Antonello Lato

Il rodiggio della macchina sbuffante[1] agli esordi della trazione a vapore in italia

In queste brevi note analizzeremo, sulla base di una prospettiva molto particolare, l'evoluzione della locomotiva a vapore in Italia in un breve ma cruciale periodo (1839-1864), che segna il passaggio dall'Italia pre-unitaria al Regno d'Italia e al contempo costituisce la fase storica nella quale nella penisola italiana nascono le prime linee ferroviarie, ispirate alle esigenze dei diversi Stati: una condizione che consegnerà al nascente Stato unitario una situazione di non semplice gestione.

Ci si prefigge di delineare un percorso evolutivo avvalendoci, a titolo di esempio di un processo molto più ampio, di uno specifico, caratteristico aspetto della locomotiva a vapore: il *rodiggio*, in altre parole la sequenza degli assi sul telaio, scelto perché di più immediata visualizzazione. Useremo la convenzione di indicare gli assi partendo dalla parte anteriore della locomotiva: la prima cifra indica il numero di assi portanti o folli, la seconda il numero di assi motori e la terza il numero di assi portanti posteriori.

L'obiettivo di queste pagine è offrire una semplice carrellata, assolutamente non esaustiva, grazie a una scelta di modelli selezionati in conformità a due criteri. Il primo è quello della rilevanza storica perché si presentano le macchine che hanno inaugurato le principali linee ferroviarie in Italia. Il secondo è di ordine più personale. Si sono privilegiati modelli particolarmente originali, a parere di chi scrive, perché propongono soluzioni tecniche che si discostano dai criteri progettuali imperanti nel breve periodo preso in esame.

Dagli esempi scelti si potrà inoltre cogliere quanto e come sia variato nel tempo l'aspetto estetico delle macchine a vapore che hanno fatto la storia del trasporto ferroviario nel primo quarto di secolo della storia delle ferrovie in Italia: un periodo eroico in cui la tecnica imparava a superare se stessa dall'esercizio pratico giorno dopo giorno.

Le origini di una lunga avventura

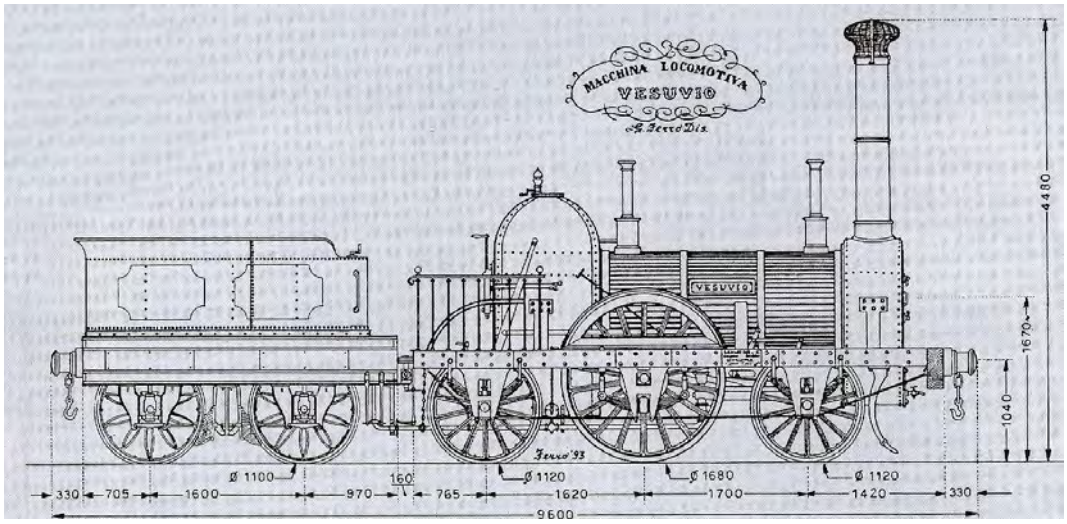
La lunga avventura delle ferrovie in Italia ha inizio a Napoli il 3 ottobre 1839 quando fu inaugurata la tratta Napoli-Portici. La progettazione e la costruzione della linea erano state affidate all'ingegnere francese Bayard, il quale scelse di acquistare in Inghilterra di tutto il parco motore mentre i mezzi

1 L'espressione "macchina sbuffante" è ripresa dal testo G.C. Gianti, M. Mingari (1995[2]), La macchina sbuffante: il periodo d'oro, il declino, un nuovo giorno, Gribaudo, Torino.

trainati furono costruiti dall'industria locale.

Il giorno dell'inaugurazione la prima locomotiva a solcare ufficialmente i binari al traino del treno staffetta fu la *Longridge* seguita a distanza di pochi minuti dalla più celebre *Vesuvio* [2]al traino del treno reale. Entrambe le locomotive condividevano il rodiggio 1-1-1, vale a dire un asse portante anteriore, un asse motore e un asse posteriore secondo la scuola costruttiva prevalente in quel momento ed erano state costruite in Inghilterra dalla Longridge e Starbuk di Newcastle, società che realizzò numerose locomotive progettate da George Stephenson, il padre della moderna locomotiva.

Le locomotive costruite secondo questo tipo di "disegno" erano comunemente dette '*Patentee*', vale a dire "*le brevettate*", a causa dell'alto numero di brevetti registrati da George Stephenson all'atto della presentazione di tali macchine.

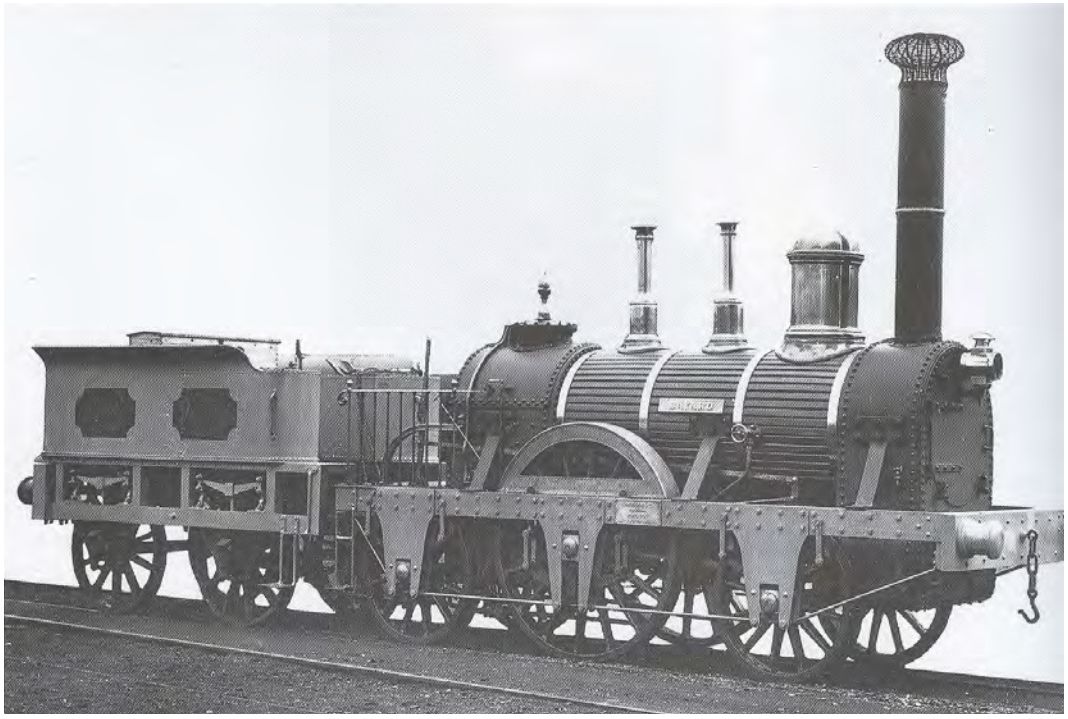


La locomotiva Vesuvio (1839).

Poche settimane dopo, entrò in esercizio la *Bayard*[3], dal nome del progettista della Napoli- Portici, macchina molto simile alle precedenti eccetto che per la forma del forno: una locomotiva che deve la sua fama al fatto che era l'unica della quale si fossero salvati i disegni originali quando nel 1939, in occasione del centenario della prima ferrovia italiana, si decise di replicare, cioè di costruire una copia conforme, del convoglio inaugurale.

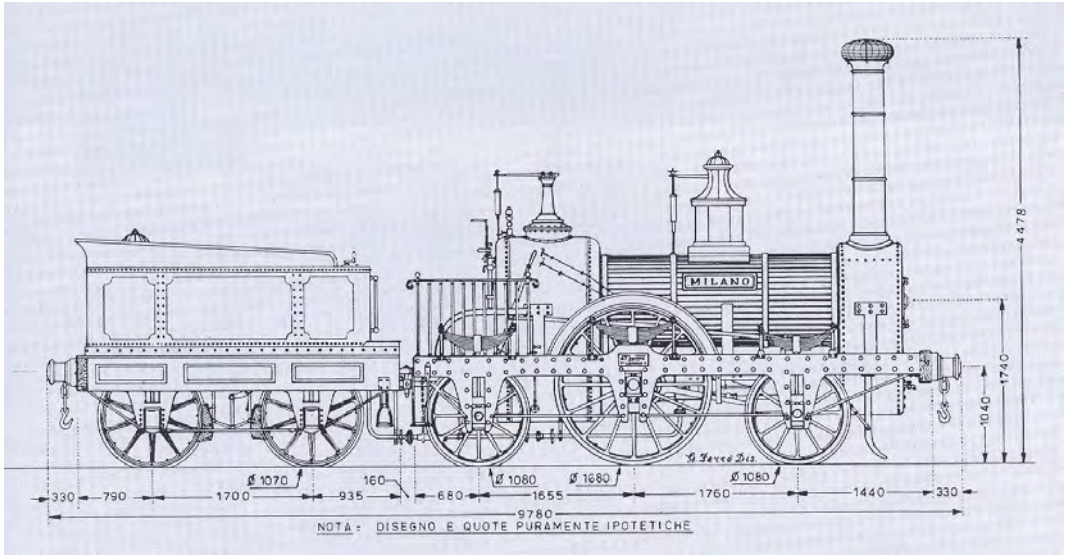
2 Tutti i disegni alle figure 1, 3, 4, 5 si devono a Gianfranco Ferro e sono riprodotti per gentile concessione della rivista "tuttoTRENO"Duegi Editrice.

3 Le fotografie riprodotte alle figure 2, 7, 12, 20 sono tratte da G. Cornolò, Locomotive a vapore, Ermanno Albertelli Editore, Parma, 1998, rispettivamente alle pp. 102, 106, 118, 112.



La locomotiva Bayard (1839) nella ricostruzione integrale del 1939.

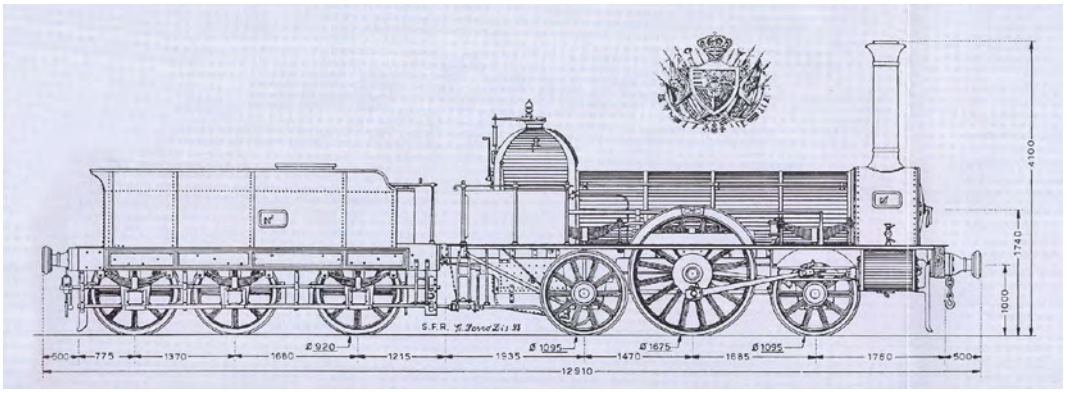
È ancora una *Patentee* a inaugurare nel 1840 la linea Milano Monza del Lombardo Veneto: la locomotiva *Milano*, realizzata dalla società scozzese Rennie.



La locomotiva Milano (1840).

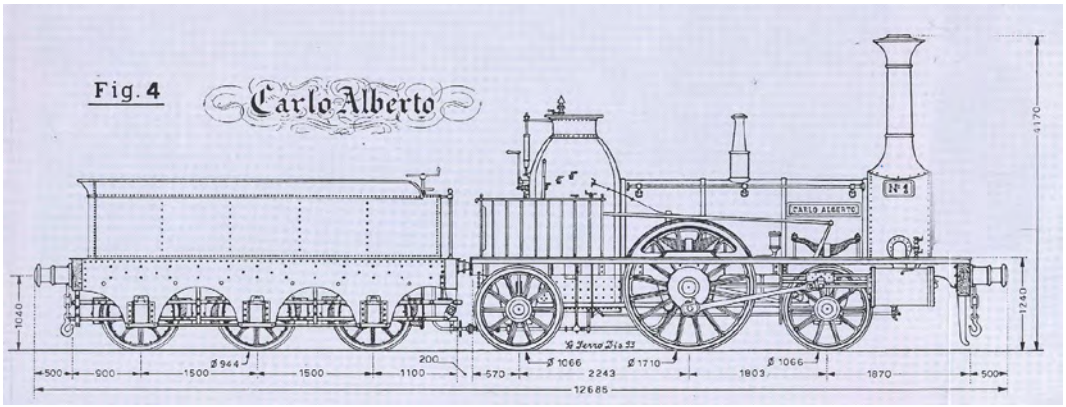
Prime evoluzioni

La richiesta di una sempre maggior potenza portò all'allungamento della caldaia per cui, a parità di rodiggio 1-1-1, la linea si modificava, come si evince dal disegno della locomotiva raffigurata di seguito, costruita sempre da Stephenson nel 1844 per la Ferrovia Leopolda del Granducato di Toscana.



Locomotiva della Strada Ferrata Leopolda (1844).

Una successiva evoluzione di questo disegno porta a un allungamento del passo, come avviene per la *Carlo Alberto* del 1848, costruita da Cockerill per le Strade Ferrate dello Stato Piemontese.



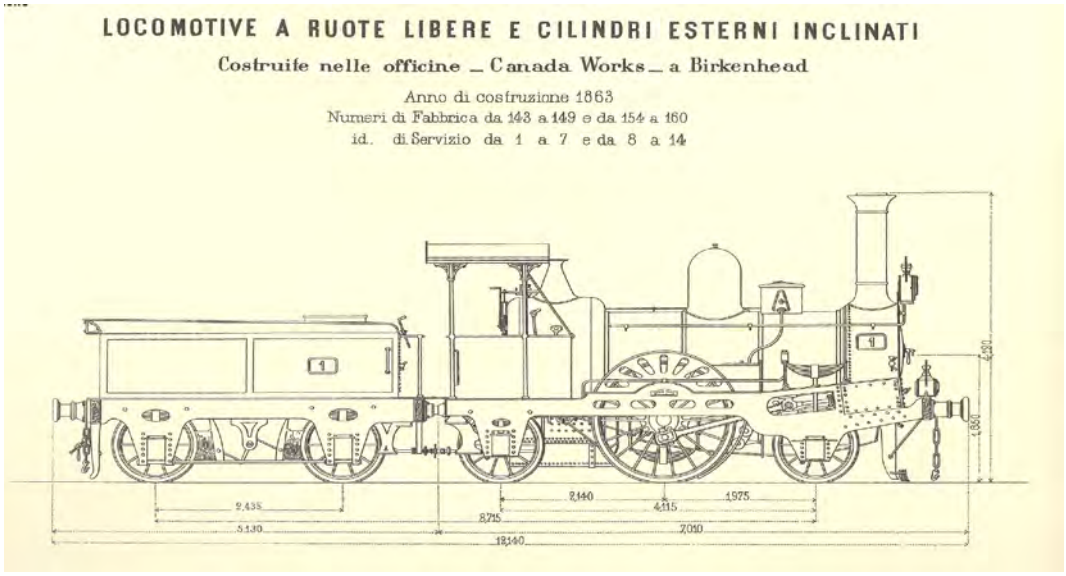
La locomotiva Carlo Alberto (1848).

L'evoluzione del rodiggio 1-1-1

Il rodiggio 1-1-1 si dimostrò una configurazione di gran successo durante il periodo in esame e fu considerato la soluzione ideale per le locomotive per treni passeggeri.

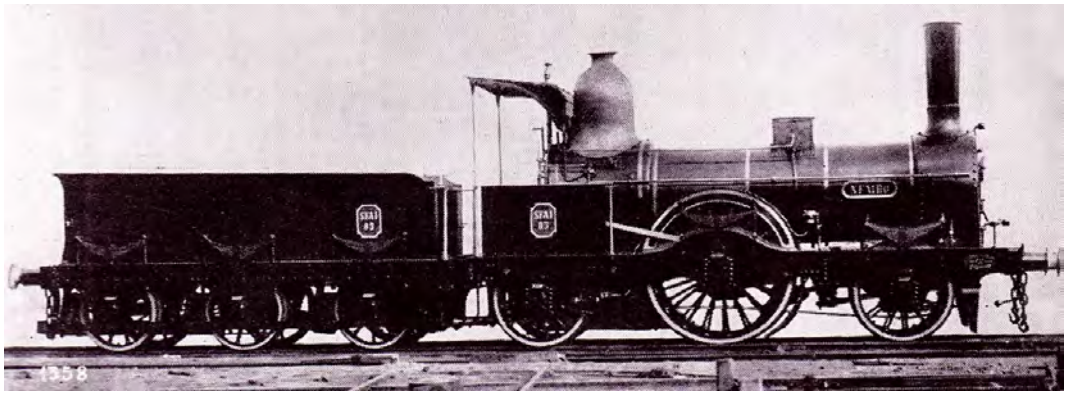
Riportiamo qui due esempi dell'evoluzione estetica del progetto originale.

Nel disegno raffigurato in fig. 6, si possono notare i due cilindri in posizione inclinata e posti all'esterno del telaio, soluzione non adottata in tutte le macchine esposte in precedenza. Si segnala che la Società costruttrice, la Canada Works, a dispetto del nome, si trovava nei pressi di Liverpool[4]!



Locomotiva 1 – 14 costruita per SFR.

Di scuola assolutamente classica è, invece, la *Nembo*, sempre una 1-1-1, arrivata intatta fino al 1911 ed esposta alla Mostra per il cinquantenario dell'Unità d'Italia: purtroppo questa locomotiva, che era stata costruita da Stephenson nel 1857/58, dopo essere stata mirabilmente restaurata fu demolita al termine della mostra!



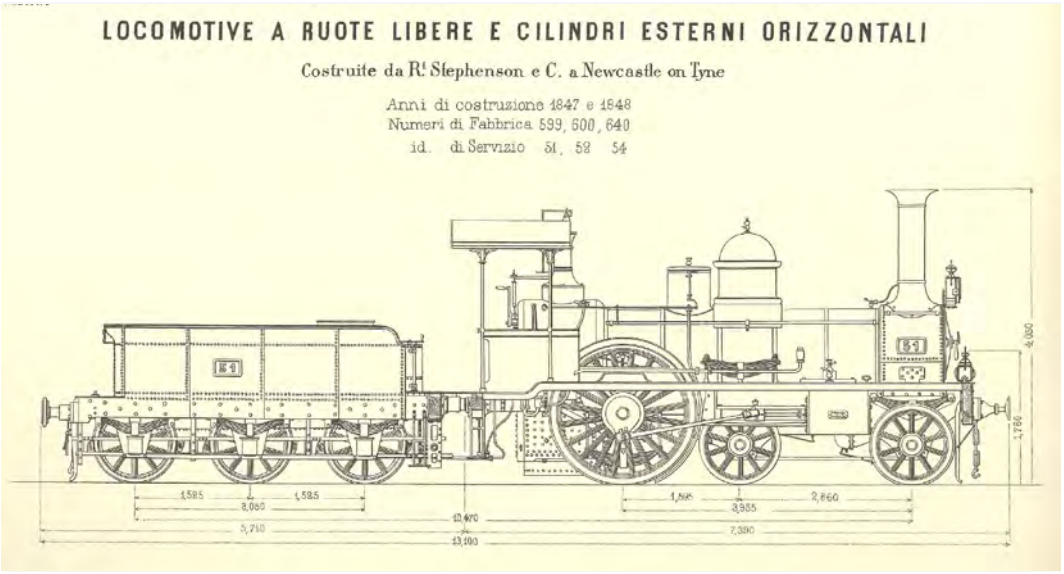
La Nembo.

4 Tutti i disegni delle figure 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 sono tratti da Strade Ferrate Romane, *Album delle Locomotive*, Firenze, 1 marzo 1878 (Ristampa anno 2008, La Vaporiera, riproduzione e restauro grafico a cura di M. Panconesi, Cento, 2008)

Alla ricerca di nuove soluzioni

I primi anni della storia ferroviaria furono un periodo di grande sperimentazione. Si progettarono decine di modelli, molto diversi tra loro, ma non tutti fortunati da un punto di vista operativo, talvolta facendo ricorso a soluzioni bizzarre: segno dell'inventiva dei tempi, ma anche della difficoltà di porre rimedio ai tanti problemi che si dovettero affrontare in questa fase di esordio della ferrovia nella quale si procedeva molto per tentativi ed errori, magari per risolvere i requisiti di una singola linea.

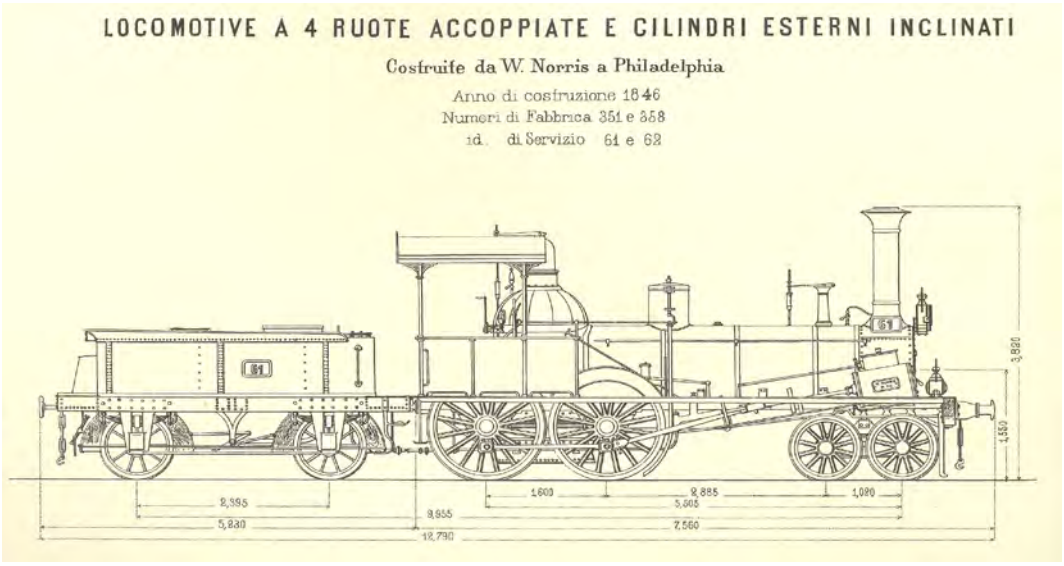
Al riguardo, ci piace ricordare la locomotiva 51 costruita nel 1847 da Robert Stephenson per le Strade Ferrate Romane (SFR) con rodiggio 2-1-0: si caratterizza per la presenza di un solo asse motore e di una caldaia assai più lunga che scarica il proprio peso su due assali portanti solidali con il telaio.



Locomotiva 51 delle SFR.

Diversa è la soluzione proposta da Norris per questa sua 2-2-0, costruita nel 1846 sempre per le SFR, nella quale si deve segnalare il carrello portante anteriore e i cilindri fortemente inclinati ai lati della caldaia notevolmente allungata.

