il problema del carico sociale sulla popolazione attiva si coglie anche attraverso l'analisi dell'indice di dipendenza²⁷, che attribuisce a Montesilvano il più basso valore (40,8% nel 1999) tra i comuni della regione, a conferma di una più blanda pressione della componente non attiva e di un buon rapporto di sostituzione sociale (tab.5). Tale situazione di "benessere demografico" investe positivamente la dinamica economico-produttiva se si considera l'effetto che l'invecchiamento produce, attraverso i trasferimenti pensionistici, nella formazione del reddito comunale: a tal proposito, Montesilvano registra un tasso di pensionamento generico²⁸ di appena 0,17% e ribadisce una notevole capacità di produzione di reddito attivo, imputabile per il solo 7,5%, ai trattamenti pensionistici.

Circa il carattere qualitativo della componente demografica²⁹, Montesilvano rivela una condizione socio-culturale di consolidato spessore urbano, inscrivibile nel processo di diffusione e interiorizzazione di un genere di vita che ha inciso profondamente sulla deruralizzazione della propria base economica. Il basso tasso di analfabetismo (1,9%), unitamente all'indice di istruzione alta³⁰ (27,3%) e all'indice di status occupazionale medio-alto³¹(35,2%), i cui valori poco divergono da quelli registrati dalle due più importanti polarità urbane dell'area (Pescara: rispettivamente, 1,4%; 34,9%; 45,5% / Chieti: 2,6%; 30,1%; 38,1%) rafforzano l'immagine di una popolazione in evoluzione culturale e professionale (tab.7).

Tab.5

MONTESILVANO	1981	1991	2001
Indice dipendenza anziani (%)	13,5	15,0	19,0
Indice di dipendenza (%)	52,7	39,7	40,8
Indice di vecchiaia (%)	34,4	60,3	87,3

Fonte : CRESA, Studi monografici sulla popolazione abruzzese, 2001.

Tab.6

Unità amministrative	Anno 1999		
	indice dipendenza anziani (%)	indice di dipendenza (%)	indice di vecchiaia (%)
Provincia di PESCARA	30,5	52,3	140,5
Regione ABRUZZO	29,5	51,6	133,6

Fonte : CRESA, Studi monografici sulla popolazione abruzzese, 2001.

Tab.7

Anno 1991	Montesilvano	Pescara	Chieti	Francavilla
Laureati/Pop. totale > 6 anni (%)	4,0	7,9	5,9	5,8
Diplomati/Pop. totale > 6 anni (%)	23,3	27,0	24,2	24,4
Analfabeti/Pop. totale > 6 anni (%)	1,9	1,4	2,6	2,4

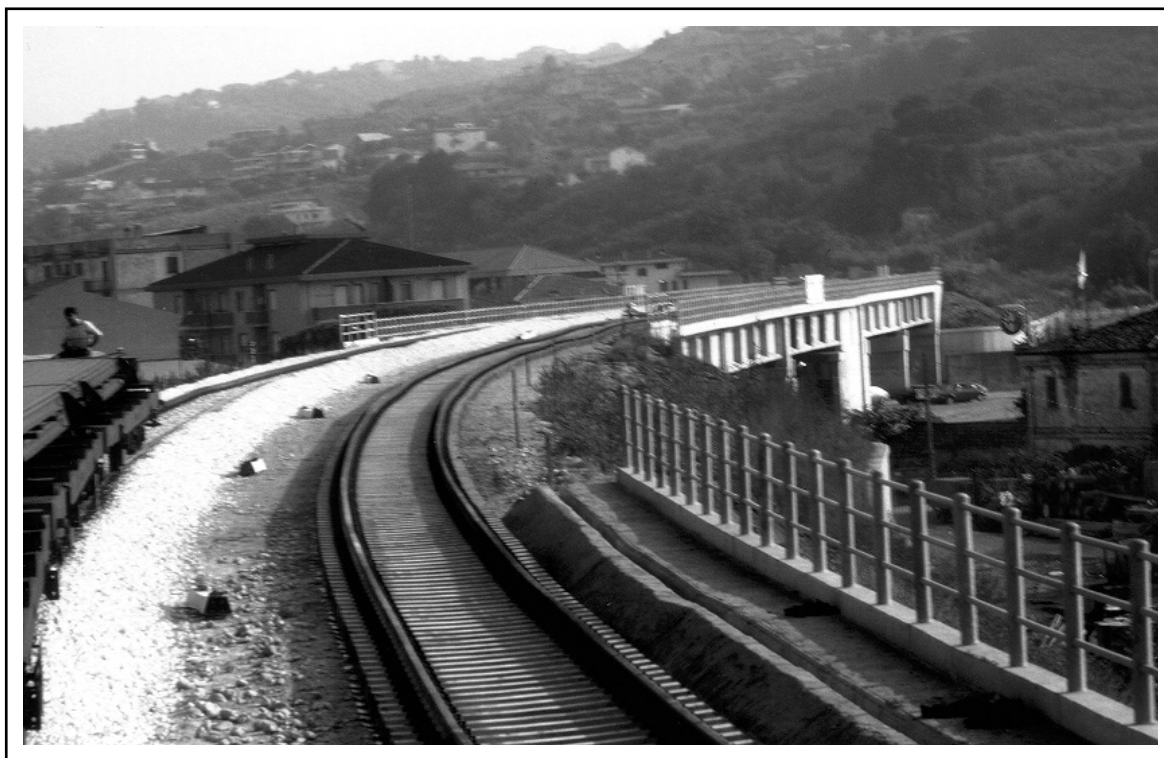
Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Un sistema produttivo vivace e in transizione

Il sistema produttivo di Montesilvano ha subito un processo di evidente transizione economica, testimoniato da una marcata penalizzazione del settore agricolo che, dal secondo dopoguerra, ha registrato una pesante contrazione in termini di attivi, ulteriormente ridotti nel periodo Settanta-Novanta di oltre il 30%, parallelamente a una sostanziale diminuzione della superficie coltivata, compressa sotto la spinta di sempre più incalzanti processi di antropizzazione del territorio, e dunque di urbanizzazione.

Contestualmente il settore industriale, che fino alla prima metà del Novecento si inseriva in un contesto di economia di sussistenza, trova, a partire dalla politica programmata degli anni Sessanta, una notevole spinta allo sviluppo, testimoniata da una sostanziale crescita degli addetti, pari a oltre il 170% (1.069 addetti nel 1961 e ben 2.914 nel 1981) (tab.8). I comparti più rappresentativi sono quelli dell'industria tessile e dell'abbigliamento (1.478 addetti nel 1981), dell'industria meccanica (584) e delle costruzioni (621). Gli anni Ottanta segnano la crisi della localizzazione pianificata di alcuni settori a maggior peso assoluto e relativo, come quello tessile, cui però fanno riscontro:

- una nuova fase di industrializzazione spontanea, tipicamente periurbana, nei settori della manifattura leggera tradizionale;
- la conferma della crescita dell'industria delle costruzioni;
- una elevata diffusione di imprese a carattere locale, nei comparti della meccanica.



Montesilvano, anni '80, nuovo tracciato con sezione per doppio binario sul ponte in zona Corso Umberto I.



Montesilvano, anno 2003, Corso Umberto I nei pressi del viadotto FS.

Tab.8

Montesilvano - addetti industria manifatturiera				
	Industria Manifatturiera	Costruzioni	Produzione e distribuzione di energia elettrica, acqua e gas	Industria Manifatturiera Totale
1961	972	85	12	1.069
1971	1.386	527	45	1.958
1981	2.234	621	59	2.914
1991	1.965	795	37	2.797
1996	1.624	991	51	2.666

Fonte : ISTAT.

Tuttavia, la riduzione degli addetti di oltre il 4%, nel decennio 1981-91, è compensata da una ben più consistente crescita del settore terziario, che, con un incremento del 46% (imputabile, tra l'altro, ai comparti più dinamici, quali quelli dell'intermediazione monetaria e creditizia, +176%, e delle attività immobiliari, ricerca, informatica, +221%), conferisce alla base economica comunale una caratterizzazione tipicamente urbana, con ben 4.952 addetti nel comparto dei servizi contro i 2.797 del settore industriale (tabb .8 e 10).

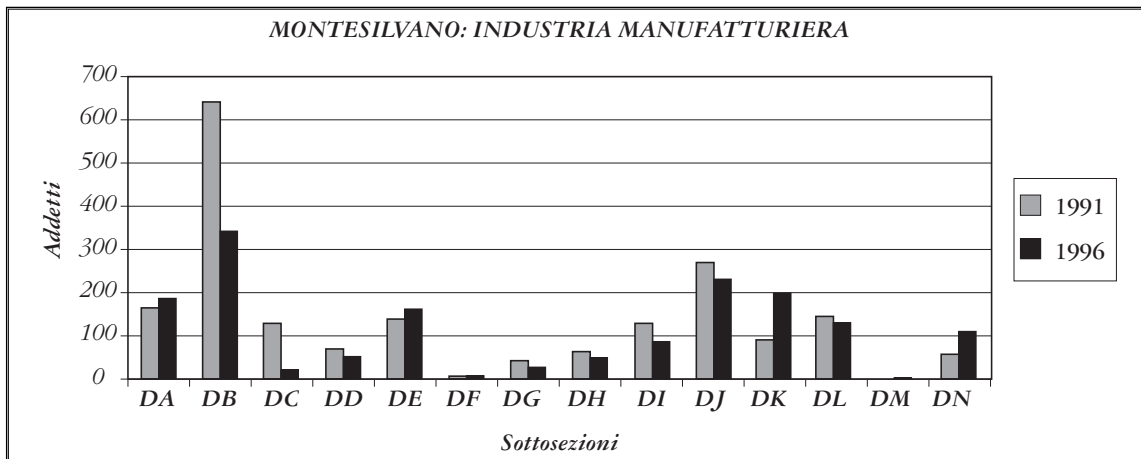
Tab.9

Comune di Montesilvano <i>Sottosezioni di censimento dell'industria manifatturiera</i>	Cens. 1991	Cens. 1996	Differenza v.a.	Differenza %	Abruzzo %
DA - Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	165	188	23	14	-9
DB - Industrie tessili e dell'abbigliamento	641	344	-297	-46	-13
DC - Industrie conciarie, fabbricazione di prodotti in cuoio, pelle e similari	133	25	-108	-81	-8
DD - Industrie del legno e dei prodotti in legno	72	57	-15	-21	-17
DE - Fabbricazione di pasta-carta, carta e prodotti di carta; stampa ed editoria	145	168	23	16	3
DF - Fabbricazione di coke, raffinerie di petrolio, trattamento combust. Nucleari	4	3	-1	-25	-40
DG - Fabbricazione di prodotti chimici e di fibre sintetiche e artificiali	41	28	-13	-32	6
DH - Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	66	49	-17	-26	26
DI - Fabbricazioni di prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	130	88	-42	-32	-22
DJ - Produzione di metallo e fabbricazione di prodotti in metallo	268	232	-36	-13	12
DK - Fabbricazioni macchine ed apparecchi meccanici; installazione e riparazione	92	198	106	115	21
DL - Fabbricazione macchine elettriche e apparecchiature elettriche ed ottiche	147	130	-17	-12	-26
DM - Fabbricazione di mezzi di trasporto	0	2	2	n.a.	10
DN - Altre industrie manifatturiere	61	112	51	84	16
D - Attività manifatturiere	1965	1624	-341	-17	-6

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

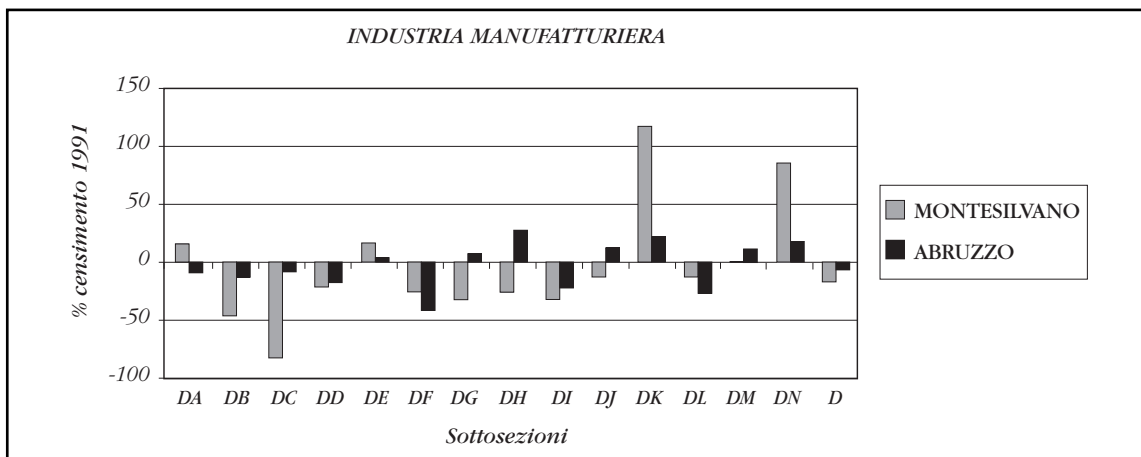
Tale transizione economica è successivamente confermata dai dati censuari intermedi del 1996, che, a fronte di una ulteriore riduzione degli addetti manifatturieri (- 131, pari al 5% in meno rispetto al 1991) (fig.4) rilevano una conseguente spinta in avanti del processo di terziarizzazione (+ 852 addetti, corrispondente ad un incremento del 23%³²) (tab.10 e fig.6). In particolare, vanno sottolineate la buona tenuta del settore delle costruzioni (+196 addetti in valore assoluto, con un aumento del 25%), che attenua la più marcata contrazione delle attività manifatturiere in senso stretto (- 17% corrispondente a -341 addetti), e la conferma di una specializzazione nel comparto della meccanica con una considerevole crescita del 115% (tab.9 e fig.5).

Fig.4



Fonte : elaborazione di MASSIMI G., 2002 su dati ISTAT.

Fig.5



Fonte : elaborazione di MASSIMI G., 2002 su dati ISTAT.

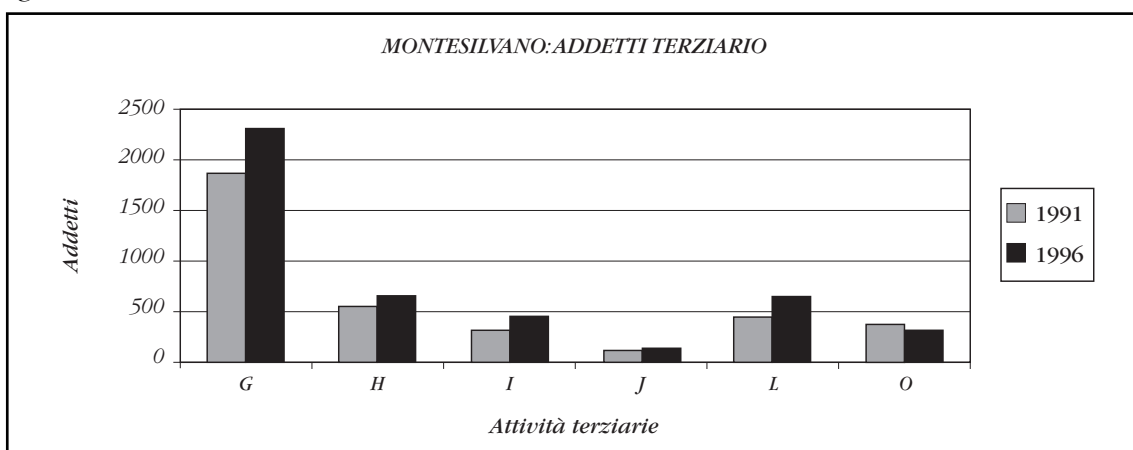
Tab.10

Comune di Montesilvano <i>Addetti settore terziario</i>	Cens. 1981	Cens. 1991	Cens. 1996	Montesilvano Differenza % Cens. 1981	Montesilvano Differenza v.a. Cens. 1991/96	Montesilvano Differenza % Cens. 1991	Abruzzo Differenza % Cens. 1991
(G) Commercio all'ingrosso e al dettaglio	1517	1848	2302	22	454	25	-7
(H) Alberghi e Ristoranti	401	551	642	37	91	16	1
(I) Trasporti , Magazzinaggio e Comunicazioni	232	312	447	34	135	43	1
(J) Intermediazione Monetaria e Finanziaria	42	116	140	176	24	21	-10
(K) Attività immobiliari, Noleggio, Informatica, Ricerca, altre Attività Profess. e Imprenditor.	140	450	649	221	199	44	28
(L) Pubblica Amministrazione	108	248	n.d.	130	n.d.	n.d.	n.d.
(M) Istruzione	467	648	n.d.	39	n.d.	n.d.	n.d.
(N) Sanità	121	408	n.d.	237	n.d.	n.d.	n.d.
(O) Altri servizi Pubblici, Sociali e Personali	365	371	320	2	-51	-14	31
TOTALE	3393	4952	n.d.	46	n.d.	n.d.	n.d.

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Parallelamente Montesilvano, superata la fase della terzizzazione banale poggiante sulla redistribuzione demografica e sul principio della rendita urbana decrescente, stabilizza la sua composizione terziaria su alcuni comparti tradizionali per processualità, come il commercio, o per tipicità, come la ricettività turistica, mentre evidenzia una dinamicità nel terziario avanzato qualificante un suo proprio ruolo urbano all'interno dell'area metropolitana pescarese. I consistenti incrementi dei comparti ISTAT K (attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, altre attività professionali e imprenditoriali: + 44%) e I (trasporti, magazzinaggio e comunicazioni: + 43%) riflettono, infatti, forme di economie di integrazione all'interno di un sistema tendenzialmente connesso, così come la più blanda performance del comparto J (intermediazione monetaria e finanziaria: + 21%) (tab.10 e fig.7) esprime una maggiore rigidità piuttosto che una reale flessione del comparto, posizionando comunque Montesilvano, nel 2000, all'ottavo posto tra i comuni abruzzesi per numerosità di sportelli bancari (10)³³ e confermando il suo spessore urbano in termini di integrazione/diffusione funzionale.

Fig.6



Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.



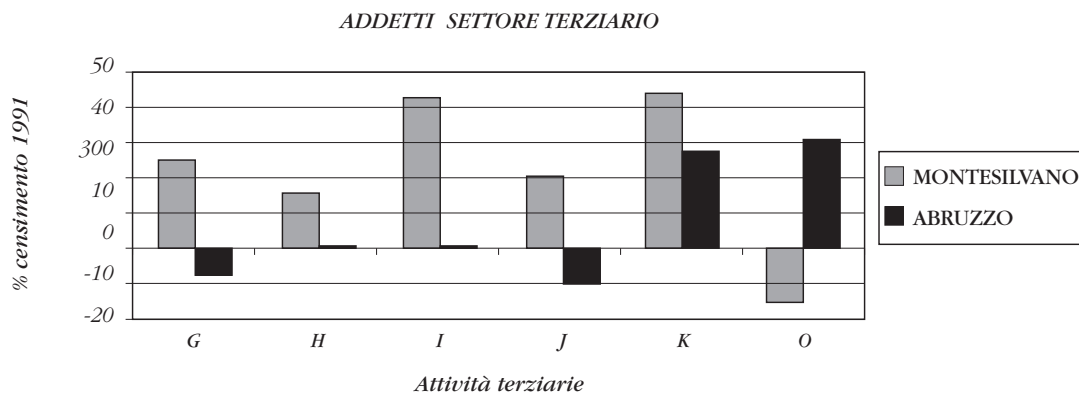
Montesilvano, anno 2003, Viale Aldo Moro nei pressi del sottovia.



Montesilvano, anni '70, oltre la staccionata, il primo polo alberghiero della regione.

La vivacità del sistema produttivo può cogliersi anche attraverso l'analisi del livello di reddito, che, pur con i limiti e le approssimazioni del metodo di calcolo, fornisce comunque un valido parametro delle potenzialità e delle diversità strutturali del territorio. Montesilvano può considerarsi un comune relativamente ricco, con un reddito medio pro capite, al 2001, in linea con quello medio regionale (rispettivamente, 11.824 € e 11.888 €) e appena inferiore al valore provinciale (12.369 €). D'altro canto, proprio la composizione dell'apparato produttivo, poggiante su settori maggiormente esposti alla presenza di attività sommerse (costruzioni, servizi, turismo), tende a sottostimare il livello del reddito rispetto a quei comuni dove la valutazione poggia, prevalentemente, su fattori trasparenti (trasferimenti pensionistici, redditi da grandi imprese o da istituzioni pubbliche o sociali), confermando, così, una maggiore consistenza e dinamicità del grado di sviluppo comunale.

Fig.7

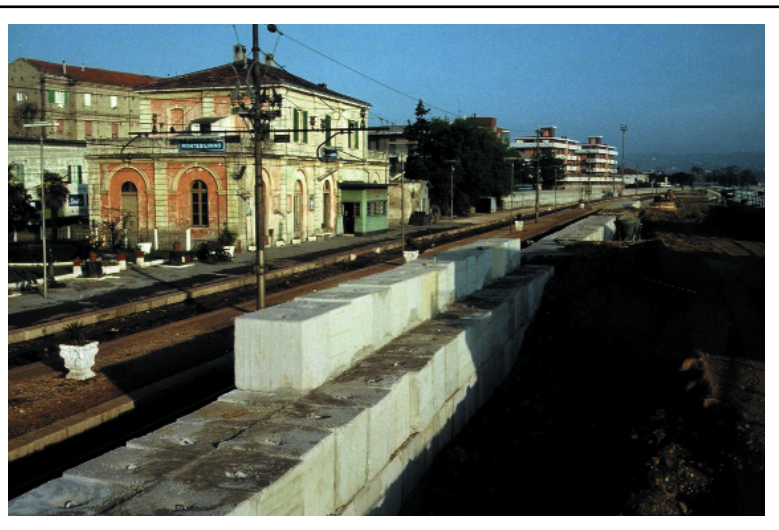


Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Punti di debolezza: pressione territoriale e qualità della vita

Il processo di territorializzazione dello sviluppo che, dal secondo dopoguerra, ha investito il comune di Montesilvano ha finito per tradursi in evidenti segni di compromissione ambientale a causa di una forte pressione territoriale ravvisabile:

- nella crescita della densità demografica e abitativa;
- nel carico infrastrutturale e produttivo;
- nella fragilità della fascia litoranea, con gravi fenomeni erosivi;
- nella degradazione del paesaggio fluviale;
- nella assoluta mancanza di programmazione.



Montesilvano, anni '80, il fabbricato viaggiatori ed i binari visti dalla quota in corso di sopraelevazione della nuova linea.

Quest'ultima in particolare, nel passato, ha finito per sedimentare e aggravare situazioni di impatto ambientale restituendo l'immagine di un territorio affidato, nel suo divenire, al puro spontaneismo o alle regole del mero profitto.

Con riferimento alla densità demografica e abitativa, Montesilvano è passata dai 314 ab./kmq del 1951 ai 1.770 ab./kmq del 2001, con un incremento che ha quasi sestuplicato il carico antropico sul territorio comunale, parallelamente a un deciso potenziamento del patrimonio edilizio-residenziale³⁴, passato, nell'ultimo ventennio, da 11.881 a 17.706 abitazioni, con una crescita di circa il 50%³⁵ e una densità transitata da 5,1 abitazioni/ha, nel 1981 a 7,6 abitazioni/ha, nel 2001 (tab.11). Volendo, inoltre, scorporare dal patrimonio residenziale quello propriamente abitativo, corrispondente alle abitazioni occupate, Montesilvano conferma il suo carattere urbano poggiate su un attivo substrato socio-economico che tende a soddisfare pressoché totalmente il fabbisogno delle famiglie (dal 1981 al 2001, il numero delle abitazioni non occupate sul totale delle abitazioni si è ulteriormente ridotto, passando da 31,3% a 20,1%), lasciando emergere, per il resto, la sua vocazione turistica (oltre il 70% delle abitazioni non occupate è utilizzata per le vacanze) e sfumando sempre più il ruolo di "quartiere dormitorio" di Pescara, con riferimento all'utilizzo abitativo per motivi di studio o di lavoro (tab.11).

Circa l'incidenza ambientale del carico antropico *tout court*, non può non sottolinearsi il ruolo dell'infrastrutturazione turistico-ricettiva, che ha finito per mortificare la stessa vocazione balneare di Montesilvano traducendosi in un evidente attacco al paesaggio costiero, con una concentrazione alberghiera di taglia grande (circa 71 camere per albergo in media³⁶) costruita, in parte, su terreno demaniale ovvero su un arenile in erosione, già minacciato, dalla riduzione degli apporti sedimentari al litorale, giustificata dalla fortissima domanda di materiale da costruzione per larga parte collegata allo stesso sviluppo della fascia costiera negli anni del dopoguerra (fig.8). La risposta politica è stata di tipo strutturale, favorendo opere difensive rigide (griglie frangi-onda, scogliere, barriere sommerse), la cui limitata capacità risolutiva si è amplificata, procurando ulteriori inconvenienti ambientali (si pensi al problema dell'inquinamento dell'acqua di balneazione collegato alla presenza delle stesse scogliere).

In realtà, una diversa pianificazione a più ampio raggio deve tendere a una riqualificazione dell'intero paesaggio costiero, mirando a una occupazione meno intensiva dello spazio litoraneo³⁷ attraverso, per esempio, la preservazione della vegetazione preesistente, che

trova nella Pineta di Santa Filomena³⁸, oggi protetta da una riserva naturale, l'occasione di salvaguardare la più estesa area verde in ambito urbano o, ancora, prevedendo attrezzature di spiaggia più "leggere"³⁹.