Si tratta della prima locomotiva di costruzione statunitense giunta in Italia e progettata secondo i criteri tipici delle ferrovie Nordamericane, molto diversi da quelli italiani. Il carrello anteriore aiutava a iscrivere meglio la locomotiva nelle curve e permetteva di ottenere velocità più sostenute. Questo rodiggio diventerà molto popolare anche in Italia alla fine dell'Ottocento per le locomotive veloci per treni passeggeri.

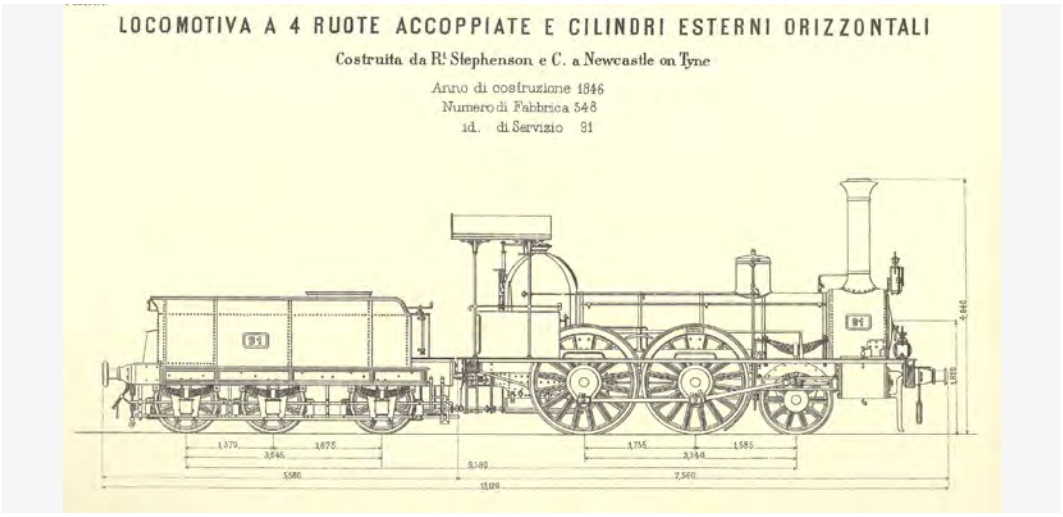


Locomotiva Norris delle SFR.

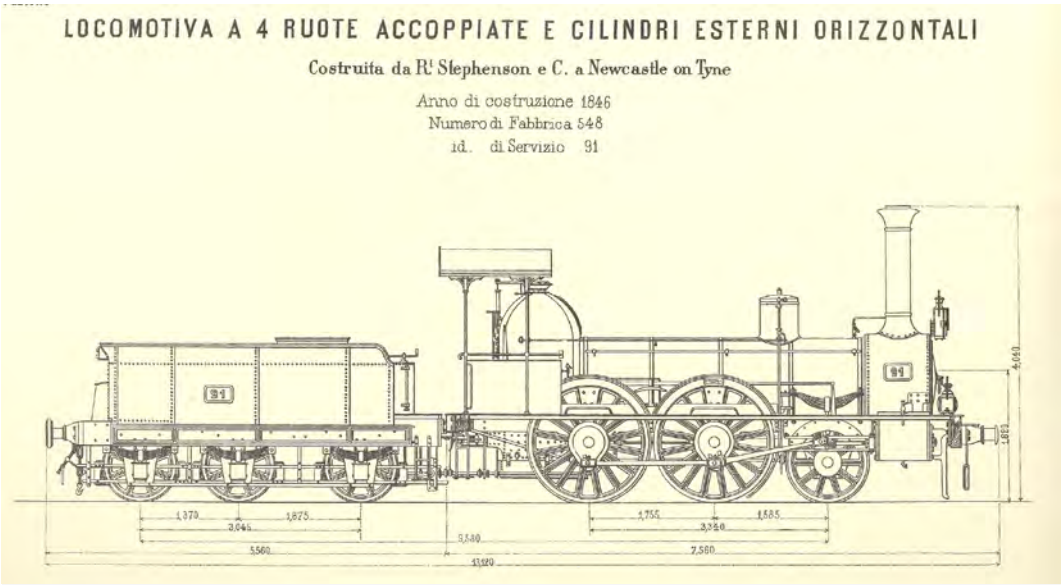
Il rodiggio 1-2-0

Nel frattempo si afferma, presso tutte le Società ferroviarie, il rodiggio 1-2-0 che consente la trazione di convogli più pesanti rispetto a quelli ammessi per le macchine a ruota singola, come erano anche definite le macchine con rodiggio 1-1-1.

Si riportano di seguito, a titolo di esempio, i disegni sia di una macchina a cilindri interni costruita dalle Ferrovie dello Stato a Napoli nel 1855, sia di una macchina a cilindri esterni sempre di Robert Stephenson del 1846. Entrambe le macchine hanno fatto parte del parco delle SFR.

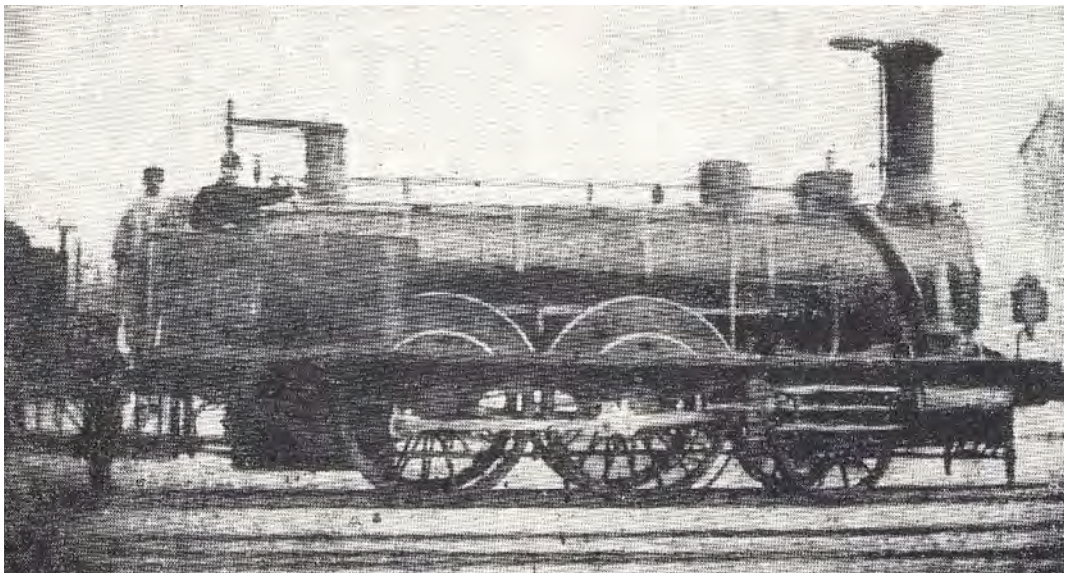


Locomotiva N. 71 delle SFR (anno 1855)



Locomotiva N. 91 delle SFR (anno 1846).

Proprio una 1-2-0 fu, secondo Ogliari (1983[2]), la prima locomotiva in servizio sulla linea Ancona-Foggia nel 1863, linea della quale questo volume festeggia il centocinquantenario.



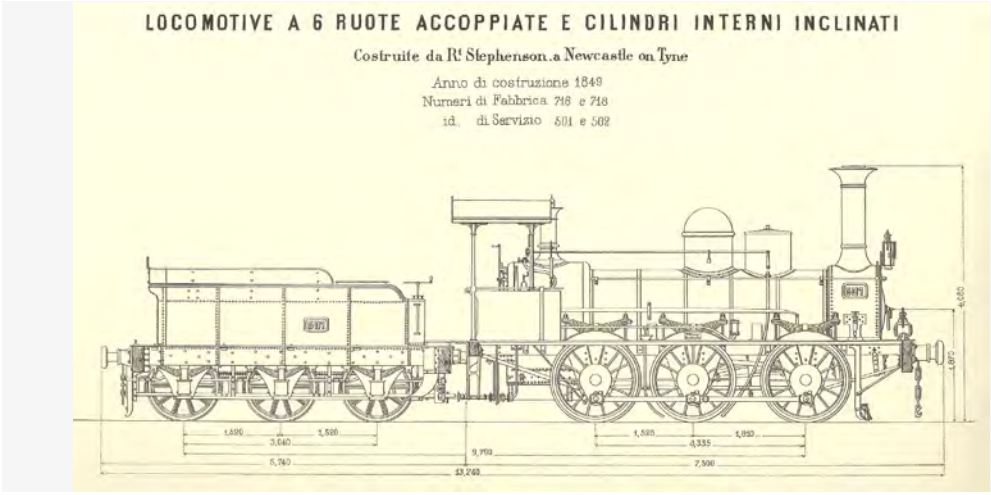
Locomotiva LOMB 154 delle Strade Ferrate Lombarde e del Centro Italia (anno 1863).

Le locomotive cominciano a specializzarsi

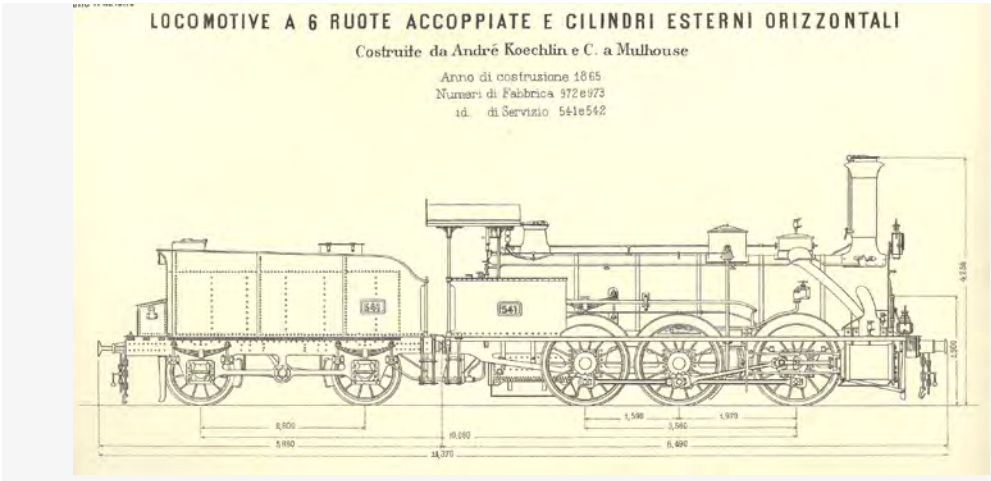
Con lo sviluppo del trasporto ferroviario incominciano a specializzarsi i vari tipi di

locomotive in funzione dell'utilizzo specifico. Facciamo qualche esempio.

Per il traffico merci si diffonde il rodiggio 0-3-0, caratterizzato dalle ruote di piccolo diametro che permettono il traino di treni sempre più pesanti al prezzo di una velocità inferiore rispetto alle macchine a ruote alte. Si deve segnalare che la modesta protezione per il personale di macchina, che è presente nei disegni riportati, fu spesso aggiunta solamente dopo numerosi anni di servizio, visto che a quei tempi si riteneva che fosse più sicuro condurre la locomotiva esposti alle intemperie!



Locomotiva a tre assi con cilindri interni (anno 1849).

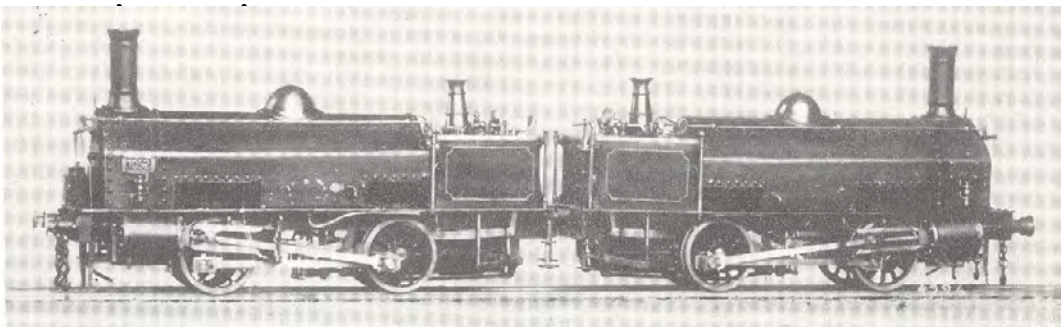


Locomotiva a tre assi con cilindri interni (anno 1849).

Le locomotive simili a quella della figura 14 vengono spesso dette '*Bourbonnais*' dal nome della omonima regione francese: dalla Francia questo progetto si diffuse subito in tutta Europa per via della grande affidabilità e la grande semplicità dimostrata in servizio.

Un caso estremo di specializzazione è rappresentato dai cosiddetti *Mastodonti dei Giovi*[5]. Con i mezzi disponibili all'epoca, pareva impossibile superare il dislivello esistente sull'erta salita dei Giovi per collegare Genova con Torino passando per Alessandria. La soluzione fu trovata accoppiando piattaforma contro piattaforma due macchine dal rodiggio 0-2-0. Con questa configurazione si raddoppiava lo sforzo di trazione senza dover far ricorso al raddoppio del personale di macchina: un solo fuochista, infatti, era in grado di alimentare entrambi i focolari. L'aver posto, inoltre, le scorte d'acqua in due serbatoi montati a cavallo della caldaia contribuiva ad aumentare la trazione disponibile.

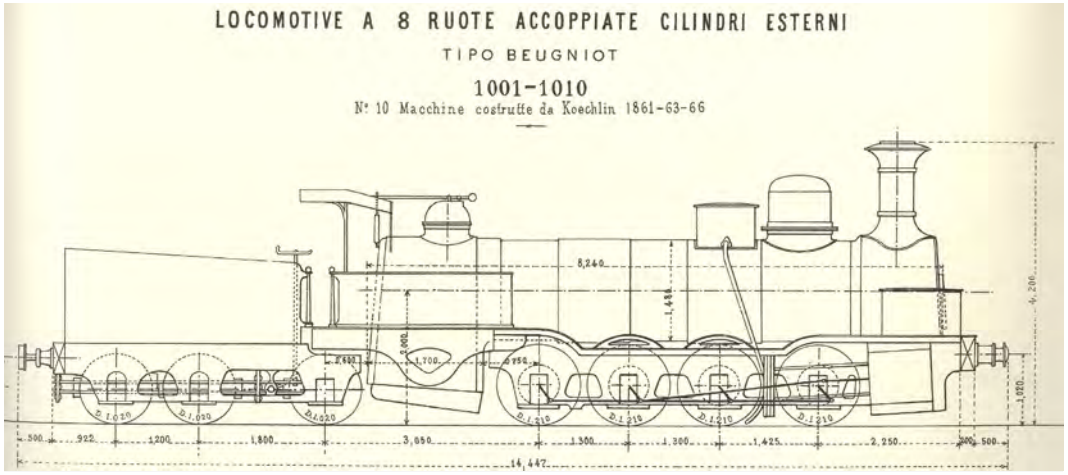
Grazie a questa configurazione si riuscì a risolvere l'arduo problema del traino dei pesanti convogli di carbone e a rendere disponibile questo essenziale combustibile, che proveniva quasi esclusivamente dall'Inghilterra via nave, alle prime industrie dell'Italia settentrionale a un costo notevolmente inferiore rispetto a quello precedente.



I Mastodonti dei Giovi (anno 1855).

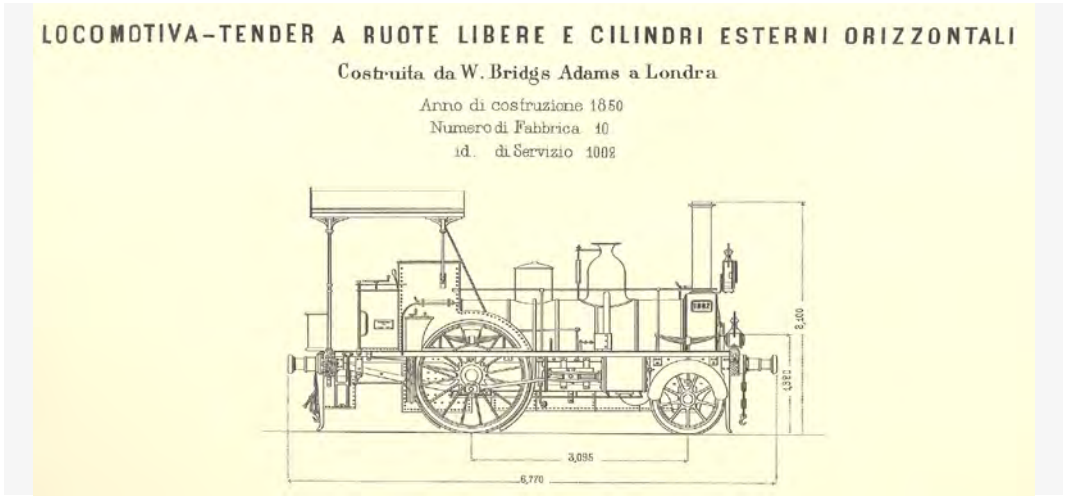
Una diversa soluzione introdotta al fine di aumentare lo sforzo di traino fu sperimentata già nel 1864 su un'altra impervia ferrovia di montagna, la *Porrettana*, che collegava Firenze con Bologna passando per Pistoia. Le locomotive del tipo *Beugniot* erano, infatti, caratterizzate dal poter scaricare una parte del loro notevole peso sul primo asse del tender, diminuendo così il carico assiale, cioè il peso che la locomotiva scarica per il tramite di ogni asse sulle deboli rotaie dell'epoca[6].

5 La fotografia riportata in figura 15 è tratta da *H0 Rivarossi*, V, 26, giugno 1958, pp. 12-15.
6 Tutti i disegni delle figure 16, 17, 18, 19 sono tratti da Strade Ferrate dell'Alta Italia, *Album delle Locomotive*, Torino, 1 luglio 1876 (Ristampa anno 2009, La Vaporiera, riproduzione e restauro grafico a cura di M. Panconesi, Cento, 2009).

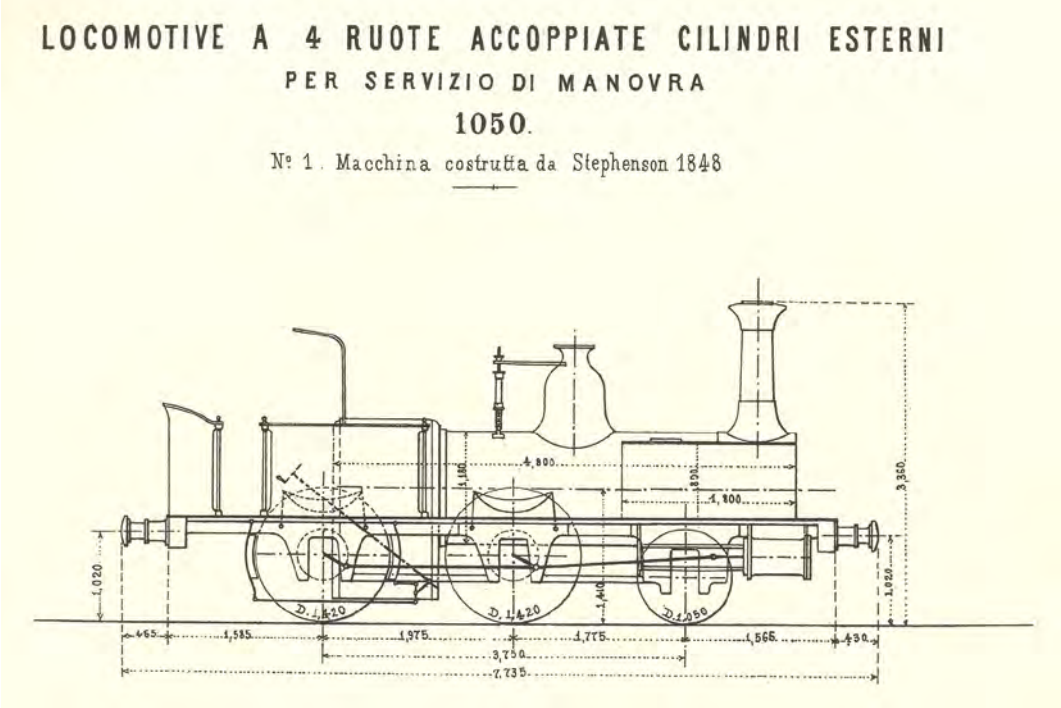


Locomotiva Beugniot con tender a tre assi (anno 1864).

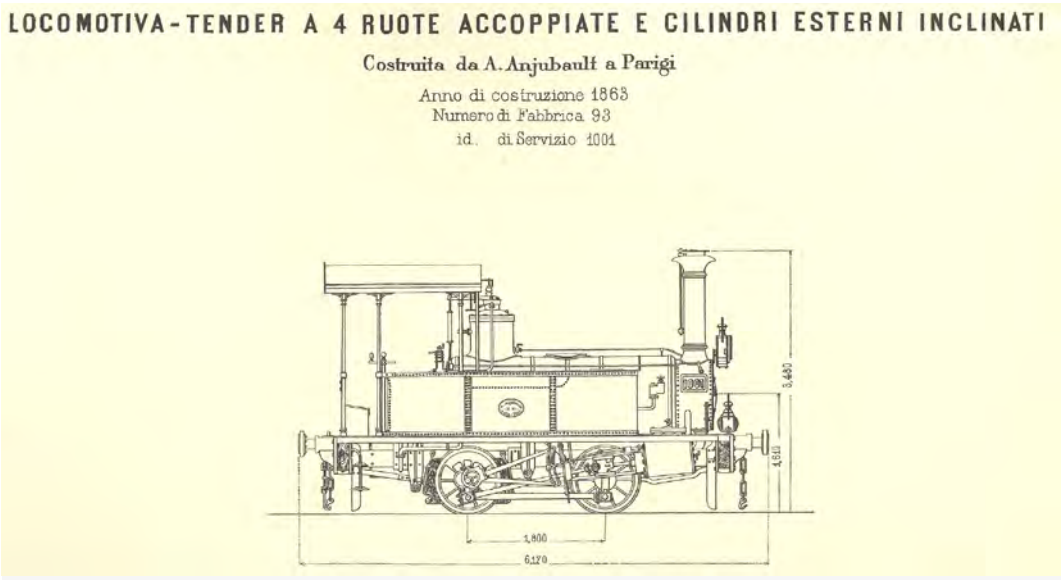
Se ci occupiamo di specializzazione, non possiamo dimenticare le piccole, umili macchine da manovra che facevano la spola nei piazzali delle prime grandi stazioni, componendo e scomponendo convogli merci e passeggeri: macchine che facevano a meno del tender, il carro adibito al trasporto di acqua e carbone, e quindi si portavano a bordo le proprie scorte.



Locomotiva tender con un solo asse motore. Esemplare unico per le SFR (anno 1850).



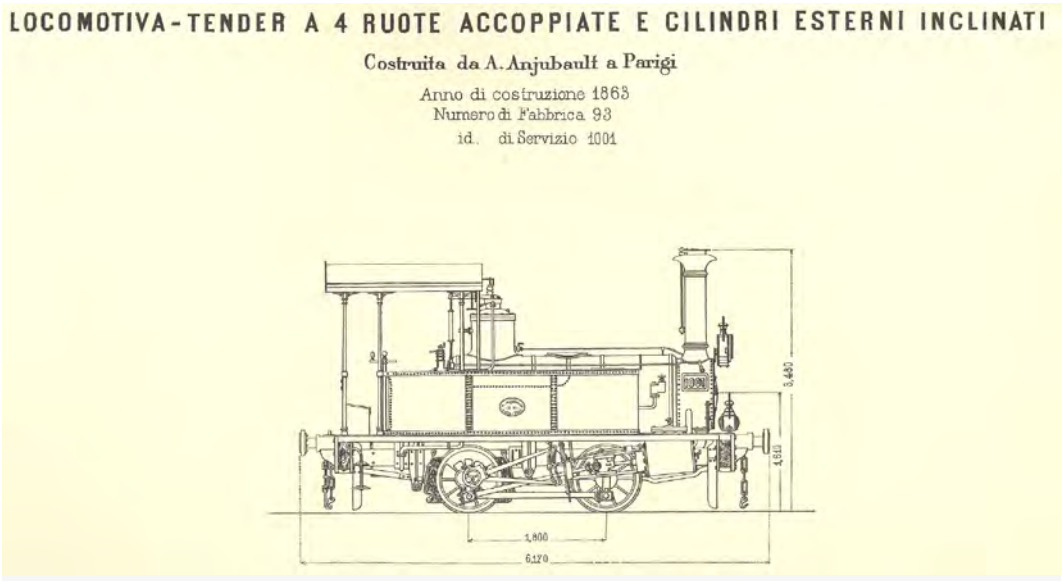
Locomotiva tender a due assi accoppiati. Esmplare unico per la SFAI (anno 1848.



Locomotiva tender a due assi accoppiati e distribuzione esterna. Esemplare unico per le SFR (anno 1863).

La nascita dell'industria ferroviaria in Italia

Come si è visto, tutte le locomotive finora citate erano state progettate e spesso costruite da industrie non italiane, in un caso persino statunitense. Ci piace chiudere queste note con il primo esemplare di una macchina completamente progettata e costruita in Italia dalla Ansaldo nel 1854: è la *Sampierdarena,* con rodiggio 0-2-1.



La Sampierdarena (anno 1854).

Riferimenti bibliografici

N. B. Si indicano i testi direttamente consultati per la redazione del capitolo.
Briano I. (1977), Storia delle ferrovie in Italia, vol. II, Cavallotti Editori, Milano.
Cornolò G. (1998), Locomotive a vapore, Ermanno Albertelli Editore, Parma.
Diegoli M., Storia del mostro (Le nostre locomotive a vapore), Quaderni delle Ferrovie dello Stato, n. 10, s.d.
Gianti G.C., Mingari M. (1995), La macchina sbuffante: il periodo d'oro, il declino, un nuovo giorno, Gribaudo, Torino.
Ogliari F. (19832), Partiamo insieme. Storia dei trasporti italiani. Lazio, Abruzzo, Molise, Cavallotti Editori, Milano.
Strade Ferrate Romane, Album delle Locomotive, Firenze, 1 marzo 1878 (Ristampa anno 2008, La Vaporiera, riproduzione e restauro grafico a cura di M. Panconesi, Cento, 2008).
Strade Ferrate dell'Alta Italia, Album delle Locomotive, Torino, 1 luglio 1876 (Ristampa anno 2009, La Vaporiera, riproduzione e restauro grafico a cura di M. Panconesi, Cento, 2009).
Ferro G.F. (1993), "Il disegno della locomotiva italiana. Locomotive del passato", tuttoTRENO, n. 55, inserto tematico.
Zeta-Zeta (1958), "Un po' di storia sul MASTODONTE dei GIOVI", H0 Rivarossi, V, 26, giugno 1958, pp. 12-15.
Zeta-Zeta (1958), "La storia delle locomotive a vapore e della loro evoluzione in Italia si intreccia spesso con quella civile e militare della nostra Italia. Prima puntata", H0 Rivarossi, V, 27, agosto, pp. 12-15.
Zeta-Zeta (1959), "La storia delle locomotive a vapore e della loro evoluzione in Italia si intreccia spesso con quella civile e militare della nostra Italia. Quinta puntata", H0 Rivarossi, VI, 31, aprile, pp. 12-15.

Ringraziamenti

Si ringrazia l'Editore Ermanno Albertelli per aver concesso di poter riprodurre le fotografie delle figure 2, 7, 12, 20.
Si ringraziano Gian Franco Ferro e l'Editore della rivista "tuttoTRENO" per aver concesso di poter riprodurre i disegni delle figure 1, 3, 4, 5.
Si ringrazia Maurizio Panconesi per aver concesso di poter riprodurre i disegni delle figure 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e quelli delle figure 16, 17, 18, 19.

Licio Di Biase

La stazione e la ferrovia: Castellamare e Pescara cambiano volto

Dopo l'unità d'Italia si aprì una fase nuova per la cittadina collinare. E' da precisare che gli stessi eventi che portarono all'unificazione la penisola italiana, interessarono fortemente Pescara, in quanto piazzaforte e quindi presidio militare, ma allo stesso tempo neppure sfiorarono Castellamare. La miccia dell'evoluzione del territorio venne innescata proprio dalla costruzione di un'arteria ferroviaria e in merito è esplicativa la nota di seguito riportata di **Garibaldo Bucco**, tratta dal saggio *Pescara-Castellamare Adriatico,* contenuto nel giornale *"Le cento città d'Italia"*, supplemento mensile illustrato del "Secolo" - 31 luglio 1902:

> *Ma intanto, ecco passare la ferrovia, la grande arteria adriatica di congiunzione, fra il nord e il sud d'Italia; ed ecco, sulla spiaggia, una Stazione Centrale-baracca che avventa la vita e grida i risvegli (siamo nel 1861): intorno ad essa non vi ha il paese, non una civile compage di case; e allora Pescara, al cui nome s'intitola la stazione, rende servigio d'ospitalità.*
> *Eppure, il popolo delle colline, geloso della fama del suo Santuario della Madonna, geloso della Sede Municipale, non vuol saperne ancora della Marina; e, sospettosa, la teme (1).*

Bucco sbaglia la data, infatti siamo nel 1863, ma l'importanza dell'arrivo della ferrovia è tutta racchiusa in quella frase*: avventa la vita e grida i risvegli*! Questa grande novità cambiò, nel volgere di qualche anno, il volto di Castellamare, creando le premesse per la futura città.
L'avvento di questa nuova infrastruttura, la ferrovia, ma soprattutto la realizzazione delle stazione cominciarono gradualmente a modificare la fisionomia della cittadina, a quel tempo, articolata nell'ampia collina, così come accadde su tutta la costa Adriatica. L'arrivo della ferrovia mutò il Paesaggio, determinando lo spostamento dell'urbanizzazione sulla costa, per lo più inerpicate sulle colline prospicienti il mare, alla pianura. E così, anche l'Abruzzo vide questa trasformazione urbana la cui diretta conseguenza furono i mutamenti sociali, economici ed istituzionali di ingenti dimensioni. Da Giulianova in giù fu tutto un proliferare di "Scali" che divennero, col tempo i luoghi centrali delle nuove città: Rosburgo poi Roseto, Pineto, Silvi, Montesilvano, Castellamare, che aggiunse il termine Adriatico alla propria denominazione, e così via. La costa mutò il proprio paesaggio urbano. La

cosa fu di incredibili dimensioni a Castellamare.

La "grande novità", che era diventata una necessità per i collegamenti militari, ebbe inevitabilmente anche un risvolto turistico e commerciale con la linea ferroviaria Adriatica, Bologna-Otranto.

L'esigenza di realizzare in fretta la tratta Ancona-Pescara è dimostrata da alcuni importanti avvenimenti: nel **1862** la Società delle Ferrovie Meridionali, concessionaria, iniziò i lavori; il **17 maggio 1863** l'erede al Trono, il Principe Umberto di Savoia, inaugurò la ferrovia e la stazione-baracca in legno, realizzata nel luogo in cui oggi sorge l'ex-stazione di Pescara-Centrale e quindi sul territorio di Castellamare, anche se fu chiamata *"Pescara"*.

Così Dario Recubini, nella pubblicazione *"Le ferrovie nella società abruzzese dell'ottocento" ha* parlato di quella fase:

> *Dopo l'Unità, con la decisione assunta dal parlamento di costruire la litoranea adriatica, anche l'Abruzzo viene ufficialmente interessato da un tracciato ferroviario. La "Società per le Strade Ferrate Meridionali", nel 1862, infatti, è incaricata dal governo di costruire il proseguimento della linea adriatica da Ancona fino a Brindisi.*
>
> *I primi anni sono davvero difficili per la società, da un lato costretta a rispettare gli accordi con le ditte appaltatrici, precedentemente stipulati da Talabot con il governo, dall'altro obbligata a realizzare la litoranea adriatica su un precario tracciato* (2).

La realizzazione del tracciato ferroviario fu condizionata da molti problemi:

> *…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 (…). 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…* (3).

I problemi, di natura ambientale e politica, non rallentarono i lavori, che proseguirono con determinazione:

Ma nonostante le difficoltà, le minacce, i ricorsi e le inchieste parlamentari, la ferrovia arriva a Pescara il 13 maggio 1863. Finalmente il secolare confine del Tronto con il Regno delle Due Sicilie era stato valicato e il conte Pietro Bastogi, il 27 aprile 1863, in occasione della prima corsa di prova dichiarava: "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, mercè vostra, la locomotiva riporti trionfalmente il prode e leale Re Vittorio Emanuele per quel medesimo cammino che trenta mesi fa batteva col suo cavallo da 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". (4).

Dalla dichiarazione di Bastogi appare chiaro che la ferrovia, oltre che mezzo per rapidi spostamenti delle truppe per consolidare il controllo del territorio dell'Italia meridionale, fu anche uno strumento propagandistico *della grandezza della Nazione.*
Le tappe dell'inaugurazione sono riportate, con grande fedeltà, da Maurizio Panconesi in *"Treno Reale – Un secolo di storia dei treni di Casa Savoia: 1854-1945"*:

1863 - 16 maggio. Bologna.
Alle ore 12, transita dalla Stazione di Bologna il Principe Ereditario Umberto per recarsi all'inaugurazione della Ancona-Pescara; vi ripasserà il 23 maggio "senza fermarsi" diretto a Torino.

1863 – 17 maggio. Giulianova.
Sosta di Umberto di Savoia alla locale stazione ferroviaria in occasione dell'inaugurazione della tratta Ancona-Pescara: il treno giunge alle 6.30 del mattino a Giulianova, con a bordo il figlio del Re Vittorio Emanuele II, il Principe Umberto di Savoia, in compagnia della Regina Maria Adelaide.
In particolare, il tratto da Pescara ad Ortona entra in esercizio il 15 settembre 1863, da Ortona a Foggia il 25 aprile 1864.
La linea ferroviaria adriatica diviene la prima arteria ferroviaria a congiungere il Meridione con il Centro-Nord Italia: non esistono infatti ancora ferrovie sull'altro versante tirrenico a sud di Eboli. (5).

La scelta di ubicare la stazione nell'area pianeggiante di Castellamare, che dal censimento del 1861 risulta avere 4.462 abitanti contro i 3.374 di Pescara, inasprì ulteriormente i contrasti tra le due cittadine, in quanto i pescaresi si sentirono defraudati dei loro diritti. Inizialmente questa soluzione venne indicata come provvisoria, ma in effetti la stazione non fu mai spostata e Pescara dovette aspettare fino al 1883 per riuscire ad avere una propria stazione anche se di ridotte dimensioni, che fu chiamata *"Pescara"* e solo in seguito alla fusione tra i due Comuni, nel 1927, fu ribattezzata *"Porta Nuova"*. Quando venne realizzata la stazione a Pescara, quella di Castellamare, così come veniva ancora chiamata da cittadini e istituzioni anche dopo che fu rinominata "*Castellamare Adriatico*", era ormai diventata importante e aveva determinato lo sviluppo della pianura.
La realizzazione della ferrovia e della stazione diedero origine a difficoltà connesse alla dinamica urbanistica di tutta l'area, a cominciare dalla complicazione dell'espropriazione della Pineta "d'Avalos", tra la piazzaforte e la zona collinare a sud del fiume, fino al dilemma rappresentato dalla piazzaforte stessa, in via di dismissione e, quindi, verso l'abbattimento.
Furono proprio questi aspetti a non consentire che Pescara individuasse repentinamente un'area appropriata per la stazione.
Nel 1862 venne risolto il problema dell'espropriazione della fascia su cui far transitare la linea ferrata, ma rimase quello dell'attraversamento del fiume. Alla fine si optò per poggiare i binari sui bastioni occidentali della piazzaforte, ma le lunghe discussioni intorno a queste vicende rallentarono i lavori costringendo la società concessionaria, nello stesso anno, a realizzare, come abbiamo sottolineato, la *stazione provvisoria*, consistente in una semplice baracca in legno, come ha scritto Giuliano Savi in uno studio sullo scalo ferroviario:

> *[…] serve anche ad ospitare gli uffici dei tecnici della ferrovia* e *provvisoriamente viene ubicata nel territorio di Castellamare […] in attesa di superare il fiume.*

Ed il fiume venne superato nel **1863**:

> *[…] a monte della Fortezza appoggiando la spalla destra del ponte ferroviario in ferro sul bastione S. Antonio e proseguendo con un terrapieno fino al bastione S. Rocco. La linea compie una forte deviazione all'interno [...]* (6).

Quindi, a Pescara la ferrovia incontrò una realtà urbana consolidata con cui confrontarsi, mentre nella pianura castellamarese non vi erano problemi di sorta:

A Pescara fu invece la ferrovia a doversi adattare al preesistente, alla fortezza cioè e soprattutto alle vedute e agli interessi di chi vi abitava. I costruttori avrebbero trovato più conveniente varcare il fiume a valle delle fortificazioni, i proprietari terrieri del luogo preferivano invece la valorizzazione delle loro terre più a monte.
Alla fine prevalsero questi e la ferrovia varcò il fiume su un ponte di ferro appena fuori della fortezza, della quale intaccò il bastione S.Antonio, lasciando proseguire il tracciato verso la futura stazione di Porta Nuova sul bastione di S. Rocco.
Inizialmente si era pensato di costruire questo ponte in modo tale che potesse sostenere anche un passaggio per persone e veicoli, in sostituzione del poco pratico ponte a battelli.
In ogni modo la posizione arretrata del ponte e del tracciato ferroviario fu anche voluta al fine di non pregiudicare la realizzazione del desiderato porto canale, anche se è da notare che proprio l'entrata in esercizio della ferrovia ridusse, almeno inizialmente, l'attività del porto, sostituendosi al piccolo e medio cabotaggio.
Ma la ferrovia, nel momento stesso in cui determinò o magari accentuò o anticipò la nascita nel piano della nuova Castellamare, condizionò anche la sua forma, il suo sviluppo, il suo ritmo di vita e quello della futura Pescara riunificata, sino a farne a un certo momento quella città di cui Guido Piovene, parlando nel 1957 del prodigio appunto della nuova Pescara come di uno dei fatti straordinari dell'Italia del dopoguerra, e riferendosi in particolare alla sua parte costituita dalla vecchia Castellamare, disse che la ferrovia, dopo averla generata, ne era poi diventata la croce, giacchè era venuta a tagliarla in tutta la sua lunghezza come tante città del Far West.
Guido Piovene non rilevò tuttavia un'altra conseguenza dello sbarramento ferroviario, il fatto cioè che esso, determinando lo sviluppo della città in due nastri, determinava anche il loro diverso sviluppo qualitativo, quasi che a valle della ferrovia fosse la città vera, la vetrina, e a monte una confusa periferia, il magazzino (7).

Nelle considerazioni di Lopez ci sono due grandi verità. La prima, di rilevante importanza per capire la genesi dell'attuale zona centrale di Pescara, è che lo sviluppo dell'area pianeggiante fu determinato dall'avvento della ferrovia e, soprattutto, dalla realizzazione della stazione che definirono

crescita e urbanizzazione. Possiamo affermare che il nucleo originario della zona del centro di Pescara è stato costituito dai ferrovieri.
La seconda verità, è che la ferrovia ha diviso in due quella che oggi è Pescara, soprattutto nella zona a nord del fiume, determinando una realtà al di là della ferrovia, collinare ed emarginata dal contesto cittadino, ed una al di qua, che ad oggi è il centro di Pescara, almeno nell'immaginario collettivo.
Ancora Maurizio Panconesi in *"Treno Reale – Un secolo di stroia dei terni di Casa Savoia:1854-1945"* ci ha raccontato dell'inaugurazione di questo tratto:

> *1863 – 8 novembre. Bologna.*
> *Il Re, alle ore 20, effettua una breve sosta con il suo treno a Bologna, diretto verso Ancona per inaugurare la nuova tratta Pescara-Foggia: all'albeggiare, giunge in vista di Pescara; il convoglio con gli invitati, viene fatto partire per primo, anticipando quello Reale e divenendo in pratica la sua "staffetta". Ad Ortona, il Reale Convoglio, che viaggia con 2 ore di ritardo su quello con gli invitati, viene fatto passare in testa, giungendo ormai all'imbrunire in vista di Foggia.*
>
> *1863 – 9 novembre. Poggio Imperiale.*
> *Il Re d'Italia inaugura a bordo del suo Treno Reale, la nuova tratta Ortona-Poggio Imperiale (Foggia).*
> *Nella località di Coppa Liscia, a circa un chilometro ad ovest della vecchia stazione ferroviaria posta sull'antico tracciato della linea adriatica Bologna-Bari, vi è ancora oggi una località denominata "Lo Zero", ricordata per il saluto del Re alla folla festante in attesa.*
> *Nel 1863, in occasione dell'inaugurazione della linea, il tratto viene percorso dal Treno Reale di Vittorio Emanuele II: il convoglio si arresta alla fermata provvisoria, detta dello "Zero" per un cerchio tracciato sul segnale a disco, posto al lato del binario.*
> *Dal finestrino di un vagone appare il Re sorridente, a capo scoperto e nella sua sfolgorante divisa da parata che, affacciandosi, muove il braccio in segno di saluto al popolo accorso numeroso lungo la massicciata, con il sindaco in testa che viene fatto salire a bordo della carrozza e ricevuto dal Re.*
> *Fra entusiastiche acclamazioni il treno riparte con il Re tornato al suo finestrino, per un ultimo saluto alla folla che lo acclama.*
> (8)

Ne*"Il Gladiatore"*, giornale dei *"Tre Abruzzi"*, del **12 novembre 1863** (anno 1 n. 40), è descritte, invece, la visita del Re Vittorio Emanuele II, fatta per l'inaugurazione della tratta ferroviaria da Ortona a Foggia:

> *Re Vittorio, come ognun sa, partendosi da Torino con numeroso seguito, per assistere alla inaugurazione del nuovo tronco di ferrovia da Ortona a Foggia, giungeva alla Stazione di Pescara la mattina di lunedì, 9 del corrente, e vi si fermava un 20 minuti. In vece delle Deputazioni che da diversi luoghi degli Abruzzi erano colà convenute, solamente Carabinieri e Guardie di Pubblica Sicurezza hanno circondato il Re, come se si temesse un assalto di briganti. Nessuno ha potuto avvicinarlo, ed è stato respinto perfino qualche deputato al Parlamento, non ostante che avesse mostrato la sua medaglia. In somma i cerimonieri di Corte erano tutti i Delegati di Pubblica Sicurezza, capitanati dall'energico Commendator Conte, Prefetto della nostra Provincia. La troppo buona Guardia Nazionale pertanto da Chieti si era condotta in Pescara, sopportando pazientemente ogni sorta di disagi, fece la perfettissima figura d'una schiera di servitori che non gode la fiducia dé proprii padroni* (9).

L'avvento della ferrovia e la realizzazione della stazione cominciarono gradualmente a modificare la fisionomia di Castellamare e la cosa fu di dimensioni incredibili.
A fianco della zona collinare articolata intorno alla chiesa della Madonna dei Sette Dolori e organizzata in case sparse nell'ampia e vasta collina soprattutto lungo via Colle Marino, via Colle di Mezzo e via Colle Consorte, sorsero due nuovi agglomerati: uno nei pressi della stazione e l'altro all'incrocio tra la strada che scendeva dai Colli e l'ex-consolare (oggi Viale Bovio); va ricordato anche il gruppo di casette di pescatori situato nell'odierna Via Gobetti, chiamato *"Borgo Marino"*, che si iniziò ad articolare proprio a partire dalla metà dell'ottocento.

> *Da quanto ci è dato sapere i primi insediamenti di pescatori risalgono a metà ottocento quando alcuni pescatori vennero da Silvi e da San Benedetto del Tronto. (…)*
> *Il gruppo dei marinai (…) viveva una propria cultura composita, intrisa di norme, di valori umani e morali legati al lavoro quotidiano e, similmente ai contesti di tradizione contadina, riservava un ruolo importante a quella religiosità devozionale, a volte superstiziosa, centrata sulle figure dei Santi e di Dio, intrisa di paure ancestrali.* (10).

L'avvento della stazione iniziò a favorire l'ulteriore sviluppo turistico di Castellamare, tanto che vennero realizzati altri scempi architettonici (le ville) dai nuovi signori e dai ricchi che successivamente furono, in parte, trasformate in centri di attività economiche (come ad esempio, Villa Muzii e Villa de Riseis, anche se i loro processi di trasformazione furono profondamente diversi).
Nelle scelte del Decurionato di Castellamare, in questa fase, c'era la volontà di guidare lo sviluppo della città verso nord, intorno alla Villa Muzii e agli interessi della stessa famiglia Muzii, e non quella di avvicinarsi al fiume nella prospettiva di un ricongiungimento con Pescara.
Nel **1864** fu istituito un mercato settimanale nella Villa Muzii da tenersi il sabato che, nel 1871, venne spostato alla domenica e poi trasferito nei pressi della stazione, che stava diventando ormai sempre più il centro vitale della cittadina e precisamente nell'odierna piazza Sacro Cuore (in quel tempo Piazza del Mercato).
Nel **1866**, il Decurionato manifestò la volontà di valorizzare ulteriormente la zona nord, realizzando tre cavalcavia che permettevano di attraversare agevolmente la ferrovia e di raggiungere la spiaggia. Un cavalcavia fu posto all'altezza di via Marilungo (l'attuale via Leopoldo Muzii), un altro vicino alla Villa Muzii e il terzo nei pressi dell'attuale via Acquacorrente, sempre a nord della stazione, verso Montesilvano.
Mentre cresceva la "voglia di mare", la zona collinare continuava a lottare con i problemi di sempre, aumentati da un pizzico di timore per il proprio futuro:

> *In tanto affanno, in tanta ira degli animi saggiò il sindacato un galantuomo e uno zelante, Raffaele Pandolfi; il quale, con una politica aperta, dolce, ferma, fece aprire sulla spiaggia la Strada della Marina e quella che oggi si chiama Viale Umberto I°, tracciò la nuova strada dov'è oggi la sede municipale, instituì una Scuola elementare mista* (11).

Pandolfi, che resse le sorti del comune di Castellamare dal **1863** al **1873**, fu il Sindaco che dovette, con gradualità, adattare il Comune alle mutate esigenze e alla nuova fisionomia.
Per un Comune che non aveva un patrimonio immobiliare tale da garantirsi introiti certi e che doveva ricorrere costantemente a varie imposte, non fu facile affrontare il "nuovo". Come sottolineò lo stesso Sindaco in una nota riportata da Raffaele Colapietra in *"Pescara 1860-1960"*:

> *Fa veramente pietà il miserabilissimo stato di questo sventurato comune, che per essere gravato di un debito di ducati 12 mila pe' quali paga l'annuo interesse di ducati 400, costringe buona*

> *parte de' suoi naturali ad emigrare, per non rimanere vittime di tante dolorose imposizioni. Privo di beni patrimoniali e di qualsiasi risorsa, soggetto a molte e diverse spese obbligatorie, che assorbiscono urgenti somme, non può altrimenti mantenersi che per mezzo di forti dazi e privative per supplire a tutti i suoi bisogni* (12).

E così, continuamente, il Sindaco manifestava alle autorità l'esigenza di avere finanziamenti per realizzare alcuni lavori o istituire nuovi servizi: una traversa della via ex-Consolare (ora viale Bovio e via Nazionale Adriatica), del costo di 7 mila lire (1863); alcuni locali più funzionali per la scuola del costo di 500 lire (1863) invece di quelli ricavati nella sede Municipale ai Colli; la nomina di una maestra, i cui fondi previsti in bilancio, nel 1863, erano stati utilizzati per le celebrazioni della visita del Principe Umberto, in occasione della inaugurazione della stazione-baracca; la sistemazione della strada che conduceva dalla *"Pietra Gian Vittorio"* (nel 1700 *"Pietra di Gio:Vittorio"*, oggi *"Colle Pietra"*) alla attuale via Nazionale Adriatica; il completamento del collegamento di 3 Km. dal ponte di Fosso Grande alla stazione e per il congiungimento di questo ponte con Spoltore, nel 1867, con lo stanziamento di 100 lire, ed altri interventi.