Del resto, i processi di edificazione della fascia, la forte densità abitativa, l'esiguità degli spazi ancora liberi impediscono strategie più radicali quali, per esempio, un arretramento della prima linea edificata, soprattutto in considerazione del fatto che la riva del mare ha rappresentato la direttrice naturale su cui, unitamente alla strada statale Adriatica, si è coagulato lo sviluppo della città, finendo col ravvisare nel fronte mare un limite alla propria espansione.

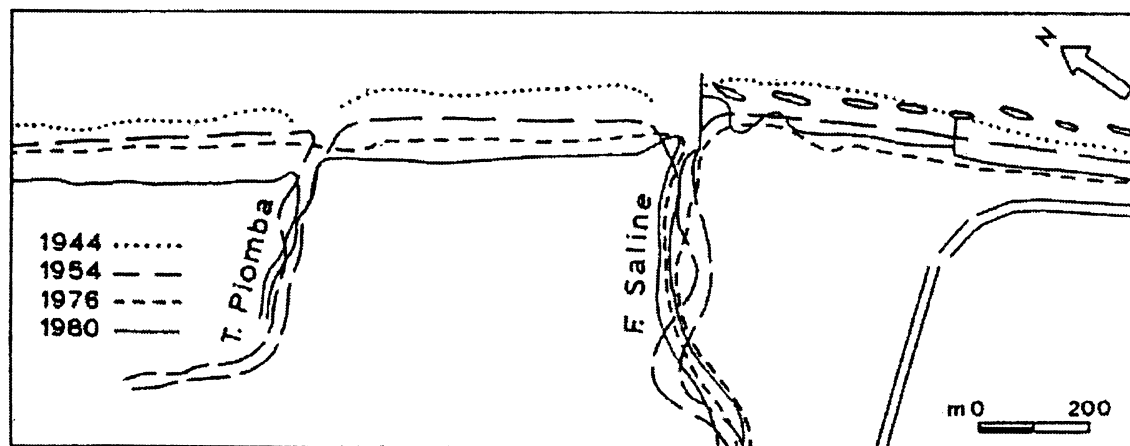
Tab.11

MONTESILVANO	1981	1991	2001
Totale abitazioni	11.881	16.103	17.706
Abitazioni occupate	8.161	11.314	14.141
Abitazioni non occupate	3.720	4.789	3.565
Abitazioni non occupate/totali (%)	31,3	29,7	20,1
Pressione Abitativa (%) = abitazioni totali/area (ha)	5,1	6,9	7,6

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Lo stesso paesaggio fluviale, più che inserirsi come risorsa naturale nell'organizzazione del tessuto urbano, ha rappresentato una barriera di interruzione dell'edificato e ancora oggi, lungo il sistema interno di penetrazione vallivo, determina una forte conflittualità d'uso tra insediamenti produttivi, commerciali e residenziali, finendo col riflettere una eccessiva cementificazione dell'alveo⁴⁰, oltre a connotarsi come zona di degrado (per gli evidenti effetti dell'inquinamento, che non sempre il sistema depurativo riesce a sanare in maniera sufficiente) e, in alcuni tratti, di vero abbandono.

Fig.8



Tra Montesilvano Marina e Silvi, subito a Nord di Pescara, la forte diminuzione di apporti torbidi dei piccoli fiumi Saline e Piomba ha avuto per effetto un arretramento della riva fino a 150 metri nel periodo dal 1944 al 1980. La posa di scogliere di fronte a Montesilvano ha poi portato ad un leggero recupero di quel tratto, che però ha accentuato la regressione sulla sinistra (FABBRI, op. cit., p.44).

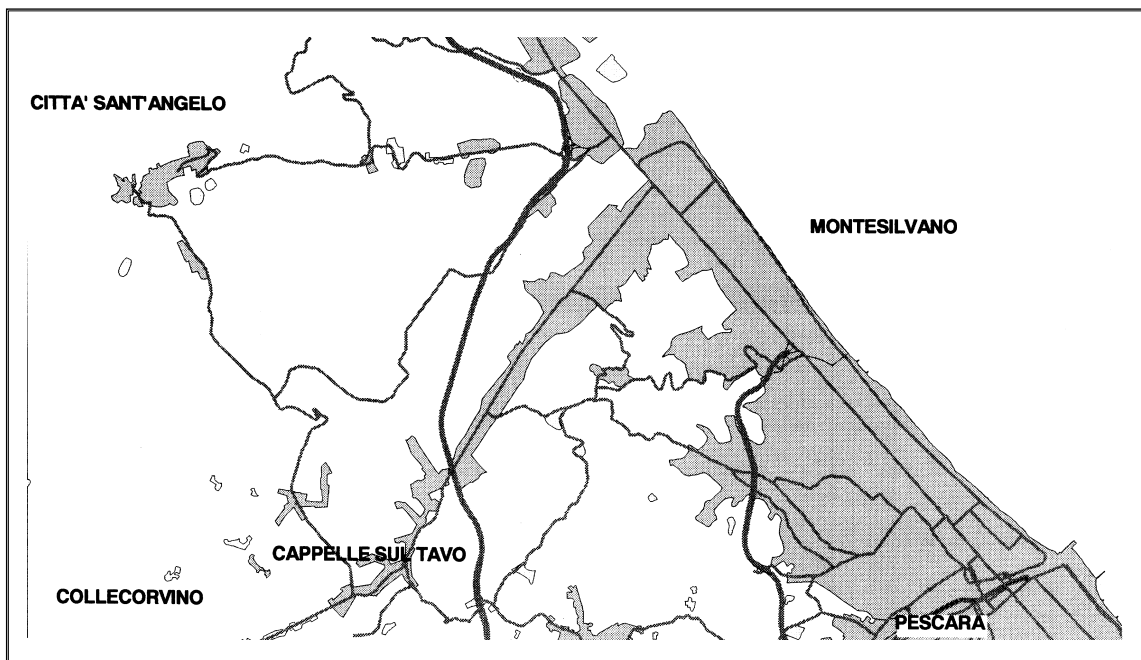
Recuperare alla crescita impetuosa di Montesilvano – che, una volta saturati gli spazi della fascia costiera si è proiettata territorialmente lungo la strada statale 16 bis, finendo col prefigurare una ulteriore conurbazione con il comune retrolitoraneo di Cappelles sul Tavo (fig. 9) – un legame con il suo paesaggio naturale (fiume, mare-costa, collina⁴¹) significherebbe proiettarla verso nuovi scenari di competitività urbana poggiati su una processualità di sviluppo attenta a salvaguardare la qualità della vita.

E proprio la qualità della vita dei cittadini deve porsi come prioritario obiettivo di una nuova cultura pianificatoria capace di innalzare funzionalmente la città, qualificandola con attrezzature urbane di rango elevato, e di decongestionare il sistema prevenendo un insieme integrato di interventi tesi a contrastare il degrado dell'ambiente urbano.



Montesilvano, anno 2003, piazzale lato est con sottopasso stradale.

Fig.9 – Estensione e proiezione territoriale del tessuto urbanizzato.



Fonte : elaborazione di MASSIMI G., 2002.

Con riferimento al primo aspetto, Montesilvano si è dotata, recentemente, di alcune funzioni centripete a vasto raggio come il Centro Congressi, o come un mix di servizi ludico-ricreativi che, urbanisticamente, hanno avuto il pregio di restituire alla città il senso del "luogo centrale", fin troppo sacrificato, però, dalle regole della cultura edificatoria anche se la nuova politica del verde urbano ha saputo superare i criteri di tipo quantitativo, ispirati a una concezione del verde come pausa del tessuto edilizio, per proporsi come elemento pro-



Montesilvano, anno 1988, strutture in cemento armato della nuova stazione.

gettuale integrato all'architettura e ai tracciati stradali.

Ma l'ambiente urbano resta seriamente minacciato dal problema della congestione da traffico veicolare. Il processo di inurbamento e l'impetuosa crescita demografica, strutturati secondo il modello di vita e di organizzazione territoriale del mondo occidentale, hanno prodotto una sempre maggiore domanda di mobilità, che ha finito per tradursi in un parallelo aumento del livello di motorizzazione delle famiglie, relegando ai margini il ruolo del trasporto pubblico. Al 1993, Montesilvano registrava circa 51

autovetture ogni 100 abitanti contro la disponibilità di 0,5 autobus ogni 1000 abitanti: il che, in termini assoluti, si traduce in un parco mezzi pari a 18.694 autovetture e 19 autobus⁴².

Tenendo conto, inoltre, che la viabilità di Montesilvano si compone di un importante flusso di traffico di attraversamento, emerge ancor più l'urgenza di una più oculata gestione dei problemi legati alla mobilità, che finiscono per tradursi in forme avanzate di inquinamento acustico e atmosferico, oltre ad esercitare una forte pressione sulla capacità di carico del territorio⁴³. L'obiettivo è quello di evitare politiche di "congestione pianificata", come possono essere quelle che prevedono la costruzione di parcheggi o aree di intercettazione del traffico finendo per funzionare come ulteriori magneti di attrazione, incentivando piuttosto un sistema di trasporto pubblico con elevata capacità sulle direttrici di maggior traffico e punti di interscambio, al fine di assicurare la mobilità con un consumo di energia e un inquinamento atmosferico, per passeggero/km, molto minori rispetto ai mezzi di trasporto privati.

Una risposta di potenziamento, in tal senso, è quella che prevede l'utilizzo del sedime dell'ex linea ferroviaria Adriatica, nel tratto Pescara-Montesilvano-Silvi, con un sistema filoviario ecologico espressione di una progettazione comprensoriale e di una riqualificazione urbana di più ampia portata capace di connettere la popolazione con le risorse del territorio. Proprio la linea ferroviaria, che inizialmente aveva rappresentato il punto di coagulo della crescita di Montesilvano per poi proporsi come elemento disaggregante di un tessuto urbano proteso verso il fronte litoraneo, torna così ad esprimere un suo ruolo attivo nella costruzione di una città alternativa capace di coniugare sviluppo e qualità della vita.

Conclusioni

Sostenendo, con Gottmann⁴⁴, che il processo di urbanizzazione è prima di tutto un processo di crescita sociale e politica (e, dunque, non soltanto demografico-economica), si impone la necessità di equilibrare nel migliore dei modi l'offerta e la domanda di territorio, proponendone una organizzazione in grado di evitare in anticipo il sovraccarico.

La domanda di territorio è quella che esprimono le attività urbane, intese come sistema di relazioni; l'offerta di territorio costituisce l'ambito naturale di impatto di dette attività. Ne discende che pianificazione territoriale e pianificazione ambientale devono coesistere, per evitare rischi di marginalità economica e di degrado ambientale.

Montesilvano, a fronte di una riorganizzazione territoriale, deve tendere a:

- innalzare il suo "effetto-città" attraverso una qualificazione funzionale propria di una stra-

- tegia di integrazione e di polarizzazione d'area;
- perseguire una migliore qualità della vita tramite il recupero del paesaggio urbano poggian- te, tra gli altri aspetti, su: a) ridefinizione del rapporto mobilità/accessibilità/trasporto pub- blico; b) ricentralizzazione del ruolo dei fattori naturali; c) riappropriazione e rilancio degli spazi pubblici quali catalizzatori di socialità urbana e di appartenenza cittadina;
 - concorrere alla formulazione di una "politica d'area" che, superate le rigidità amministra- tive e le contrapposizioni campanilistiche, rifletta un ambito territoriale appropriato per la progettazione e la realizzazione di quell'equilibrio tra risorse e attività su cui si gioca il futuro della popolazione e la competitività della città stessa.

Note

- 1 Infatti, al censimento 1991 Montesilvano registrava 35.153 abitanti, Sulmona 25.454, Lanciano 34.006 e Vasto 32.880; Avezzano, per contro, spiccava con i suoi 37.179 abitanti.
- 2 Cappelle sul Tavo (+91,1), Spoltore (+49,1) e Francavilla al Mare (47,1).
- 3 MUSCARA' C., *Una riconsiderazione del rapporto città-centralità*, in BERTUGLIA C.S. e LA BELLA A. (a cura di), *I sistemi urbani*, Milano, Angeli, 1991, pp. 179-210; LANDINI P., *Policentrismo funzionale e limiti innovativi nel modello adriatico. Una prospettiva localistica*, in MUSCARA' C. (a cura di), *Dal decentramento urbano alla ripolarizzazione dello spazio geo- grafico italiano*, "Mem. Soc. Geogr. Ital.", Roma, 1992, pp. 171-180.
- 4 Il concetto di fascia costiera porta insito in sé uno spessore indefinito e flessibile, valutabile sulla base dei parametri e delle funzioni che di volta in volta entrano in gioco (ZUNICA M., *Sull'interfaccia terra-mare*, in "Terra", 1989, pp. 6-13) : con rife- rimento alla fascia costiera abruzzese l'attenzione è da rivolgere principalmente alla processualità che ha coinvolto il retro- terra, trasformandolo da semplice spazio di transizione a spazio di relazione. Infatti, le dinamiche relazionali che hanno per- meato questo territorio si sono sviluppate essenzialmente in maniera longitudinale e trasversale non coinvolgendo l'avam- mare come spazio da organizzare, se non in maniera ancora del tutto insufficiente e puramente occasionale.
- 5 Nel Medioevo, la presenza di pianure acquitrinose e malariche, unita alla pericolosità legata al diffondersi della pirateria nell'Adriatico, indusse ancor più la popolazione ad evitare il litorale e a rimanere stabilmente arroccata in quel sistema di borghi difensivi che costituirà la trama insediativa dei futuri "paesi".
- 6 FABBRI P., *L'attrazione della costa: cause ed effetti. Il caso del Medio Adriatico*, Bologna, Pàtron, 1997.
- 7 Particolarmente coinvolta da tale dinamica la fascia costiera teramana dove le "marine" registrano valori particolarmente ele- vati del rapporto tra abitazioni non occupate e abitazioni occupate (dati cens. 1991): Martinsicuro (1,5); Alba Adriatica (1,7); Tortoreto (1,1), Silvi Marina (1,5).
- 8 L'insediamento industriale vallivo alimenterà un nuovo esodo delle popolazioni dai centri di crinale, relegati sempre più nella marginalità demografica ed economica; per uscirne, i centri cominceranno a connettersi con le vallate attraverso un insedia- mento spontaneo lungo le strade di collegamento, inizialmente mancante di infrastrutture e servizi di supporto.
- 9 Pescara registra una crescita demografica vertiginosa passando dai 62.813 abitanti del 1947 ai 131.330 del 1981, mentre già nel decennio 1961-71 denunciava uno dei tassi di sviluppo degli addetti alle attività urbane più elevati fra le maggiori città meridionali (3,9% medio annuo) (BUSCA A., *Caratteristiche funzionali dei centri urbani del Mezzogiorno*, Roma, SVIMEZ, 1973, p. 86).
- 10 FUSCHI M., *Ambiente urbano e area metropolitana*, Pescara, Libreria dell'Università Editrice, 2000.
- 11 GALLI O., *Montesilvano nella storia ambientale e socio-antropologica dell'Abruzzo dalle origini alla metà del 1900*, Teramo, Ed. Grafiche Italiane, 1990.
- 12 LANDINI P. e MONACO T., *Diffusione e concentrazione. Modelli di sviluppo industriale nell'Abruzzo Adriatico*, in SALVA- TORI F. e LANDINI P. (a cura di), *Abruzzo. Economia e territorio nel Nord del Mezzogiorno*, Pescara, Libreria dell'Università Editrice, 1993, pp. 239-275.
- 13 Circa la definizione e delimitazione dell' "area metropolitana" Pescara-Chieti si veda il lavoro di FUSCHI M., op.cit.
- 14 Il numero di occupati che lavorano nel comune di residenza è pari a 3.917.
- 15 La reciprocità è da valutarsi sulla base dello scambio di flussi di dimensione simile tra due comuni.
- 16 Per una analisi di dettaglio sulla dinamica demografico-economica delle fasce suburbane dell'area pescarese, si rinvia al lavoro di FUSCHI M., *Città: ciclo di vita e modernizzazione. L'area urbana pescarese*, in "Atti del XXVII Congresso Geografico Italiano, Trieste, 21-25 maggio 1996", Bologna, Pàtron, 2001, pp. 415-424.
- 17 Nel decennio 1961-1971, infatti, Pescara passa da 87.436 abitanti a ben 122.470.
- 18 Dati CRESA, rapporto 2001.
- 19 Incidenza della popolazione giovane: popolazione <14 / popolazione totale x 100.
- 20 Il riferimento è alla popolazione immigrata soggiornante.
- 21 Imm./pop. it. x 100.
- 22 E' preceduta da: L'Aquila (2.031), Pescara (1.945), Avezzano (974), Martinsicuro (934) e Chieti (919).
- 23 AMBROSINI M., *Utili invasori. L'inserimento degli immigrati nel mercato del lavoro italiano*, Milano, Angeli, 1999.
- 24 Incidenza della popolazione anziana: popolazione >65 / popolazione totale x 100.
- 25 Indice di dipendenza anziani: popolazione >65 / popolazione 14-65 anni x100.
- 26 Indice di vecchiaia: popolazione >65 / popolazione <14 anni x100.
- 27 Indice di dipendenza: (popolazione >65 anni + popolazione <14) / popolazione 14-65 anni x 100.
- 28 Tasso di pensionamento generico: pensioni INPS / popolazione residente.
- 29 Si precisa che, relativamente a tali indicatori qualitativi, sono stati utilizzati i dati censuari del 1991, non essendo quelli del

- 2001 disponibili a tale livello di dettaglio.
- 30 Misurato con la % di diplomati e laureati sul totale della popolazione in età scolare.
- 31 Misurato con la % di imprenditori e liberi professionisti, dirigenti, direttivi, quadri e impiegati sul totale della popolazione attiva.
- 32 Da sottolineare che il confronto 1991-96 non ha preso in considerazione, per indisponibilità dei dati del censimento intermedio, i comparti del terziario pubblico (P.A., Istruzione, Sanità).
- 33 La precedono Pescara (73), L'Aquila (31), Teramo (25), Chieti (21), Avezzano (17), Giulianova e Vasto (16), Lanciano (12), mentre Sulmona e Roseto vantano lo stesso numero di sportelli (CRESA, *La montagna abruzzese. Indicatori di marginalità*, L'Aquila, 2002).
- 34 Il patrimonio edilizio-residenziale corrisponde al numero di abitazioni in complesso.
- 35 Si tenga, inoltre, conto del fatto che le sole città di Pescara e Montesilvano possiedono oltre la metà dell'intero patrimonio abitativo provinciale: 65.135 abitazioni nella conurbazione rispetto a 123.711 abitazioni nella provincia (dati 2001).
- 36 Dati 2000.
- 37 Si consideri che, all'inizio degli anni Novanta, Montesilvano registrava una delle più elevate densità lineari di utilizzo spiaggia (utenti spiaggia/km: 52) della costa medio-adriatica (FABBRI, op. cit., p. 116).
- 38 L'obiettivo della "Riserva Naturale Orientata Pineta di Santa Filomena", che si estende per circa 3 km dalla zona nord di Pescara in direzione Montesilvano, è quello di reintrodurre parzialmente la vegetazione originaria tipica della macchia mediterranea pressoché cancellata dall'irrompere del fenomeno turistico (costruzione di alberghi, residence, campeggi).
- 39 Si consideri che, l'intero sviluppo del fronte costiero, di tipo sabbioso (4,5 km), è totalmente attrezzato e, dunque, soggetto a frequentazione.
- 40 La cementificazione dell'alveo fluviale e della foce aumenta il pericolo di esondazione riducendo la possibilità di contenere le acque in periodi di piena.
- 41 La stessa collina, che rappresenta un elemento paesaggistico di notevole pregio, è stata oggetto di uno sviluppo residenziale caotico, prefigurando un modello insediativo diffuso estesosi su un substrato geolitologico fragile, con i conseguenti pericoli legati a episodi franosi e a smottamenti.
- 42 Si tenga presente che Pescara registrava circa 60 autovetture ogni 100 abitanti e 1,6 autobus ogni 1000.
- 43 I mezzi di trasporto, infatti, occupano una grande porzione del territorio comunale (strade, parcheggi, spazi in genere) che potrebbe essere destinata ad altre attività.
- 44 GOTTMANN J., *La città invincibile*, Milano, Angeli, 1983.



Montesilvano, anno 1998, veduta aerea.



Montesilvano, 7 aprile 1990, la piazza della stazione, già piazza Regina Margherita, assume la denominazione di piazza Alfredo Beni, Appuntato dei Carabinieri, Medaglia d'Oro V.M. alla memoria. La Banda dell'Arma dei Carabinieri di Roma, rende gli onori militari.



Particolare della cerimonia (funzione religiosa).



Montesilvano, fine anni '70, giardinetto rinnovato dai ferrovieri Pavone e Maggi...



...e nel 1988, la "platea" in cemento armato del nuovo fabbricato viaggiatori.

Una passione forse dovuta alla mancanza di spazi aggregativi e di divertimento

di Renzo Gallerati

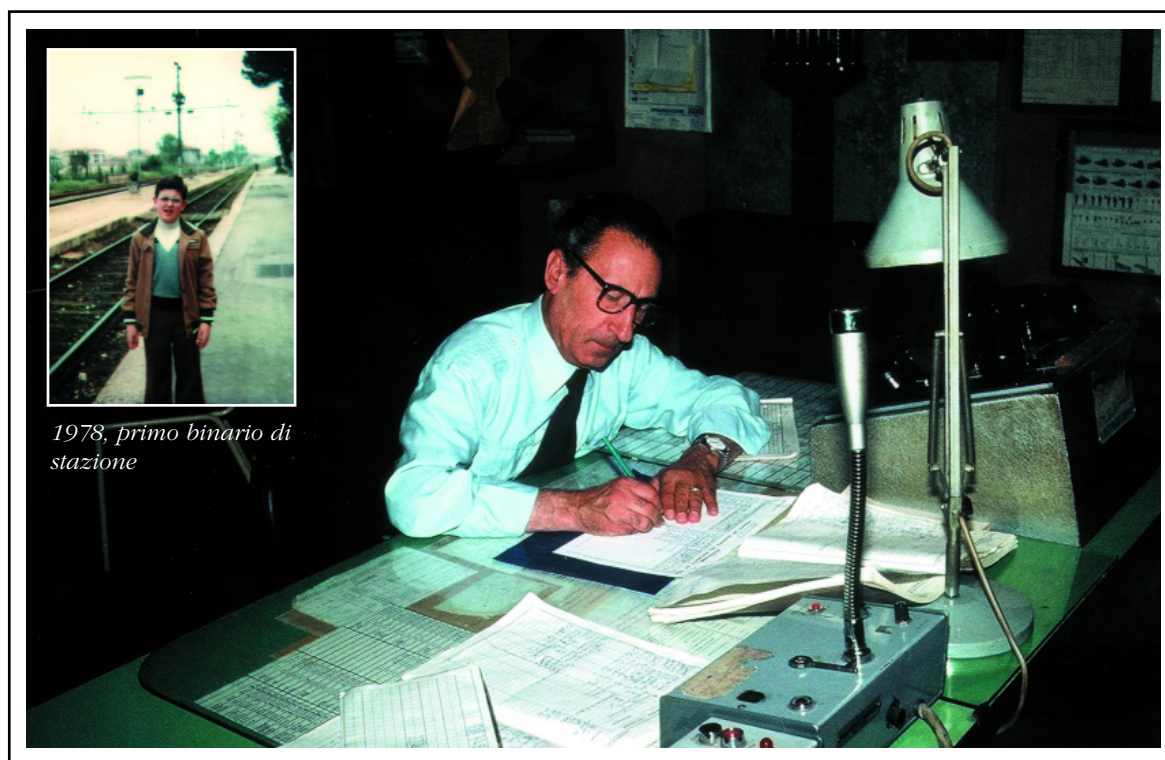
Molti si potrebbero chiedere perché, ma personalmente non sono il solo a Montesilvano che sin da giovanissimo considerò i luoghi del demanio ferroviario come unica possibilità di affrontare cose più grandi di se stesso, così come sono stato uno dei numerosissimi bambini che venivano condotti per mano dal nonno a godere dei “giardinetti” frapposti tra il fabbricato viaggiatori della locale stazione ed i suoi impianti complementari (servizi igienici anche noti per le vecchie tabelle “Signori”, “Signore”, “Ritirata”, cabina relè, scalo merci, ex pesa pubblica).

La mia condizione, tuttavia, era particolarmente agevole, data l’ubicazione della casa dei nonni a due passi dalla strada ferrata.

Non trascorse peraltro molto tempo da quando la curiosità dell’ambiente visitato, mai da solo, non si appagò più per i pesciolini rossi della vasca tipica delle stazioni dell’epoca; l’attrazione per la vista da vicino delle ultime sbuffanti locomotive (siamo alla fine degli anni sessanta), del materiale rotabile rimorchiato era sempre crescente, così come quella per quelle figure professionali destinate ad assicurare corretto esercizio di impianti e mezzi, abituato com’ero ad ascoltare ricordi, aneddoti, vicende della mia Città.

Se il mio “archivio cerebrale visivo” potesse trasmettere miriadi di immagini vissute e registrate potrei dar conto di ciò che, per forza, poi divenne interesse, attenzione ininterrotta, approfondimento, continua ricerca di dati, notizie, aggiornamento: passione vera e consapevole.

Le conversazioni di casa sullo sviluppo della nostra realtà urbana, collimavano sempre



Montesilvano, anni '70/'80, lo stimato Capostazione titolare Nicola Fuschi al tavolo di lavoro.



Montesilvano, anno 1987, cade un altro fabbricato ricco di ricordi: il primo Ufficio Postale ("grande velocità") poi destinato a magazzino...