Nel **1866** il Decurionato, di fronte all'impossibilità di realizzare i nuovi locali per la scuola, decise di istituirne una elementare mista presso l'ex-convento dei PP. Cappuccini di *S. Giuseppe sposo di Maria*, nella zona pianeggiante (dove oggi ci sono gli uffici amministrativi della Asl di Pescara, in via Paolini). Inoltre, si decise di realizzare un canale di raccolta delle acque nella via Salara e di istituire (nel **1867**) la terza rivendita di *privative* presso la stazione.

Come si può notare, la stazione e la ferrovia erano ormai entrate con prepotenza nel cuore della vita amministrativa del Comune. Intorno alla stazione cominciarono ad organizzarsi, com'è naturale, tutti quei servizi indispensabili alla vita della stessa struttura: alberghi, strutture di facchinaggio, organizzazioni di vetturini (carrozze); non mancarono di manifestarsi quei fenomeni negativi tipici di una stazione ferroviaria: furti, aggressioni e vagabondaggio.

Per questo motivo nel **1870** venne istituita una stazione dei Carabinieri.

Negli anni settanta a Castellamare si realizzò la grande svolta. Nel **1876**, venne eletto sindaco De Jacobis sostenuto dal giovane Leopoldo Muzii, figlio di Michele che per primo credette nelle potenzialità della "pianura". In questi anni la cittadina adriatica compirà il definitivo passo in avanti, confermando la tendenza a svilupparsi verso nord e verso il mare.

In parte tale strategia era già matura nella politica del sindaco Pandolfi che, nel **1874**, aveva manifestato la necessità di aprire una scuola nella zona della

stazione per le famiglie dei lavoratori delle ferrovie e di coloro che lavoravano nell'indotto. Inoltre venne stanziata la somma di 300 lire per prolungare la strada dalla stazione al mare e, sempre nel 1874, iniziò una frenetica corsa all'acquisto degli arenili, episodio apparentemente poco significativo, ma che di lì a poco tempo, avrebbe manifestato i sintomi dello sviluppo.
La famiglia d'Avalos all'inizio degli anni settanta avviò le procedure per la ridefinizione delle proprietà e la divisione fra i vari eredi:

> *Dopo la morte del Marchese Alfonso d'Avalos, avvenuta nel 1861, procedendosi nel 1867 alla divisione della di lui eredità, una parte del fondo denominato "Selva dei Chiappini" in Castellamare Adriatico, che poi in forza di verbale di sorteggio, fatto innanzi al Tribunale di Napoli il 4 giugno 1870, toccò in suddivisione alla Principessa di Montesarchio Regina D'Avalos del fu Gaetano ed a sua madre Carolina D'Aquino Principessa d'Ardore, eredi di Carlo D'Avalos Duca di Celenza, fu descritta ed apprezzata dai periti Villani, Imbrani e De Angelis, nel rapporto e pianta che furono depositati nel Tribunale di Napoli il 6 aprile 1870, in cui la parte assegnata a Regina D'Avalos ed a Carolina D'Aquino, figura della estensione di tomoli 299,3,5, nelle contrade Colle Marino e Vallicella, pari ad ettari 100,75,47, netta di quella espropriata dalla società ferroviaria e dall'area occupata dalla strada rotabile nazionale…la rimanente parte del latifondo, quella cioè di tomoli 166,0,1, rimase di proprietà del Principe di Pescara Giuseppe D'Avalos e Marchese di Vasto, dal quale hanno causa i di lui figli Francesco, Carlo, Ferdinando ed Anna D'Avalos, domiciliati in Napoli* (13).

Venivano così definite le varie eredità. Assume grande importanza quest'altro passaggio del Muzii:

> *Con atto per Notar Taddeo Brosca di Napoli del 3 marzo 1874 Carolina d'Aquino, in nome proprio, e qual madre ed amministratrice dei beni di sua figlia Regina D'Avalos, concedeva in enfiteusi perpetua a Giuseppe Selecchi - il terreno arenoso libero segnato nel n. 2 della perizia Imbrani, per l'annuo canone di 300 lire, a corpo e non a stima* (14).

Nacquero delle contestazioni, che si procrastineranno fino alla seconda metà del Novecento.
Con questa operazione Selecchi faceva un investimento di sicuro avvenire e a dimostrarlo era il crescente interesse intorno all'arenile, confermato anche

dalla decisione assunta dall'Amministrazione Comunale nel **1876** di erogare 100 lire per 3 anni a favore di Raffaele Pompilio per il funzionamento di uno stabilimento balneare che avrebbe attirato i turisti. Il contributo fu poi portato a 200 lire.

Nel **1875** l'amministrazione Pandolfi aveva compiuto alcune scelte avverse agli interessi della famiglia Muzii. Innanzitutto, furono prolungate sino al mare sia il viale della Stazione che via Marilungo ed il sindaco Pandolfi si adoperò affinchè le due strade fossero ornate:

> *…di delizie ed addette al solo passeggio pubblico ed al transito di carrozze ed altri veicoli di simile natura, che trasportano persone alla marina per uso di bagni o per semplice passeggiata, e farvi delle piantagioni nei rispettivi laterali, tanto per abbellirle quanto per migliorare le condizioni atmosferiche della contrada* (15).

Ebbe il coraggio di portare fino in fondo le proprie scelte, andando anche contro i "poteri forti" e contro la famiglia Muzii, la quale voleva che Marilungo rimanesse percorribile al transito di ogni genere di mezzo. Cambiano i secoli, cambiano i sistemi politico-istituzionali, cambiano le classi politiche, cambia tutto ciò che può cambiare, ma alla fine si finisce sempre col fare i propri ed esclusivi piccoli interessi di bottega con grande penalizzazione della collettività e del governo delle istituzioni.
In quella circostanza venne penalizzata la famiglia Muzii, ma non finì lì.
Infatti, era stato anche deciso di spostare nel **1871** il mercato da Villa Muzii a piazza Vittorio Emanuele, successivamente divenuta piazza del Mercato, come abbiamo già detto, l'attuale piazza Sacro Cuore.
Appare dunque chiaro come intorno alla figura del sindaco Pandolfi si fosse coalizzata una forza rappresentativa di interessi che mirasse alla valorizzazione delle aree intorno alla stazione e delle direttrici verso il fiume e verso il mare, quale ad esempio via di Mezzo, oggi Corso Umberto I, che venne adornata con piante di eucalipto perchè la zona fosse più salubre. Michele Muzii, invece, mirava alla valorizzazione della zona a nord, per i propri interessi e per quelli dei suoi sostenitori: preludio di ciò che sarebbe accaduto di lì a poco, come vedremo, con la reazione della famiglia Muzii.

Nel periodo tra il **1875** ed il **1876** si verificò una grave crisi politica: le elezioni comunali vennero indette ed annullate più volte e dovettero intervenire le autorità superiori per impedire una paralisi amministrativa. L'**11 settembre 1876** finalmente fu designato sindaco Michele de Jacobis, amico di Leopoldo Muzii, che già si stava politicamente affermando:

> *(…) il partito della Spiaggia, fra il 1875 ed il 1880, affermò la*

> *prevalenza sia nel campo politico, levando sugli scudi l'On. Giuseppe De Riseis che tanto contribuì poi al progresso civile di Castellamare; sia nel campo amministrativo, togliendo al partito della collina la sede del Municipio. Il cittadino comm. Mezzopreti, ex-Prefetto del Regno, patriota frà più chiari, favoriva col prestigio del nome la giovanile energia degli spiriti* (16).

Con De Jacobis prevalse la visione commerciale e turistica tendente a valorizzare sia l'area tra la stazione ed il mare che l'area nord. E le prime indicazioni non si fecero attendere e furono tutte in favore dei Muzii, dalla riapertura al transito di via Marilungo, al trasferimento delle scuole situate intorno alla stazione in locali di proprietà della "famiglia" stessa. Le altre scelte furono fatte sempre con l'obiettivo di avvantaggiare gli "amici". Come ha sottolineato acutamente Raffaele Colapietra, *per favorire e valorizzare Villa De Riseis*, venne aperta l'attuale via Nicola Fabrizi e ne vennero prolungate altre, come per esempio *Via Ponte Rosso* che, secondo l'interpretazione di Luigi Polacchi, era *Via Ponte Rotto*, le attuali via del Circuito e via Ravenna (realizzate costeggiando quello che doveva essere un rigagnolo, rimasuglio della vecchia diramazione nord della foce del Pescara). Poi arrivarono le iniziative atte a favorire il commercio e il turismo: dall'apertura di un ufficio telegrafico nella stazione, al già citato raddoppio del contributo per lo stabilimento balneare di Pompilio, fino alla cessione della rotonda, in fondo al viale della Stazione (o via Di Mezzo), a Luigi Olivieri per la realizzazione del Padiglione Marino.

Nel **1878** si iniziò a parlare dello spostamento del Municipio dal *borgo* della Madonna dei Sette Dolori alla *zona pianeggiante*, sempre più centro vitale della nuova città.

La politica di sviluppo, però, necessitava di risorse e, come abbiamo ripetutamente sottolineato, Castellamare non aveva consistenti entrate, perciò fu ripristinata la tassa sull'occupazione del suolo pubblico.

Si stava preparando il tempo per il grande ingresso nella politica ufficiale di Leopoldo Muzii, dopo poco meno di venti anni dall'arrivo della Ferrovia e dalla realizzazione della Stazione di Castellamare, mentre Pescara aspettava ancora la propria stazione:

> *Nondimeno era necessario un uomo, l'uomo che, per le maggiori vittorie e la maggior gloria, desse ala sovrana al programma, diremo così (...) americano.*
> *E l'uomo fu il Cav. Leopoldo Muzii, figlio al ricordato Michele: egli, da l'aria di ebreo classico, fu il "Dux fatalis" e crebbe la fede e il lustro della contrada.*

> *Prima di lui, del suo sindacato, Castellamare non era neppure, nonostante gli accenni di vita nuova, un'espressione geografica di Metternichiana memoria; con lui, eccone l'annunzio alle genti sorprese; da lui, la nuova istoria*. (17).

E l'opera di questo "*Dux fatalis*", eletto sindaco il **23 ottobre del 1880** dopo le elezioni che si erano svolte il 19 dello stesso mese, apriva per Castellamare *"la nuova istoria"*, per dirla alla Bucco.
Il primo atto politicamente significativo del nuovo Sindaco fu il trasferimento dai *Colli* alla *Piana* del Municipio: dal **1° gennaio del 1881**, infatti, fu ospitato in una palazzina di proprietà di Giuseppe Coppa, situata di fronte alla Villa della famiglia Muzii, con un affitto di 500 lire l'anno.
In seguito, dopo molti contrasti tra il Sindaco e l'Ing. Altobelli, incaricato di redigere il Piano Regolatore, il Municipio venne realizzato in un'area posta all'incrocio tra via Marilungo e l'allora provinciale (ex-Consolare, oggi Viale Bovio) ed inaugurato nel **1883** (la palazzina è, oggi, la sede del Conservatorio, ben restaurata e conservata).
Comunque il trasferimento del Municipio dimostrò in modo eloquente le intenzioni della nuova dirigenza politica: spostamento del baricentro del potere e del centro vitale dalla "collina" alla "spiaggia" e valorizzazione della zona nord della città:

> *Sindaco il Muzii, dittatore larvato di costituzionalismo, la comunità di Castellamare approvò un Piano Regolatore lungo Km. 3 e sino al confine di Pescara, e largo m. 500 dal lido del mare à piedi delle colline; venne creata una Società costruttrice per l'edificazione di bei villini; fu eretto il Palazzo Municipale; e à morti della Spiaggia fu data cittadinanza perpetua al cospetto del mare, in un divoto recinto senza tetraggini; il grande Padiglione Marino, vago ritrovo estivo, nacque crebbe stette in 19 giorni: uno sproposito di tempo che insinuò né semplici la persuasione della mano del diavolo!* (18).

E questo vulcanico, irrequieto, attivo, dinamico Sindaco iniziò a cambiare Castellamare.
A proposito della figura di Leopoldo Muzii, è eloquente la simpatica descrizione che ne fa Gabriele D'Annunzio:

> *E' il sindaco un piccolo dottor di legge cavaliere, tutto untuosamente ricciutello, con òmeri sparsi di forfora, con chiari occhietti esercitati alle dolci simulazioni.*
> *E' il Gran Nimico un degenere nepote del buon Gargantuasso;*

enorme, sbuffante, tonante, divorante.

Il cavaliere era Teofilo D'Annunzio, Sindaco di Pescara mentre il *"nepote del buon Gargantuasso"* era Leopoldo Muzii e, a proposito del suo rapporto con il Sindaco castellamarese, scrisse:

> *…ospite di Francesco Paolo Michetti a Francavilla, nel Convento francescano, dove stavo scrivendo "L'Innocente", un giorno fui sorpreso dalla visita di Leopoldo Muzii mentre ero per gettare i dadi. Giocatore disperato e celebre Poldo gettò un grido involontario e tutto s'accese, rifiammeggiò veramente, come nel rogo che l'adipe dell'arso incita. - Mbè, Gabbriè, che te vvo jucà? -. M'aveva tolto dalle mani il bossolo, e l'agitava simile al grasso lanzichenecco davanti al tamburo. Non gli resistetti, tanto mi piacque l'ardore della passione che riesciva a dare una levità di fiamma per alcuni attimi della sua corpulenza. Giocammo a dadi, come due veri lanzichenecchi o due guardie svizzere del Papa sul cuoio steso del tamburo imbelle. Io affogavo nei debiti, povero in canna. Canna della fistula di Pan? Persi diciassette mila lire. E non m'impiccai* (19).

Erano gli anni di cambiamenti anche di natura politica. Pescara e Castellamare non potevano rimanere esclusi da questi processi. Si stava affermando una nuova classe politica che Oscar Pio Granchelli**,** nella *"Prefazione"* all'opera *"Pescara - 1860/1960"*, ha descritto con sapienza ed acutezza di analisi, sottolineando come il Comune di Castellamare fosse caratterizzato da un grande ed organizzato nucleo di ferrovieri:

> *Anche a Castellamare Adriatico la nuova borghesia, che fa capo all'intraprendente Leopoldo Muzii, sostiene nelle elezioni generali del '76 il candidato della Sinistra, il giovane barone Giuseppe De Riseis, il quale era stato eletto deputato una prima volta nel '74, un anno dopo la morte di Francesco De Blasiis, il deputato della Destra Storica, in contrasto col quale egli si era ritagliato il suo spazio a sinistra nel collegio di Città S. Angelo. Anche se non vero uomo di sinistra, soprattutto perché legato all'aristocrazia locale, Giuseppe De Riseis in verità esprime una mentalità nuova e diversa; mentre infatti il De Blasiis, illustre agronomo e ministro dell'agricoltura nel '67, aveva rappresentato la proprietà terriera illuminata della collina teramana, il giovane De Riseis è più attento ai problemi dell'industria, del commercio marittimo, della pianura costiera da secoli trascurata: installa a*

> *Castellamare uno dei primi oleifici a vapore d'Abruzzo, agita permanentemente la questione del porto-canale di Pescara, fa costruire dall'Amministrazione Muzii la Via N. Fabrizi che collega Villa De Riseis alla stazione di Castellamare, e toglie anche dall'isolamento le piccole case dei pescatori del borgo marino. Grazie all'alleanza col De Riseis, la borghesia dinamica ed imprenditoriale, che fa capo al giovane Leopoldo Muzii, si sostituisce al vecchio notabilato conservatore e clericale nella guida amministrativa di Castellamare; con notevole ritardo rispetto a Pescara, i cui amministratori d'Annunzio e Farina già nel '69 a Firenze avevano sottoscritto, per conto del Comune, il prestito al 7 per cento con la banca Servadio, per l'acquisto di tutte le opere ed aree militari della piazzaforte, destinate a trasformarsi soprattutto in strade, piazze e suoli edificatori, secondo un ambizioso piano di espansione urbana verso est (la marina) e verso sud (la pineta D'Avalos).*
>
> *Con Leopoldo Muzii, sindaco nel 1880, Castellamare sposta il suo centro gravitazionale dalla zona collinare del Santuario alla marina, lungo l'asse stazione ferroviaria-Villa Muzii, avvicinandosi a Pescara non soltanto per ciò che concerne la direttrice d'espansione dell'insediamento urbano, ma anche per il fervore delle attività produttive e per il clima politico-amministrativo; va anzi sottolineato che mentre Pescara non andrà al di là di amministrazioni democratiche e progressiste, legate, tranne la breve parentesi parlamentare di Gabriele d'Annunzio, al deputato radicaldemocratico Carlo Altobelli e poi al ministro giolittiano Francesco Tedesco, Castellamare avrà nel 1919, grazie anche alla presenza di un numeroso nucleo di ferrovieri, un'amministrazione socialista con a capo l'avv. Manlio Basile* (20).

Lo spostamento del Municipio non fu un'operazione indolore; provocò risentimenti e proteste nella "collina" e ci volle tutta l'abilità del neo-Sindaco per evitare la degenerazione e addirittura la separazione:

> *… la collina vibrò la minaccia di separazione dalla spiaggia; ma fu vano, e non tardò l'ora consigliera (...). Tuttavia, ai protestanti si diede un'artistica fontana nel largo della Chiesa della Madonna* (21).

Muzii teneva molto al rapporto con la collina, quindi fece di tutto per rientrare nelle grazie soprattutto dei ricchi proprietari terrieri, il cui sostegno poteva

essere determinante per l'affermazione del suo progetto di città. Muzii cercò di mediare gli interessi turistico-commerciali ed agricoli di Castellamare.
La conferma giunse anche dagli interventi approvati nella prima seduta del consiglio comunale del **2 novembre 1880**: istituzione di un asilo nei pressi della Chiesa della Madonna dei Sette Dolori, apertura di altre due scuole elementari una su Colle di Mezzo e l'altra su Colle Consorte, l'attuale Via Colle Innamorati.
Il "partito della collina" incuteva ancora timore.
Leopoldo Muzii, al di là degli interessi propri da tutelare, dimostrò di avere le idee chiare circa lo sviluppo e la crescita della città e lo dimostrò all'atto dell'approvazione, nella metà del 1881, del bilancio consuntivo del 1880 in cui illustrò il suo programma per il futuro, basato su *"cose concrete"* da fare subito. Il Muzii non amava perdite di tempo, era un decisionista. E quindi provvide subito alla sistemazione delle strade più importanti, soprattutto di quelle collinari, e poi, come abbiamo già sottolineato, al completamento dell'attuale via Nicola Fabrizi, alla definizione del contenzioso per la piazza Mercato, all'illuminazione dall'attuale viale Bovio fino ai confini con Pescara, alla piantumazione di 400 platani e poi all'organizzazione della macchina burocratica comunale, come ha precisato anche Raffaele Colapietra. In seguito mostrò anche di tenere in grande considerazione l'agricoltura, per le ragioni già esposte, attraverso un'attenta riorganizzazione del Monte Frumentario trasformato in una Banca di carattere agricolo.
Non mancò di mostrare grande attenzione anche all'istruzione pubblica e alla situazione socio-sanitaria.
In questa dinamica di attenzione al territorio rientra anche la costituzione il **1° maggio1883** della Società Operaia di Mutuo Soccorso di Castellamare Adriatico, di cui Leopoldo Muzii fu il primo Presidente, un'associazione che nella visione del Muzii doveva essere la sua struttura politica di base.
Ma la vera indole dell'uomo si manifestò nella stesura del Piano Regolatore, in cui evidenziò la sua visione dello sviluppo di Castellamare, attraverso la valorizzazione del comparto turistico-commerciale ed agricolo di aree ben precise della città. Perciò, nel **1882** concepì il *Piano di Ampliamento di Castellamare Adriatico*, redatto dall'ing. Tito Altobelli, come primo intervento organico per definire nel dettaglio la visione urbanistica della città che si era sviluppata intorno alla stazione e poi, ampliata senza una linea prestabilita e che offriva ancora molti spazi da riempire.

Il *Piano* di Altobelli organizzò la città lungo tre direttrici: quella commerciale, dal fiume alla stazione, quella amministrativa, intorno al nuovo Municipio, e quella residenziale, verso nord. Furono anche previste delle strade che razionalizzarono il nascente quadrilatero con l'odierna via N. Fabrizi, Corso Trento e Trieste (oggi via C. Battisti) e le attuali via Firenze e via R. Margherita con le traverse di via Roma, via Ponte Rosso (via del Circuito e

via Ravenna), via del Commercio (oggi via Piave) e via Mazzini.
In seguito, dinanzi alle critiche di Muzii e dei consiglieri comunali, il *Piano* venne modificato e l'indirizzo fu per uno sviluppo edilizio-residenziale e commerciale verso Montesilvano in opposizione a quelli che invece volevano lo sviluppo commerciale ed amministrativo di Castellamare verso il fiume, nella prospettiva di un avvicinamento urbanistico a Pescara per poter meglio sostenere il progetto di fusione dei due Comuni.
Portavoce di questa esigenza fu un bisettimanale, *"L'Abruzzo"* che, in un articolo di fondo, affermava*:*

> *(…) è tale il nostro voto ardentissimo, Castellamare si estenderà fin sulla destra del Pescara e la città di Pescara unita a Castellamare formerà un grande emporio che ridonerà vita orgogliosa a tutto il commercio dell'intero Abruzzo* (22).

Ma ci vollero quasi altri 50 anni prima che le due città venissero unite, determinando la nascita della grande Pescara e dell'istituzione dell'omonima Provincia, ma questa è un'altra storia.

Note bibliografiche:

1) **G. Bucco**, *Pescara-Castellamare Adriatico* in *"Le cento città d'Italia"*, supplemento mensile illustrato del "Secolo" - 31 luglio 1902.
2) **D. Recubini**, *Le ferrovie nella società abruzzese dell'ottocento* - Edizioni Scientifiche Abruzzesi, Pescara, 2008.
3) **C. Lacchè**, *Cronache ferroviarie del risorgimento italiano* - Agnesotti, Viterbo, 1970
4) **D. Recubini**, *op. cit.*
5) **M. Panconesi,** *"Treno Reale – Un secolo di storia dei treni di Casa Savoia: 1854-1945"* -
6) **L. Di Biase**, "Archivio privato".
7) **L. Lopez**, *Pescara: dalle origini ai giorni nostri* - Editrice "Nova Italica", Pescara , 1993.
8) **M. Panconesi,** *op. cit.*
9) **L. Di Biase**, "Archivio privato".
10) **C. D'Ottavio**, *Borgomarino. c'era…una volta* - Associazione Culturale Borgomarino, Pescara, 2002.
11) **G. Bucco**, *op. cit.*
12) **R. Colapietra**, *Pescara 1860-1960* - Costantini Editore, Pescara, 1980.
13) **G. Muzii**, *Notizie storiche documentate dell'origine dell'Agro in pianura di Castellamare Adriatico* - Castellamare Adriatico, 1923.
14) **G. Muzii**, *op. cit.*
15) **L. Di Biase**, "Archivio privato".
16) **G. Bucco**, *op. cit.*
17) **G. Bucco**, *op. cit.*
18) **G. Bucco**, *op. cit.*
19) **L. Di Biase**, "Archivio privato".
20) **O. P. Granchelli**, nella *Prefazione* all'opera di Raffaele Colapietra, *Pescara 1860-1960* - Costantini Editore, Pescara, 1980.
21) **G. Bucco**, *op. cit.*
22) **L. Di Biase**, "Archivio privato".

Panoramica dalla torre civica di Pescara, anni cinquanta del Novecento. Archivio Lello Tiberio.

Convoglio passeggeri al traino di una locomotiva FS 625 "Caprotti", in transito in zona Villa "Sabucchi" di Pescara, primi anni trenta del Novecento. Archivio Lello Tiberio.

La locomotiva FS 745.060 al traino di un pesante convoglio merci, impegna il passaggio a livello a ridosso della fermata "Pescara Pineta", anni cinquanta del Novecento. Collezione Lello Tiberio.

Via "Principe di Piemonte" a Pescara (attuale via G.Marconi), coi binari tramviari di precedenza ed incrocio della società F.E.A., anni cinquanta del Novecento. Collezione Lello Tiberio.

"Pescara – Piazzale Stazione C."(attuale Piazza della Repubblica); in sosta ed arrivo alcuni autobus e l'elettromotrice per il servizio ferroviario F.E.A. "Pescara-Penne. S.d. collezione Lello Tiberio.