...ma iniziano i lavori preparatori per la nuova stazione.

ne sono pentito; anzi a questa datata impresa dobbiamo l'imminente sistema a basso impatto ambientale (filovia-metrotranvia-autobus ecologico) destinato a viaggiare sul vecchio sedime FS, all'uopo riconvertito. Non me ne potevo accorgere, ma una semplice passione, poi sempre più documentata, mi ha fatto cogliere indirettamente quanto carica di motivazione potesse essere la dedizione verso interessi nient'affatto superficiali ed infantili. L'aver frequentato, oltre che coetanei, inappuntabili e stimate figure di Ferrovieri come Fuschi, Toto, Terenzi, Vallone, D'Atri, Glave, Bitondo, Paris, Di Pietrantonio, P. Schiavone, Raponi, A. Schiavone, De Fanis, Cherri, De Crescenzo, Giampietro, Piscione, Sorige, Maggi, Pavone, Santucci, Mambella, Maiella, Dell'Elce, Bassetta, Caporrelli e tanti altri che non cito senza offesa, ma per comodità, ha contribuito enormemente alla mia crescita, rispetto ad un patrimonio di conoscenze riservato non a tutti. Ho ascoltato discussioni di tecnica professionale, di lotte sindacali, di politica vista da altre "angolature", di sicurezza nei luoghi di lavoro e responsabilità civili e penali.

Non poteva essere semplice interesse ciò che spingeva alcuni ragazzi delle epoche diver-

più con i bisogni di un giovane ragazzo di capire la dimensione fatta di persone in grado di movimentare mezzi pesanti per il trasporto di viaggiatori e merci.

Immaginiamo l'effetto psicologico che si genera nella mente di un bambino mentre guarda un Capostazione alla testa di un convoglio in sosta e pronto per la partenza: tutto dipende da lui e dalla obbedienza del personale di macchina, oltre quello viaggiante, insieme alla sicurezza dei dispositivi.

Mi fu raccontato dell'esistenza delle Ferrovie Elettriche Abruzzesi: scoprii, trasgredendo, da solo gli ultimi resti delle vetture costruite da "Carminati e Toselli" nel 1925, accantonate, scolorite e danneggiate da atti vandalici, alle spalle dei magazzini dell'allora ditta Fratelli Magni, senza che ebbi la possibilità di scorgere i relitti di strada ferrata a scartamento ridotto, ormai rimossa, nelle adiacenze della vecchia stazioncina e rimesse non distanti dal fabbricato merci; testimonianze di un passato glorioso, forse perciò condannato a soccombere.

Ho sempre cercato di scovare, ascoltare, leggere, approfondire testimonianze sulla vita di questo mezzo di trasporto per abruzzesi della antica provincia teramana "rimodulata"; non

se a seguire per ore gli sforzi, veramente indescrivibili, degli operatori della “carovana” di facchinaggio locale (valgano per tutte le figure dei signori Giovanni Di Cola ed Antonio Cameli), mentre assicuravano carico e scarico di merci, quasi sempre a mano, dai famosissimi vagoni a due assi, con o senza garitta del frenatore, serie G, ex serie F, per noi “templi” del gioco, anche in condizioni di pericolo incalcolato.

Nel gioco stesso, si poteva intuire perché il nostro “paese” fosse destinatario e mittente di prodotti ortofrutticoli, cereali, mangimi, radici di liquirizia, legname, macchine operatrici ed agricole, gas liquidi instradati su un apposito raccordo mai utilizzato abbastanza e, raramente, bestiame di grossa taglia, oltre a rarissimi trasporti eccezionali (finanche vecchi mezzi militari da monumento); di qui la storicità di tante insegne (remote e moderne) industriali e commerciali quasi o del tutto scomparse: Parisio Teodori (frutta e uova), Raffaele Gallerati (birre nazionali, pastificio), Amilcare Della Marca (pastificio), Cocola (frutta), Famiglia Schiappa (frutta), Clemente e Pasetti (conservificio), Alfonso Di Clemente (esportazioni varie), Leone Colagrande (uva da tavola), F.lli Di Blasio (forniture alimentari),

Consorzio Agrario (cereali, mangimi), Menozzi e De Rosa (liquirizia), Briosi (legname), F.lli D’Agnese (segherie per imballaggi), SCAC (prefabbricati cementizi), Dino De Patre (materiali ferrosi), ALTECO (lavorazione legnami); senza citare le numerosissime aziende che usufruivano del servizio di spedizione a collettame (F.lli Magni, grafica SiVA., De Amicis Calzature, Diodoro per i pulcini di allevamento, F.lli Izzi e F.lli Cilli per l’abbigliamento, Barberini industria per l’ottica, ricambi per diverse officine meccaniche e rivendite connesse, locali e non, quali la ditta RE.J.NA., i F.lli Marcheggiani ed i F.lli Sticchiotti, F.lli Orsini, Franco Conti, Rocco Tortora) e diverse altre del comprensorio, sempre con l’ausilio del corriere integrativo I.N.T. (Istituto Nazionale Trasporti).

Contestualmente, primi assoluti per la capacità intuitiva nei confronti delle innovazioni nel mondo dei trasporti di merci varie, ebbero vita le prime aziende private dotate di mezzi autogommati (F.lli Piscione, Di Pietro Orazio, Amicone Pasquale, Forcini Ercole, Patricelli Nicola, Cilli Primo ed, in anni più recenti, le ditte Di Giacomo e De Marcellis).

Il materiale rotabile fu, per tanti anni, quello riadattato dai danni bellici: vagoni coperti già



Montesilvano, 3 maggio 1992, ingresso treno inaugurale storico trainato da locomotore GR. E626 con carrozze a due assi e vestibolo a terrazzini...



...ed inaugurazione nuovi impianti F.S. col nuovo arredo (tribuna Autorità).



Montesilvano, 27 aprile 1987, la macchina operatrice abbatte per sempre la stazione, simbolo della città.



Segnaletica provvisoria durante i lavori di demolizione.

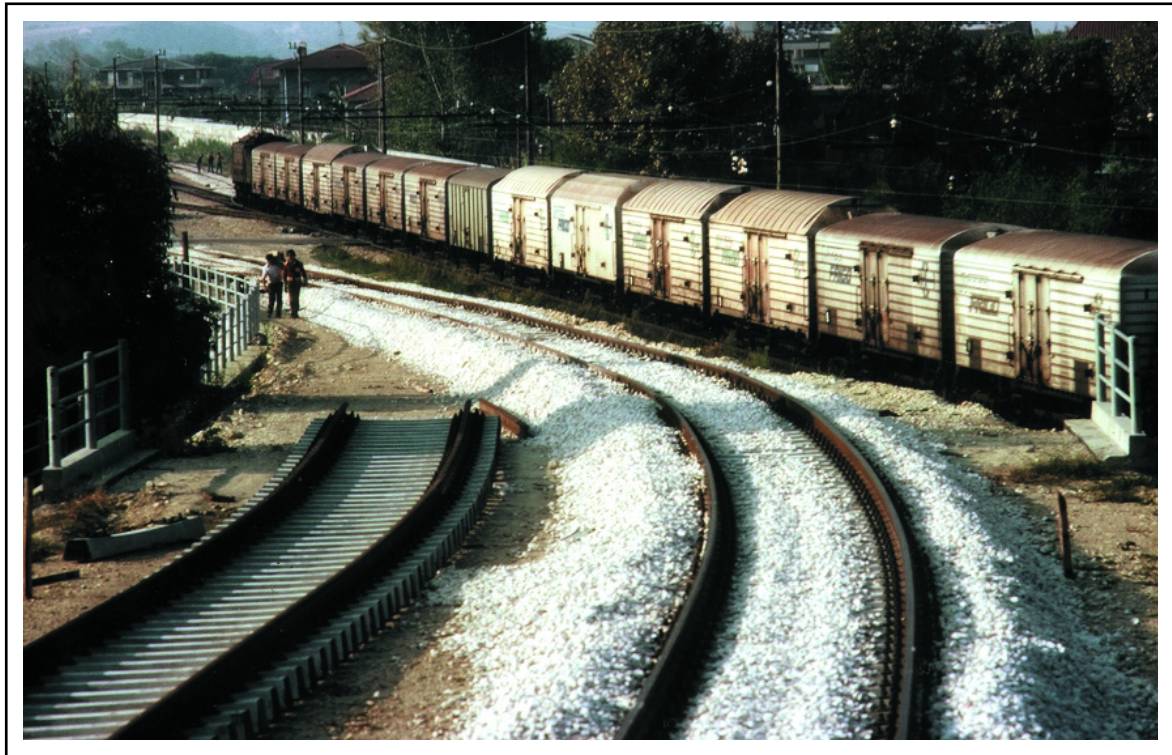
citati (a passo lungo e corto), padroni della scena quasi sempre, carri a sponde basse ed alte, sempre a due assi, carri cisterna (“Liquigas”), carri refrigeranti di vecchia e nuova generazione, carri pianali, a carrelli per il trasporto di tronchi, anche del tipo a garitta rialzata; in tanti casi privi di sistema frenante ad aria compressa.

Il piano caricatore, danneggiato nei supporti perimetrali, dimostrava, come dalle testimonianze verbali, i danni subiti dal fabbricato merci (la “piccola velocità”) durante le incursioni aeree dell’ultimo conflitto, specialmente l’esplosione dei sette vagoni carichi di mine attestati in scalo, perciò mai ricostruito.

Non tutti hanno avuto la possibilità, non essendo ferroviari, di manovrare il banco dei dispositivi ACE e poi ACEI, come il sottoscritto: un’esperienza indicibile quella del governo di un convoglio nel tratto di competenza, che richiede affidabilità e fiducia da parte dei dirigenti di movimento; parimenti quella di un licenziamento di treno (di notte), a fianco del personale di servizio e tante altre che, forse, è meglio tralasciare....

Le ore vissute in stazione, ad esempio, mi hanno dato certezza di ciò che mi veniva raccontato: il fabbricato posto a nord di quello viaggiatori (la “grande velocità”) fu il primo ufficio postale della frazione “spiaggia”, e nel tempo divenne deposito di materiali, per concludere la sua destinazione come rimesaggio di combustibili per riscaldamento di uffici, sale d’attesa ed alloggio del Capostazione, affidato alle classiche stufe a legna e carbone.

Indelebile nei miei ricordi il lavoro dei cantonieri, degli operai addetti alla manutenzione della linea e dei tecnici della “I.E.” noti per ripa-



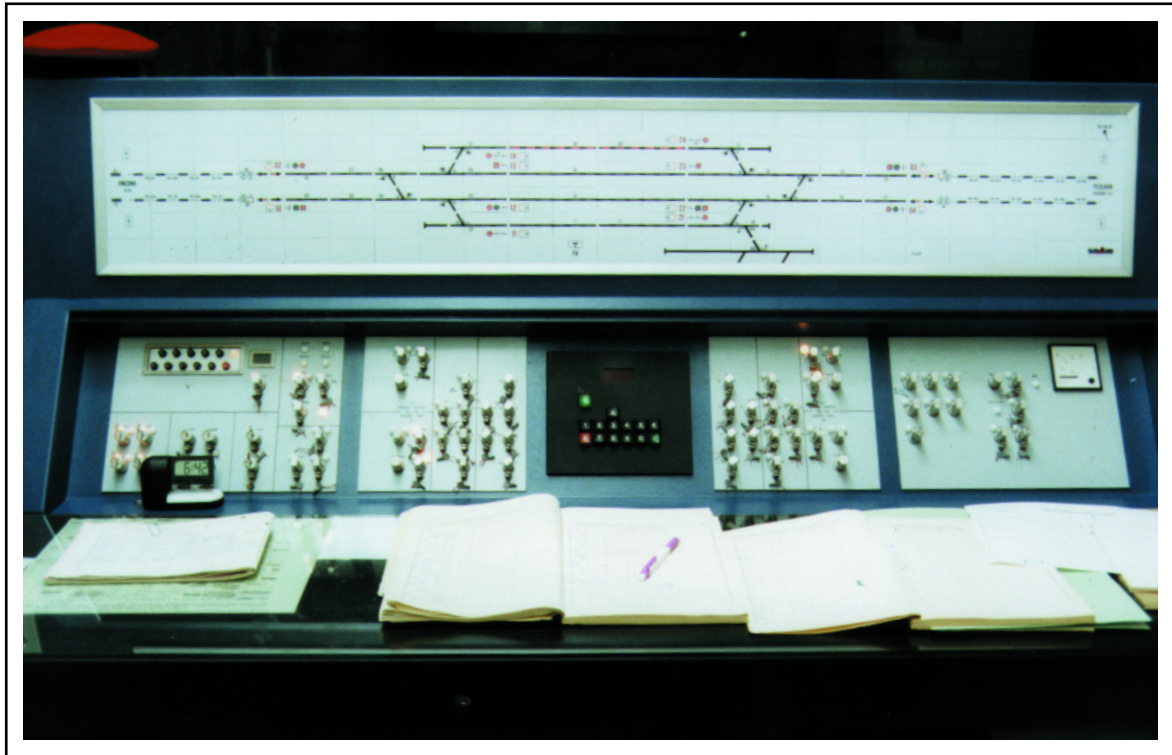
Montesilvano, anno 1985, un treno “derrate” fa ingresso in stazione (lato ex passaggio a livello di V.le Europa) in corrispondenza della nuova sede in corso di costruzione, con trazione affidata al locomotore GR. E 626.

razioni ai passaggi a livello oltre che ad altre reti e segnali fissi luminosi.

Come dimenticare l'opera incompiuta e perciò contestata dei casellanti ai passaggi a livello “a mano” in Via Marinelli e Via Arno? E l'erede moderno del “trenino”, cioè il verde autobus (neonata linea 8) che trovò capolinea in piazza Regina Margherita, memore del passato, fino a quando non “traslocò” in piazza Diaz, per effetto di esiguità di spazi, causa di incidenti, anche gravissimi. E la famiglia Tribuzii, la famiglia Talanca, i fratelli Orlando, i signori Marcotullio e Di Felice insieme a tutti gli altri che hanno integrato con le loro auto pubbliche (noleggio di piazza o taxi) le esigenze di mobilità?

Ugualmente, resta indimenticata l'impresa di trasporto pubblico e postale, con autobus di proprietà di Alceo Marzuoli, famosa per i collegamenti tra “l'antica rocca”, “la spiaggia” e la città di Pescara, percorrendo la riviera. Sul versante del trasporto passeggeri, la biglietteria di Montesilvano vanta non moltissimi tagliandi di prima classe (almeno con partenza dalla città) rilasciati ad altrettanti passeggeri, sebbene in anni lontani il servizio ferroviario fosse usato da diverse personalità e benestanti, tra i quali Parlamentari eletti nel luogo (il Sen. Delfico, l'On. Agostinone, l'On. Delli Castelli) e, presumibilmente, il Ministro loretese Acerbo.

Tra i convogli facenti “scalo”, a mia memoria, vi erano tutti gli “accelerati”, poi divenuti “locali”, pochi “diretti”; i “direttissimi”, poi “espressi”, ed i “rapidi”, e quasi mai i “T.E.E.”, sostavano per ragioni di incroci o precedenza essendo la linea a semplice binario fino agli anni '80. Non trascurabili risultano i famosi straordinari “elettorali” provenienti da “Oltralpe” e composti da materiale rimorchiato tedesco, svizzero, belga e francese addobbati di vessilli di partito, così come quei convogli utilizzati dai primi studenti del locale Liceo Scientifico, in pieno clima di contestazione, oppure i treni dei pendolari delle industrie manifatturiere “Monti d'Abruzzo”, oltre ai numerosi biglietti riservati a giovani in servizio di Leva nelle Forze Armate e Corpi Militari dello Stato.



Montesilvano, anno 1992, il nuovo banco di manovra dell'apparato ACEI.

Bisogna pure riconoscere che considerevole, se non eccessivo, era il numero delle “tesere ferroviarie” esibite al personale di stazione e viaggiante. Il materiale rimorchiato, quando i convogli non risultavano composti da elettromotrici, elettrotreni ed automotrici, era quello classico in grigio ardesia, con vetture delle varie epoche dalle “centoportate”, alle “Corbellini”, passando per le carrozze anni '30, e della ricostruzione del 1949, unite ad una serie di bagagliai e postali, a carrelli e non, talora a cassa in legno.

Il personale di stazione, fino agli anni settanta-ottanta, ha convissuto con la circolazione dei treni “raccoltori” o “omnibus”, chiamati a far sosta per le cosiddette “manovre”, almeno per due volte al giorno; veri momenti di gioia per appassionati come me. Rituale era il “presenziamento regolamentare”, ai bordi del terzo binario, da parte dell'ausiliario chiamato al segnalamento (con bandiera o lampada), oltre che alla verifica dei segnali in coda al treno in transito. Il tutto mentre il Capostazione di turno, abilitato alla movimentazione delle leve e del “blocco” elettrico, comunicava telefonicamente sulle “successioni”, annotando i tempi del vigente orario, senza tralasciare di guardare la telecamera alla sua destra, fissa sul Passaggio a Livello a nord (viale Riviera).

Non era possibile trascurare in servizio, con il movimento treni, la contabilità dovuta a servizi di biglietteria, e spedizioni merci a carro e collettame.

Infrequenti erano le ispezioni ed i servizi da parte della Polizia Ferroviaria, autentico terrore per i ragazzi dell'epoca, alla ricerca di spazi ed impianti per il tempo libero e lo “sport”: l'unica “sciagura” era (per noi) rappresentata da una convocazione genitoriale da parte dell'organo di polizia, per il classico, formale rimprovero.

La trazione, nel tempo, era affidata sempre più raramente a locomotive a vapore (gr.740 e 625, oltre a rarissimi transiti di treni “transumanza”, oppure ad eccezionali spostamenti tra depositi di gr.940 e 880); per quella elettrica la parte del “leone”, dal 1959, l'hanno fatta, fino alla loro fine, i locomotori E 428 di tutte e tre le serie, gli infaticabili E 626, oltre i potenti

E 645, 646, di vario tipo, e, naturalmente, gli E 424, ed ancora oggi E 636, seguiti dai più moderni E 656, 444, 633, 632, 652.

Per i convogli noti come “il pendolino”, ETR 450 e 500 bisognerà attendere gli anni novanta.

Il 27 aprile 1987 è una data significativa per il sottoscritto e la Città: per me è la data di partenza mediante “cartolina precetto” per il servizio di Leva; contestualmente viene abbattuto il Fabbricato Viaggiatori di Montesilvano, in puro stile ottocentesco: una mutilazione insanabile.

Il 12 dicembre 1991, dopo la sua allocazione in struttura prefabbricata, il Sindaco Di Blasio e la Giunta Municipale, visitano la nuova stazione, non più a tre, ma a quattro binari; il “regionale” proveniente da Ancona, alle 13 e 27, viene salutato con tanto di spumante nei pressi di uno scalo merci non più a quattro, ma a tre binari ed un nuovo locale servizi, tutti mai utilizzati appropriatamente.

Il 3 maggio 1992 (dopo gravi eventi alluvionali) il Ministro della Funzione Pubblica, On. Remo Gaspari, già Ministro dei Trasporti, inaugura, meno di 130 anni dopo l'arrivo della prima locomotiva in servizio regolare, presenti numerose altre Autorità e una folla di cittadini, i nuovi impianti oggi completamente riconvertiti e sottoutilizzati, per effetto delle ulteriori innovazioni tecnologiche che hanno reso impresenziabile la “rinata” stazione; sopresse, quindi, ed adibite parzialmente a parcheggio pubblico, le aree dello scalo merci, mai attivato.

Ciò nonostante, a Montesilvano fanno scalo, attualmente, circa 60 convogli regionali in livrea XMPR, così come una circolare urbana GTM, con autobus dell'ultima generazione, (linea 16) è tornata ad attestarsi nella ristrutturata Piazza Alfredo Beni, voluta dal Sindaco Pavone, anche per le sue utili connessioni stradali con il lungomare, ed intitolata all'Appuntato dei Carabinieri Medaglia d'Oro alla Memoria, con provvedimento e cerimonie del Sindaco D'Andreamatteo.

Le programmazioni aziendali ed i finanziamenti del competente Ministero prevedono l'affiancamento alla stazione del tracciato della costruenda “filovia” Pescara-Montesilvano, esercita dalla GTM, con interscambio e trasbordo facilitati, così come altamente positiva risulta essere stata l'attivazione della prima relazione “metropolitana” su ferro dell'Abruzzo (asse



Montesilvano, anni '70, Luigi Maggi sulla panchina osserva i fanali di un merci “Raccogliatore” in arrivo al binario uno.



Montesilvano, 20 maggio 2001, treno d'epoca diretto a Silvi, per l'84° edizione del giro d'Italia trainato da locomotore GR. D343 e in coda la locomotiva GR. 940 a ritroso.



Montesilvano, anni '80, Ardigo (Danilo) Tribuzii, erede di una famiglia di tassisti.



Anno 1964, servizio automobilistico Montesilvano Colli - Montesilvano Stazione - Pescara Centrale. Alla guida Alceo Marzuoli.



Montesilvano, anno 1981, la "cabina di blocco" dell'ufficio movimento.

Sulmona-Teramo), prossimamente tutta elettrificata.

Sino ad oggi siamo abituati ad un'altra situazione che in molti casi viene definita assurda e perciò incomprensibile: le arterie stradali più importanti, nei tratti urbani densamente popolati, sono diventate il vero ostacolo alla normale "fluidità" per il traffico automobilistico; ciò determina che gli utenti dei servizi pubblici di ogni fattispecie, in particolare quelli extra e sub-urbani, ne soffrano in particolar modo per orari e percorrenze.

Le corse provenienti dai Comuni vestini, dai Comuni dell'alta "Val Fino", da Elice, da Città Sant'Angelo, per non parlare di Atri, scontano quotidianamente il prezzo di tale nociva situazione, nell'assicurare collegamenti con la Città di Pescara, costrette ad attraversare il nostro territorio.

Si è fatto cenno alla moderna e vera linea metropolitana su "ferro", già felicemente affermata, in grado di collegare numerosi luoghi della costa sino alle propagini della Valle Peligna: cos'è che impedisce **veramente**, date le problematiche sopra accennate, di attestare tali autoservizi (compresa la costruenda "filovia" Pescara - Montesilvano) ai piazzali disponibili nelle relative stazioni ferroviarie di riferimento?

Perché l'utenza che proviene dai paesi citati deve essere costretta a subire le conseguenze del "traffico di attraversamento", particolarmente difficoltoso nelle ore di punta, senza che goda dell'intermodalità "gomma-ferro", che a Montesilvano avrebbe anche una felice logistica, data la disponibilità di aree per parcheggi di interscambio a ridosso della stazione (lato mare), anche in piena contiguità con il previsto tracciato della suddetta "filovia"?

Sempre con la logica consapevolezza che il trasporto di tipo urbano, anche quello più ecologicamente valido, come quello che viaggerà sul vecchio asse ferroviario dismesso, non sarà mai il mezzo



Montesilvano, luglio 1979, la locomotiva FS 740.461 della rimessa di Pescara Centrale, effettua la corsa di ritorno da Teramo, dopo aver rimorchiato un treno merci "raccogliitore" sulla linea Giulianova - Teramo.

in "concorrenza" con il servizio metropolitano su sede ferroviaria; non è necessario che si chiarisca la tipologia dell'utenza dei singoli vettori che, da sempre, assicurano rispettivamente soste in ogni poche decine di metri e in ogni territorio comunale.

Alle precedenti domande hanno già risposto, come testimoniano alcune foto riportate in questa pubblicazione, le grandi intuizioni dei protagonisti dello sviluppo costiero di fine Ottocento e buona parte del Novecento: l'intermodalità è futuribile in quanto già largamente praticata in passato, quando i concetti di "micro" e



Anno 2003, l'ex casello in C.da "Mazzocco" nei pressi del vecchio P.L. ("Strada parco").

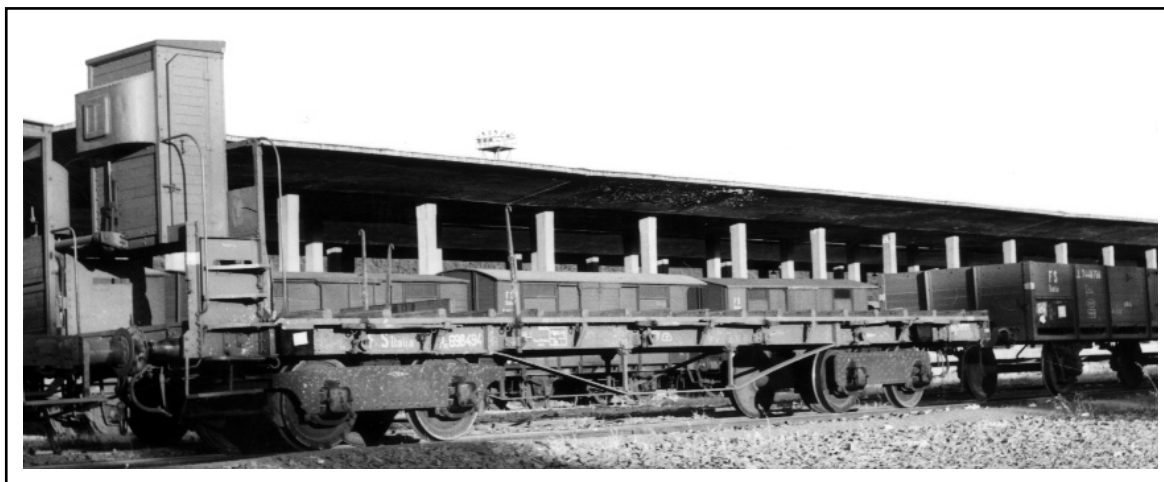


Anno 2003, l'ex casello attiguo al soppresso passaggio a livello di Viale Abruzzo.

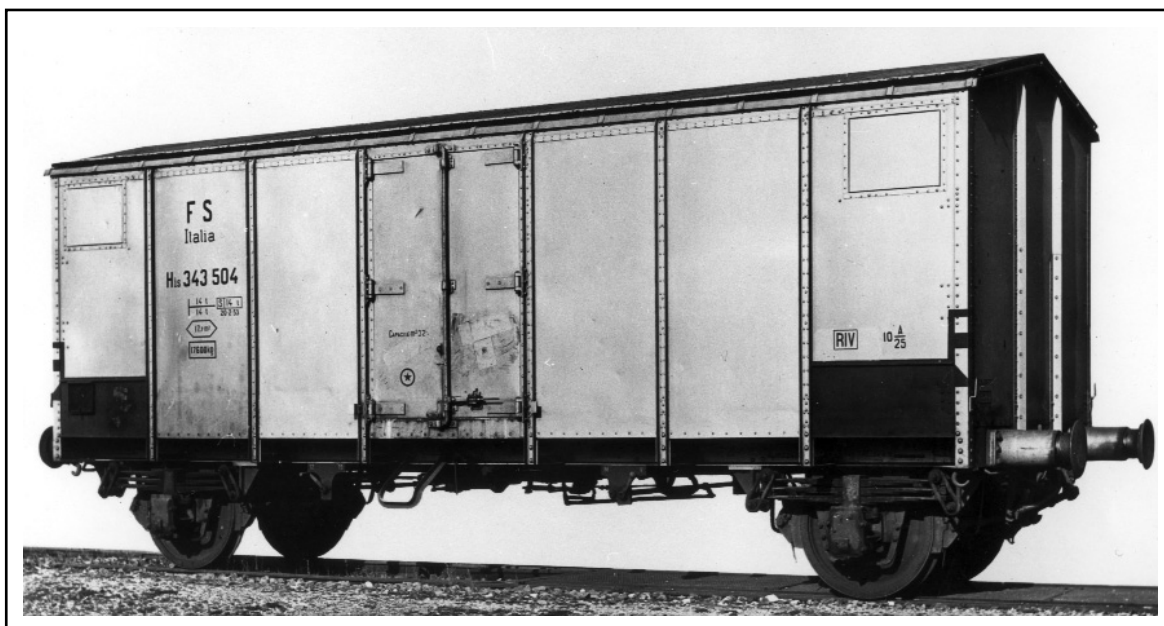
"macro" economia erano ancora sconosciuti. Il tutto, mentre sui binari della nostra città marciano, ancora per poco, le gloriose automotrici ALn 668 ed i moderni convogli al traino delle elettroniche E 464, unitamente a quel materiale rotabile recente e meno che, mentre transita, continua a fischiare e sferragliare "classicamente" assicurando talora anche "precedenze" telecomandate, sotto gli occhi non sempre distratti, di utenti ed osservatori.



Montesilvano, fine anni '80, locomotore GR. E428 (2a serie) tra la vegetazione spontanea in piena linea (zona Villa Verrocchio).



Anni '50, carri FS. Sopra pianale a carrelli, sotto refrigerante per trasporto derrate. (Foto FS).



*Una passione forse dovuta alla mancanza di
spazi aggregativi e di divertimento*



Montesilvano, anni '70, i vecchi bagni pubblici attigui al fabbricato della stazione...



...e nello scalo merci, accantonamento traverse di servizio.



Anno 1929, stampa pubblicitaria per l'inaugurazione della F.E.A..

*Una passione forse dovuta alla mancanza di
spazi aggregativi e di divertimento*



Montesilvano, 1 giugno 1965, il Capostazione Giovanni Vallone (a destra e nel riquadro) e l'Ausiliario per le operazioni di contabilità. Il Capostazione Vallone esercitava anche funzioni di Giudice Conciliatore.



Anni '70/'80, l'indimenticato Capostazione Gabriele Terenzi (a sinistra) con gli ausiliari Maggi (al centro) e Pavone.



Montesilvano, fine anni '70, atrio della biglietteria ed orari murali di servizio.



Primi anni '80, sala d'aspetto.



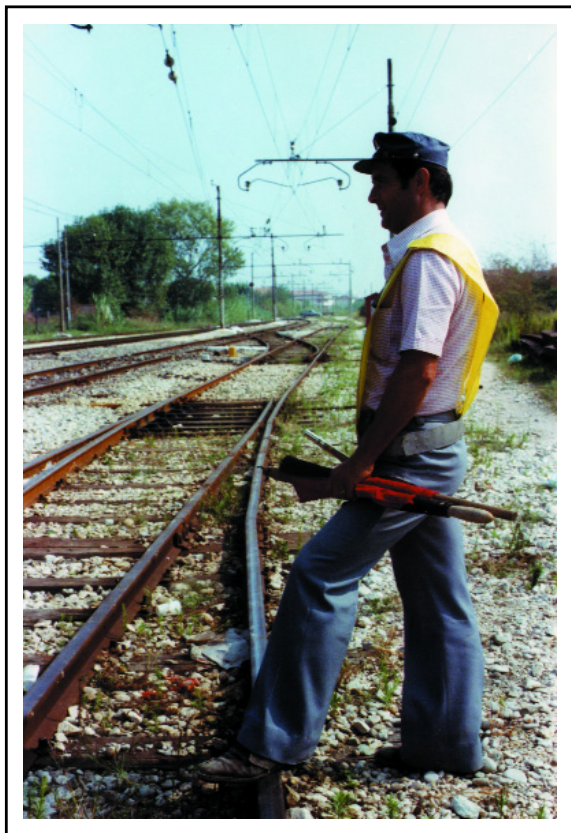
Montesilvano, anni '70, ferrovieri della "squadra lavori", per la manutenzione del primo binario di stazione.



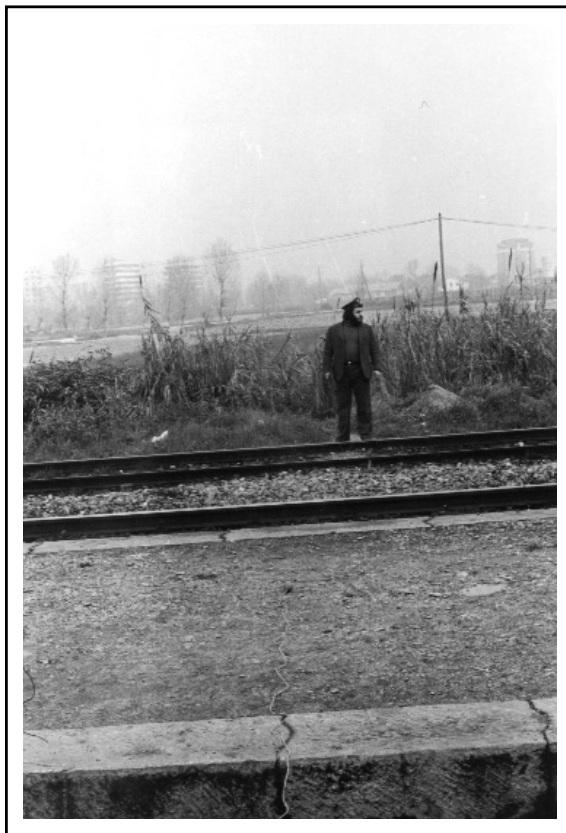
Anni '70/80, Squadra manutenzione con sede a Montesilvano.



Anni '70/80, operazione di carico di merci e collettame (corriere I.N.T.).



Montesilvano, 27 aprile 1987, il ferroviere Aceto vigila sulla condizione dei binari.



Montesilvano, anni '70, l'ausiliario Maggi attende il presenziamento e "controllo di coda" del convoglio in transito, oltre il 3° binario...



... e Guglielmo Bitondo, apprezzato Capostazione, a colloquio con un collega di un altro impianto.

*Una passione forse dovuta alla mancanza di
spazi aggregativi e di divertimento*



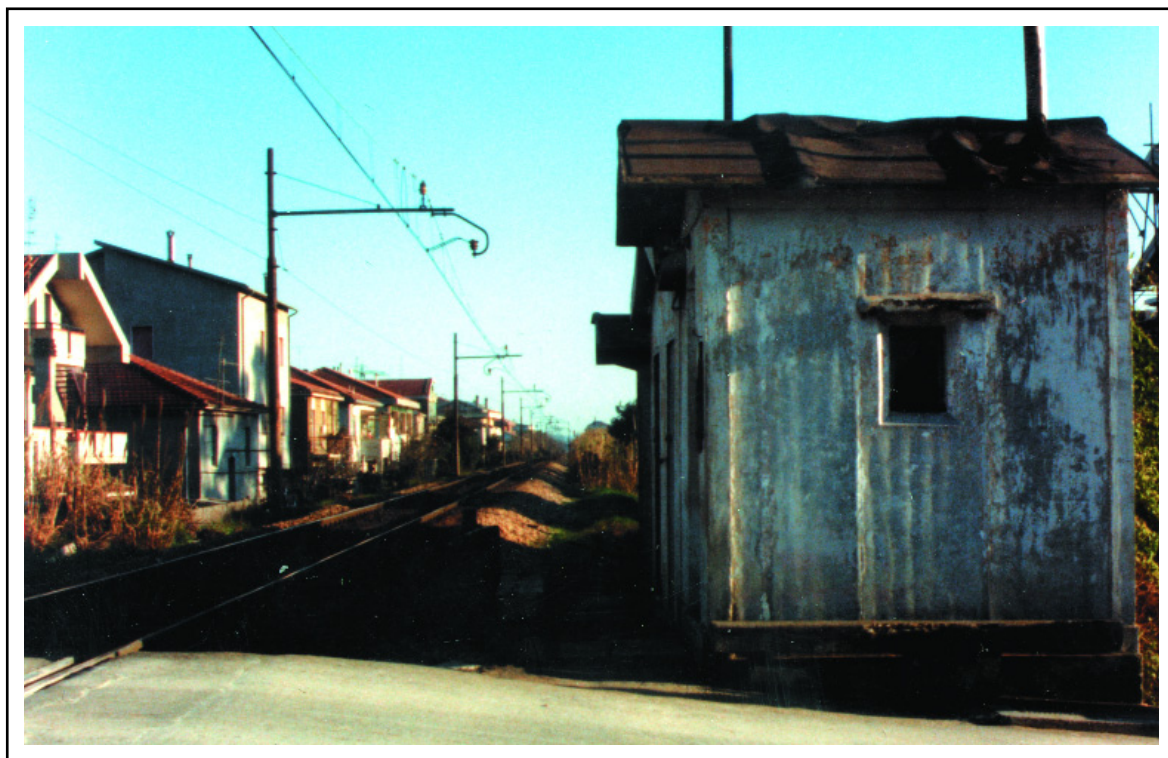
Montesilvano, anni '70, ufficio movimento; cornetta di segnalamento acustico ed altri strumenti di servizio.



Montesilvano, anno 1969, un attimo di pausa per il Capostazione Vallone e Manovale.



Anni '70, la classica struttura della barriera di passaggio a livello.



Montesilvano, anno 1987, fabbricato di servizio destinato al personale responsabile dell'attivazione del passaggio a livello...

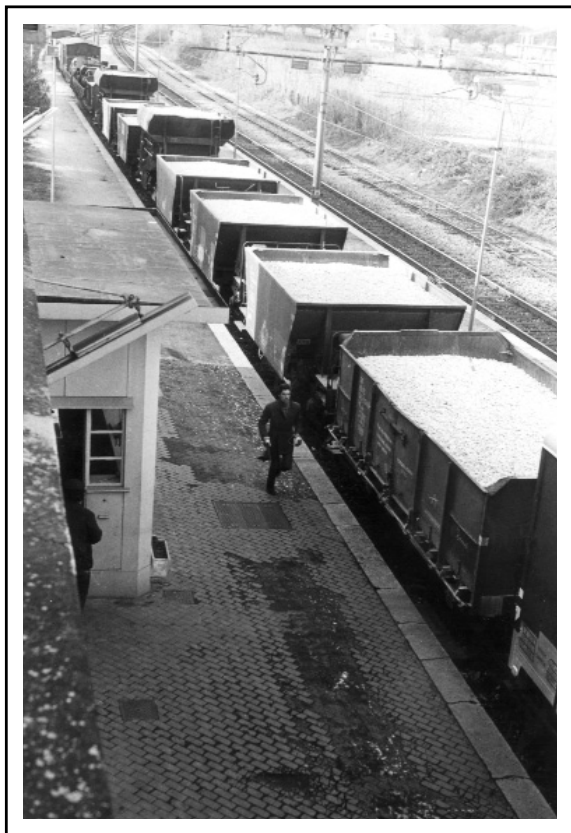


...e lo stesso luogo il 1 aprile 2003 in via di sistemazione.

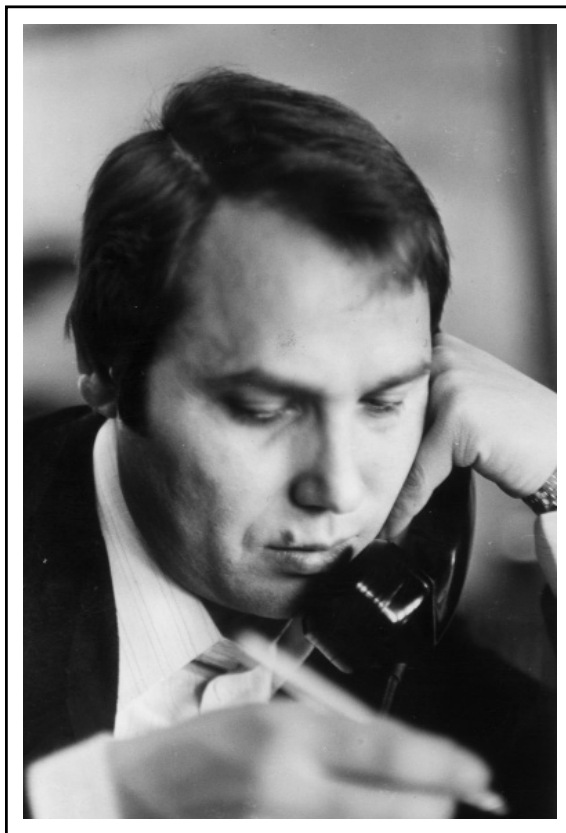
*Una passione forse dovuta alla mancanza di
spazi aggregativi e di divertimento*



Montesilvano, anni '80, il Capostazione titolare Pino Raponi (il primo a sinistra) insieme ad altri colleghi in servizio.



Montesilvano, anni '70, un treno raccogliitore in manovra...



...e l'ausiliario Enrico Santucci, poi responsabile gestione merci, al telefono di servizio.



Montesilvano, anni '70/'80, Pendolari dipendenti della "Monti" manifatture al termine del loro giorno di lavoro.

*Una passione forse dovuta alla mancanza di
spazi aggregativi e di divertimento*



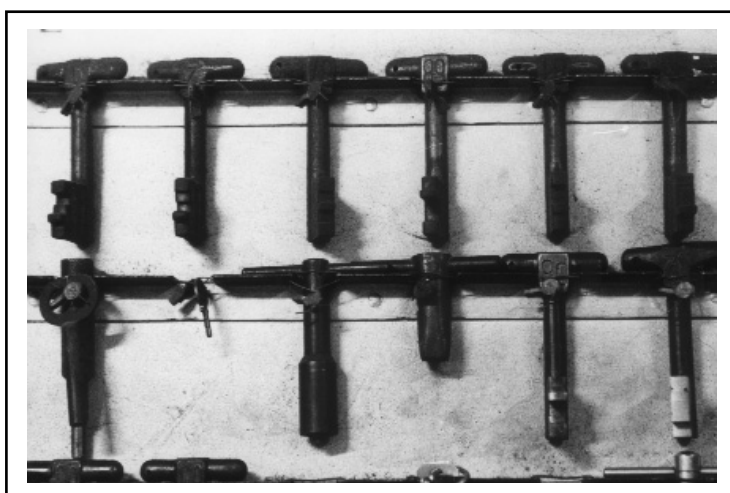
Montesilvano, fine anni '70, il Capostazione Diana Di Pietrantonio e l'ausiliario Luigi Maggi durante un turno di servizio.



Montesilvano, anni '70, i tecnici della "I.E." Impianti Elettrici assicurano manutenzione al passaggio a livello di V.le Europa.



Montesilvano, anni '80, attività per la saldatura delle rotaie.



Anni '70/80, ufficio movimento: chiavi di servizio.



Anno 1991, il nuovo ufficio movimento.

*Una passione forse dovuta alla mancanza di
spazi aggregativi e di divertimento*



Montesilvano, fine anni '80, incrocio fra treni "diretti" sotto la neve. in primo piano locomotore GR. E636.



Montesilvano, anno 1981, Rocco Sicchetti, un "figlio adottivo" della stazione.



Montesilvano, 3 maggio 1992: il Capostazione titolare Antonio Schiavone illustra al Ministro Gaspari le caratteristiche del nuovo banco di manovra, durante l'inaugurazione della nuova stazione...



...e la cittadinanza accoglie il treno inaugurale storico.

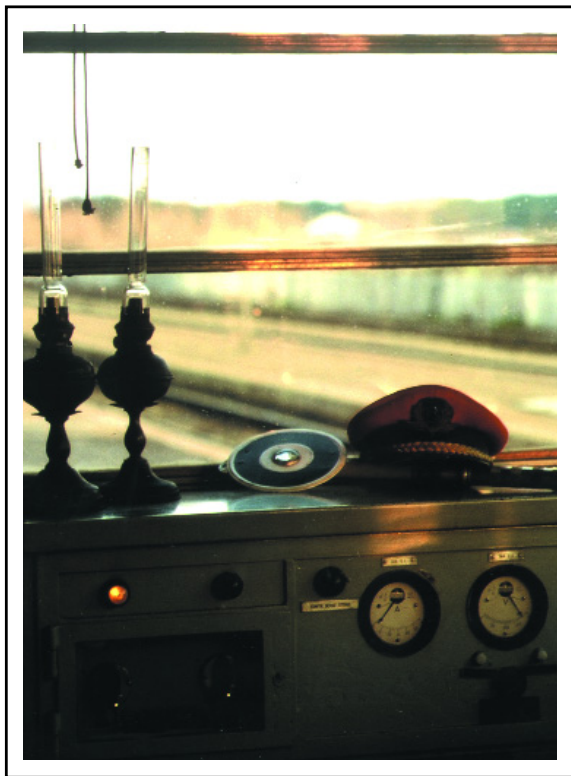
*Una passione forse dovuta alla mancanza di
spazi aggregativi e di divertimento*



Anni '70/80, l'automotore "Badoni" 207, assegnato provvisoriamente a Montesilvano per la movimentazione dei carri all'interno dello scalo merci.



Montesilvano, 30 maggio 1984, carrello da manovra D/211.064 (Badoni 1949) in sosta nella vecchia stazione. Sullo sfondo, la facciata del fabbricato viaggiatori lato piazzale esterno.



Montesilvano, anni '70, interno "cabina di blocco". In primo piano: berretto rosso, paletta di comando notturna, lumi di servizio a petrolio.



Montesilvano, 3 maggio 1992, il Ministro della Funzione Pubblica, già Ministro dei Trasporti, visita i nuovi impianti.



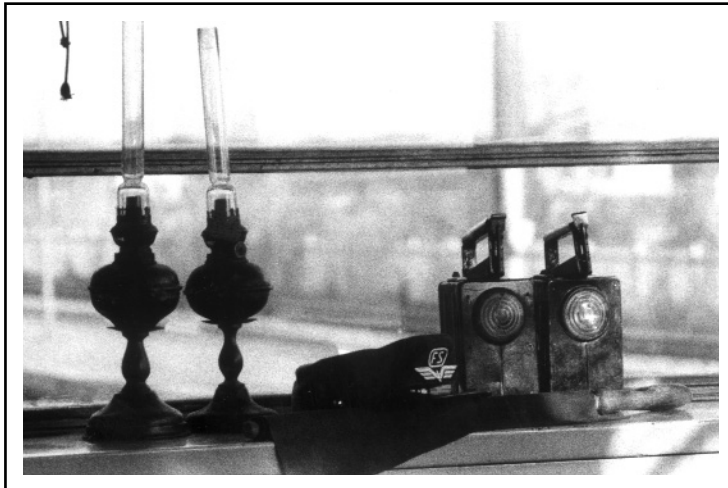
Montesilvano, 12 dicembre 1991, Autorità locali in visita alla nuova stazione.



Montesilvano, anno 2001, Emidio Cherri, ultimo capostazione in servizio regolare prima dell'automazione della stazione.



Anni '70, un Montesilvanese illustre, Capostazione Francesco D'Atri.



*Montesilvano, anni '80, interno "cabina di blocco". In primo piano:
- Berretto da ausiliario, bandiera rossa, lampade e lumi di servizio.*



*Montesilvano, anni '70, la manutenzione dello scambio "bloccabile"
d'ingresso ai quattro binari dello scalo merci.*



Montesilvano, anno 1990, il nuovo fabbricato servizi.



Anno 1981, materiali d'armamento presso lo scalo merci.



Fine anni '80, l'area del nuovo scalo merci in costruzione.



Anno 1981, passaggio a livello in V.le Europa; sulla sinistra il fabbricato merci della ex F.E.A. e la garitta rossa della "pesa a stadera", per carri merci.



Anni '80, cantiere per la connessione dei tracciati ferroviari. (zona Via Cavour).



Anni '70/'80, vasca del giardinetto di stazione rinnovata.



Anni '70, l'ausiliario Luigi Maggi, prezioso fotografo, a fianco del Capostazione Gabriele Terenzi (a sinistra), entrambi appoggiati alle classiche leve del vecchio banco di manovra.



Fine anni '80, il Capostazione Giorgio De Crescenzo in turno presso l'ufficio movimento nella struttura prefabbricata.



Anno 1990, fabbricati in costruzione.



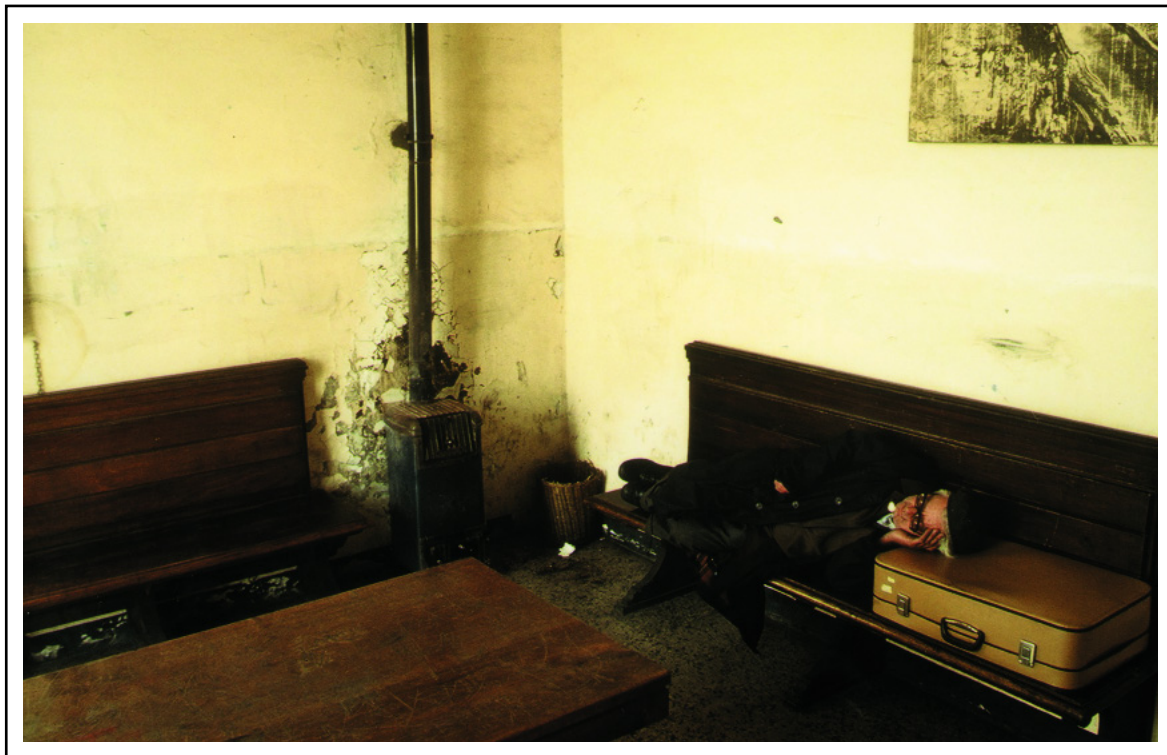
Montesilvano, fine Anni '80, il capostazione vigila per il transito di un treno passeggeri, sulla porta della struttura provvisoria.



Anno 2002, nuovo piano caricatore per trasporto merci.



Anno 1986, piano dei binari di stazione innevato. Si scorgono i primi muri di contenimento per la sopraelevazione degli impianti.



Montesilvano, anni '80, un viaggiatore assopito nella sala d'aspetto.