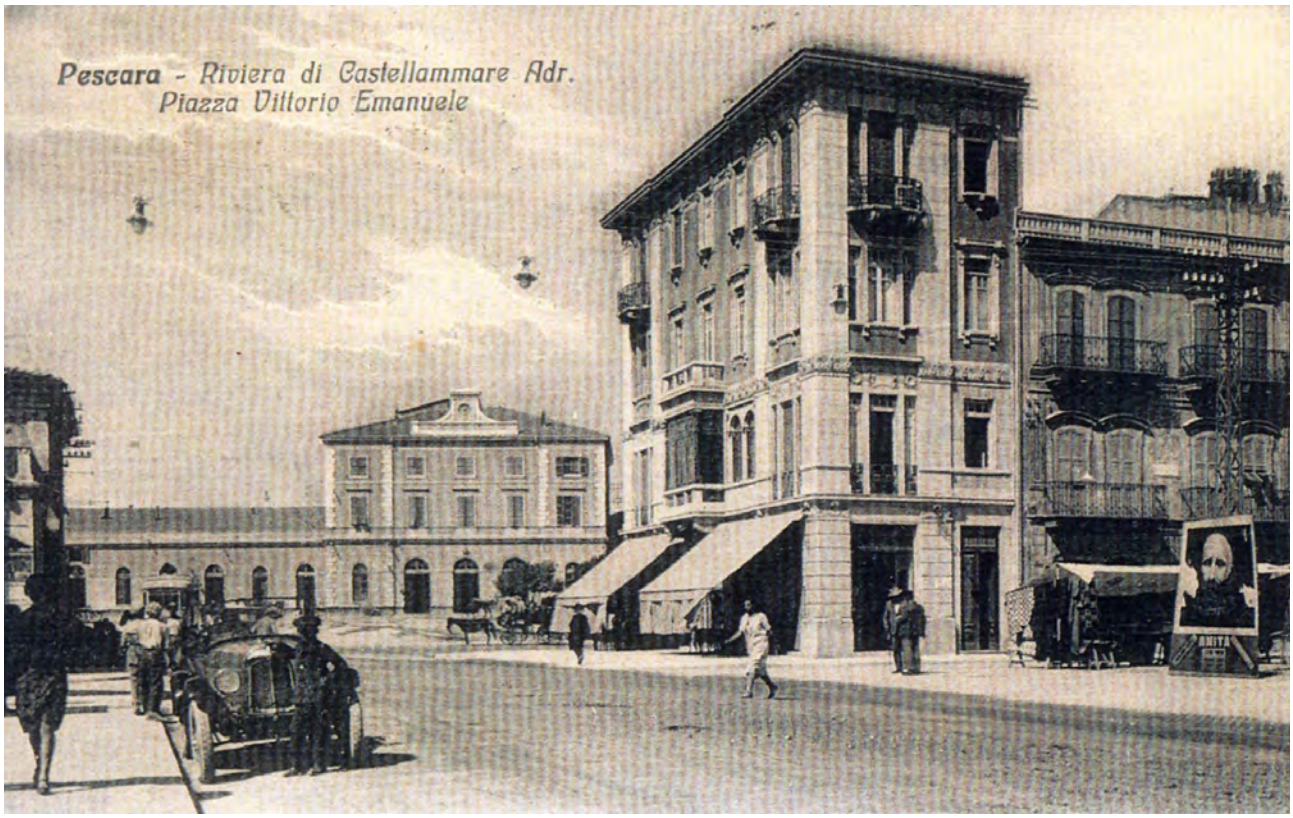
Attuale Viale Gabriele D'Annunzio di "Porta Nuova" a Pescara, anni quaranta del Novecento. Collezione Lello Tiberio.

Corso Vittorio Emanuele II a Pescara, coi binari d'incrocio e precedenza della F.E.A., anni cinquanta del Novecento. Collezione Lello Tiberio.

Binario F.E.A. per la tratta urbana "Zanni-Pineta", nella zona del capolinea sud, anni cinquanta del Novecento. Collezione Lello Tiberio.

Pescara, la locomotiva FS 685.425 al traino di un convoglio viaggiatori transita sottopassando il cavalcavia ferro-tramviario della F.E.A. in zona "Zanni", anni trenta del Novecento. Collezione Lello Tiberio.

"Pescara – Corso Vittorio Emanuele" coi binari della stazione F.E.A., anni trenta del Novecento. Collezione Lello Tiberio.

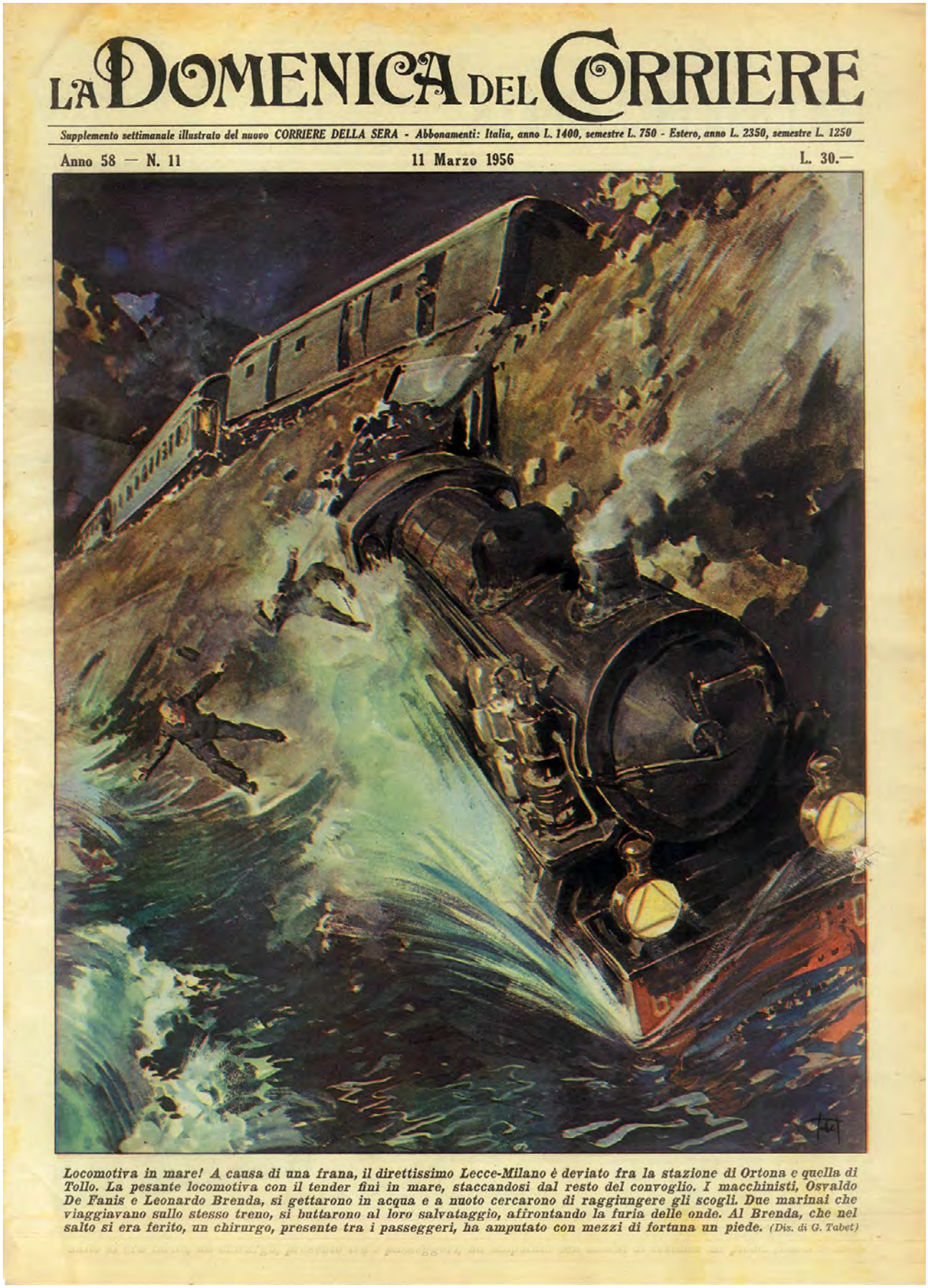


Fabbricato Viaggiatori di Pescara Centrale vista dall'attuale Corso Umberto I, primi del Novecento. Collezione Lello Tiberio.

Fabbricato Viaggiatori di Pescara Centrale vista dall'attuale Corso Umberto I, primi del Novecento. Collezione Lello Tiberio.

Piazzale esterno al Fabbricato Viaggiatori della Stazione di Castellamare Adriatico, anni venti del Novecento. Collezione Lello Tiberio.

Attuale Piazza "Sacro Cuore" di Pescara col mercato rionale, sullo sfondo della Stazione ferroviaria ed elettromotrice F.E.A., anni trenta del Novecento. Collezione Lello Tiberio.



LA DOMENICA DEL CORRIERE

Supplemento settimanale illustrato del nuovo CORRIERE DELLA SERA - Abbonamenti: Italia, anno L. 1400, semestre L. 750 - Estero, anno L. 2350, semestre L. 1250

Anno 58 — N. 11 — 11 Marzo 1956 — L. 30.—

Locomotiva in mare! A causa di una frana, il direttissimo Lecce-Milano è deviato fra la stazione di Ortona e quella di Tollo. La pesante locomotiva con il tender finì in mare, staccandosi dal resto del convoglio. I macchinisti, Osvaldo De Fanis e Leonardo Brenda, si gettarono in acqua e a nuoto cercarono di raggiungere gli scogli. Due marinai che viaggiavano sullo stesso treno, si buttarono al loro salvataggio, affrontando la furia delle onde. Al Brenda, che nel salto si era ferito, un chirurgo, presente tra i passeggeri, ha amputato con mezzi di fortuna un piede. *(Dis. di G. Tabet)*

Copertina della "Domenica del Corriere" dedicata all'incidente ferroviario tra le stazioni di Ortona e Tollo nel 1956. La Locomotiva protagonista fu la FS 746.038, oggi preservata a Pistoia. Collezione ACAF.

Antonio Bini

Ferrovie, treni e stazioni. Impressioni di viaggio

Quando la realizzazione della ferrovia adriatica raggiunse 150 anni fa Pescara, il processo di unificazione dell'Italia era ancora lontano dal completamento. Il treno non andava soltanto ad unire progressivamente nord e sud del Paese, ma annunciava la fine di un'epoca, con riflessi rivoluzionari sul piano sociale ed economico, con impatti anche sotto il più ampio profilo culturale e di modernizzazione dell'Italia.

In un mondo nel quale la mobilità era stata per tanto tempo legata alla carrozza, al mulo o ai percorsi a piedi, con il viaggio che era secolare consuetudine di lentezza, l'impatto della ferrovia, descritta addirittura come "*un proiettile che violenta il paesaggio e che non lascia il tempo di assaporare il viaggio, facendo sentire il viaggiatore come un pacco*"[1], non fu del tutto pacifico.

In ogni caso, l'irrompere del treno costituì fattore determinante per il superamento dell'isolamento – non solo geografico – dell'Abruzzo, che solo dopo l'Unità d'Italia, fu interessata da progetti riguardanti la realizzazione di tratti ferroviari in una prospettiva assai complessa di inserimento della regione in una complessa visione di rete nazionale. Sotto la spinta di Cavour, il nuovo Stato italiano si impegnò subito a progettare e realizzare in pochi anni l'infrastrutturazione ferroviaria di base del Paese, cercando di colmare il pesante ritardo di sviluppo rispetto agli altri paesi europei, che molto avevano investito nella prima parte dell'ottocento. La linea Adriatica costituì allora una priorità, considerato che il Tirreno era ancora spezzato dalla presenza dello stato pontificio.[2]

> Sono in proposito illuminanti le riflessioni di Arrigo Levi che riconosce come : *"L'implacabile ferrovia, che caccia sulle più remote strade l'incomoda e lenta, amica filosofante, diligenza; epperò la vita, noi ci andiamo man mano accorgendo dell'esistenza di un Paese, su cui indarno viviamo dai più lontani tempi e pel quale si è combattuto e vinto. Nulla di strano, del resto, che, ad esempio, l'Abruzzo si vada appena scoprendo ora, dal resto degli italiani, se ancora non è stato in gran parte scoperto dagli abruzzesi."*[3]

1 S.Bini, B. Boldrini, Storia dei viaggi in ferrovia, in La Tecnica Ferroviaria, n. 2, febbraio, 1990, p. 118;

2 Per una complessiva analisi della "questione ferroviaria" in Abruzzo: A.Cioci, Storia delle ferrovie in Abruzzo dalle origini ai giorni nostri, ed. Adelmo Polla, Cerchio, 1997; R. Colapietra, Pescara 1860/1927, ed. Costantini, Pescara, 1980; B. De Panfilis, Il capostazione di Alanno non c'è più: la questione ferroviaria in Abruzzo, ed. Best Service, Pescara, 1996; R. Canosa, Storia dell'Abruzzo dal 1870 al 1900, ed. D'Abruzzo-Menabò, Ortona, 2006;

3 A. Levi, Abruzzo forte e gentile: impressioni d'occhio e di cuore, ed. Perelli, Roma, 1882; ristampa a cura della libreria editrice A. Di Cioccio, Sulmona, 1976, p. 17;

Il treno si inserisce prepotentemente nella letteratura di viaggio.

Sfogliando racconti e libri ripercorriamo insieme alcune testimonianze lasciate da viaggiatori, collezionisti di immagini e di sensazioni legate ad uno sguardo dal finestrino o ad una sosta alla stazione.

Probabilmente il primo a lasciare traccia significativa, in scritti pubblicati in ambito nazionale, del viaggio in treno in Abruzzo è Antonio Stoppani (1824-1891), l'autore della famosa opera "Il Bel Paese", che nel 1864, ossia nell'anno in cui veniva stabilizzato l'esercizio della linea ferroviaria Ancona-Pescara, giunse per la prima volta in Abruzzo.

Stoppani nel suo "Bel Paese", scritto nell'intenzione di far conoscere l'Italia agli italiani che ben poco sapevano del loro paese, sottolinea come da Milano a Pescara "*alcuni anni or sono gli era un gran viaggio, oggi è un volo d'uccello*"[4], con un'efficace espressione che dà la misura immediata del modificato rapporto spazio-tempo per i viaggiatori che passarono non senza traumi dalla carrozza alla strada ferrata.

Un rapporto che con l'evoluzione delle modalità dei trasporti, l'avvento l'alta velocità e soprattutto dei voli aerei tende quasi ad azzerarsi, con annullamento o quasi del concetto stesso di viaggio, emergendo sempre più il rapporto partenza/destinazione.

Antonio Stoppani autore de "Il Bel Paese".

Lo Stoppani nella sua opera – che presentava le caratteristiche di un testo di divulgazione per l'infanzia – raccontava con un linguaggio semplice e piacevole le bellezze naturalistiche dell'Italia, immaginando di essere uno zio – interrogato dal nipote – al ritorno da un lungo viaggio nella penisola.

L'autore fornisce un'impressione complessiva della "*nuova ferrovia dell'Italia meridionale da Ancona a Brindisi, forse la più amena tra le ferrovie d'Europa, costeggia l'Adriatico per 15 ore di furioso cammino. Ridenti colline, fantastiche rupi, castelli pittoreschi, storiche ruine, deliziose città, sfilano con vece assidua e con perenne incanto, sotto gli occhi del viaggiatore, che percorre a tutta foga di vapore, uno dei grandi lati di questo incantevole giardino che si chiama Italia*".

4 A. Stoppani, Il Bel Paese, ed. Cogliati, Milano, V edizione, 1889, p. 218;

La sua testimonianza ci regala poi una movimentata e fantasiosa visione dell'arrivo a Pescara "*città abbastanza importante e piccolo porto di mare sull'Adriatico …dove ci accorgemmo ben tosto di trovarci in quei paesi meridionali di cui uno dei nostri che torni ha sempre tante meraviglie da raccontare, come venisse allora dalle Indie o dalla Siberia".* Esagerazioni a parte, anche queste valutazioni confermano come la stazione avesse subito assunto elementi di centralità nella vita locale, frequentata com'era da viaggiatori, ferrovieri, impiegati postali, militari, facchini, addetti alle stazioni di posta per cavalli, mendicanti, ecc.

Fino a Pescara *"tutto andò a vapore"*, evidente riferimento alle fumanti locomotive di allora. Poi lo Stoppani e i suoi amici furono costretti a lasciare la velocità del treno *"in balia di un vetturale, che sarà stato un santo, ma aveva la faccia più brigantesca che mai"*, per raggiungere Tocco da Casauria, meta dell'escursione scientifico-industriale, legata allo studio di alcune sorgenti di petrolio[5]. Quanto al riferimento ai briganti non si trattava allora di semplici fantasie o di preoccupazioni esagerate. Nel caso del geologo lombardo, lo stesso annoterà che alcuni mesi dopo il suo ritorno a Milano fu raggiunto dalla notizia dell'uccisione, da parte di una banda di briganti, di due persone del paese della Val Pescara che "*ci avevano fatto la migliore accoglienza*".

I viaggiatori colsero l'opportunità di servirsi del treno per raggiungere e muoversi in direzione di una regione considerata ancora impenetrabile. Le località toccate dalla ferrovia diventavano facilmente raggiungibili, in tempi assolutamente inconfrontabili con qualsiasi altro mezzo di trasporto prima disponibile.

Opuscolo promozionale, fine anni '20.
Collezione Franco Oliviero Zuccaro.

E' ancora il Levi a percepire la vitalità e la propensione allo sviluppo presenti a Pescara, dove "*l'occhio vegliante dell'industre uomo ti segue sul ferreo nastro che corre lungo tutta la spiaggia .. con Pescara che aspira, memore alfin del suo passato, all'avvenire, col mar commerciale e Castellamare or già s'avvia a divenir il ritrovo delle belle bagnanti".*[6]

Ma i riflessi furono i più svariati. E' sorprendente scoprire, ad esempio, che gli esordi musicali del giovanissimo Francesco Paolo Tosti furono legati al proseguimento della rete ferroviaria, che portò il cantiere a fermarsi per

5 Una rara immagine dell'impianto di estrazione del petrolio di Tocco da Casauria è presente nella speciale edizione annotata e illustrata pubblicata nel 1908, sempre dall'editore Cogliani. Un recente progetto di valorizzazione dei siti minerari dismessi della Val Pescara (Valsimi) sembra trascurare la storia petrolifera raccontata nel Bel Paese.

6 A. Levi, op. cit., p. 112;

mesi ad Ortona, a causa dei lunghi lavori di realizzazione di varie gallerie. La permanenza di ingegneri e tecnici sollecitò momenti di svago, che spinsero alcuni cittadini ad improvvisare un teatro trasformando una vasta camerata del vecchio seminario, nel quale il compositore ortonese poté dirigere alcune opere[7].

A questo punto occorre ricordare che tra la fine dell'ottocento e l'inizio del novecento il mare divenne un mito, cantato da poeti e decantato da pubblicazioni e riviste dedicate alla vita balneare, tra mondanità e vantaggi per la salute.

In questo contesto, "*D'Annunzio e Michetti lanciano Pescara*"[8] tra le emergenti località balneari italiane, insieme a Francavilla al Mare.

Con la ferrovia iniziano a realizzarsi numerosi insediamenti industriali[9] e a costruirsi progressivamente una rete di alberghi e locande, al servizio di viaggiatori, uomini d'affari, rappresentanti di commercio e villeggianti. La città e la stessa regione iniziano a trovare spazio su guide turistiche italiane e straniere, che reimpostano la struttura degli itinerari in funzione dei nuovi servizi ferroviari, che vengono ben evidenziati nelle mappe geografiche. La

7 F. Sanvitale, O dolce meraviglia, Fondazione Cassa di Risparmio della Provincia di Chieti, Chieti, 2005, p. 17 ss.

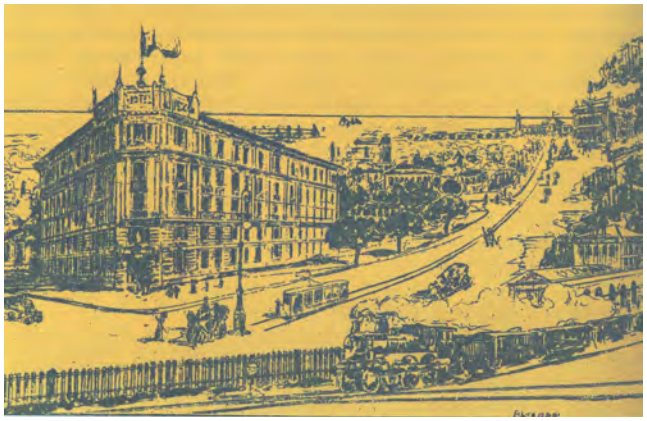
8 F. Paloscia, La società dei viaggiatori: viaggi e turismo dall'antichità al ventesimo secolo, ed. Este, Milano, 1999, p. 184. E' interessante rilevare che Pescara e Francavilla costituirono le località balneari più a sud dell'Adriatico tra quelle segnalate dalla guida per promuovere le spiagge italiane "Seaside resorts in Italy" (Località balneari in Italia), pubblicata nel 1933 a cura dell'Enit e delle Ferrovie dello Stato;

9 "Pescara è un centro industriale di prim'ordine. La larga strada che conduce alla stazione attraversa il quartiere delle industrie..", cfr. L. Bologna, Saggi di itinerari turistici per l'Abruzzo e il Molise, tip. Del Risorgimento d'Abruzzo e Molise, Roma, 1924, p. 112;

Stabilimento Bucco. Immagine da confezione in latta. Collezione Farmacia Perbellini.

guida "Southern Italy" (1875) edita a Londra da Thomas Cook allegò addirittura solo mappe ferroviarie *(railways maps*).

La Guida "Italie du Sud" di A. J. Du Pays edita a Parigi nel 1869 indica la presenza di una sola struttura a Pescara – l'Albergo La Posta – e nessuna a Castellamare Adriatico. Il Baedeker pubblicato nell'anno 1900 segnala poi due alberghi a Pescara – Risorgimento e Rebecchino e uno – il Leon D'Oro - a Castellamare Adriatico. Nei primi anni del '900 si intensifica la crescita di nuove strutture alberghiere come evidenzia la guida Abruzzo, promossa dalle Ferrovie dello Stato con il concorso del Touring Club Italiano e pubblicata nel 1909 – in cui sono riportati 4 alberghi a Pescara – Risorgimento, Leone, Vittoria, Italia e 6 a Castellamare Adriatico - Globo, Milano, Leon d'Oro, Campano, Stella d'Italia e Sole. Nello stesso periodo il quadro complessivo degli albeghi sarà completato dal Grand Hotel, di fronte alla stazione dell'attuale Pescara P.N., che era di gran lunga il più importante, con le sue 65 camere, oltre ad essere l'unico dotato di ristorante interno.



Il Grand Hotel di Pescara illustrato da Vincenzo Alicandri.

All'inizio del novecento le Ferrovie dello Stato saranno impegnate nel promuovere il treno come opportunità turistica dell'Italia e delle realtà regionali attraverso iniziative pubblicitarie e promozionali, prima in collaborazione con Il Touring Club Italiano e poi con l'ENIT[10].

Ma in quel periodo il treno era frequentemente utilizzato anche per lo spostamento di truppe. Un ufficiale – Michele Carcani – descriverà le sue impressioni "militari" di viaggio in un libro pubblicato a Roma nell'anno 1881[11]. Il suo racconto, dal taglio patriottico, coglie una serie di vedute dal treno, integrate da approfondimenti legati alla storia dei luoghi attraversati.

10 L'Enit, Ente Nazionale delle Industrie Turistiche (ora Agenzia Nazionale del Turismo) fu istituito nel 1919;

11 Michele Carcani, Le rive adriatiche: Impressioni militari di viaggio da Bologna ad Otranto per ferrovia, ed. C.Voghera, Roma, 1881, p. 163. Il testo è disponibile in edizione digitale, a cura di Filenia Stefanchi, sul sito del CISVA, 2010;

Carcani descrive l'arrivo a Pescara: "*Montesilvano si vede sopra una collina che domina la sponda destra del Salino. Oltrepassato Castellamare Adriatico, borgo con belle case sulla spiaggia, si trova la stazione che prende nome dalla prossima città di Pescara. Sorge questa piccola città presso la foce del fiume che le dà oggi nome, come già lo dette all'antica Aternum, città de' Vestini, della quale sappiamo soltanto che venne espugnata dal pretore Sempronio Tuditano*".