*Una passione forse dovuta alla mancanza di
spazi aggregativi e di divertimento*



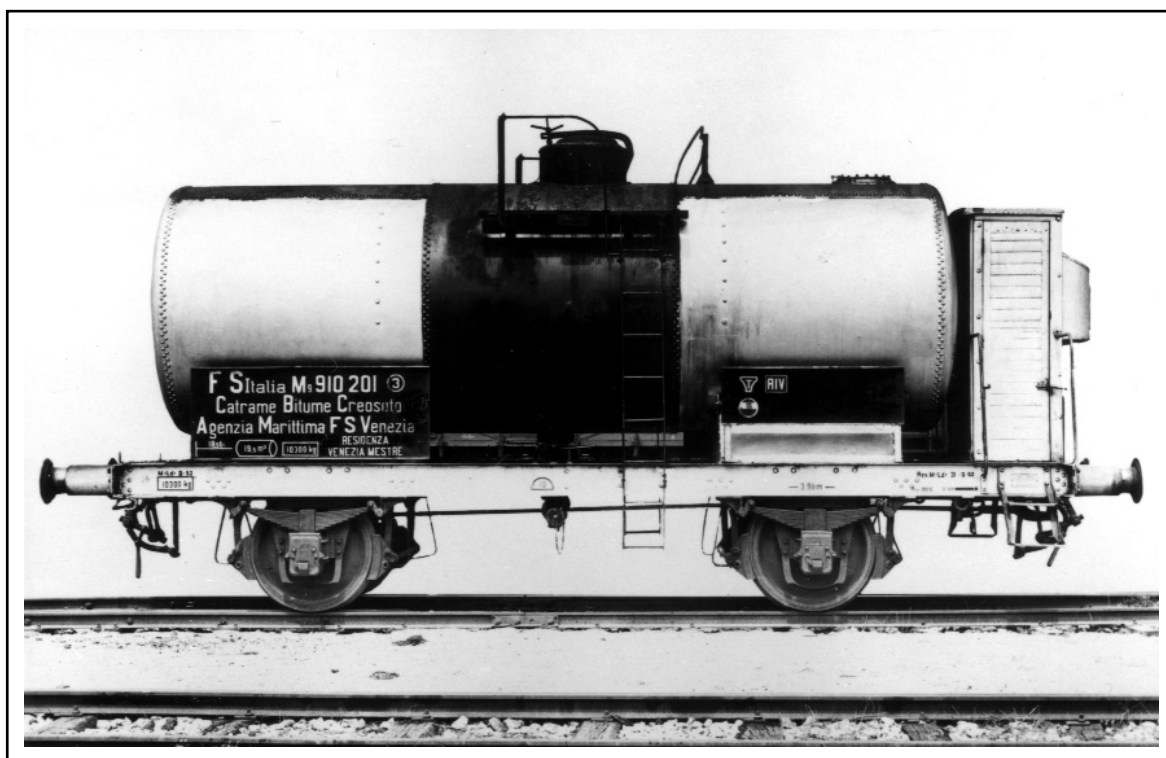
Montesilvano, anni '70, accanto al cippo chilometrico Km 343 (ponticello fosso "Vallicella") la locomotiva GR. 740-351 attende il "disco verde" di partenza.



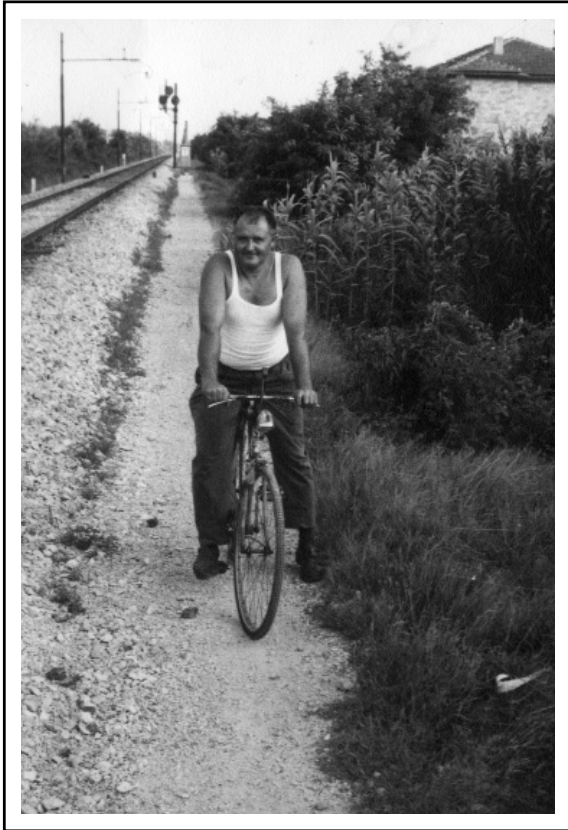
Anno 2002, carri demolendi di quelli che per decenni hanno effettuato scalo in Città.



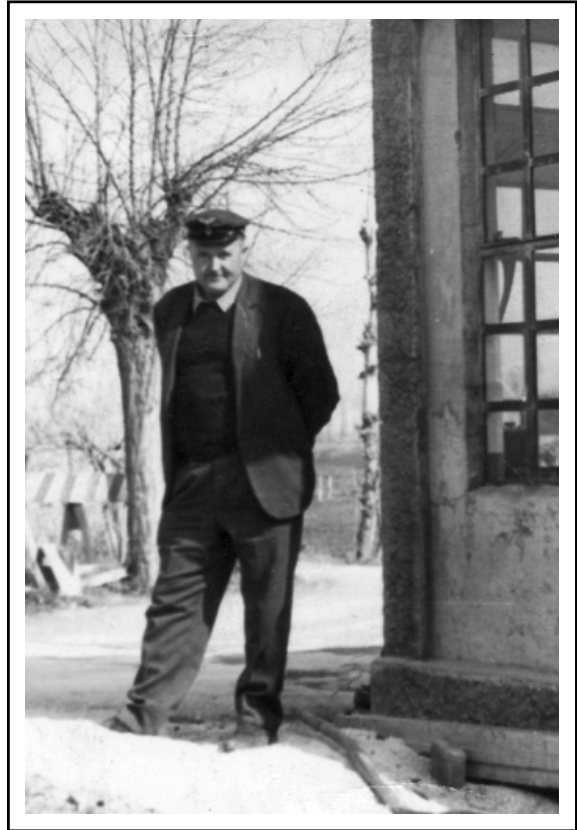
Antichi carri FS con garitta per il frenatore. (Foto FS).



Una passione forse dovuta alla mancanza di spazi aggregativi e di divertimento



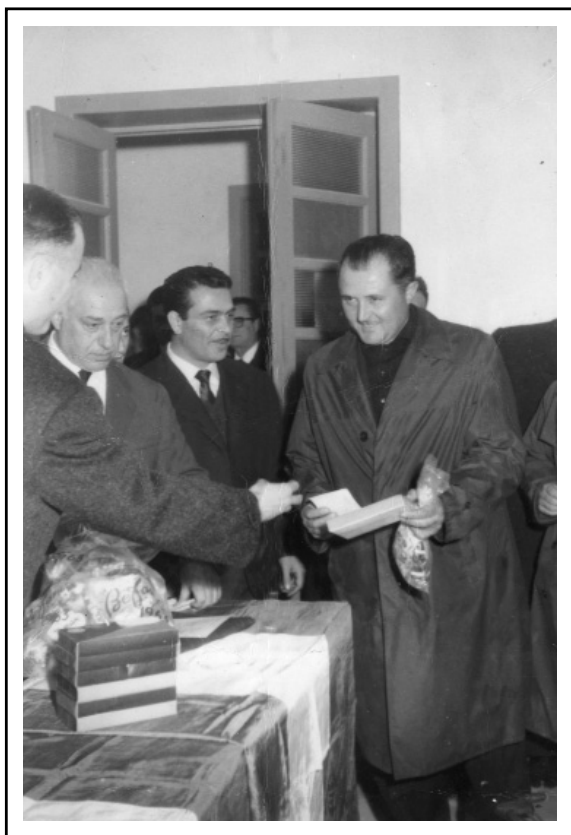
Montesilvano, il ferroviere Fernando Dell'Elce, fuori servizio, al lato della vecchia sede, in zona Villa Canonico.



Anni '50/'60, lo stesso ferroviere in servizio al passaggio a livello presso il ponte sul torrente "Piomba", al Km 340.



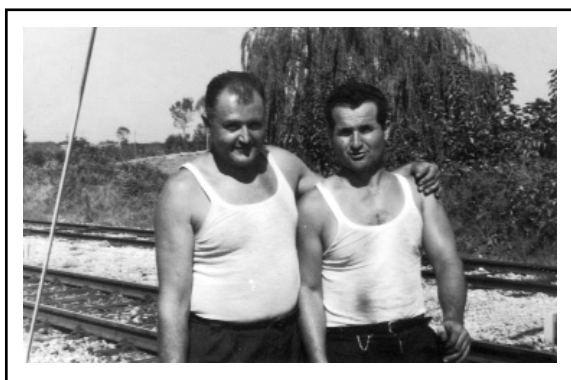
Montesilvano, fine anni '80, lo scalo merci ormai verso la disattivazione, accoglie pochi vagoni.



Montesilvano, anni '50, il concittadino ferroviere Dell'Elce riceve il "dono della befana" dal Capo del Compartimento.



Anni '50, lo stesso ferroviere con alcuni suoi colleghi...



... e tra i binari di stazione negli anni '60.



Anni '60, personale FS del servizio lavori assegnato alle stazioni di Montesilvano e Silvi

Testimonianze e curiosità

Il trasporto privato su gomma

Penne - Montesilvano Stazione

All'inizio del Novecento, le crescenti necessità di collegamento dell'area vestina (ormai parte integrante dell'Italia unificata, con i poli di attrazione di Teramo - Ascoli Piceno, Chieti e soprattutto Montesilvano) richiedevano impellenti risposte in termini di trasporti di ogni genere. Montesilvano in special modo, con la sua stazione, schiudeva un nuovo mondo commerciale che ormai collegava ed univa gli interessi e gli scambi Nord-Sud lungo l'Adriatica.

Per iniziativa di Valentino Ambrosini (un dinamico imprenditore che già alla fine del 1800 gestiva i collegamenti tra Bisenti, Penne e Teramo con diligenze postali) fu fondata la "Società Automobilistica Vestina" anonima per azioni, di cui lo stesso divenne il maggior azionista. La società costituita in Penne il 10 luglio 1910 con un capitale sociale di £ 69.000, raggruppava nobili, abbienti e professionisti che credettero fermamente nell'affascinante ed ignoto mezzo di trasporto. Talmente nuovo e sconosciuto che... per trovare quattro "chauffeur" fu necessario cer-

carli fuori regione! Nella continua competizione con le carrozze a cavalli di Raffaele Gallerati, che stava pian piano rivolgendo le sue risorse ed i suoi interessi in un pastificio e in una fabbrica di bevande gassate, l'esercizio si svolse tra mille difficoltà ed imprevisti, mentre l'Italia si armava per partecipare alla prima Guerra Mondiale.

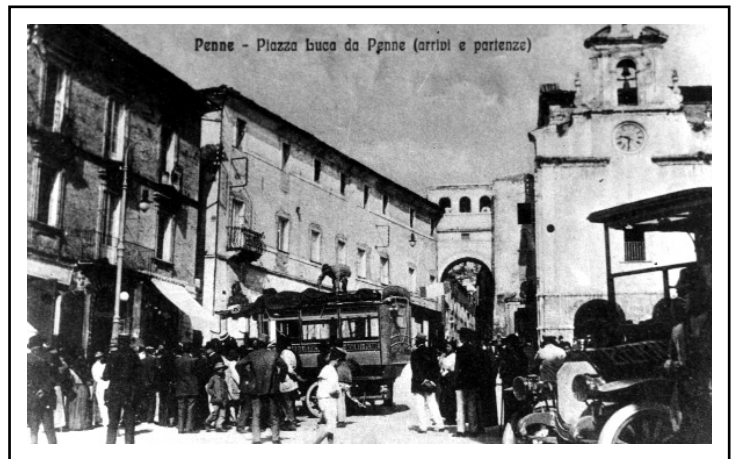
La stretta economica e la penuria di materie prime fecero innalzare vertiginosamente i prezzi di carburanti, lubrificanti, gomme ecc. non ricompensati nè da un maggior prezzo dei biglietti, nè dall'incremento dell'utenza. A nulla valsero le fatiche degli autobus SPA, battezzati con gli affettuosi e beneauguranti nomi di Fortuna, Stella ed Aurora, nè l'acquisto ad Olten (Svizzera) della robusta ed 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'avvocato Pasquale Odorisio di Catignano ed in seguito dalla soc. Abruzzo, dotata di ben più ingenti capitali e più ampi interessi.

La successiva crisi economica mondiale del 1929, l'inflazione ed il basso rapporto ricavi/costi (negativo per i bilanci) non risparmiarono neanche questa valida ed organizzata società, ormai esausta, che, in quell'anno, piombò in una crisi irreversibile.

I figli di Valentino Ambrosini, che nel frattempo avevano sempre continuato ad operare nei trasporti passeggeri e merci, avevano fondato la società "Rossi Ambrosini & C.", che il primo Febbraio 1929 subentrò alla società Abruzzo nell'esercizio, tra l'altro, della Penne - Montesilvano Stazione. 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 del documento del 29 gennaio 1929 si legge che *"la cessione comprende anche la linea Penne - Montesilvano - Pescara che all'inaugurazione della nuova ferrovia Penne-Pescara sostituirà in tutto o in parte l'attuale servizio"*.

Veniva così già stabilito di cedere il passo alla società "Ferrovia Elettrica Abruzzese", cioè ad un mezzo nuovo per la vallata del Tavo "il trenino", che ha portato tanti benefici all'economia ed alle popolazioni, ma che soprattutto, più di ogni altro, ha lasciato un segno ed un romantico ricordo nel cuore di tutti. Il rotolamento delle ruote metalliche sulle lucide rotaie, il dondolare dolce, alternato alle "secche imposizioni" della direzione da seguire, la folle velocità mas-



Anni '10/'15, Omnibus Mercedes Daimler in servizio sulla Teramo - Bisenti - Penne. A destra si intravede un BERNA in servizio sulla Penne - Montesilvano Stazione (soc. Anonima VESTINA).

sima di 35 km/ora, rendevano il viaggio una possibile occasione per incontri e conoscenze nelle carrozze ad unico ambiente, sulle aerate panche *vis à vis* di stecche di faggio lucide e calde al tatto ed allo sguardo, gradevoli e in fondo anche comode. I caratteristici vetri dei finestrini incorniciati e discendenti fino a metà che tendevano a richiudersi a causa dei consunti fermi, degli scossoni, delle molle di richiamo. Allora, ci si alzava per spingere di nuovo giù i finestrini, ispirando un profumo di natura nella ripida discesa per Remartello; si osservava poi il letto del fiume Tavo, si veniva accarezzati dai teneri rami di salice, si ascoltava il fruscio ed il fibrillare delle foglie dei canneti al vento...la sera, infine, i saltellanti grilli e le luminose lucciole sembravano accompagnare il "trenino" per un tratto fino a salutarlo... Che dire poi delle avvertenze (dietro un plexiglass impolverato) che vietava il trasporto di animali liberi anche se domestici quali galline, piccioni, e simili!

Mario e Raffaele Ambrosini

La mancata linea Montesilvano stazione - Pescara - Chieti - L'Aquila - Rieti - Roma

Il ruolo determinante di Montesilvano (in quegli anni superiore a Castellamare Adriatico e poi comparabile con Pescara) ed il significato di polo di attrazione per tutte le attività e gli scambi commerciali della vallata, sono testimoniati anche dalla richiesta all'inizio degli anni '30 della società "Rossi Ambrosini" di una linea interregionale Montesilvano St. - Pescara - Chieti - L'Aquila - Rieti - Roma che consentisse di coordinare e convogliare tutto lo sbocco del traffico passeggeri dell'area Vestina sul versante adriatico (Montesilvano) e su quello della S.S. 17. Tale richiesta, concretizzatasi anche con l'acquisto di un veicolo Lancia Eptajota, a cui doveva seguirne un altro, non ebbe attuazione a causa della paventata requisizione di alcuni automezzi da inviare in Eritrea o in altri focolai di guerra.

La richiesta venne riproposta 15 anni più tardi, all'indomani della Seconda Guerra Mondiale (sfruttando la concessione provvisoria dal 1944 al 1949 della Penne - Montesilvano - Pescara a causa del bombardamento della sede del "trenino"), ma concessa solo in partenza da Pescara per l'opposizione della F.E.A., motivata dal possibile arretramento e ricongiunzione a Penne di una linea così importante, che l'avrebbe di fatto strangolata. Il timore era fondato anche perchè, nel ricordo di molti, gli agili e sontuosi autobus rievocavano, già prima della guerra, il confort e la signorilità delle lussuose Isotta Fraschini, con le generose imbottiture dei sedili, il mobile bar e la ghiacciaia, il sistema di aerazione (naturale!).

Antonio e Raffaele Ambrosini



Anni '10/'15, Omnibus SPA della società Anonima Vestina, in servizio sulla Penne - Montesilvano.

Città S. Angelo - Montesilvano Stazione

Domenico Bosica, noto commerciante con diverse attività in Atri e Città S. Angelo, volle estendere ed applicare al trasporto pubblico il nuovo cavallo d'acciaio che tanto entusiasmo e tanta soddisfazione gli stava dando nel trasporto di legnami e merci (con deposito a Pescara e Montesilvano per l'esportazione di frutta). Rivolse così i suoi interessi al trasporto dei passeggeri.

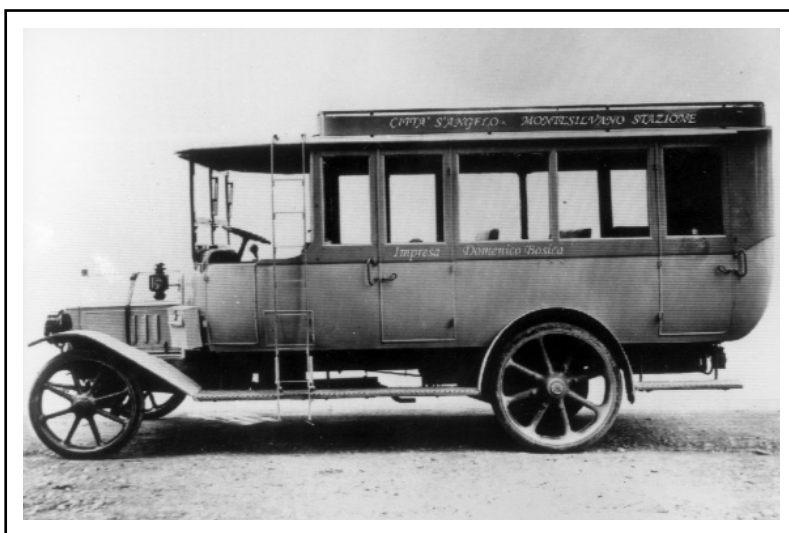
Con delibera del 28 novembre 1910 il Comune di Città S. Angelo gli affidò l'esercizio della linea Città Sant'Angelo - Montesilvano Stazione, con la possibilità di utilizzo promiscuo di diligenze a cavalli e di vetture automobili. Scelti tra i migliori del mercato, arrivarono dalla Germania alla stazione di Montesilvano due omnibus di marca Gaggenau, scomposti, in varie casse di legno.

Trasportate, quindi, a Città Sant'Angelo a mezzo di traini, furono, con l'ausilio di due tecnici tedeschi, montati presso il garage Bosica.

Nel 1918, al termine della prima guerra mondiale, l'inserimento dei figli Raffaele e Antonio nell'impresa diede notevole impulso all'attività, intensificando le relazioni di Elice e Città Sant'Angelo con Montesilvano e dal 1924 con Pescara, affiliando il garage al Touring Club d'Italia e acquistando nuovi autobus Zurst, Fiat 15 ter e 18 BL, OM 665 F e Fiat 626 RNL. Quest'ultimo, durante la seconda guerra mondiale, fu impiegato, su disposizione del comando tedesco, sulla linea Montesilvano - Città Sant'Angelo - Elice - Castilenti - Bisenti - Teramo. Il primo giugno 1944, fu mitragliato in contrada Annunziata di Città Sant'Angelo dall'aviazione inglese. Per puro miracolo e per la prontezza dell'autista si salvarono tutti i ventidue passeggeri, compresi i due titolari Raffaele e Antonio Bosica, i quali erano a bordo per controllare l'efficienza del motore appena revisionato. L'autobus, con le porte spalancate, quasi ad arrendersi, fu completamente traforato dai proiettili e prese fuoco insieme al motore nuovo di zecca: la guerra non risparmia niente e nessuno. Nonostante i disastri bellici con tanta volontà e sacrifici furono ricostruiti i mezzi e l'azienda proseguì la sua attività negli anni successivi.



Biglietto di corsa semplice dell'autoservizio Bosica.



Anno 1917, autobus tipo Fiat 18 BL dell'impresa Bosica.

Wilma Bosica
Vittorio Bosica
Luigi Gaspari



Anno 1929, autobus OM 665 F (carrozzato Garavini) dell'impresa Bosica, sulla linea Città Sant'Angelo - Montesilvano Stazione - Pescara.



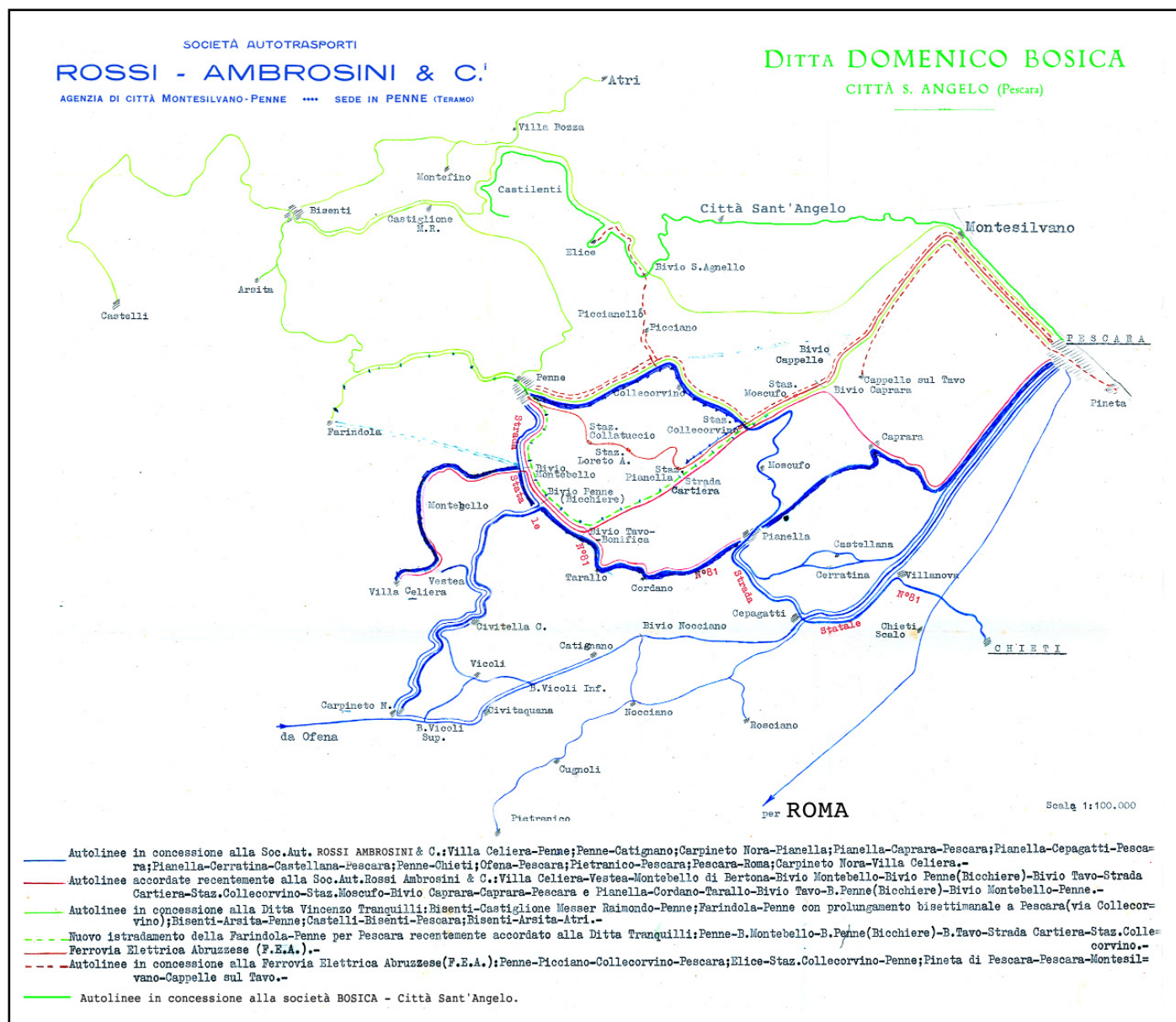
Anno 1939, presentazione del Fiat 626 RNL (carrozzato Menarini), dell'impresa Bosica.



Anni '30, tessera di abbonamento settimanale della società Rossi Ambrosini.



Anni '20, tessera di riconoscimento dell'impresa Bosica.



Rete degli autoservizi interprovinciali nell'immediato dopoguerra.



L'Associazione Culturale Amatori Ferrovie (A.C.A.F.)

E' stato il dr. prof. Nicola Gioffrè, Notaio in Pescara, a sancire con proprio Atto del 13.9.2002, la nascita di un 'Associazione quale l'Acaf, per molti anni progettata da appassionati ferrovieri e non, veri cultori della storia dei trasporti su rotaia, semplici interessati, fermodellisti di ogni età.

Gli ostacoli maggiori che ne impedivano la realizzazione erano costituiti dalla disponibilità di una sede adeguata, dotata di spazi e strumenti di necessità per le finalità statutarie.