Al Carcani, che ci dà un'immagine dell'abitato di Montesilvano ancora concentrato sui colli, non sfugge che la stazione pescarese fosse ubicata nel territorio del "borgo" di Castellamare Adriatico. La circostanza, non priva di animati constrasti locali, fu risolta dopo la realizzazione, nell'anno 1883, di un'altra stazione, denominata Pescara e poi Pescara Porta Nuova, dopo l'unificazione del 1927.[12]

La rumorosa presenza del treno era intanto avvertita sin dalla prima infanzia da Gabriele d'Annunzio, la cui casa non era molto distante dal ponte di ferroviario di ferro sul fiume Pescara.

Nella poesia "Serata di ottobre", inserita nella raccolta giovanile Primo Vere, edita nel 1880, descrive il familiare transito del treno:

"*Fischiò su 'l ferreo ponte con alto frastuono il vapore;*
poi il fischio più acuto divenne, e via lunge si perse".

Diversi anni dopo, il poeta ricorderà il ritorno a Pescara, scendendo da nord, attraverso la rivisitazione di luoghi e paesaggi a lui cari: "*Il Tronto ghiaioso, con qualche filo d'acqua turchina sotto un ponte di mattone biondetto mi salutò com'ella (la madre, ndr.) soleva salutare quando era contenta. Le colline basse, le crete gialle, le more di selci erano sue. E suoi erano i piccoli alberi fioriti. E sua era la soavità del mare su quella spiaggia sottile come quella lunga fila di paranze brune a coppia tirate in secco e di lei parlavano le donne rammendando le reti, poiché sorridevano. Tutto rivedo. E mi balza il cuore a quell'accenno della parlatura d'Abruzzi, là su quel binario ingombro di vetture brutali, in quella stazione formicolante di vita lucrosa, in vista di quel poggio sparso di olivi magri.*"[13]

Questa stazione "*formicolante di vita lucrosa*" sembra fornire un'immagine molto vicina alle senzazioni già avvertite dallo Stoppani.

Questo stesso tratto di costa marchigiano-abruzzese diventa "dannunziano" nella visione dello scrittore e poeta Gabriel Faure, ritornato in Abruzzo nel settembre del 1916 per rivedere i luoghi che ispirarono D'Annunzio, prima di incontrarlo a Venezia.

12 Luigi Lopez, Pescara, dalle origini ai giorni nostri, Nova Italia, Pescara, 1973, p 129 ss.
13 Gabriele D'Annunzio, Notturno, ed. Mondadori, Milano, 1975, p. 116, 117;

"*Lungo il mare dannunziano*" [14] divenne così il titolo di un racconto con cui lo scrittore francese descrive il suo viaggio a Pescara, poi compreso nella sua opera "Pellegrinaggi italiani". Faure era già stato a Pescara dodici anni prima. Si tratta quindi di un ritorno in un periodo in cui l'Italia è in guerra e in cui non manca di cogliere il senso di pericolo vissuto dalla popolazione costiera per i continui allarmi, con Pescara che è stata bombardata a più riprese, "*come se gli austriaci avessereo voluto punire la città che diede i natali al poeta*".

Ma torniamo al suo sguardo poetico dai finestrini di un treno che corre parallelo all'Adriatico, da nord verso sud.

"*Da Pesaro in poi, la strada ferrata corre lungo la spiaggia,,in mezzo alle cabine e ai bagnanti distesi sulla sabbia lucente. L'acqua è azzurra, d'un azzurro intenso che le dà riflessi metallici .. il mare è già orientale. Il vento che soffia da sud-est viene direttamente dalla Grecia, tutto pregno dei profumi di quell'antica terra. Nelle vele gonfie delle tartane palpita il Levante: gialle o rosse, spesso rigate con larghe fasce scure, esse assumano colori più vivi e fiameggianti su questa distesa di lapislazzuli; alcune portano ancora gli emblemi dei pirati barbareschi; la mezzaluna o il sole. L'aria è così pura che talvolta, verso il tramonto, le montagne delle coste dalmate, a oltre quaranta leghe di distanza, si disegnano nettamente all'orizzonte. Prima di andare a visitare Gabriele D'Annunzio a Venezia, volli fare un nuovo pellegrinaggio sulle rive di quest'Adriatico da lui così spesso e così meravigliosamente cantato nei suoi volumi di versi che ho portati con me…D'Annunzio nacque "al rumore di queste onde", quelle stesse onde che vengono ad estinguersi lungo la strada ferrata. Pescara è un piccolo paese, situato in una conca, e non mi preoccuperei di soffermarmi a guardarlo, se mille ricordi non mi assalissero subito da ogni parte. Ecco la spiaggia dalla quale il giovane Gabriele respirava il vento marino. Il mare fu per lui sempre un balsamo vivificatore*."

Diversi anni dopo (1971), sarà Ennio Flaiano a ricordare i suoi passati ritorni a Pescara, sulla medesima tratta ferroviaria già descritta da Stoppani, D'Annunzio e Faure,con immagini nostalgiche di quei paesaggi collinari paralleli al mare e ai binari.

Flaiano confessa: "*… le mie estati sono abruzzesi e quindi conosco bene dell'Abruzzo il colore e il senso dell'estate, quando dai treni che mi riportavano a casa da lontani paesi, passavo il Tronto e rivedevo le prime case coloniche coi mazzi di granturco sui tetti, le spiagge libere ancora, i paesi affacciati su quei loro balconi naturali di colline, le più belle che io conosca*".[15]

La bellezza perduta di queste immagini di Flaiano, come di altri viaggiatori, ci permettono di valutare le profonde trasformazioni intervenute

14 G. Faure, Pellegrinaggi italiani, edizione italiana a cura di Bice Rava Corinaldi, ed. Zanichelli, Bologna, 1926, p. 111 ss.;

15 E. Flaiano, Lettera a Pasquale Scarpitti, in Soltanto le parole: lettere di e/a Ettore Flaiano (1933-1972), a cura di A. Longoni e D. Ruesch, ed. Bompiani, 1995, Milano, p. 407;

sul paesaggio costiero, con città e paesi cresciuti in fretta, quasi dal nulla, con processi di urbanizzazione selvaggia, che sembrano ancor oggi inarrestabili tanto sulla costa quanto sulle prime alture. Un uso del suolo spesso sconsiderato, con generiche motivazioni talvolta anche turistiche, le quali tendono impropriamente a riconoscere finalità di sviluppo alle tante costruzioni che hanno favorito e favoriscono il vasto fenomeno delle "seconde case".

Un fenomeno che pure Berardo Montani, primo sindaco (podestà) di Pescara unificata a Castellamare, aveva previsto e denunciato con lucida e insolita lungimiranza sin dal momento del suo insediamento.

Montani, importante imprenditore agricolo, attribuiva molta importanza al fenomeno della "villeggiatura", affermando al tempo stesso con chiarezza di *"non sognare una città di affittacamere", c*on valutazioni economiche e turistiche ineceppibili, laddove ebbe a sottolineare, nel tracciare le linee fondamentali di sviluppo della "nuova" città*, "che la grande massa di villeggianti (che* nell'estate del 1928 era stata stimata in 16mila persone*) che si stipa entro appartamenti, costituisce una industria sui generis, priva di confort, a carattere piuttosto popolare e di non grande consumo*", a parte quello del suolo. [16]

D'altra parte la sua visione di sviluppo era densa di valori estetici che intendeva tutelare ed equilibrare con gli obiettivi di funzionalità "della città unita" , mantenendo "*quel senso di dignità e di superiore decoro, quel valore*

16 B. Montani, Della città di Pescara: 1928-1928, Stamperia d'Arte D'arcangelo, Pescara, 1957, p. 37 ss.; nel saggio è stato anche riprodotto il discorso di insediamento, pubblicato su "L'Adriatico" del 3° gennaio 1928;

d'arte nello spettacolo stupendo della natura, da cui non può prescindere la città natale del poeta di tutte le bellezze".

Montani intuiva sin da allora che la bellezza del paesaggio fosse un valore identitario per la comunità locale e al tempo stesso risorsa primaria per l'emergente turismo.

Per alcuni decenni la rete ferroviaria mantenne il primato assoluto rispetto alla mobilità stradale, in forte ritardo.

A riguardo ricordiamo le riflessioni di Giovanni Cena, che partecipò alla pionieristica spedizione automobilistica "Alla scoperta dell'Abruzzo", organizzata nell'estate del 1909 dal giornalista e poi parlamentare montesivanese, Emidio Agostinone, la quale generò un imponente flusso di comunicazione sulla regione. L'inedita iniziativa, riservata a giornalisti e parlamentari, intendeva valorizzare turisticamente l'emergente interesse per la conoscenza della regione e soprattutto dei luoghi dannunziani, resi noti dal successo della tragedia pastorale "La Figlia di Iorio".[17]

"*Francavilla, Castellamare, Pescara ci accolgono col decoro di città moderne quali esse sono, avviate alla prosperità*", scrive Cena, il quale raccontò dell'escursione a Vasto, "*la quale merita di essere meglio conosciuta*". Per farlo la carovana fu costretta ad abbandanare le auto per il treno "*perché, incredibile a dirsi, non c'è una strada carrozzabile che vi pervenga lungo il litorale*".[18]

Paesaggi irrestituibili: Marina di Vasto. Cartolina viaggiata nel 1904. Collezione Ida Forni.

17 Per un approfondimento dell'originale iniziativa cfr. A. Bini, Alla scoperta dell'Abruzzo dannunziano, in D'Abruzzo, n. 87, autunno, 2009;

18 G. Cena, Visioni d'Abruzzo: una settimana in automobile, in Nuova Antologia, n. 8, agosto, 1909. p. 478. All'inizio dell'articolo sarà lo stesso Cena a definire poco cortese il titolo della "gita" nei confronti di una regione "di cui da vent'anni in qua molto si parla", grazie a D'Annunzio, Michetti e Patini. Ma Cena come altri partecipanti finirono per ammettere di non sapere molto dell'Abruzzo;

Tornando alla fine dell'ottocento, l'inaugurazione della linea Roma-Avezzano-Sulmona, avvenuta il 28 luglio 1888, rese finalmente possibile superare la dorsale appenninica e collegare Pescara a Roma, dando concretezza al crescente ruolo di Pescara quale "*Porta d'Abruzzo*".[19]

I tempi di percorrenza non erano peraltro rapidi. Il giornalista e critico letterario Ugo Ojetti, non è certo da annoverare tra i nostalgici della lentezza come emerge dal racconto del suo viaggio notturno da Roma a Pescara, nel gennaio del 1895, per il quale "*occorrono, per la sonnolenza delle nostre ferrovie, più che dodici ore".*

Ojetti, diretto a Francavilla per intervistare D'annunzio, nell'avvicinarsi a Pescara rivive i ricordi e le sensazioni delle novelle del poeta, il quale l'attende alla stazione. Proseguiranno insieme in direzione di Francavilla. Ojetti scriverà che "*da Pescara a Francavilla la strada corsa dalla vettura segue sempre la spiaggia nuda che appare alla sinistra*", regalandoci una scomparsa visione della *"terra vergine*", dove rimaneva *"l'unica bella reliquia d'una pineta immensa, che si stendeva giù giù fino al Sangro e al Trigno, cupa in vista del mare per miglia e miglia*".[20]

Ha un'ambientazione ferroviaria la breve novella "Notte" di Luigi Pirandello. Il personaggio del racconto è costretto ad attendere cinque ore l'arrivo di una coincidenza, circostanza che apre una finestra sulla vitalità notturna del caffè della stazione di Castellamare Adriatico di inizio novecento: "*Meno male che, nella stazione, c'era il caffè aperto tutta la notte, ampio, bene illuminato, con le tavole apparecchiate, nella cui luce e nel cui movimento si poteva in qualche modo ingannar l'ozio e la tristezza della lunga attesa. Ma erano dipinti sui visi gonfii, pallidi, sudici e sbattuti dei viaggiatori una tetra ambascia, un fastidio opprimente, un'agra nausea della vita che, lontana dai consueti affetti, fuor della traccia delle abitudini, si scopriva a tutti vacua, stolta, incresciosa.*"[21]

Il treno fu l'opportunità per avvicinare finalmente i *grand tourist* all'Abruzzo. Fino ad allora non erano stati molti gli scrittori e artisti ad avventutarsi in una regione ai margini del Grand Tour, scoraggiati da una terra percepita come aspra, pericolosa, priva di servizi ricettivi e dalla difficile mobilità.

Lo storico tedesco Ferdinand Gregorovius scoprirà la regione nella primavera del 1871, annotando che l'Abruzzo interno "*non ha ancora ferrovie*", registrando comunque come si stesse costruendo la linea che collegherà Sulmona alla rete adriatica e quindi a Pescara, che ritiene profeticamente

19 A. Bini, Roma a portata di treno, in D'Abruzzo, n. 83, autunno, 2088, p. 10 ss. La tratta Pescara-Sulmona-L'Aquila fu inaugurata il 10 maggio 1875;

20 U. Ojetti, Alla scoperta dei letterati, ed. Dumolard, Milano, 1895; ristampa a cura di P. Pancrazi, ed. Le Monnier, Firenze, 1957, pp. 331-368;

21 La novella fu pubblicata su Il Corriere della Sera del primo agosto 1912 e poi compresa nella raccolta "La trappola", ed. Treves, Milano, 1915;

destinata a diventare *"il punto centrale dei prodotti degli Abruzzi"*[22].

Un altro viaggiatore tedesco, Alfred Steinitzer, scrisse esultante *"Siano lodate le Ferrovie di Stato italiane e le numerose stazioni ! "*. Steinitzer arrivò in Italia e quindi in Abruzzo, grazie a contatti del CAI di Roma. Il suo interesse era prevalentemente legato all'escursionismo, ma non per questo tralasciò notazioni storiche, architettoniche e paesaggistiche, come si può evincere dall'opera "*Aus dem unbekannten Italien*", che comprendeva un ampio capitolo dedicato alle sue "Tre settimane in Abruzzo".

Steinitzer può finalmente utilizzare il treno per addentrarsi nella regione, restando tuttavia necessario affidarsi a diligenze o alle proprie gambe per i tanti percorsi non coperti dal servizio ferroviario.

Con l'avvento del treno, anche le viaggiatrici furono attratte dal fascino del Grand Tour.

I primi spiragli di modernizzazione dell'Abruzzo di quel periodo si insinuavano, peraltro, in una regione ancora fortemente arretrata, soprattutto nelle aree interne.

L'americana Maud Howe, giunta da Roma in treno a Roccaraso, nell'estate del 1898, annoterà *"qui c'è l'Italia più primitiva che abbiamo vista"*. La scrittrice, con il marito John Elliott, visiterà Sulmona, Roccaraso, Castel di Sangro e Scanno. La linea ferroviaria per Roccaraso – da poco aperta al pubblico – le apparì *"ardita e strategica"*, mentre una valutazione sulle finalità immediata dell'opera sarebbero state prevalentemente limitate *"al trasporto di truppe"*.

La Howe ci riferisce dell'orgoglio del personale ferroviario incontrato sul treno che saliva sbuffando tra le montagne vantando in Roccaraso "*la più alta stazione ferroviaria d'Europa*" (in effetti la stazione di Rivisondoli è seconda solo a quella del Brennero), con una divertita descrizione delle divise: *"gli addetti hanno galloni d'oro, i burocrati un nastro rosso"*.

Anche lo Steinitzer tornerà sugli aspetti tecnici. Noterà infatti come la ferroviaria abruzzese sia *"grandiosa non solo da un punto di vista paesaggistico bensì anche da quello tecnico"*, rilevando che *"in molti punti essa raggiunge quasi l'altezza del Passo del Brennero"*, offrendoci una visione comparativa a livello europeo, laddove scrive come *"l'arditezza del tracciato e per la lunghezza delle gallerie segue immediatamente la rete austriaca e svizzera"*.

Ma il treno ebbe immediati effetti pratici, del tutto impensabili prima. E' ancora la Howe che ci fa sapere con una punta di meraviglia che una marchesa romana in vacanza a Roccaraso, riuscisse a far arrivare ogni giorno da Roma un filone di pane per i propri bambini, mediante la posta ferroviaria.

Tra i primi viaggiatori ad utilizzare il treno per accedere all'Abruzzo interno ricordiamo l'americano John Augustus C. Hoare, che nel 1874 arrivò

22 F. Gregorovius, Viaggio in Abruzzo nella Pentecoste del 1871, edizione italiana curata Polla Editore, Cerchio, 1991, p. 24;

alla stazione di Terni, proseguendo poi per Rieti, L'Aquila e Popoli con il servizio di diligenza.

Anche la scrittrice inglese Ann MacDonell, che viaggiò per mesi in Abruzzo insieme alla pittrice americana Amy Atkinson, utilizzò al massimo il treno non mancando di osservare come *"le poche linee ferroviarie"* fossero *"vere meraviglie ed i suoi treni, che girano attorno alle montagne, le scalano e vi penetrano dentro. Talvolta paiono sospesi in aria. Da Roma a Pescara nell'Adriatico non ha più bisogno di fare un passo a piedi né affidarsi a traballanti diligenze; se poi uno vuol considerare i più audaci aspetti di queste imprese ferroviarie, deve viaggiare sulla linea da Terni all'Aquila e a Sulmona, e, ancor meglio, da Sulmona a Castel di Sangro.."*[23].

Nella sensibile Ann non manca una amara riflessione sui temi sociali, quali la miseria e l'emigrazione – in un contesto in cui *"contadini coraggiosi e frugali"* trovavano nelle ferrovie, purtroppo, anche un'opportunità per favorirne l'esodo, *"un mezzo per lasciare questo paese, che non li può aiutare"*.

La scrittrice nel suo soggiorno abruzzese non si limitò alle aree interne, raggiungendo Pescara sulla scia delle suggestioni dannunziane, emozionandosi nel descrivere le scene legate al rientro nel porto al tramonto delle paranze dalle colorate vele.

Nello stesso periodo sarà lo scrittore svizzero Heinrich Federer a descrivere il triste rituale della partenza di Giorgio, un giovane diciassettenne aquilano, che sta emigrando in Argentina. Lo scrittore assiste al commiato del ragazzo dai suoi cari. Una partenza senza ritorno, come tante altre. Insieme ad altri giovani, sarà trasportato su un carro che muove davanti a San Bernardino verso la stazione, prima tappa di un lungo viaggio per il Sudamerica.[24]

Per anni i treni furono mezzi impiegati per emigrare o per raggiungere i porti di Napoli o Genova, nel caso di destinazioni extracontinentali. Prima del decollo dell'aeroporto, alcuni treni – come il Pescara-Monaco di Baviera-Pescara – partivano dalla città, svolgendo, d'estate, anche una funzione di supporto del turismo.

Targa treno Pescara Monaco di Baviera. 1980 ca.

Un itinerario adriatico da sud a nord, da Brindisi a Venezia, è stato invece seguito dall'archeologo inglese Hamilton Jackson. Da Pescara, dove segnala la presenza di un tram elettrico che collega la città con Castellamare, Jackson si muoverà poi per Chieti ed in particolare per Torre dei Passeri, interessato allo studio dell'Abbazia

23 Ann Macdonell, In the Abruzzi, ed. Stone Co., New York, 1908;
24 H. Federer, Una notte in Abruzzo e altri racconti, edizione in italiano curata da D'abruzzo-Menabò, Ortona, 2011, p. 78 ss.;

di San Clemente a Casauria.[25]

In un saggio di taglio economico del francese L. Bonnefon-Craponne troviamo riferimenti alla presenza a Castellamare Adriatico di imprese di esportazione di vino trebbiano verso il mercato tedesco, con regolari spedizioni dalla stessa Castellamare e da Montesivano.[26]

All'inizio del Novecento anche l'archeologo inglese Thomas Ashby salì più volte in carrozza sulla linea Roma-Pescara, per visitare varie località abruzzesi, tra cui Loreto Aprutino (Il Bue di san Zopito) in coincidenza con eventi religiosi e folcloristici ai quali era particolarmente interessato.[27]

La Guida d'Italia del Touring Club Italiano – Vol. I, Abruzzo, Molise e Puglia – pubblicata nel 1926 e coordinata da L.V. Bertarelli, pioniere del turismo italiano (con ben 478 pagine dedicate all'Abruzzo), nelle "avvertenze" sottolinea come *"anche le sole linee ferroviarie sono sufficienti a mettere il viaggiatore a contatto di molte delle bellezze dell'Abruzzo..".* In quegli anni – con i primi servizi automobilistici - furono progressivamente avviate combinazioni su alcuni nodi ferroviari tra treno e bus diretti nelle principali località turistiche della regione.[28]

Oggi quelle stesse linee interne risultano generalmente soppresse, divenute "rami secchi" fuori mercato, dato esponenziale di una spietata logica aziendale ma anche conseguenza dello spopolamento della montagna, con tante piccole stazioni desolatamente abbandonate, che un tempo nemmeno lontano erano ben curati giardini fioriti, grazie a ferrovieri che vi dedicavano con passione il loro tempo libero.

* * * * *

Oggi il treno ha perduto il ruolo strategico e propulsivo che ebbe un tempo. La fase di transizione che sotto profili più ampi sembra interessare la città e la stessa regione può costituire l'occasione per ripensare lo sviluppo di Pescara, la cui "*la lunga fuga in avanti non le ha mai concesso di guardarsi indietro, nemmeno per riconoscersi*"[29], come scrisse Mario Pomilio, colpito da quella straordinaria energia vitale, che non si arrestò nemmeno dopo i tremila morti e la distruzione della seconda guerra mondiale.

I lontani appunti e le immagini di viaggiatori romantici e pionieri del turismo moderno andrebbero quindi interpretati in una prospettiva non solo letteraria, in quanto utili spunti per rileggere il passato e riflettere su paesaggi divenuti spesso irriconoscibili, ma anche per riconsiderare selettivamente e in modo mirato il futuro del territorio.

25 H. Jackson, The shores of the Adriatic (The Italian side), ed. J. Murray, London, 1906, p. 193 ss,
26 L. Bonnefron-Craponne, L'Italie au travail, ed. P. Rogers, Paris, 1916, p. 176;
27 Thomas Ashby, Some italian scenes and festivals, ed. Metheun & Co., London, 1929, p. 124
28 L.G. Macallini, I servizi automobilistici estivi in Abruzzo, in Le Vie d'Italia (TCI), n, 8, agosto, 1921
29 Mario Pomilio, Pescara e le sue molte anime, Il Tempo, 26 maggio 1974;

Locandina della Mostra storica "l'Abruzzo in treno", nel riquadro una fase del convegno presso la sala consiliare del Comune di Penne.

Renato Cesa De Marchi

Un viaggio onirico sulla Ancona - Pescara

Ho percorso per intero la Ancona-Pescara solo una volta, nell'agosto del 1964. E fu un viaggio più di sogno che di realtà, "onirico" appunto. Cercherò, per quel che mi riesce, di raccontarlo.

Trovandomi in vacanza a Rimini, volevo raggiungere l'Abruzzo dell'interno per un "safari" fotografico di locomotive. L'obbiettivo era di sfruttare al massimo le giornate disponibili e giungere dunque a Pescara in tempo per salire sul "Leggero" A 391 per Sulmona che partiva alle 7.10.

Compulsato l'Orario Pozzo (che avevo sempre con me), il treno che faceva ai casi miei era l'importante "Direttissimo" Milano-Lecce 155 che fermava brevemente a Rimini nel cuore della notte, alle 3.15 (!).

Inutile dire che nella prima parte del viaggio fino ad Ancona (tratto già percorso non molti giorni prima) me ne stetti assopito senza un particolare interesse. Anche la fermata di Pesaro volò via nella notte senza che me ne accorgessi.