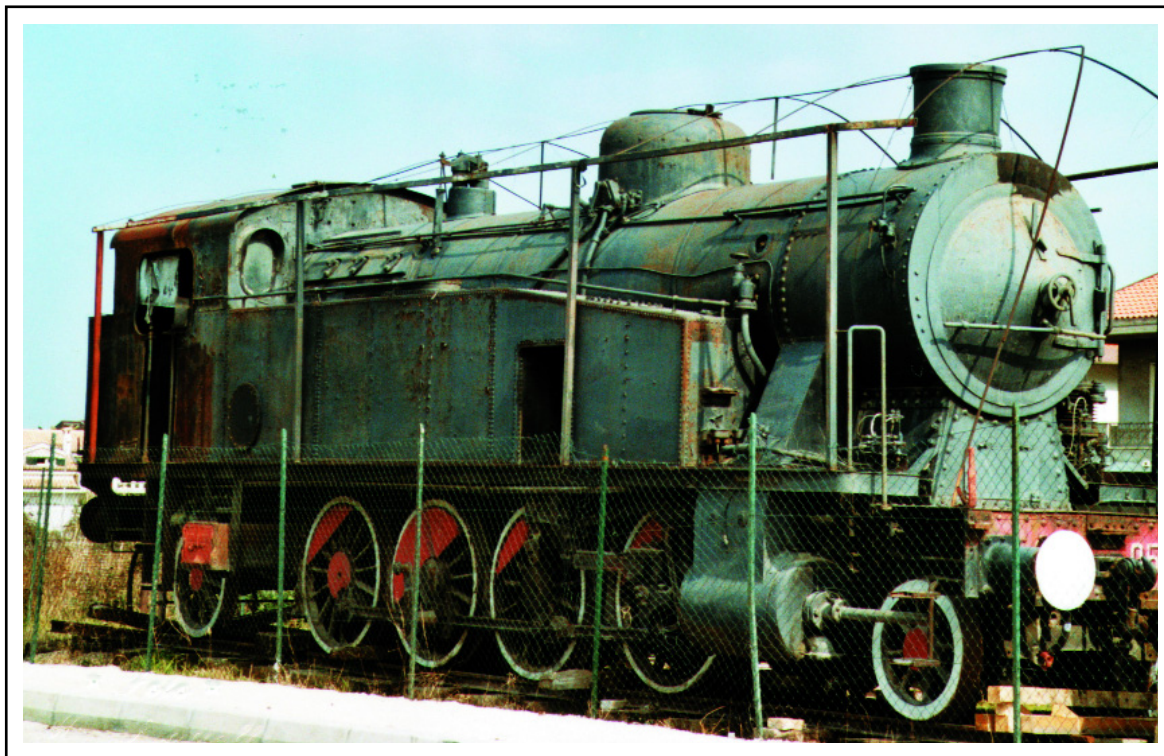
Il concorso dell'Amministrazione Comunale di Montesilvano, locataria di locali di proprietà della "Metropolis spa" (gruppo fs) al piano terra della nuova Stazione cittadina, ha risolto egregiamente il problema della sede.

La disponibilità di alcuni ferrovieri in pensione e la nota genialità del Cav. Pierino De Caro, hanno fatto sì che la sede della stessa Acaf venisse dotata di cimeli, diorami, modelli vari, riviste, simulazione informatica di guida a bordo di un locomotore, documentazioni in video e, soprattutto un plastico in scala HO (1:87) in stile italiano, visionabile dall'interno e dall'esterno, attraverso utili vetrine.

Gli scopi del medesimo sodalizio sono facilmente intuibili, anche perché non dissimili a quelli dei suoi omologhi cosparsi in Italia ed oltre; ma tra i più ambiziosi si annoverano quelli relativi alla riproduzione in scala dei luoghi ferroviari di Montesilvano (tracciato urbano e stazioni FS e FEA), la visita "in loco" delle scolaresche cittadine, onde favorire la cultura del trasporto pubblico non inquinante, e la istituzione di un sito museale all'aperto, nell'area del-



Montesilvano, anno 2003, gruppo soci ACAF.



Montesilvano, locomotiva 940.052 acquistata da un privato, in sosta in via Verrotti.

l'ex scalo merci, attraverso la riparazione di un convoglio d'epoca (statico), per il quale la divisione "Cargo" (gruppo fs) ha già destinato sei vagoni, preservati alla demolizione, di periodi diversi del novecento (4 carri merce e 2 bagagliai), ed alla cui testa si ritiene dover candidare la locomotiva a vapore gr.940 052, di proprietà privata, da anni esposta in luoghi diversi della città.

Il Presidente dell'Acaf, è stato individuato nella persona di Antonio Schiavone, ultimo Capostazione "titolare" in servizio a Montesilvano, che in un'apposita, recente conferenza stampa ha illustrato le caratteristiche dell'associazione, annunciando, tra l'altro piena adesione alle iniziative previste per il 140° della ferrovia adriatica, presenti un buon numero di pubblico ed Autorità,

quali il Presidente del Consiglio della Provincia di Pescara, Dr. Vincenzo Fianza.

Soci fondatori dell'Acaf risultano essere i Signori: Antonio Brocco, Mario Cocciadiferro, Pierino De Caro, Berardo Di Nicola, Pino Onesti, Quintino Sportiello, Antonio Tortora, Renzo Gallerati, Mario Spada, Antonio Schiavone.



Montesilvano, anno 2002, carri ex demolendi destinati a sito museale ACAF (Associazione Culturale Amatori Ferrovie).

Gli amici dell'Associazione.



Alcune antiche divise FS. (Foto archivio FS).



Serie A. Mod. 66.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Stazione di **MONTE SILVANO** Servizio a *Grande Velocità*

N. 76 d'Ordine

Al Signor *Perotti*
a *Domme*

Ho l'onore d'informare la S. V. che oggi sono arrivati al suo indirizzo **fermo in Stazione N. 1** Colli di *Caopisciaro* del peso di Kil. 1 - spediti dal Signor *Leffice* provenienti da *Calcano* che io tengo a sua disposizione, contro il pagamento delle seguenti tasse:

Porto L.	51
Assegni	
Spese anticipate »	1 1/2
Spese di dogana »	
Spese postali	205
<i>1500</i>	
Totale	1 30

Io sono in debito d'avvertirla, che non ritirando gli oggetti entro le *24* ore, dalla data della presente, cominceranno a decorrere sugli stessi i diritti di Magazzinaggio.

Adi *9 luglio* 1868

24. Saranno rimborsati i Colli al titolo del presente avviso, purché dalla S. V. sia evitato il ritardo.

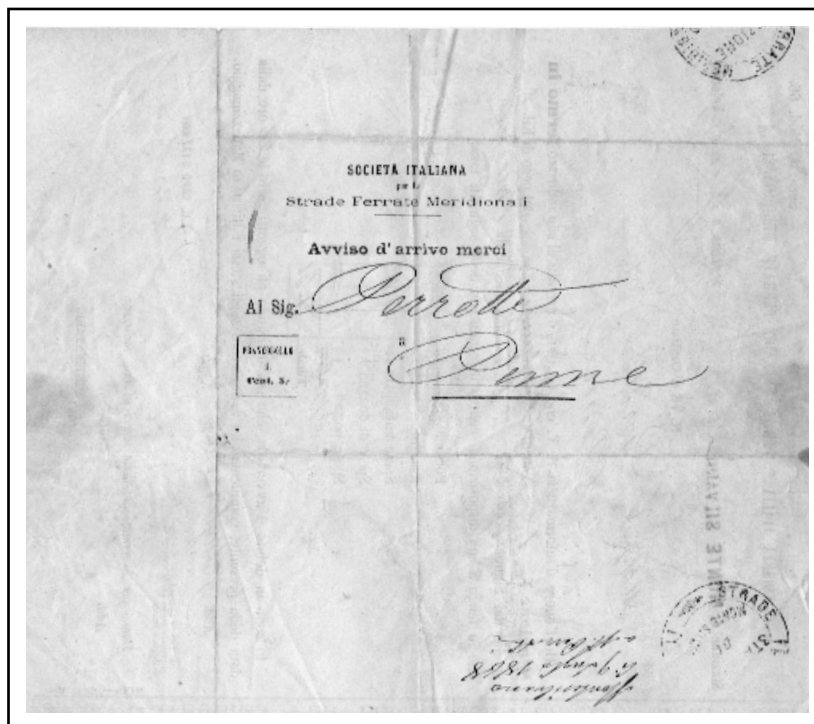
IL CAPO STAZIONE
De Amicis

Buono per la rimessione delle merci al mio indirizzo.
Adi _____ 1868

IL DESTINATARIO

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI
Soc. (incl. - 1866)

Montesilvano, anno 1868, avviso di ritiro merci a firma del Capostazione De Amicis...



...e il rispettivo retro.

Cartella 1 *Allegato 2*

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI
Sec. An. Cap. Soc. L. 1.500.000 (versato L. 450.000)
 SEDE IN ROMA - C. C. I. Roma 28338 - C. C. I. Teramo 8483 - SEDE IN ROMA

FERROVIA
 CASTELLAMARE ADR. - MONTESILVANO - PENNE
 Scartamento 0,95
 TRAZIONE ELETTRICA

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE

Frontespizio della pratica riguardante la relazione del progetto esecutivo della ferrovia elettrica Pescara-Penne.

Anni '20, frontespizio del progetto esecutivo F.E.A..

Servizio postale automobilistico
CITTÀ SANT'ANGELO - MONTESILVANO

ORARIO

CORSA	I	II	III	IV	CORSA	I	II	III	IV
CITTÀ SANT'ANGELO PART.	1.10	6.—	10.36	13.36	MONTESILVANO STAZ. PART.	4.30	9.25	13.—	16.50
	0.40				CITTÀ SANT'ANGELO ARR.	5.04	10.09	13.34	17.24
MONTESILVANO STAZ. ARR.	1.44	6.34	11.10	16.10		6.04			

NB. - La prima corsa è in facoltà del concessionario di eseguirla a cavalli; in tal caso la partenza da Città Sant'Angelo avverrà alle ore 0.40 l'arrivo alle ore 6.04.

a) La corsa N. I. serve il treno N. 58 proveniente da FOGGIA e diretto ad ANCONA che passa a MONTESILVANO alle ore 2.03
 » » » » » 57 (diretto) » » BOLOGNA » a FOGGIA » » » » » 2.17
 » » » » » 1831 » » CASTELLAMARE » BOLOGNA » » » » » 4.15

b) La corsa N. II. serve il treno 1835 proveniente da S. BENEDETTO diretto a FOGGIA, che passa a MONTESILVANO alle ore 6.50
 » » » » » 52 » » FOGGIA » » BOLOGNA » » » » » 9.19

c) La corsa N. III. serve il treno N. 51 proveniente da BOLOGNA diretto a FOGGIA, che passa a MONTESILVANO alle ore 11.31
 » » » » » 1840 » » FOGGIA » » BOLOGNA » » » » » 12.41

d) La corsa N. IV. serve il treno 54 proveniente da FOGGIA diretto a BOLOGNA, che passa a MONTESILVANO alle ore 16.30
 » » » » » 1837 » » BOLOGNA » » FOGGIA » » » » » 16.31

Il prezzo del biglietto, tanto nell'andata come nel ritorno, è di **LIRE UNA** per qualsiasi corsa

Città Sant'Angelo 1. Maggio 1911

II. CONCESSIONARIO **DOMENICO BOSICA**

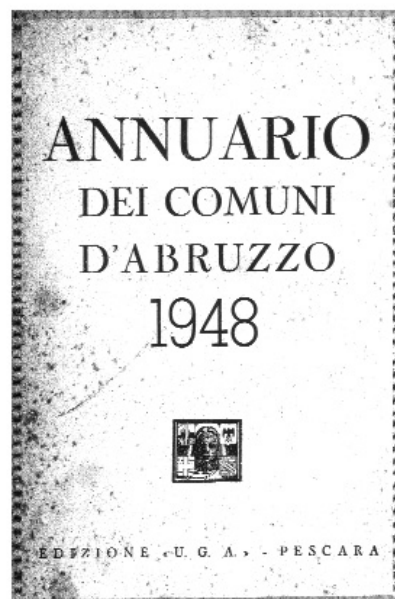
Orario dell'impresa Bosica emesso il 1 maggio 1911.

Un libro celebra l'arrivo del treno

MONTESILVANO. Il 13 maggio 2003 ricorre il 140° anno della nascita della ferrovia adriatica che collega Pescara e Ancona. Un evento che, negli anni a venire, rappresentò una rivoluzione per la storia e lo sviluppo dell'area costiera e, quindi, anche di Montesilvano.

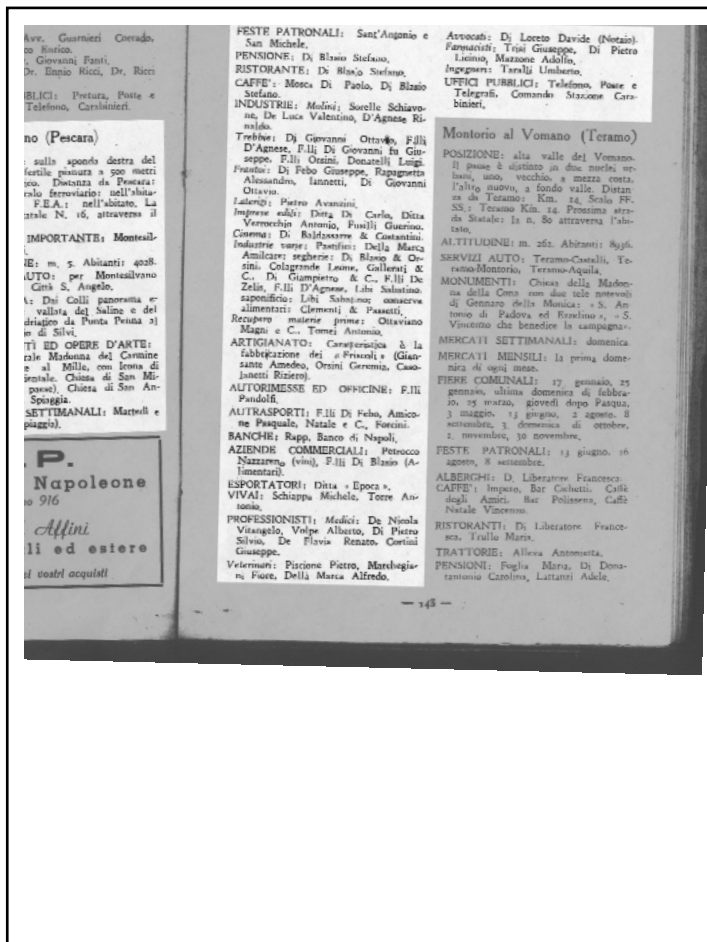
Per questo il 13 maggio 2003 in città sono previste iniziative finalizzate a celebrare proprio questa data. L'amministrazione comunale, in collaborazione con l'azienda delle Ferrovie e la Gestione trasporti metropolitani, sta facendo redigere un libro intitolato «Montesilvano: una città tra i binari». Il rapporto tra Montesilvano e la rete ferroviaria è parte integrante della cultura della città, al punto che recentemente è stato istituito il museo del treno grazie alla passione di un gruppo di ex ferrovieri e di appassionati, e alla collaborazione del Comune e della Provincia.

Il museo del treno è un progetto articolato, il cui obiettivo è soprattutto quello di coinvolgere le nuove generazioni. (p.a.)



Il quotidiano "Il Centro" di domenica 2 marzo 2003 pagina di Montesilvano annuncia la presente pubblicazione.

Annuario dei Comuni d'Abruzzo - 1948



Pagine 142 e 143 dell'Annuario.

-1-

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali
Società Anonima sede in Firenze. Capitale L. 250 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

Provincia di Teramo Circondario di Penne
Comune di Montesilvano

Atto di cessione stabilito fra la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali esercente la Rete Adriatica ed Agente per conto proprio, e per essa il Sig. Giuseppe Teri del fu Francesco Ingegnere Capo della 15.^a Sezione di Montebiancone, il quale agisce in base alla qui unita procura rilasciatagli dall'Onor. Sig. Direttore Generale della detta Società in data 27 Ottobre 1899 rogato Not. Querci di Firenze e le Ditte: De Filippis Delfico Senatore Graziano fu Gregorio e Pisciotta Pietro di Giovanni.

Premesso:

che per la costruzione dei lavori di ampliamento della Stazione di Montesilvano la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, Esercente la Rete Adriatica ed agente per conto proprio dovrà occupare permanentemente talune zone di terreno di proprietà della Ditta De Filippis Delfico Senatore

2.

Traiano e Piscione Pietro;

che tali Ditte, in vista dei vantaggi derivanti dal detto ampliamento, si sono mostrate disposte a cedere gratuitamente i detti terreni, posti in territorio di Montesilvano;

Le Parti qui contraenti, nelle loro indicate qualità, si sono volute fare constare legalmente di tale gratuita cessione, convengono e stipulano quanto segue:

Articolo 1°

Le Ditte De Filippis Gelfico Senatore Traiano e Piscione Pietro di Giovanni colono, ciascuna per la parte che la riguarda, in assoluta proprietà alla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ed Agente per conto proprio, i beni stabili identificati nel susseguente Quadro A e distinti con colore rosso nell'annesso stralcio di piano B, che si dichiara formare parte integrante del presente atto.

Articolo 2°

La detta cessione avviene, come è indicato nelle premesse, a titolo gratuito ed è solo per gli effetti del pagamento delle tasse di trascrizione e di rottura del presente atto, che si indicano nel seguente Quadro A i valori attribuibili ai beni ceduti.

Articolo 3°

La cessione di cui ai precedenti Articoli 1° e 2° s'intende fatta ora per quando saranno stati approvati dalla competente autorità Governativa i sopraccennati lavori d'ampliamento della Stazione di Montealbano; alla quale epoca l'Amministrazione ferroviaria potrà prendere possesso dei terreni ceduti col presente atto senza che occorra alcuna altra formalità od assenso in proposito.

Articolo 4°

Il Signor Tiscione si riserva la facoltà di far sue le canne e quelle altre piante di qualsivisi specie che si troveranno sul terreno all'epoca dell'occupazione della zona che concede alla Società Ferroviaria col presente atto.

Articolo 5°

Il Signor De Filippis Delfico ed il Signor Tiscione garantiscono, ognuno per la parte che lo riguarda, che i Beni stabili come sopra ceduti alla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali appartengono in loro esclusiva ed assoluta proprietà, e sono liberi da qualsiasi vincolo, sia ipotecario, che d'altra specie, e soggetti quindi soltanto alle ordinarie imposte di fondiaria.

In ogni modo poi i detti Signori cedenti

4.

dichiarano di tenere rilevata ed indenne nel modo più ampio e formale, la Società Ferroviaria, da ogni e qualsiasi molestia che potesse derivarle da terzi per dato e fatto della presente cessione, come pure tengono sollevata l'amministrazione ferroviaria da ogni pretesa di coloni, fittobili, usufruttuari, direttori etc, possa esse pretese derivare da dispersione o perdita di frutti pendenti, da ritardate operazioni agricole in causa della esecuzione dei lavori, da vigenti contratti di affitto, livelli o da qualsiasi altra causa.

Articolo 6.^o

Le Ditte De Filippis Delfico e Discione rievocano di non avere, con la cessione gratuita delle zone di terreno di cui si tratta, acquistato alcun diritto od una servitù attiva qualsiasi circa la immutabilità delle opere di ampliamento della Stazione di Montesilvano per le quali ha luogo la detta cessione, intendendosi a tale riguardo che debba rimanere integra ed impregiudicata l'applicabilità delle disposizioni contenute nelle vigenti leggi e convenzioni circa l'attuazione di quelle eventuali modificazioni di qualsiasi natura che le condizioni del traffico e le esigenze del servizio in generale consigliassero di apportare in seguito agli impianti della Stazione di Montesilvano, senza che le Ditte cedenti possano

5.

accompagnare per ciò pretese di sorta.

Articolo 7.º

Restano a carico dell'Amministrazione Ferroviaria tutte le spese di stipulazione, autentica, registrazione, trascrizione e rettura del presente Atto compilato in doppio originale.

Articolo 8.º

In relazione a quanto precede, si ripete che la identificazione dei fondi, le superficie cedute ed i valori di questa ultima, sono quelli descritti nel seguente.

Quadro A

N.º d'ordine	Identificazione dei beni	area ceduta	loro valore
1	<p>Ditta De Filippis Delfico Senatore Traiano fu Gregorio.</p> <p>Terreno riportato in R. d. n.º in testa a De Filippis Delfico Traiano fu Gregorio, articolo 862 Sezione B N.º 365 bis e 367, qualificato deminatorio buono, in contrada Finme morto, di classe 1.ª e 3.ª.</p> <p>La zona ceduta è posta tra i confini: Ferrovia eretante proprietari De Filippis Delfico Traiano, è distinta nel piano B con tinta rosea e misura una superficie di</p>	m. q. 400	= 400

6

N.º ordine	Identificazione dei beni	area ceduta	Loro valore
2	<p>Ditta Piscione Pietro di Giovanni. Terreno riportato in Catasto in testa a Piscione Pietro di Giovanni Articolo 1227 Sezione B F.º 34.365.369-368, qualificato seminativo buono, in contrada Fiume morto, di classe 1.ª 2.ª e 3.ª.</p> <p>La zona ceduta è posta tra i confini: Ferrovia De Filippo Delfico e restante proprietà Piscione Pietro e distinta sul piano B con tinta rosea e misura una superficie di</p>	m. q. 600	600 ✓

Montesilvano Dicembre 1899
 Per la Società Italiana
 delle Strade Ferrate Meridionali
 Esponente la Rete Adriatica
 S' Ingegnere Capo Sezione I Proprietari

Caro signor Ingegnere
Ho l'onore di aver ricevuto la vostra lettera del 14/11/99 e di averne preso atto.
Con questa vi comunico che la zona di terreno di cui si parla nella vostra lettera è stata già ceduta a un altro proprietario.
Con questa vi comunico anche che la zona di terreno di cui si parla nella vostra lettera è stata già ceduta a un altro proprietario.

IL POPOLO ABRUZZESE

CRONACHE ED INTERESSI DELLA REGIONE

O/O Postale

SI PUBLICA IN TERAMO DUE VOLTE LA SETTIMANA

Car. sinceram

ABBONAMENTI: — Anno L. 9. — Sem. 5. — Pagamento antic. — Un numero cent. 5 —
Avvenuto cent. 10 — Per richieste speciali 0,10 la copia. — Estero, il doppio.

DIREZIONE & REDAZIONE: Corso S. Giorgio, Num. 11

INSERZIONI: — Nel corpo del giornale L. 1,00 la linea corpo 8. — Nella 4.^a pagina 0,75
la linea. — Per necrologi, nozze e comunicati 0,50. — Per annunci d'importanza prezzi a forfait.

I manoscritti, anche non pubblicati, non si restituiscono

ANNO IV. — N. 256

Direttore: GAETANO PANBIANCO

10 APRILE 1915

Per la ferrovia Montesilvano-Penne

Scadendo il 28 marzo or decorso il termine accordato dal ministero LL. PP. per la dimostrazione della disponibilità dei mezzi finanziari per la costruzione e l'esercizio della linea Montesilvano-Penne, la nostra Amministrazione Provinciale, preoccupandosi delle gravi condizioni attuali del mercato monetario, provvede in tempo a domandare un'altra proroga. Oggi sappiamo che tale domanda è stata accolta dal Ministero, appunto tenendo presenti le difficoltà della critica ora attuale, ed è stata quindi accordata una nuova proroga sino al 28 luglio p. v.

Auguriamo che in questo frattempo possa la Società costituitasi per la costruzione della detta linea superare le estreme difficoltà, e che quindi, nonostante l'ora buia che incombe sul mondo, questa nostra antica aspirazione giunga a realizzarsi.

Dal periodico "Il Popolo Abruzzese" del 10 aprile 1915.

RASSEGNA della STAMPA
della
CRONACA VARIA
DELLA REGIONE

Vita Abruzzese

ABBONAMENTO
a 52 Numeri L. 5,00
INSERZIONI
prezzi da convenirsi

Si pubblica in Città S. Angelo

ANNO XIII. — N. 5

Città S. Angelo, 15 Marzo 1908

CjC con la Posta

LA MORTE DELLA NOBILISSIMA CONTESSA BIANCA DELFICO - CASAMARTE

Il lutto di Montesilvano

Tre giorni solo di malore fulmineo e crudele sono bastati per strappare alla nobile famiglia dei Conti Delfico il suo angelo tutelare, l'eletta gentildonna, la squisita creatura, la fata benefica e gentile.

Non ancora appassiscono i fiori di nozze recenti e felici sparsi nelle sale de' Baroni Casamarte di Loreto,

Alla stazione ferroviaria

Tutto il popolo di Montesilvano scalo si era riunito sul piazzale esterno della stazione. Tutti i fanciulli e le fanciulle delle scuole della spiaggia, con bandiere ed insegnanti, erano là ad attendere la salma della nobile Signora. Nessuno mancò al riverente tributo di omaggio, e mai dimostrazione d'affetto fu così spontanea ed unanime.

E prima che il feretro venisse trasportato nel vagone, belle, commoventi parole vennero rivolte alla salma da onorevoli amici, da educatori del popolo, da commercianti, da operai; parole sentite, espressioni sincere che han strappato da molte ciglia lagrime spontanee di vero e profondo cordoglio.

Che dire d'altro, in memoria della più bella figura di Dama abruzzese, rapita all'affetto di tutti così crudelmente ed improvvisamente? Stralciamo dall'ITALIA CENTRALE queste poche righe che vieppiù compendiano l'immagine cara della Contessa **Bianca Delfico-Casamarte**, sulla cui tomba in questi giorni tutta una Regione ha sparso lagrime e fiori!

Ed alle 13 il treno, su cui erano salite oltre cento persone d'ogni ceto, insieme ai nobili figli ed ai parenti di Casa Delfico, trasportava lontano la bara venerata e rimpianta!

Montesilvano ed i paesi circconvicini avevano così, nella forma più solenne e spontanea, deguamente partecipato all'indescrivibile, imponente funerale della pia e stimata Gentildonna, che lascia in queste terre largo, imperituro ricordo di rare ed innumerevoli virtù.