Ma giunti ad Ancona le grandi sagome nere e scure delle 746 appena illuminate dalle luci fioche del Deposito mi risvegliarono subito. E nella mia fantasia, nutrita dai racconti dei macchinisti che fino a pochissimi anni prima le avevano guidate alla testa dei Direttissimi per il sud, queste macchine (allora accantonate di scorta ma ancora efficienti) fiammeggiavano del fuoco allargato e nutrito di un buon letto di carbone, sotto le mani esperte di fuochisti cui non incuteva timore il loro forno di enormi dimensioni, pari a quello delle altrettanto mitiche 691. Torrenti di fumo sembravano uscire dal camino sospinti dal soffiante, e se la valvola Coale dava segni di essere sul punto di aprirsi per la pressione raggiunta, una rapida e tempestiva immissione di acqua in caldaia la fermava.

L'aggancio in testa al treno di una nuovissima E.645 di 2° serie provocò un piccolo sussulto nelle carrozze del Direttissimo, ma nel mio immaginario era stata invece agganciata una 746, di cui mi pareva di udire lo strepito della valvola di sicurezza ormai aperta, mentre la macchina ansiosa di lanciarsi emetteva quei suoi profondi respiri simulati dalla pompa Westinghouse.

Poi la partenza, che mi figurai non priva di possenti slittate. E immaginavo i due uomini neri nella cabina, minuscoli rispetto a quella massa immane, che riuscivano a nutrire e controllare quel mostro affamato di carbone ed assetato d'acqua che pesava 1000 volte più di loro due messi insieme (144 tonnellate d'acciaio!).

Nella mia fantasia il treno sferragliava nella notte emettendo nuvole di

vapore e di fumo ed illuminando di tanto in tanto dei bagliori rosso-fuoco del forno la campagna addormentata.

La linea per Pescara era stata elettrificata da qualche anno, ma la sua planimetria era rimasta quella ottocentesca, a semplice binario e non lontana dal mare, con curve e controcurve che non permettevano velocità superiori ai 100 km/h, poco per il moderno e freddo E.646, ma il massimo per la generosa 746 ed i suoi due eroici condottieri.

Mentre io mi immergevo in queste fantasticherie, cominciava piano piano ad albeggiare e tra un centro abitato e l'altro si scorgevano grandi distese di canneti che indicavano la vicinanza di spiagge e rive ancora vergini, dove il mare Adriatico si frangeva uguale da tempi immemori, senza nè case, nè attrezzature balneari, nè presenze turistiche, con le sagome dei pini domestici che mi ricordavano di trovarmi a latitudini mediterranee.

A Civitanova Marche mi sembrò naturale incontrare una 740 proveniente dalla linea di Macerata, in attesa di proseguire isolata verso Ancona. Com'era piccola col suo tender a tre assi rispetto alla 746 che immaginavo in testa!

Ripresa la corsa, ormai faceva quasi giorno e se mi affacciavo a scattare qualche foto, la E.645 in testa mi riportava bruscamente alla realtà.

Le fermate di S. Benedetto del Tronto e Giulianova volarono via e si giunse infine a Pescara. Se le mie fantasie fossero state realtà, sarei corso a stringere la mano al macchinista e fuochista della 746, prima che sganciassero la loro macchina, sostituita probabilmente da un E.428.

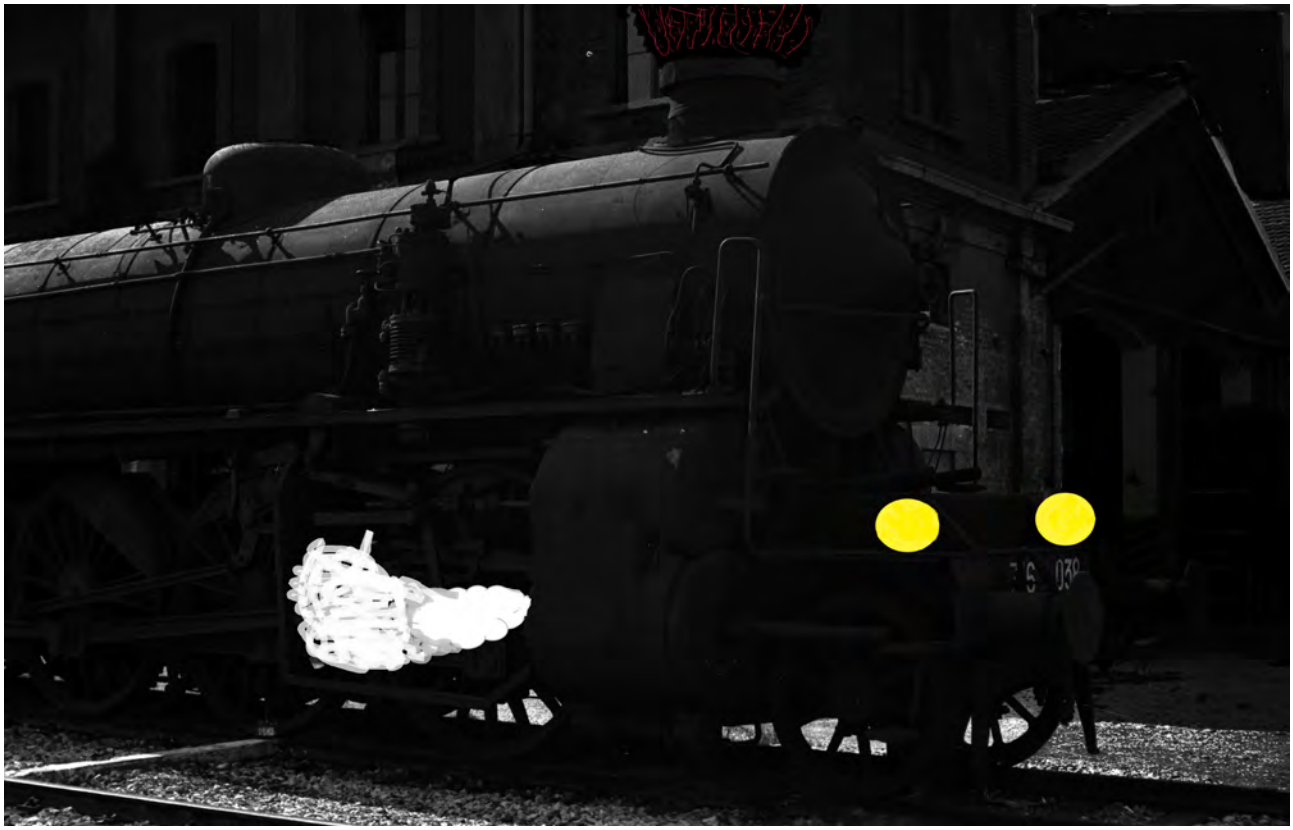
Mi sorpresi allora a pensare a quanto dovevano aver gioito i frequentatori della Ancona-Pescara e le popolazioni quando passò il treno inaugurale dell'elettrificazione tutto imbandierato, mentre ora io mi trovavo a rimpiangere le indimenticabili 746.

Ma si sa che quando si vive nel mezzo di una realtà che si considera "normale" ed ormai acquisita (quasi fosse eterna) non si vede l'ora che venga superata da una nuova.

Ma dopo un po' ci si trova a provare nostalgia, se non proprio a rimpiangere, quella che c'era prima...

Così vanno le cose umane.

"La 746.038 rivive nella mia immaginazione e si prepara a trainare nella notte il Direttissimo 155 sulla linea Adriatica fino a Pescara, eruttando fumo e scintille dal camino ed emettendo getti di vapore.
La cabina di guida si illumina dei barbaglìi rosso-fuoco della boccaporta del forno mentre viene caricato il carbone." Foto Renato Cesa De Marchi. Anno 1964.



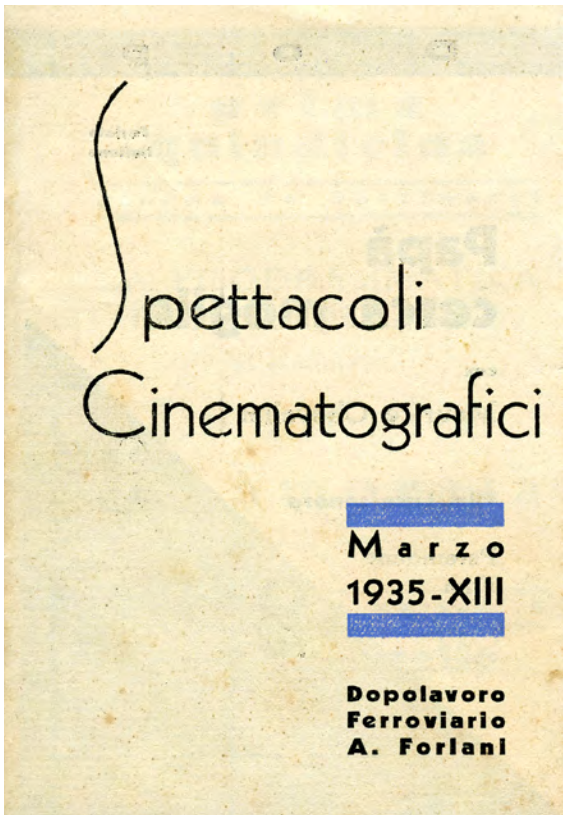
"La 740.185, incontrata a Civitanova Marche mentre si fa giorno, appare piccola col suo tender a tre assi rispetto alla 746 in testa" Foto Renato Cesa De Marchi. Anno 1964.

"La tortuosa linea Adriatica a semplice binario percorsa dal Direttissimo 155 rivela un paesaggio ancora integro e vergine, con le primissime costruzioni, i suoi pini domestici ed i canneti che arrivano fino al mare" Foto Renato Cesa De Marchi. Anno 1964.

Locomotiva 746.038 in sosta nel deposito di Ancona. Foto Renato Cesa De Marchi. Anno 1964.

Frontespizio della tessera ferroviaria per "ANNO SANTO" 1924/1925, collezione Giuseppe Castagna.

Frontespizio dell'opuscolo programmatico dell'Opera Nazionale Dopolarovo a Pescara intestato "A.Forlani", 1936. Collezione Giuseppe Castagna.



Frontespizio dei programmi cinematografici dell'Opera Nazionale Dopolarovo a Pescara intestato "A.Forlani", 1935. Collezione Giuseppe Castagna.

Frontespizio dei programmi di cinema e filodrammatica dell'Opera Nazionale Dopolarovo a Pescara intestato "A.Forlani", 1934. Collezione Giuseppe Castagna.

Giancarla Armidi

I Ferrovieri di Villa Sabucchi

Ritengo doveroso introdurre questa breve relazione sul quartiere dei Ferrovieri, sito a ridosso del vecchio tracciato ferroviario ed in prossimità del parco di Villa Sabucchi, ricordando gli studi di Lucia Gorgoni Lanzetta dedicati alla questione ferroviaria[1] ed il convegno "Aree dismesse e riqualificazione urbana. Il caso Pescara", organizzato nel 1995 dalla sezione di Pescara di Italia Nostra, guidata all'epoca dalla storica nonchè docente scomparsa nel 2004[2].

Il quartiere, pur con le modifiche volumetriche e stilistiche subite nel tempo conserva ancora una sua precisa identità, tipica della città di fine ottocento ispirata al modello delle città-giardino. Con il suo asse principale,Viale Antonio Sabucchi, in cui le chiome maestose dei tre filari di pini hanno ceduto il passo ad un nuovo impianto a filare unico centrale, esso rappresenta una pregevole appendice al polmone verde costituito da Villa Sabucchi oggi parco comunale, allora residenza della famiglia Sabucchi.

Veniva edificato a seguito della costituzione, del 18 marzo 1921 di "*CASA NOSTRA" Società anonima Cooperativa tra Ferrovieri per la costruzione, vendita e locazione di case popolari ed economiche in Castellamare Adriatica* secondo un programma nazionale di edilizia ferroviaria che non interessava esclusivamente il settore residenziale.

L'art. *52* del suo *STATUTO SOCIALE* sanciva le seguenti indicazioni tipologiche: "*le case da costruirsi dovranno avere tutti i requisiti voluti dalla legge 30 novembre 1919 n°2318 e relativo regolamento. Dette case saranno ad alloggi multipli di uno o più piani, di tre sino ad otto vani,con o senza area scoperta ad uso giardino, con o senza sotterranei"*[3].

Il progetto redatto dagli Ingegneri Benedetto Sorge e Tommaso Piccirilli constava di 22 palazzine a due piani per un totale di 58 alloggi. Viale Sabucchi, già in origine unico sbocco della villa omonima verso il litorale, strutturava con la sua scansione di villini accoppiati e spazi verdi l'intero quartiere .

Questa tipologia, prevalente nell'aggregato, presentava facciate maggiormente elaborate per la presenza di trifore finestrate e cieche, dell'ingresso porticato e dei corrispondenti terrazzini al piano primo, tutti elementi che, unitamente ai decori sulle aperture presenti in tutte le tipologie , hanno donato all'aggregato una sobria eleganza nonostante rientrasse nella classe di edilizia popolare.

1 L. GORGONI LANZETTA, G. MILLEVOLTE- Da un nodo ferroviario nascita di una grande città- AA.VV., La questione ferroviaria nella storiad'Italia. Problemi economici, sociali, politici e urbanistici, Roma 1989, pp. 63-94

2 ASPe, Fondo Italia Nostra, b. 13, fasc. 138

3 ASPe, Archivio storico del Comune di Pescara, b. 2741, fasc. 19

Gli alloggi che si attestavano in seconda linea e sulle vie secondarie presentavano una tipologia più compatta a schiera composta da quattro unità abitative articolate su due livelli e servite da aree esterne su due o tre lati.
Una terza tipologia a blocco, presente su un solo lotto, era composto da due appartamenti per piano con ingressi indipendenti al piano terra e dotati ognuno di spazi esterni pertinenziali.

Il primo quartiere dei ferrovieri era in realtà previsto in una area centrale tra via Firenze, via Roma, via Nicola Fabrizi e Fosso Vallicella (l'attuale via Trieste). Le difficoltà economiche a causa del mancato finanziamento da parte delle Ferrovie dello Stato, unitamente alle difficoltà nelle pratiche di esproprio, emesso dalla R. Prefettura della Provincia di Teramo il 15 novembre 1923,[4] fecero sì che la Cooperativa acquistasse il primo nucleo lontano dall'aggregato urbano, sui terreni del Cav. Giacomo Sabucchi prospicienti la sua villa, dalla ferrovia fino all'arenile demaniale il cui limite era segnato da via Regina Elena.[5] Il primo piano particellare elaborato nelle aree centrali limitrofe alla stazione ferroviaria, di cui si ha un parziale riscontro nella planimetria catastale del 1937[6], prevedeva un impianto planimetrico simile a quello realizzato nel quartiere Sabucchi, con villini accoppiati, prevalentemente attestanti sulle strade e tipologia a schiera composta da quattro alloggi.

La posizione eccentrica del quartiere Sabucchi rispetto all'agglomerato urbano centrale contribuì al popolamento di aree precedentemente poco abitate ed alla costruzione degli impianti di prima urbanizzazione accelerando lo sviluppo di Pescara/Castellamare verso nord. A proposito si menziona la presenza di una lapide all'interno della Chiesa di Sant'Antonio attestante la donazione fatta al nascente quartiere dalla Società Cooperativa: *"agosto 1932 i ferrovieri della Cooperativa Casa Nostra donarono al Vescovo di Penne il terreno sul quale i frati minori Conventuali edificarono questa Chiesa"*[7]

A testimonianza degli ostacoli incontrati nella definizione dell'area su cui far sorgere il quartiere dei ferrovieri, trascrivo una lettera datata 3 aprile 1922 indirizzata dalla Società Cooperativa Casa Nostra al Sindaco di Castellamare[8]:

> *"per tante difficoltà non ancora sormontate e per le quali non è stato possibile a tutt'oggi avere dei terreni necessari per iniziate le costruzioni di case economiche, questa cooperativa è stata costretta a perdere inutilmente molto tempo per compiere un'opera che dovrà, se non altro lenire grandemente la grave crisi edilizia. Per troncare ogni indugio e mettersi all'opera,*

4 Registrato a Città Sant'Angelo il 27 novembre 1923 al n. 142
5 ASPe, Archivio storico del Comune di Pescara, b. 2423, fasc. 1
6 ASPe, Archivio storico del Comune di Pescara
7 Atto notarile 19 agosto 1932, rogito Notaio Antico dott. Alfredo di Pescara registrato al n.119.
8 ASPe, Archivio storico del Comune di Pescara, b. 2734 fasc.1.

dopo tante altre infruttuose pratiche,questa società ha iniziato serie e favorevoli trattative con il Comm. Giacomo Sabucchi per l'acquisto del terreno prospiciente la sua villa, dalla ferrovia al mare. Tale terreno, per quanto risulta, è di assoluta proprietà del Sabucchi fino alla linea demaniale e cioè fin circa all'altezza del proseguimento del viale Regina Elena. Rimarrebbero due quote di arenili agli angoli del viale Sabuccchi e viale della Riviera della superficie complessiva di mq. 3100 circa come risulta dall'unito piano,e che si dice,siano in contestazione fra codesto Comune e Giacomo Sabucchi. Così stando le cose, e allo scopo di appianare una delle innumerevoli divergenze che esistono sui suoli edificabili siti nel territorio di questa città,e per definire l'acquisto completo per parte di questa Cooperativa di tutto il terreno prospiciente la villa Sabucchi ed occorrente per la costruzione di una parte delle case economiche da costruire nel più breve tempo possibile,d'accordo con il suddetto Comm. Giacomo Sabucchi ed a nome del Consiglio di questa Amministrazione, si sottopone all'approvazione di codesta spett. Amministrazione la seguente proposta:Ammettendo che le suddette due quote di arenili agli angoli del viale Sabucchi –viale Riviera siano di proprietà comunale…., codesto Comune dovrebbe cedere qualsiasi diritto sui detti appezzamenti della superficie di mq.3.100 ed in corrispettivo il Comm. Giacomo Sabucchi cederebbe gratuitamente al Comune stesso:
il viale ora di sua proprietà con l'alberato di pini e che questa Cooperativa porterebbe alla larghezza di almeno 10 metri,
il terreno occorrente per proseguire il viale dei pini (largo m.20), ed il terreno occorrente per il proseguimento del viale regina Elena (largo m.14 circa , il tutto per una superficie complessiva di mq. 5472 circa……..″

A conclusione dell'iter di acquisizione delle aree edificatorie, il 31 luglio 1922 il Comune di Castellamare Adriatico cedeva gratuitamente alla società Cooperativa ferrovieri CASA NOSTRA gli arenili comunali prospicienti la proprietà di Giacomo Sabucchi identificati in catasto all'articolo 856, sezione A, n.100/III, contrada Vallicella[9].

Nel 1925 i cinquantotto alloggi erano intestati ai seguenti nominativi: *Marini Umberto, Innamorati Alfredo, Cecamore Pierino, Bassani Alfredo, Costantini Guido, Grandonico Franco, Luciani Caetano, Pallotta Edgardo, Ginaldi Alfredo, Bernabeo Angelo,Ciprietti Alfonso, Fonso Umberto, D'incecco Vincenzo, Cellini Tommaso, Di Carlo Camillo, Di Cristoforo Vittorino, Perna*

9 ASPe, Archivio storico del Comune di Pescara, b. 2734 fasc.1- Atto Notarile registrato a Catignano il 5 agosto 1922 al n. 37

Sante, Orsini Antonio, Stien Giovanni, D'Incecco Giuseppe, Mattioni Romolo, Tattoni Domenico, Nasini Luigi, Cardarelli Pasquale, Mantini Giovanni, Gentili Odoardo, Viola Gino, D'Agostino Alfredo, Di Biase Edoardo, D'Anastasio Gennaro, Tulli Luigi, Perfetto Fiorello, Mandara Francesco, Marzuoli Arturo, D'Anastasio Vincenzo, Cirilli Umberto, Rosignola Giuseppe, Massimo Ruggiero, Accorona Gaetano, Tormenti Salvatore, Di Censo Giuseppe ,Calvino Silvestro, Piziolo Giuseppe, Rossi Ugo, Baiocchi Attilio, Bronzi Oreste, Ferrara Romolo, Grilli Romeo, Barberini Lorenzo,Mastromattei Erminio, Signorile Vito,Coriolano Pierino, Romanelli Angelo, Bosco Giovacchino, Berardi Achille, Pandolfi Vincenzo[10].

A memoria di quanti credettero che la presenza delle Ferrovie offrisse nuovi varchi per la crescita materiale e culturale della città di Castellamare/Pescara, auspico che il quartiere dei Ferrovieri di Villa Sabucchi non sia più oggetto di operazioni mistificatorie e che opportuni provvedimenti vincolistici tutelino la memoria storica di questa porzione di città in cui le abitazioni dei ferrovieri, Viale Antonio Sabucchi già dichiarato di interesse paesaggistico[11] ed il Parco Comunale formano un insieme integrato e coeso per la rilettura della vitale città agli albori del 900[12].

10 ASPe, Archivio storico del Comune di Pescara, b. 2423 fasc.1

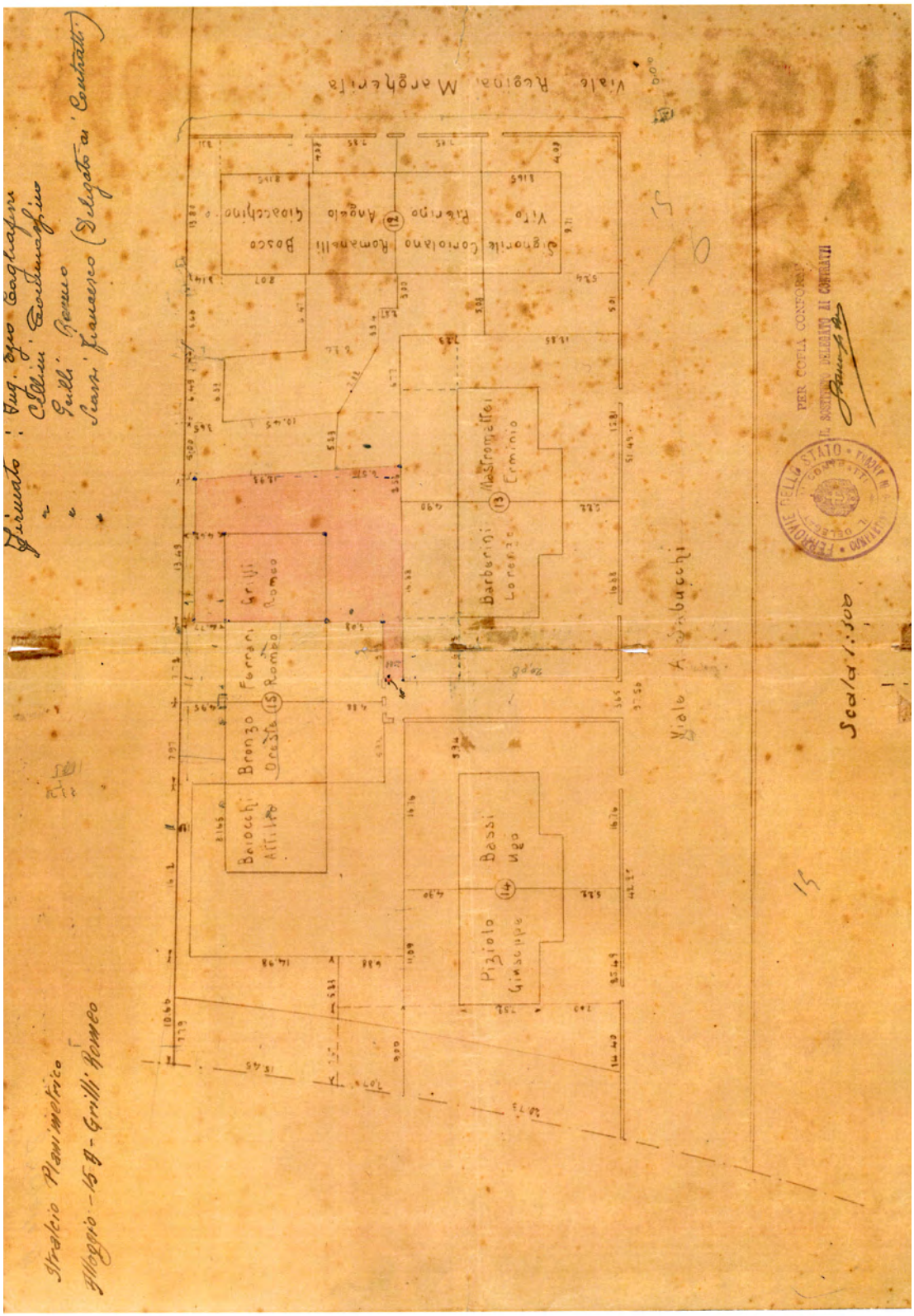
11 Con il D.M. 2 aprile 1965, pubblicato sulla G.U. n. 149 del 18.06.1965, è stata dichiarata di notevole interesse pubblico la sola zona dei pini di viale Sabucchi, ai sensi della legge n. 1497 del 1939. Nella seduta del 26 aprile 1962, la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali della provincia di Pescara, recependo la proposta del Soprintendente ai monumenti e gallerie, aveva espresso l'auspicio che la tutela venisse estesa a tutto il parco della villa Sabucchi. Il decreto ministeriale, tuttavia, sottopose a vincolo la sola zona costituita dai pini del viale A. Sabucchi, sancendo l'obbligo da parte dei proprietari degli immobili ricadenti nel sito di presentare alla soprintendenza, per la preventiva approvazione, qualunque progetto di opere che potessero modificare l'aspetto esteriore della località.