	<p>PENNE (Téramo), CI. 20 B 3-4, alt. 438; 4005-10489; P² T⁴ <i>Telef. RC.</i>; <i>Auto per Ferr.</i> Montesilvano 26, per <i>Ferr.</i> Castellammare Adriatico 30, per Bisenti e Téramo, e per Chieti; <i>Mess.</i> per Farindola, e per Arsita e Bisenti. ⓄC Tucci dr.cav. Nicola, v.S. Agostino 7. <i>Farm.</i> Mazzoni N.; Pellacci N.; Verrotti R. <i>Alb.</i> Rancascione; Eli M.; Moretti T. <i>Mecc.</i> Di Nino E.; Mandolesi G.; D'Aurgio M.; Franceschelli V. Ⓞ Soc. Abruzzo Chiari G. Ⓞ Ambrosini (<i>Nol. auto</i>); Di Nino E.; Mandolesi G. <i>Nol. vet.</i> Di Marco P.; Ambrosini F. <i>Art. fot.</i> Papa C.; Laguardia F.</p>	
<p>CITTÀ SANT'ANGELO (Téramo, km. 67.9), CI. 29 A 4, alt. 320; 3765-9146; 1^a T⁵ <i>RC.</i>, <i>Porto</i> a km. 11; <i>Auto per Ferr.</i> Montesilvano 10 e per Castiglione, e <i>Mess.</i> per Elice. — <i>Pratura</i>. De Camillis; Natali Messer Raimondo. Di Donato; Moreschi. Palumbi F.lli; Graveli; Lodi. Ⓞ Bucci A. Ⓞ Bosica; Di Marco. <i>Nol. auto</i> Graveli; Lacomba; Bosica. <i>Nol. vet.</i> Pollodoro; Giantrecci; Marzuoli; Delli Passeri; Petrei. <i>Art. fot.</i> Presutti N.</p>		

Annuari dell'I.C.I.



Titolo azionario della società automobilistica Vestina emesso il 10 luglio 1910.

L.3



Perme restande quante stabilite e convenute nel
 contratte di cessione delle linee automobilistiche
 PENNE - CHIETI : CIVITAVECCHIA - STAZIONE CHIETI e
 PENNE - STAZIONE MONTESILVANO stipulate per Notar
 Bernardine Striglieni ne' Teri il giorno 29
 Gennaio 1929 VII^o ripassate tra la Società
 autotrasporti ABRUZZO con Sede in Teramo e la Ditta
 ROSSI, AMBROSINI e C. di Penne rappresentata dai
 Sigg. DOMENICO ROSSI di Vincenze residente a Penne
 e AMBROSINI RAFFAELE fu Valentine residente a Penne,
 ciò premesse, tra il Sig. Rag. Vincenze Antenini
 fu Beniamine residente a Teramo nella qualità di
 Vice Presidente della Società per Autotrasporti ed
 Industrie Meccaniche ABRUZZO con Sede in Teramo, ed
 i Sigg. Demenico Rossi di Vincenze, Ambrosini Raffae-
 le, Vincenze e Nicola fu Valentine, Cere Alfense fu
 Antonie, Iannicari Cesidio di Nicola, e Franceschelli
 Vincenze fu Fabrizio tutti residenti a Penne, con
 il presente atto si conviene e stabilisce quante
 apprese :
 1°) Il Sig. Rag. Vincenze Antenini cede e vende nel-
 la spiegata qualità ai Signeri Rossi Demenico, Ambrosini
 Raffaele, Vincenze e Nicola, Cere Alfense Iannicari Ce-
 sidio, Franceschelli Vincenze suddetti che accettano,
 e che sono presenti alle state in cui si trovano, qui

Carl Alberto
Franceschelli Vincenze
Iannicari
Antonin Vincenzi
"ABRUZZO"
 ANONIMA PER AUTOTRASPORTI
 ED INDUSTRIE MECCANICHE
 di Vincenze
Antonin Vincenzi

Beniamine Raffaele
Domenico Rossi
Ambrosini Vincenze
Nicola

Atto notarile del 29 gennaio 1929.

Febbraio 1929 sotto il nome della Società ABRUZZO
ma per loro conto spese e rischi i via provvisoria
e con personale proprie i servizi automobilistici sud-
detti con i programmi di esercizio attualmente in vi-
gere anche per ciò che riguarda i prolungamenti in li-
nea provvisoria Cepagatti - Pescara (due coppie di
corse al giorno) e Stazione Montesilvano - Pescara
(una coppia di corse al giorno) , servizi che essi
svolgeranno conformemente alle prescrizioni dei di-
sciplinari 27 Ottobre 1923 della linea Penne - Chieti,
12 Aprile 1923 della linea Civitavecchia - Chieti-Sta-
zione e 12 Aprile 1923 della linea Penne - Stazione
Montesilvano, restando responsabili verso la Società
ABRUZZO della perfetta ed integrale osservanza dei
medesimi.

8° Nel caso che i compratori iniziassero i servizi con
personale non proprio , ma della Società ABRUZZO, gli stes-
si si obbligano di rimborsare la medesima Società
della spesa di detto personale per tutto il tempo
in cui presterà servizio.

Nessun obbligo in ogni modo i compratori assumeranno
né per l'assunzione in servizio del personale della
Società ABRUZZO né per la loro liquidazione per il
licenziamento.

9° Nel caso le vetture medesime circolassero
con gomme del ferfaite della Società ABRUZZO, per

tra le parti restituite si stabilisce altresì
che la restituita assieme comprende
anche la linea del all' inizio della
mura fucina. Tenu. bycena restituita
in tutti o in parte l'attuale inizio
Tenu - bycena -

Fucina 29 gennaio 1929 VII

Ambrosini Vincenzo

Ambrosini Raffaele

Tomenico Pasquale

Ambrosini Vincenzo

Ambrosini Antonio

Cori Alfonso

Principi Vincenzo

Tomicari Cosimo

Reg. serie 1 (automobili).
 Vol. N. **1**
 Foglio N. **11** **11**

REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA
 Sede provinciale di **PESCARA**
 UFFICIO DEL PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO

Identificazione e caratteristiche dell'autoveicolo

N. della licenza di circolazione **11 P.E.** | N. del motore **18583**
 Data del rilascio della licenza di circolazione: **23 marzo 1927** | Potenza del motore in HP **24**
 Fabbrica produttrice **Fiat** | N. del telaio **18583**
 Data del certificato d'origine | Specie della carrozzeria **Autobus**
 Destinazione attuale **Servizi pubblici passeggeri**
 Per le vetture e autobus — Numero dei posti **16**
 Per gli autocarri { Peso a vuoto Q.^u
 Portata in Q.^u
 Se sia ausiliario militare **IDONEO - PRECETTATO IN DATA 4-3-1932**
 Per le trattorie stradali — Peso lordo del veicolo che sono autorizzate a rimorchiare Q.^u

Numero d'ordine	ISCRIZIONE DELLA PROPRIETÀ E ANNOTAZIONE DEI SUOI TRASFERIMENTI
1	<p>Addi 16 Novembre 1927. Anno VI. Reg. Prog. N. 67 Tax. N. 1- Sulla base della licenza di circolazione N. 11 P.E. rilasciata il 23 marzo 1927 si iscrive la proprietà dell'autoveicolo a favore del Sig. Botica Domenico - fu Raffaele Supina domiciliato Città S. Angelo Valore dichiarato Lire 15.000. Data annotamento sulla licenza di circolazione. -</p> <p style="text-align: right;">IL CONSERVATORE <i>D. Turchetti</i></p>
2	<p>Addi 17 4.36 XI. R. P. 339 fasc. 2. Sulla base della dichiara- zione di vendita in data 13-4-36 XI. rilasciata da Botica Domenico fu Raffaele Città S. Angelo a favore di il trasferimento della proprietà su identificata a favore di Rapposelli Anna Christ via S. Anna n. 76. fatto annota- mento sul foglio complementare -</p> <p style="text-align: right;">IL CONSERVATORE DEL P. R. A. <i>Arduo</i></p>

Registrazione della licenza di circolazione al Reale Automobile Club d'Italia dell'autobus Fiat 18 BL (già targato 62-94 il 30 maggio 1917). Nel 1927 alla formazione della provincia, veniva registrato con targa PE 11.

Quando sua Santità Vittorio Emanuele IV per grazia di Dio e volontà della Nazione, Re di Italia

L'anno mille novecento undici addì ventotto del mese di Aprile all'ora 10 in Città San-
t'Angelo, convocato il Consiglio per deliberazione della Giunta municipale, di cui
dell'articolo 120 della Legge Com. e Prov. 11 maggio 1908 art. 269, si è unitamente riunito
nel palazzo comunale della consueto sala delle adunanze consigliari in forma ordinaria
dallo prefetto comunale, i sottoscritti:

Intervenuti

- 1 Sig. Giampietro Com. Nicola
- 2 " Ghiotti Guido
- 3 " Lebrucci Prof. Giacomo
- 4 " Ranalli sot. Vincenzo
- 5 " Novelli Sacripante Quintino
- 6 " Baiocchi Giacomo

Non intervenuti

- 1 Sig. Di Stefano V. Camillo
- 2 " De Camilli Baiocchi Nicola
- 3 " Nanti Dott. Roberto

- 7 " De Vincentis Achille
- 8 " Feliciani Cav. Serafino
- 9 " Annamora Cav. Ott. Luigi
- 10 " Cilli Prof. Cav. Luigi
- 11 " Ghiotti Vincenzo
- 12 " Moretti Arturo
- 13 " Di Cristoforo Alessandro
- 14 Sig. Natali Francesco
- 15 " Podda-Sgaroni Francesco
- 16 " Coppa Ugo
- 17 " Coppa Filippo - dimissionario -

Chiese il Segretario Comunale Sig. Costella Renato -
provando che il numero dei presenti è legale, giusta il disposto dell'articolo 122 della
legge suddetta, per essere valida la 1ª adunanza, il sig. Giampietro Sindaco ha
dichiarato la validità, ha dichiarato aperta la seduta, e per gli effetti dell'art. 194 del
la medesima legge, ha letto e recitati i dispacci ricevuti: Feliciani, Di Vincentis,
e Feliciani -

A. 19
Capitolato per servizio
Automobilistico -

Abbandona la sala dell'adunanza il Consigliere Sig. Novelli Sacripante Quintino, e con il nume-
ro dei presenti è ridotto a dodici -

Il Presidente si dichiara lieto di poter cominciare che coi primi del prossimo mese di mag-
gio il servizio automobilistico potrà essere regolarmente inaugurato, merco l'opera indefessa ed
attiva dell'ingegnere Sig. Domenico Borica, che con ammirabile buon volere ha usata tutti
i mezzi possibili per vincere non pochi ostacoli e difficoltà sorti per la richiesta attuazione
del servizio. Dovendosi ora stipulare regolare contratto col sig. Borica per servizio annuo, pro-
pone di compilare il relativo capitolato in base a quello ora in vigore con l'appaltatore in
scelta Sig. Carmelo Di Stasio, ed in base alle deliberazioni del Consiglio Comunale del 23
novembre e del 1º dicembre 1910 approvate dal sig. Giunta Prov. Comm. in seduta 24 dicembre pp.
sopprimendo dal capitolato ora in vigore tutta la parte relativa al servizio dei trasporti degli
effetti postali, che sarà oggetto di contratto speciale tra il sig. Borica e l'Amministrazione
della Poste - Per quindi dar lettura del capitolato che propone la Giunta -

Il Consiglio

Dopo vario ragionare e discussione articolo per articolo, a voti unanimi
Delibera

in il servizio annuo del sig. Domenico Borica di S. Raffaele, in seguito ad atti
consigliari 23 novembre - 1º dicembre 1910 venga regolato dal seguente:

Capitolato per servizio automobilistico Città S. Angelo - Montesilvano
Art. 1 - Il Comune di Città S. Angelo, in seguito ad atti consigliari 23 novembre - 1º dicembre
pp. 1910 approvati dal sig. Giunta Prov. Comm. nella seduta del 24 dicembre 1910 col n. 30977
Art. N.º concede al sig. Domenico Borica di S. Raffaele, nativo di Atri, domiciliato e residente
in Città S. Angelo, il servizio pubblico dei trasporti, prestati airo: dei viaggiatori con vettura adde-

Deliberazione del Consiglio Comunale di Città Sant'Angelo del 28 aprile 1911.

NORME PER GLI ABBONATI

PARTE PRIMA E SECONDA

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza e gli Enti in genere, annue L. 36.800 + L. 1.440 I.V.A.
La spedizione del «Bollettino» sarà effettuata a mezzo posta, all'indirizzo indicato.

Per il personale dell'Ente Ferrovie dello Stato (in servizio o in pensione), annue L. 12.500 + L. 560 I.V.A.
La spedizione del «Bollettino» sarà effettuata:
— al personale in servizio, tramite l'impianto di appartenenza;
— al personale in pensione, presso una delle stazioni della Rete dallo stesso indicato ove dovrà ricevere la pubblicazione.

PARTE TERZA

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza e gli Enti in genere, annue L. 20.500 + L. 820 I.V.A.
La spedizione del «Bollettino» sarà effettuata a mezzo posta, all'indirizzo indicato.

Per il personale dell'Ente Ferrovie dello Stato (in servizio o in pensione), annue L. 9.500 + L. 380 I.V.A.
La spedizione del «Bollettino» sarà effettuata:
— al personale in servizio, tramite l'impianto di appartenenza;
— al personale in pensione, presso una delle stazioni della Rete dallo stesso indicato ove dovrà ricevere la pubblicazione.

N.B. L'abbonamento, in qualunque momento richiesto, decorre sempre dal 1° gennaio di ogni anno.
Ad evitare eventuali disguidi ogni cambiamento di recapito dovrà essere tempestivamente comunicato.

Coloro, tra il personale delle F.S. in servizio o in pensione, che desiderino ricevere la pubblicazione al proprio domicilio, saranno considerati come privati.

La quota dovuta da parte degli utenti deve essere riscossa unitamente mediante versamento sul Bollettino di cui postale accompagnando ricevuta ed attestazione in distribuzione presso gli uffici postali.

Il conto corrente dove depositare il n. 72737000, essere intestato a «Ente Ferrovie dello Stato» - Uff. Vers. Cassa Abbi. Boll. Lill. e - Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma, contenente nella causale del versamento la dizione: «Abbonamento al Bollettino Ufficiale».

Dopo aver effettuato il pagamento - in cui il richiedente deve predisporre un rilyento per l'abbonamento desiderato precisando il nuovo recapito; qualora trattasi di personale dell'Ente, indicare se in servizio, in pensione o dipendente di favore concesso.

Tale richiesta, con allegata la sola attestazione di versamento va inviata al seguente indirizzo:

DIPARTIMENTO ORGANIZZAZIONE - D.C. Affari generali e sociali
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA

L'importo dell'I.V.A. è stato calcolato nella misura del 4%
GIAPF 3 - Via Idrovere della Mugina, 141/143 - 00146 Roma

ENTE FERROVIE DELLO STATO

Anno LXXXII - N. 14 31 luglio 1989

BOLLETTINO UFFICIALE PARTE I e II

INDICE

PARTE PRIMA - Leggi, Decreti, Atti Comunitari, Deliberazioni del Consiglio di Amministrazione e del Presidente, Risoluzioni del Consiglio di Amministrazione:

DELIBERAZIONE N. 165/AS dell'Amministratore straordinario in data 23 giugno 1989 — Modifiche al Regolamento strutturale dell'Ente pag. 81

PARTE SECONDA - Deliberazioni, Ordini di servizio, Circolari, Comunicati e Avvisi:

DELIBERAZIONE N. 50/SOM.01 del Direttore generale in data 1° giugno 1989 — Modifiche alle strutture ordinamentali della Direzione centrale affari legali pag. 195

DELIBERAZIONE N. 80/SOM.01 del Direttore generale in data 6 luglio 1989 — Modifiche alla delibera D.G. n. 54 e 56 del 30 settembre 1987 » 197

DELIBERAZIONE N. 90/SOM.01 del Direttore generale in data 6 luglio 1989 — Modifiche alla delibera D.G. n. 63 del 30 settembre 1987 » 200

DELIBERAZIONE N. 100/SOM.01 del Direttore generale in data 11 luglio 1989 — Istituzione degli Uffici 1° e 2° nell'ambito della Direzione centrale «Relazioni esterne e per la Comunicazione» » 202

ORDINE DI SERVIZIO N. 39 — Disabilitazione definitiva dal servizio merci a carro » 203

ORDINE DI SERVIZIO N. 40 — Stazione di Senigallia: Modifica della portata della stadera a poste » 210

ORDINE DI SERVIZIO N. 41 — Stazione di Perugia P.S.G.: Abilitazione al servizio di pesatura carri » 211

E' la fine di un'epoca: le FS dismettono l'attività dello scalo merci.

Bollettino Ufficiale dell'Ente Ferrovie dello Stato 203

ORDINE DI SERVIZIO N. 39

Disabilitazione definitiva dal servizio merci a carro.

Con decorrenza immediata, le stazioni sottodivise suddivise per Compartimento, vengono disabilitate dal servizio merci a carro.

In conseguenza di quanto sopra, nel «Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato» - edizione 1° luglio 1980 in corrispondenza dei nominativi devono essere depurate le indicazioni «C» e «Ve» riportate nelle colonne 11 e 13, nonché le relative note che eventualmente siano riportate a fianco.

I provvedimenti definitivi di cui all'O.S. saranno partecipati alle Amministrazioni ferroviarie estere ed avranno, pertanto, efficacia anche nei confronti dei trasporti provenienti dall'estero in servizio diretto internazionale.

Tali provvedimenti hanno validità anche per i trasporti conto Ente.

Visto, si approva:
Il Direttore generale
DE CHILARA

Bollettino Ufficiale dell'Ente Ferrovie dello Stato 204

COMPARTIMENTO DI ANCONA

Fermata **CARTOCETTO IUCREZIA**
Stazione **FERRIGNANO**
» **FRANCAVILLA A MARE**
» **GENGA S. VITTORE**
» **MAGIONE**
» **MONTE SILVANO**
» **MORROVALE S. GIUSTO**
» **PASSIGNANO SUL TRASIMENO**
» **PERGOLA**
» **PERUGIA**
» **PORTO S. ELPIDIO**
» **PORTO S. GIORGIO-FERMO**
» **SASSOFERRATO ARCEVIA**
» **SCAFA S. VALENTINO**
» **SERRAS. QUIRICO**

COMPARTIMENTO DI BARI

Stazione **CANDIDA**
» **GINOSA**
» **GRAVINA IN PUGLIA**
» **FERRANDINA POMARICO**
» **MANFREDONIA**
» **MANFREDONIA MARITTIMA**
» **MESAGNE**
» **MODUGNO**
» **ORTA NOVA**
» **POTENZA SUPERIORE**
» **TRINITAPOLI S.F. DI PUGLIA**

COMPARTIMENTO DI BOLOGNA

Stazione **BUTTAPIETRA**
» **CERVIA MILANO MARITTIMA**
» **CLASSE**
» **CONSELICE**
» **COTIGNOLA**
» **GABIANELLA**
» **LAMA**
» **LAVEZZOLA**
» **MASSA LOMBARDA**
» **MIRANDOLA OZZANO**
» **OSTIGLIA**



Al Ministro dei Trasporti

2 MAR 1990

02149/199

Caro Gaspari,

in relazione al Tuo interessamento in merito all'avvenuta disabilitazione al servizio merci a carro della stazione di Montesilvano, Ti informo che l'Ente Ferrovie dello Stato ha reso noto che il provvedimento è stato assunto nell'ambito del programma di disabilitazione degli impianti che nel corso degli anni precedenti avevano registrato un volume di traffico inferiore ai 250 carri annui.

Dal 1985, a causa dei lavori di adeguamento al nuovo assetto della linea, con rifacimento di tutti i binari, la stazione di Montesilvano è stata inagibile al traffico merci, ma l'Ente F.S. ha comunque precisato che alla base del provvedimento di disabilitazione attuato c'è stato il modesto volume di traffico svolto negli anni precedenti - circa 60 carri annui.

Ti informo peraltro che a lavori ultimati (l'Ente ne prevede il completamento per il prossimo luglio), qualora gli operatori economici fossero interessati a servirsi dell'impianto con concrete ipotesi di traffico, in linea con il parametro suddetto, potranno rivolgersi al Direttore compartimentale di Ancona, nella cui competenza rientra l'eventuale provvedimento di riabilitazione dell'impianto stesso.

Cordiali saluti.

Carlo Bernini

Carlo Bernini

On.le Remo GASPARI
 Ministro Segretario di Stato
 per la
 Funzione Pubblica
 R O M A
 AC/fd/146Z



Ente Ferrovie dello Stato
IL DIRETTORE GENERALE

Egregio On.le Gaspari

mi prego di fornirLe le notizie richieste in merito alla disabilitazione dal servizio merci a carro della stazione di Montesilvano.

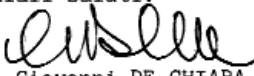
Il recente provvedimento di disabilitazione ha riguardato tutti quegli impianti che nel corso degli anni precedenti hanno registrato un modesto volume di traffico, inferiore ai 250 carri annui.

La stazione in argomento dal 1985 è interessata da lavori di adeguamento al nuovo assetto della linea (a doppio binario, spostata e sopraelevata rispetto al vecchio tracciato), con rifacimento di tutti i binari, per cui da tale data essa è stata inagibile al traffico merci. Il completamento dei lavori è previsto per il prossimo luglio.

Negli anni precedenti all'inizio dei lavori il volume di traffico svolto è stato molto scarso (circa 60 carri annui), di molto inferiore quindi al parametro di produttività sopracitato, per cui tale stazione è stata compresa tra quelle interessate dal provvedimento di disabilitazione dal servizio merci a carro.

Tuttavia, a lavori ultimati, qualora gli operatori economici locali fossero interessati a servirsi dell'impianto con concrete ipotesi di traffico in linea con il parametro predetto, potranno rivolgersi al Direttore Compartimentale nella cui competenza rientra l'eventuale provvedimento di riabilitazione della stazione.

Colgo l'occasione per inviarLe i più cordiali saluti.


Giovanni DE CHIARA

Sig. Ministro Segretario di Stato
per la Funzione Pubblica
On.le Remo Gaspari
ROMA

fascicolo consegnato in copia a Gabriele TERNZI il 13/1/80



COMUNE DI MONTESILVANO

c.a.p. 65016

PROVINCIA DI PESCARA

Codice Fiscale 00193460680

Tel. 838101 - 838369 - 837403 - 04 - 05

Pro. N. **43502** Allegati N. _____ li 20 ottobre 19 88

Rip. _____ Sez. _____ Risposta a nota del _____ N. _____ Div. _____ Sez. _____

OGGETTO: Richiesta concessione locale ed occupazione area.

Spett.le Ente FF.SS.

Ufficio Promozione e Vendita

Piazza Cavour, 23 + ANCONA

CANTABALLO - PENNE

Con la presente l'Amministrazione Comunale di Montesilvano chiede la concessione di un locale della costruenda stazione ferroviaria da utilizzare come ufficio e recapito dei taxi nonché la autorizzazione all'occupazione dell'area antistante il Fabbricato Viaggiatori per le relative vetture (n. 6).

Distinti saluti.

IL SINDACO

(Prof. Giovanni M. PAVONE)



ENTE FERROVIE DELLO STATO



047468

15 NOV. 88

COMPARTIMENTO DI ANCONA
UFFICIO PROMOZIONE E VENDITA

Cat. *to* - Cl. *1* - Fasc. *1*

Ancona 4/11/1988

ON. COMUNE DI

65016 MONTESILVANO (PE)

Classif. AN.VO4.3.1
(da citare nella risposta)

Rif. al n. 43502

del 20/10/1988

OGGETTO: richiesta locale stazione Montesilvano
per ufficio recapito taxi.

In risposta alla suddistinta, relativa all'oggetto, si fa presente che la richiesta di codesto Ente potrà essere presa in esame, compatibilmente con le esigenze di servizio, al momento della distribuzione dei locali della costruenda stazione di Montesilvano.

Distinti saluti.

IL CAPO DELL'UFFICIO
PROMOZIONE E VENDITA

Amec

- *Ami*
- *capra ASS. 21*

16/11/88

FL(3456)

[Signature]

Sindaco

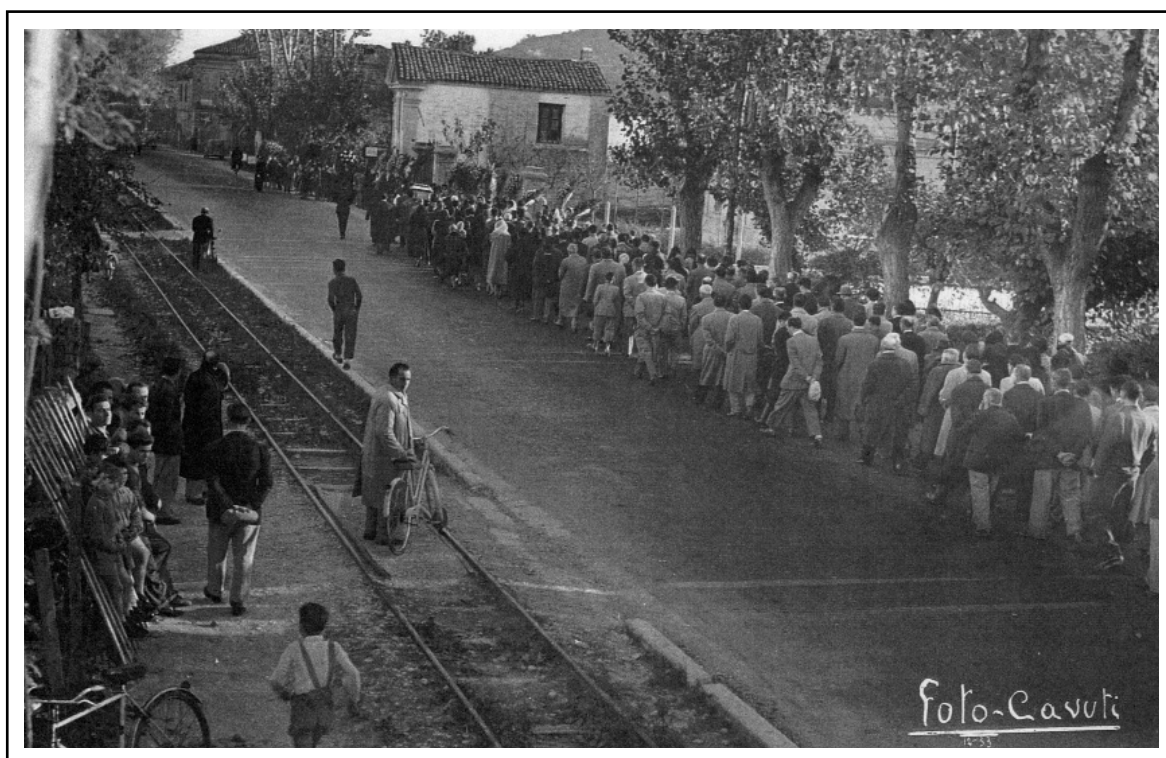
15 NOV. 1988

[Signature]

Amec
[Signature]



"A FILIPPO GHEZZI DI RECANATI CAPOSTAZIONE A MONTESILVANO DI ANNI 51 STRAPPATO AGLI AFFETTI DELLA FIGLIA DELLA SORELLA DEI FRATELLI IL PRIMO DICEMBRE 1907 PACE" - Cimitero comunale Montesilvano.



Montesilvano, anni '50, l'attuale C.so Umberto I, allora "Statale Adriatica", in zona Mazzocco, durante un corteo funebre.



CITTÀ DI MONTESILVANO
(Provincia di Pescara)



Domenica 20 Maggio 2001
alle ore 14,00

dopo il "cronoprologo" Montesilvano - Pescara,
si effettuerà un
TRENO SPECIALE A VAPORE
CON VETTURE D'EPOCA
con partenza dalla Stazione di Montesilvano
e diretto a quella di Francavilla al Mare
(con servizio di navetta e ritorno compreso)

Una singolare proposta di trasporto alternativo e gratuito
per tutti gli interessati e gli sportivi che volessero presenziare
all'arrivo della prima tappa del



NON MANCATE !

Manifesto per l'84° edizione del Giro d'Italia.



CITTÀ DI MONTESILVANO
(Provincia di Pescara)



LINEA 16
servizio urbano

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA PENNE-PESCARA

Nuovo programma di esercizio
in vigore dal 7 febbraio 2000
(giorni feriali)



TASSA PAGATA - INVIO SENZA INDIRIZZO - Aut. N. 284 del 31-1-00 - Direzione Comm.le "Poale Italiane" PESCARA

Anno 2000, depliant promozionale della nuova linea 16 - GTM.

Percorso:
Montesilvano FF.SS. - Via Roma - Via G. D'Annunzio - Via Chiarini
Via Tagliatti - Montesilvano Colle - Via De Gasperi - Via Verratti
Via Giovanni XXIII - Corso Umberto I - Montesilvano FF.SS.

ORARI
Partenze da Montesilvano FF.SS.:

6.30(*)	(linea 6)	7.00	7.30
7.30(*)	(linea 6)	7.40(*)	8.30
9.30	10.30	11.30	12.30
13.30	14.30	15.30	16.30
17.30	18.30	19.30	

Le corse con asterisco () partono da Contrada "Barco" e raggiungono Pescara transitando su Via De Gasperi*

Partenze da Pescara FF.SS.:

7.00 (Linea 6) Pescara - S. Filomena - Via De Gasperi - Contrada "Barco"

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA PENNE - PESCARA
AUTOSERVIZI URBANI DI PESCARA (VALIDI DAL 1° GENNAIO 1999)

Biglietto unico di corso semplice (tariffa A)	€	1.300
Biglietto unico valido 90 minuti per corso illimitato sull'intera rete urbana (tariffa B)	€	1.500
Biglietto giornaliero valido per corse illimitate sull'intera rete urbana (tariffa C)	€	3.500

ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO (valido per viaggi illimitati)

- Una linea (bassera impersonale)	€	40.000
- Intera rete (bassera impersonale)	€	52.900

ABBONAMENTI A TARIFFA RIDOTTA
(validi per viaggi illimitati) per studenti validi nei soli giorni feriali dall'1/9 al 30/6

- Una linea	€	27.300
- Intera rete	€	37.900

ABBONAMENTI A TARIFFA RIDOTTA
per pensionati, dipendenti comunali, mutilati ed invalidi di guerra, per servizio e di lavoro

- Una linea	€	27.300
- Intera rete	€	37.900

ABBONAMENTO ANNUALE ORDINARIO
(valido per viaggi illimitati) - intera rete (bassera impersonale)

€	327.000
---	---------

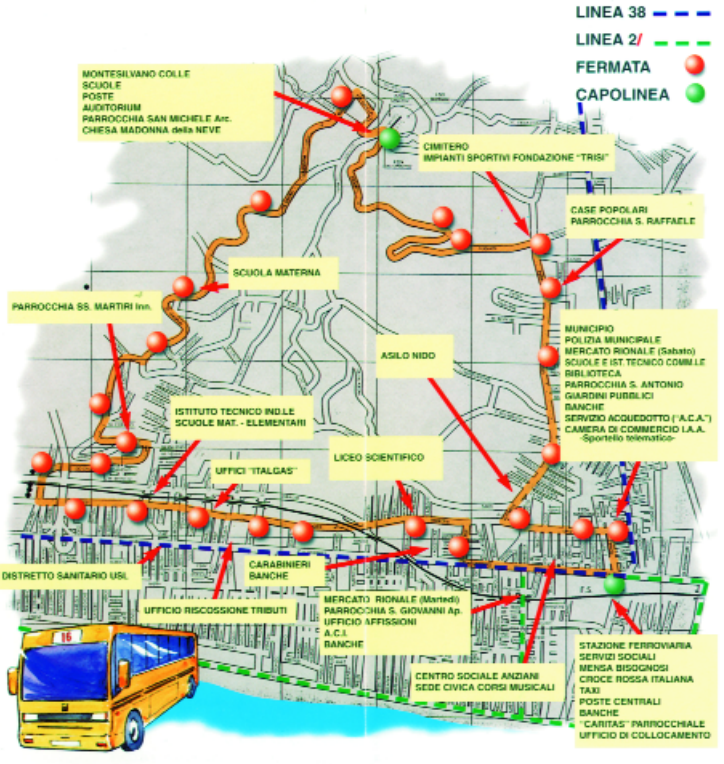
ABBONAMENTO ANNUALE A TARIFFA RIDOTTA PER STUDENTI
(valido per viaggi illimitati) nei soli giorni feriali dall'1/9 al 30/6

Intera rete	€	290.300
-------------	---	---------

ABBONAMENTO ANNUALE A TARIFFA RIDOTTA
(valido per viaggi illimitati) per pensionati, dipendenti comunali, mutilati ed invalidi di guerra, per servizio e di lavoro

Intera rete	€	403.100
-------------	---	---------

Gli abbonamenti sono validi per le corse del servizio normale effettuate dalle ore 5.30 alle ore 24.00. Si invitano i possessori di abbonamenti personali (studenti e pensionati) a verificare che i concessionari appaiano sul tagliando di colore giallo relativo al rinnovo mensile, oltre al numero della tessera, anche la data di emissione. La mancata registrazione della data rende il tagliando nullo susseguendo l'utente alle sanzioni previste per i viaggiatori approvati al resto di viaggio valido.



LINEA 38 - - - - -

LINEA 2/ - - - - -

FERMATA ●

CAPOLINEA ●

L'interno del depliant.

Strumenti di informazione istituzionale in favore dell'utilizzo dei mezzi pubblici

La Stazione Ferroviaria è facilmente raggiungibile con diverse autolinee pubbliche, (38 - 2/ - 21 ed ARPA), oltre la nuova circolare urbana n° **16**

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA PENNE-PESCARA

PERCORSO della linea 16:
Montesilvano F.S. - Via Roma - Via G. D'Annunzio - Via Chiarini Via Togliatti - Montesilvano Colle - Via De Gasperi - Via Verratti Via Giovanni XXIII - Corso Umberto I - **Montesilvano F.S.**

ORARI (giorni feriali):
 Partenze da Montesilvano F.S.: 6.30(*) (Linea 6) 7.00 - 7.30 7.30(*) (Linea 6) 7.40(*) 8.30 - 9.30 10.30 - 11.30 - 12.30 13.30 - 14.30 - 15.30 16.30 - 17.30 - 18.30 - 19.30
 Le corse con asterisco(*) partono da Contrada "Barco" e raggiungono Pescara transitando su Via De Gasperi



Piazza "A. Beni" - Stazione Ferroviaria

CITTÀ DI MONTESILVANO
 (Provincia di Pescara)
 Ufficio Traffico e Mobilità Urbana presso settore Polizia Municipale
 Via San Pietro, 1 - 65016 Montesilvano (Pe)

Direzione Trasporto Regionale Abruzzo
 Via E. Ferrari, 1 - 65124 Pescara

CITTÀ DI MONTESILVANO
 (Provincia di Pescara)

FERROVIE DELLO STATO

Servizio metropolitano del nodo pescarese
 Silvi - Montesilvano - Pescara



le città costiere a portata di mano

ALISA PINGOLA - INVIO SINZA INDIRIZZO - Aut. N. 264 del 31-1-00 - Direzione Centrale "Protezione" PESCARA

Con il nuovo servizio metropolitano...

... da Montesilvano a Pescara nelle ore di punta c'è un treno ogni quarto d'ora...

... raggiunge il cuore della città in appena 5 minuti.



Evita il traffico, vola... in treno!



Montesilvano - Rivendite esterne	
Bar del Corso	P.le Stazione FS
Tabaccheria Orsini	Via Vestina, 152
Bar Riccione	Via Vestina, 410



Una Corsa
1.700 lire

Un abbonamento mensile (viaggi illimitati)
33.000 lire

C'È UN TRENO OGNI MEZZ'ORA NELLE ORE DI PUNTA OGNI 15 MINUTI

Orari Feriali

Da Montesilvano

ore	7:19	7:33	7:51	8:22	8:35	9:35	11:37	11:55	12:33
	12:55	13:23	13:53	15:13	15:30	16:00	16:20	16:31	17:15*
	17:30	18:13	18:19	18:40	19:13	19:35	20:13	21:10*	22:24

Da Pescara

ore	5:30	6:35	6:43	7:35	8:35	9:53	10:36	11:29	11:45
	12:24	13:08	14:15	14:31	14:49	15:35	15:49	16:15*	16:50
	17:05	17:15	17:20	17:59	18:15	18:54	19:15	20:15	21:24

* Suppresso il sabato (Orari validi fino al 27 maggio 2000)

Anno 2000, depliant promozionale del Servizio Metropolitano del Nodo Pescara.

Cronaca di **Montesilvano**

Il Centro **40**
Sabato 28 luglio 1990

L'impianto, quasi concluso, rischia di diventare una cattedrale nel deserto

La stazione resta vuota?

L'ente ferrovie disabilita lo scalo al traffico merci



La vecchia stazione

FINORA è costata oltre 4 miliardi, ma alla prova dei fatti potrebbe rivelarsi come una sorta di cattedrale nel deserto. È questo il rischio che incombe sulla nuova stazione ferroviaria cittadina. Per ultimare il progetto manca ormai solo la sistemazione dell'impianto elettronico (linea di elettrificazione e linea elettronica per il comando dei passaggi dei treni). Poi i lavori dovrebbero essere consegnati alle ferrovie entro l'aprile del prossimo anno.

L'incertezza sul futuro destino della stazione ferroviaria della città è però legata essenzialmente ad un provvedimento emanato dall'Ente ferrovie esattamente un anno fa. Nel bollettino ufficiale del luglio scorso la stazione di Montesilvano risulta infatti inglobata tra quelle disabilitate al cosiddetto «servizio a carro». Insomma, lo scario

merci, per l'Ente ferrovie, deve essere smantellato perché, a suo dire, non riuscirebbe a garantire un «budget» di almeno 200 «vagoni all'anno». La decisione stride evidentemente con quanto prospettato nel progetto originario del nuovo impianto che, dato il potenziamento del servizio passeggeri con la nuova stazione di Pescara, puntava proprio sul traffico delle merci. Era infatti questa la strada individuata per tentare di rivendere in qualche modo la grande stazione commerciale che, per alcuni decenni, all'inizio del secolo, caratterizzò l'attività dello scalo cittadino. Le stesse potenzialità, a livello comprensoriale, non mancano del resto neanche oggi, sebbene ci sia stata una notevole differenziazione delle realtà economiche. Per esempio, sarebbero circa 500 le imprese che

Per i passeggeri sono rimasti solo i treni locali. Ora viene escluso anche il «servizio a carro». La proposta della «metro» leggera per Francavilla



Il nuovo scalo ferroviario di Montesilvano: l'impianto dovrebbe essere consegnato alle Ferrovie nell'aprile '91

farebbero riferimento alla stazione di Montesilvano per le spedizioni, in tutta l'Italia, di prodotti e colli di varie dimensioni.

Nonostante il provvedimento di disattivazione dello scario merci, i lavori previ-

sti per completare questo settore dell'attività della stazione sono nel frattempo continuati. Insomma, le speranze non sono perse per tutti. In particolare, gli addetti ai lavori sostengono che un potenziamento del servizio a

carro, da una parte alleggerirebbe il carico di lavoro su Pescara, dall'altro costituirebbe il punto di riferimento non solo per l'intera valle del Tavo, ma anche per le zone di Città Sant'Angelo, Silvi e Pineto. Sembra esserci d'ac-

cordo, in questo caso, una contraddizione programmatica che fa riferimento al quesito base della programmazione nazionale: quale politica dei trasporti privilegiare in Italia. Per quanto riguarda il rapporto passeggeri, Montesilvano conta attualmente una ventina di fermate, limitatamente a treni «locali». Si tratta di un'utenza soprattutto fatta di pendolari (operatori e studenti). Una proposta in cantiere è quella di creare a Montesilvano un «stremo-avvetta» nell'ambito del trasporto collettivo elettrificato dell'area metropolitana. Le cose, in questo caso, avrebbero un carattere di alta frequenza. Da Montesilvano (o anche da Silvi) si potrebbe raggiungere in questo caso il centro di Pescara (o Francavilla) in una manciata di minuti.

Paolo Antonilli

Cronaca di **Pescara**

Corso Vill. Emanuele 377
Filo diretto **2052305** Telesemplice
Telefonia **375205 - 380205**

Il Centro **14**
Martedì 3 ottobre 1989

Le Ferrovie bocciano il progetto e disattivano lo scalo merci

Per Montesilvano si cambia. E quattro miliardi vanno in fumo

FINORA è costata circa 4 miliardi e la prospettiva è sinistrica: è quella di relegarla ad un ruolo di secondo piano. Sulla nuova stazione di Montesilvano si è abbattuta, a sorpresa, la scure dei tagli, la politica che l'ente ferroviario ha deciso di imboccare per ridurre i costi di un bilancio aziendale costantemente in rosso.

Il provvedimento riguarda la «disattivazione definitiva del servizio merci a carro», secondo quanto riportato nel bollettino ufficiale numero 14 delle Ferrovie. La decorrenza, definita «immediata» nel lo stesso documento, è relativa al 31 luglio scorso. La conseguenza più vistosa di questa decisione è che i binari adibiti allo scario merci, pur essendo previsti nel progetto originario, non saranno più installati. A meno che non ci sarà qualche successivo ripensamento.

Il progetto per realizzare la nuova stazione di Montesilvano è abbastanza recente, risale al 1986. I lavori sono iniziati circa un paio d'anni fa e per la loro ultimazione mancano da installare i due



La stazione di Montesilvano è stata colpita dai tagli disposti dall'ente Ferrovie

binari «di corsa», la linea aerea, le strumentazioni e i binari per lo scalo merci. A distanza di pochissimo tempo, dunque, si è passati da un cospicuo finanziamento per il potenziamento di una struttura per il trasporto pubblico ad una sostanziale bocciatura dello stesso progetto.

La stazione di Montesilvano è considerata già alla stregua di un ramo secco? «Questo non lo so — afferma un addetto ai lavori — penso che parallelamente

all'attivazione della nuova stazione c'era forse da aspettarsi che tutto il servizio ferroviario locale sarebbe dovuto crescere qualitativamente. Disattivare lo scalo merci è invece un segnale che mal si concilia con queste idee. Probabilmente è la politica dei trasporti il vero nodo da sciogliere».

Del resto, i dati del traffico ferroviario locale sono praticamente rimasti inalterati in questi ultimi anni. Insomma, nessun brusco risveglio. Ventidue treni passeggeri, tutti a carattere locale, hanno attualmente lo scalo obbligatorio alla stazione di Montesilvano. Tre sono invece i treni merci.

«Un'attività di trasporto, quest'ultima, che è andata

tuttavia scemando progressivamente negli ultimi quindici anni. Montesilvano è sempre stato un riferimento, da questo punto di vista, per tutto il comprensorio vesulino. Prodotti ortofrutticoli, concime, legname, bestiame... questi i prodotti che viaggiavano soprattutto sulle due stazioni. La produzione agricola, si dice oggi, non è forse quantitativamente più quella di una volta, ma sul calo dei trasporti ferroviari hanno inciso così dicono anche provvedimenti restrittivi che ne hanno limitato, ad esempio, entro un raggio minimo di un centinaio di chilometri la possibilità di utilizzo delle stesse ferrovie».

«Da allora, quasi tutto viaggia sulle gomme. Penso che se si crede veramente nella politica di trasporto pubblico, si potrebbe ritornare ad un'attività che si avvicina ai livelli di una volta riprendendo un altro addetto ai lavori — in ogni caso a Montesilvano esistono delle esigenze nuove, come lo smantellamento dei colli, che prima non c'erano».

P.A.

8



PESCARA

MERCOLEDÌ
3 DICEMBRE
1986

Sarà un parallelepipedo in vetro-cemento: il progetto illustrato dal sindaco Pavone

Montesilvano, presentata la nuova stazione

Illustrato dal Sindaco di Montesilvano il progetto della nuova stazione ferroviaria. Al posto dell'attuale edificio che risale alla fine del secolo scorso, sarà costruito un moderno parallelepipedo vetro e cemento che presenta sostanziali affinità con la stazione di Pescara.

Il progetto, firmato dal-

l'architetto Origlia, è stato esaminato con parere favorevole dalla commissione edilizia comunale. Esso prevede una cubatura totale di mc. 1500, su una superficie di 260 mq. Un'ampia gradinata dall'attuale piazza centrale consentirà l'accesso agli uffici di biglietteria e ai binari. Questi ultimi saranno portati da

tre a quattro. Un piano seminterrato per il personale di servizio e uno rialzato per la pubblica utenza completano il progetto, che prevede tra l'altro rampe inclinate per handicappati e servizi igienici appositamente realizzati per questi ultimi.

A nord e a sud della stazione sono previsti due

sottopassaggi di mt. 6 che consentiranno il transito in direzione della riviera. I tempi di attuazione scatteranno appena ultimata l'opera di sopraelevazione dell'attuale sede ferroviaria. Nei primi mesi dell'87 dovrebbero iniziare lavori di smantellamento del vecchio edificio. P.G.O.

6 IL MESSAGGERO
DOMENICA
1 OTTOBRE 1989

Pescara

Montesilvano. La Direzione generale delle Ferrovie ha «disattivato» lo scalo merci

Nuova stazione: non apre, chiude

L'impianto (costa 4 miliardi) sarà completato entro il prossimo anno

□ L'inaugurazione prevista per il novembre 1990 sarà quindi riservata solo al settore passeggeri. Protesta la città

di PIERGIORGIO ORSINI

Sconcertante e assurda: la notizia trapelata qualche mese fa sulla nuova stazione di Montesilvano risponde purtroppo a verità.

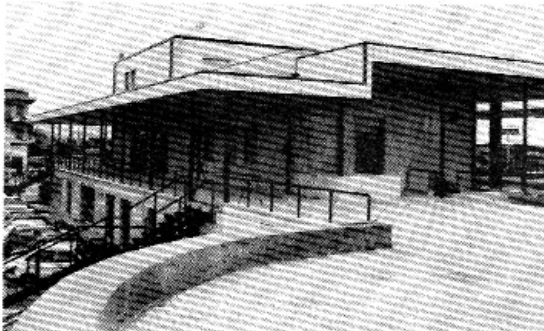
L'Ente Ferrovie dello Stato nel suo bollettino ufficiale pubblica un ordine di servizio il numero 39 a firma del direttore generale De Chiara - in base al quale, con decorrenza immediata (leggi 31 luglio '89) la nuovissima stazione di Montesilvano subisce la disabilitazione definitiva dal servizio merci a carro.

Già mortificata per l'inesistente movimento passeggeri (vi si effettuano solo venti fermate su 120 treni in transito, n.d.r.)

questa struttura costata più di quattro miliardi, sperava in una riqualificazione proprio come scalo merci.

E non a caso il progetto iniziale dell'architetto Origlia era stato leggermente «ritoccato» con un potenziamento del numero dei binari - da tre a cinque - destinati allo specifico settore delle merci.

Di fronte all'assurdità di certe decisioni, vien fatto di pensare che ai vertici delle Ferrovie dello Stato regni tanta confusione. Come si può decidere di ricostruire «ex novo» una stazione, che per oltre un secolo ha rappresentato fonte di benessere economico e di sviluppo e poi disabilitarla proprio nella funzione che da sempre le



La nuova stazione ferroviaria di Montesilvano non ancora completata e già chiusa per metà

è più congeniale?

L'impianto precedente, nonostante la spietata concorrenza del trasporto autogommatto, registrava fino a pochi anni fa un movimento giornaliero di 15-20 carri e tutta l'area vestiva confluiva per ovvie ragioni allo scalo di Montesilvano.

Ora - quando la nuova stazione è già ultimata e si prevede la sua inaugurazione entro il 1990 - ai vertici dell'Ente Ferrovie se ne decide assurdamente il futuro.

Una scelta in contrasto proprio con la decantata politica di potenziamento del trasporto su rotaia, che si sbandierando in questi

giorni.

Essendo toccata identica sorte anche a Francavilla, ed anni addietro anche a Silvi e Pineto, unico scalo merci della vastissima zona resta quello di Pescara Porta Nuova.

L'entroterra vestino, i centri confinanti del Teramano a nord e del Chieti-

no a sud, per forza di cose dovranno gravitare su questa unica struttura con conseguenze e penalizzazioni facilmente intuibili.

Di qui la necessità - come spiega il capogruppo dc di Montesilvano Pavone, che della cosa ha interessato il ministro Gaspari - di sensibilizzare le organizzazioni sindacali, quelle del commercio e dell'industria perché l'Ente Ferrovie receda da una simile decisione. Mortificare Montesilvano nella sua più genuina vocazione, quella commerciale, è umiliante e l'argomento sarà oggetto di approfondita riflessione al prossimo Consiglio comunale.

Ragioni storiche e sociali, oltre che di natura economica, possono addursi a sostegno di una piena e completa funzionalità della stazione ferroviaria. Montesilvano non può sciupare questa opportunità e le categorie interessate faranno sentire la loro voce.

Rassegna stampa relativa alla "questione ferroviaria" di Montesilvano.

FS				MINISTERO DEI TRASPORTI AZIENDA AUTONOMA DELLE FS - DIREZIONE GENERALE SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI — UFFICIO 9*			
STAZIONE di MONTESILVANO				PROGETTO N°			
Progetto nuovo F.V.				DATA: OTT. '85			
				AGGIORNATO AL			
planimetria, piante sezione, prospetti.				POSIZ. ARCHIVIO			
				A 18			
PROG. REDATTO: arch. Origlia		DISEGNATO: R. MASCI		CONTROLLATO:		VISTO:	
SCALA: 1:100		TAVOLA N°: unica					
superficie F.V. = mq. 260				superficie alloggio = mq. 100			
cubatura totale = m ³ 1.500				FAVOREVOLE			

Stralcio del progetto della nuova stazione FS e sistemazione piazzale esterno, esaminato favorevolmente dalla Commissione Edilizia Comunale di Montesilvano nella seduta del 4 febbraio 1986.



CITTÀ DI MONTESILVANO

Montesilvano

Andata...



...e ritorno

Anno 1992, pubblicazione istituzionale per l'inaugurazione della nuova stazione ferroviaria.

Indice

Saluti istituzionali	pag.	3
Montesilvano una Città che sente l'obbligo della riconoscenza <i>di Renzo Gallerati</i>	Pag.	5
Notizie storico - tecniche sulla Ancona Pescara, tronco centrale della grande Ferrovia Adriatica <i>di Piero Muscolino</i>	Pag.	9
L'Adriatica, spina dorsale nella storia delle ferrovie <i>di Dario Recubini</i>	Pag.	51
Storie delle Ferrovie Elettriche Abruzzesi <i>di Tullio Tonelli</i>	Pag.	63
L'influsso della ferrovia sulla storia di Montesilvano <i>di Marco D'Urbano</i>	Pag.	89
Dal finestrino, 140 anni fa... <i>di Monica Andreucci</i>	Pag.	111
Dalla Compagnia delle Indie agli Eurostar: un viaggio lungo 140 anni <i>di Bruna Di Domenico</i>	Pag.	127
Montesilvano: da città "ombra" a città sistema <i>di Marina Fuschi</i>	Pag.	141
Una passione forse dovuta alla mancanza di spazi aggregativi e di divertimento <i>di Renzo Gallerati</i>	Pag.	167
Testimonianze e curiosità	Pag.	201

A

distribuzione gratuita