12 Per iniziativa dell'Amministrazione Comunale nel 2004, all'interno del Parco Sabucchi sono sono stati apposti 6 pannelli espositivi elaborati dalla sezione di Pescara di Italia Nostra così intitolati:

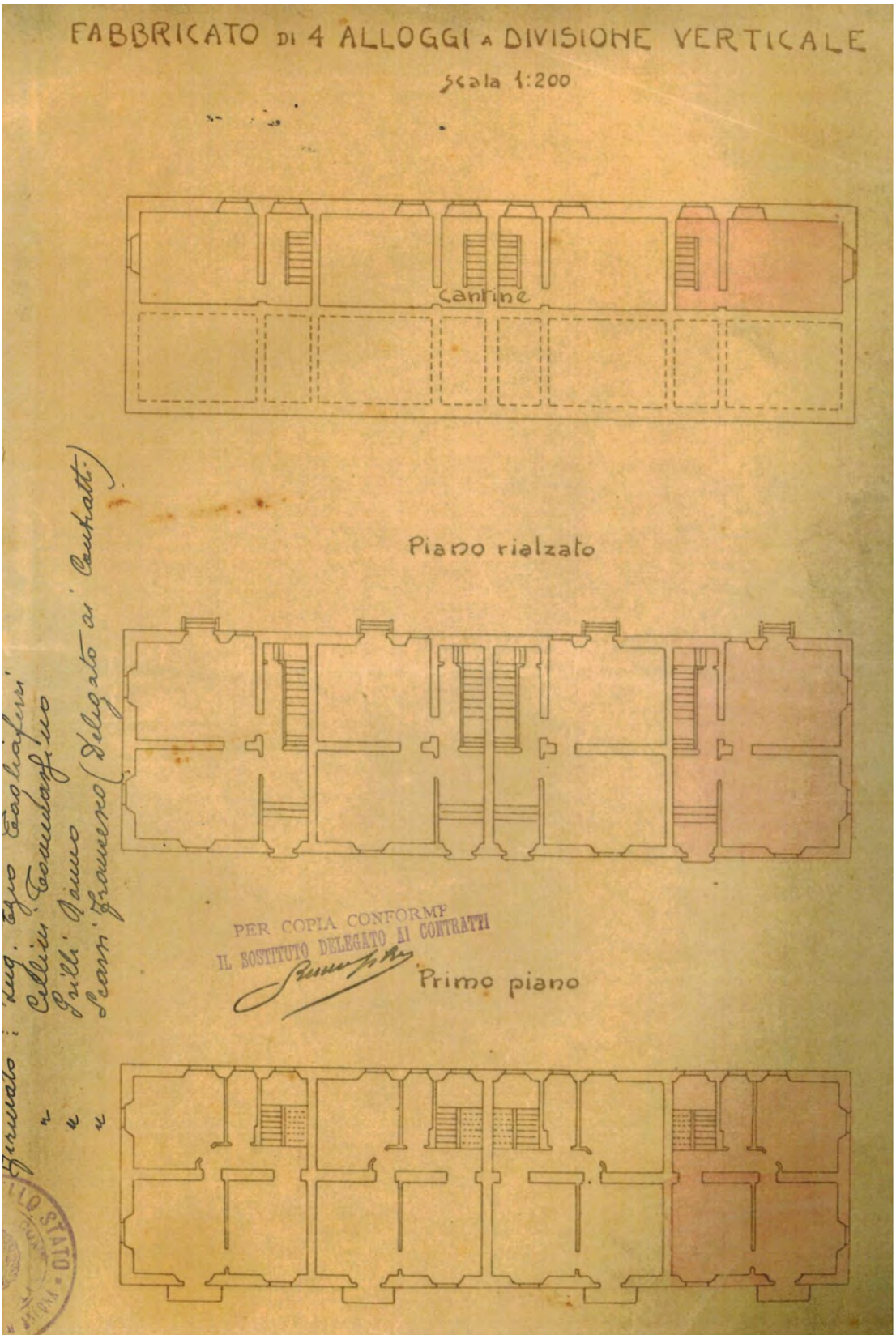
1. Genealogia Sabucchi-De Felici
2. I proprietari della villa
3. I ruderi ed il viale alberato
4. Il parco e i suoi elementi
5. La villa e il quartiere dei ferrovieri
6. La villa negli anni di guerra

Stralcio planimetrico in scala 1:5000 allegato al Contratto per l'assegnazione formale di alloggio cooperativo-Numero 59 di Repertorio Atti Pubblici –Anno 1934-XIII - Ministero delle Comunicazioni -Ferrovie dello Stato - Compartimento di Anco con il progetto dell'aggregato residenziale nel quartiere Sabucchi e relative opere di urbanizzazione con il proseguimento di via r. Elena e via r. Margherita fino al limite dell'insediamento che segnava il limite dell'area malsana e paludosa. Archivio privato Romeo Grilli.

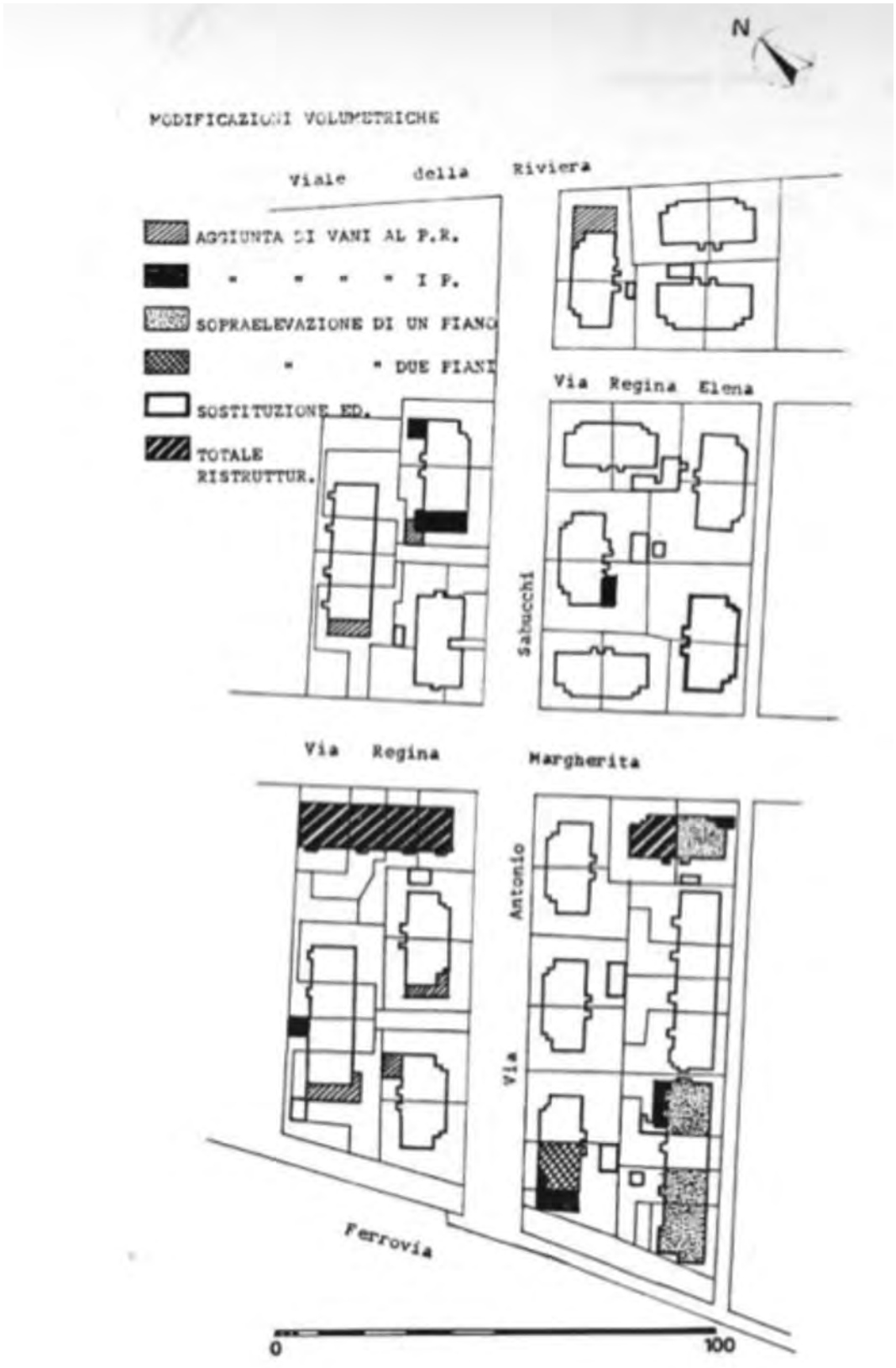
Immagine dei villini bifamiliari per ferrovieri a Pescara (attuale Viale Regina Elena), anni trenta del Novecento. Biblioteca Provinciale Teramo.



Stralcio planimetrico in scala 1:300 allegato al Contratto per l'assegnazione formale di alloggio.
Particolare del lotto compreso tra l'asse ferroviario, viale Sabucchi e via Regina Margherita con l'individuazione degli assegnatari degli alloggi. Gli alloggi hanno ingressi indipendenti e dotati ognuno di uno spazio esterno pertinenziale seppur ridotto negli alloggi centrali delledificio in linea. L'edificio n.12 prospiciente via R.Margherita (oggi viale kennedy) ha subito rimaneggiamenti che non rendono più immediata l'identificazione dello stesso al quartiere dei ferrovieri. S.d. archivio privato Romeo Grilli.



Corpo di fabbrica in linea o a schiera quadrifamiliare, fu costruito in muratura con corpo di fabbrica doppio e muro centrale di colmo. Ciascun alloggio si sviluppa su tre piani, è nettamente individuato dal proprio ingresso, da un balconcino al piano primo e muretti di confine lo separano dagli altri alloggi.
Da un minuscolo ingresso a piano terra si accede al corridoio del piano rialzato da cui diparte la scala per il piano seminterrato delle cantine, e per il piano primo adibito a zona notte costituito da un disimpegno, tre camere da letto ed un bagno.
Nella zona giorno al piano rialzato si distribuiscono due ambienti di ugual dimensione e comunicanti tra loro. S.d. a rchivio privato Romeo Grilli.



Quartiere Ferrovieri - Modificazioni volumetriche

Dal volume: Pescara tra 800 e 900-Appunti per una ricerca- Mostra grafica e fotografica, Pescara,bagno Borbonico, Agosto '84. Soprintendenza B.A.A.A.S. per l'Abruzzo e Comune di Pescara.

Renzo Gallerati

Ferrovieri esemplari di un tempo

Il frenatore Camillo Mirra[1]

Camillo Mirra, pescarese ed arruolato nel Genio Ferrovieri del Regio Esercito, è una figura recentemente fatta riemergere dal silenzio di certa memoria storica. Al figlio Giuseppe, il merito di questa importante e per anni dimenticata piccola pagina di storia. Furono tempi in cui le belle copertine de "*La Domenica del Corriere*" erano piccoli capolavori di pittura "fotografica"; gli stessi che fecero meritare al *nostro* una delle più significative. Quella del 21/27 novembre 1909. Episodio degno di "prima", recentemente fatto riecheggiare dal periodico abruzzese "D'Abruzzo", con immagini e documenti relativi ad un fatto di autentico coraggio e che valse il conferimento della *Medaglia d'Argento al Valor Civile* da parte del Ministro dell'Interno. Siamo negli anni in cui a Pescara le stazioni ferroviarie avevano diversa denominazione: "*Castellamare Adriatico*" e, appunto, "*Pescara*" (poi "*Porta Nuova*"). Un anonimo frenatore (quella figura professionale stipata nelle classiche garitte anche rialzate per la vista di segnali e dell'integra composizione del convoglio sul quale presta servizio), tal Camillo Mirra, classe 1889 ferroviere del Genio, compie un gesto eroico. Poco dopo la mezzanotte di un normale giorno di lavoro, scorta un treno viaggiatori in partenza da Castellamare Adriatico e diretto a Chieti. Durante la sosta a Pescara Porta Nuova, avverte l'urto di un convoglio merci in direzione opposta, erroneamente instradato sullo stesso binario. Il macchinista del primo convoglio, accortosi dell'imminente impatto, avviò subito la manovra di retrocessione con l'abbandono del suo convoglio ormai in progressivo movimento. Lo stesso fecero gli altri ferrovieri a bordo, tranne il nostro Mirra. L'urto inevitabile causò la perdita temporanea di sensi del Mirra che, presto ripresosi e col treno in marcia all'indietro, pensò bene di azionare il freno meccanico del suo vagone in composizione. Ma la marcia del suo treno aumentava inarrestabilmente, non percependo che la locomotiva fosse senza personale di condotta. Le sue grida all'indirizzo del macchinista non ebbero ascolto, mentre ci si avvicinava inesorabilmente alla stazione di Castellamare Adriatico. Il frenatore capì benissimo che, con i numerosi passeggeri in preda al panico, sarebbero tutti stati costretti ad altro inevitabile scontro. Risalì il convoglio fino alla locomotiva, afferrando il regolatore di pressione, impose una brusca frenata alla macchina a vapore. Evidentemente emozionato e con comprensibile paura, Camillo Mirra cadde privo di sensi e

1 Medaglia d'Argento al Valor Civile

presto fu fatto rinvenire da colleghi in suo soccorso.

Il ferroviere Mirra morirà a soli 42 anni, vittima di una bronco-polmonite. La pergamena ministeriale del riconoscimento con le relative decorazioni, sono da poco custodite ed esposte, per volontà dell'ultranovantenne figlio Giuseppe, presso il *Museo del Treno* di Montesilvano così come la copia della copertina della "*Domenica del Corriere*".

Spesso si dice che Ancona e Pescara sono *città di ferrovieri,* perché in esse molti hanno prestato servizio e costituito nuclei abitativi e sociali. Ripercorrere la *lettura* di episodi di vita vissuta, per decenni tenuti nell'oblìo della quotidianità e nel frenetico ritmo della contemporaneità, acuisce il senso della consapevolezza di un passato da condividere. Senza retorica e senza infingimenti.

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Si pubblica a Milano ogni Domenica

Dono agli Abbonati del "Corriere della Sera"

MILANO

Anno XL. — N. 47. 21-28 Novembre 1909.

Copertina "Domenica del Corriere" del 21-28 Novembre 1909 con l'episodio Mirra.
ACAF - Museo del Treno.

Il Ministro Segretario di Stato

PER GLI AFFARI DELL'INTERNO

Camillo Mirra

Camillo Mirra

Il Ministro

Pergamena ministeriale del conferimento della Medaglia d'Argento al ferroviere Camillo Mirra.
ACAF - Museo del Treno.

Cerimonia di conferimento della Medaglia d'Argento al Valore Civile, nella caserma del Genio Ferrovieri a Camillo Mirra. ACAF - Museo del Treno.

Giuseppe Mirra mostra le medaglie concesse al padre Camillo. Pescara 2012. Foto Antonio Bini.

Il capostazione Umberto D'Annunzio

Siamo all'indomani della firma dell'armistizio dell'*otto settembre* 1943. Per l'esattezza, nella pericolosa mattinata del 15 settembre dello stesso anno. Gli impianti ferroviari del nodo pescarese erano rovinosamente danneggiati, per via delle ripetute incursioni aree alleate di quel periodo. Lo scopo era quello di neutralizzare i trasporti e le infrastrutture a ridosso della "*linea Gustav*" tra Ortona e Cassino.

Nella ridimensionata *stazione di diramazione* di Pescara Porta Nuova espleta servizio un coraggioso *Dirigente di Movimento*: il Capostazione "*FFSS.*" Umberto D'Annunzio, classe 1899. Comprensibilmente e probabilmente quella di "*Porta Nuova*" (come tutte le nevralgiche sedi di snodo della penisola) era controllata da truppe, ormai divenute occupanti, dell'esercito tedesco. Di divise italiane con le *stellette*, forse, nemmeno l'ombra; a causa di un inevitabile, ritardato e peggio comunicato atto di resa, firmato dal Re Vittorio Emanuele III; a sancire l'uscita dell'Italia fascista dalle ostilità, dal "*patto d'acciaio*" ed il suo "*asse Roma-Berlino*". Chi può dire della confusione, della vaghezza di disposizioni, della difficoltà dell'esercizio ferroviario, della duplicazione di autorità e disposizioni connesse? In questa situazione per nulla agevole, il Capostazione D'Annunzio dirige il suo scalo, già precedentemente molto trafficato soprattutto per i servizi merci in sede e raccordati verso il porto ed alcuni opifici.

Quella mattina, oltre il transito dei treni d'orario, nella sua stazione fece sosta un convoglio merci, con un centinaio di *abusivi* e sbandati militari del *Regio Esercito,* diretto a sud! Nessuno, oggi, potrà dirne con certezza la provenienza; probabilmente reduci da teatri bellici di quel secondo conflitto mondiale che costò all'Italia i suoi migliori ragazzi e padri di famiglia. Secondo la cronaca locale, gli atti della Presidenza del Consiglio Comunale di Pescara (2005) ed il racconto di sopravvissuti, alcune pattuglie tedesche, avvicinatesi ai binari di stazione con minaccioso armamento automatico, ebbero l'ordine di perquisire la stazione ed il treno. Con il preciso intento di rastrellare eventuali militari italiani fuggiaschi, allora definiti *badogliani*. Ma il piglio intraprendente e l'arguzia di certo personale ferroviario in servizio, alla vista della scena, fecero la differenza. In particolare, il buon "*Don Umberto*" (non perché appartenente al Clero secolare, ma per quell'antica consuetudine italiana di appellare con il "Don" certe figure importanti nel contesto sociale), in un rapido e forse silenziosamente concitato scambio di valutazioni operative con il personale di macchina (tuttora ignoto) dello stesso treno, si assume la grande responsabilità di ordinare la partenza (in gergo professionale si dice "*licenziare*") del "*merci*". Il trillo del suo fischietto (e non si saprà mai se antecedente al fischio della locomotiva) e la verde paletta di comando, cambieranno per sempre il destino di quel centinaio di poveri

giovani. Non ci sono molti altri fisici elementi sulla figura di questo eroico funzionario, in regolamentare divisa *doppiopetto* nero con bottoni argentati ed il suo berretto rosso con i suoi "*filetti*"circolari e dorati, il fregio "*ruota alata*" ricamato e sormontato dalla corona del Regno. E questo facilita lo sforzo d'immaginazione, come fossimo in un set cinematografico. Anche nello stile di tante *fictions* televisive che si svolgono in alcune stazioni italiane. Non deve essere stato facile gestire una simile condizione di servizio atipico e, per così dire, straordinario.

Il treno, comincia a muoversi lentamente (forse perché sovraccarico ed in orario), il trambusto di stazione, la concitazione, l'apprensione del capostazione, dei colleghi di scalo, dei macchinista e fuochista, del capotreno, dei frenatori di scorta, lo "smacco" subìto dagli uomini della Wehrmacht (o forse delle temute SS), il terrore a bordo dei malcapitati in fuga; secondo l'instradamento organizzato dal capostazione D'Annunzio, magari in *deroga* a superiori disposizioni e regolamenti d'esercizio. Dopo pochi chilometri di strada ferrata, i ragazzi della disfatta italiana alla volta delle campagne presso la stazione di Tollo, poterono riguadagnare la loro libertà, grazie alla fermata intelligente e premonitrice del macchinista.

Ad uno di loro, Giuseppe Matarazzo nativo di Montescaglioso (Matera), va riconosciuto il merito d'aver fatto riemergere questo episodio della storia cosiddetta minore. Plinio e Flora D'Annunzio, eredi di questo gentiluomo e signore dei tempi peggiori dell'Italia novecentesca, non hanno saputo del gesto del loro papà fino al suo decesso avvenuto nel 1966. Successivamente ne hanno avuto notizia grazie al racconto fatto dall'ottantasettenne di Montescaglioso ad un loro conoscente di Pescara. Episodio che ha avuto il giusto riconoscimento l'11 aprile 2005 quando il Comune di Pescara ha invitato gli eredi di *"Don Umberto"* a ritirare una targa celebrativa presso il Comune di Pescara durante un'apposita cerimonia presso la Sala Consiliare, su iniziativa dell'allora presidente dell'assise civica, On.Gianni Melilla.

Biglietto di viaggio di prima classe, con destinazione "Castellamare Adriatico-Pescara", anni venti del Novecento. Collezione Giuseppe Castagna.

Renzo Gallerati

Un passato che non sempre coglie il suo futuro

L'epopea ferroviaria costiera in Abruzzo è stata autorevolmente raccontata da storici, esperti, giornalisti, economisti dei trasporti, politici, sociologi delle relazioni, saggisti e tecnici dell'ingegneria ferroviaria. Mai da scenografi, cineasti, registi e produttori televisivi, che pur lavorando a scene di larga ambientazione ferroviaria, mai avvertirono l'esigenza di instaurare il *set* in riva al medio Adriatico. Solo la celebre Rimini ha avuto il riguardo che le spettava. Lo stesso Sergio Leone, animando le sequenze di lavorazione evocanti le costruzioni delle grandi arterie ferrate immerse nelle vaste praterie del *Far West*, pensò bene di tenersi a distanza dalle prime esperienze imprenditoriali delle grandi società concessionarie. Le stesse aggiudicatarie della realizzazione dei significativi chilometraggi di linea, nell'Italia appena ri-unita politicamente ed istituzionalmente.

Dopo le vie polverose ed insicure della più lontana periferia del Regno Borbonico, quale avrebbe dovuto essere il disegno di modernizzazione per avvicinare meglio le località dei nuovi italiani, ormai *condòmini* della stessa nazione? E dopo le prime iniziative progettuali del più avveduto Molise, volte a connettersi ferroviariamente alla Napoli ancora capitale, a chi sarebbe spettato di dar impulso agli affari di banchieri, faccendieri, industriali della prima rivoluzione economica *italica*, spedizionieri, personalità di vario rango e commercianti? Certo, dopo la primordiale *Napoli-Portici* (che consentì l'avvio delle prime grandi officine ferroviarie della Penisola), tutto faceva presupporre che la politica *cavouriana* deponesse a favore delle relazioni verso le grandi portualità (Genova in particolare) e le maggiori città del nuovo Regno d'Italia. Sempre secondo l'intelligente tessitura del disegno infrastrutturale ferroviario dei decenni successivi, per il quale l'Italia avrebbe dovuto caratterizzarsi per assi longitudinali e trasversali. Le ragioni sono scontate: da quelle militari a quelle socio-economiche, sovente di tipo elettoralistico e localistico. I colleghi co-autori di questa *artigianale* e non solo celebrativa pubblicazione, hanno già detto abbondantemente delle ragioni che diedero al nostro Paese un sistema di relazioni su ferro che, pur tra evidenti lacune geografiche, si affermò e garantì rilevanti successi di bacino ed internazionali. Basti solo pensare a cosa fossero le relazioni tra territori, al tempo delle relazioni meridionali ippotrainate fino a quasi tutto l'Ottocento. Nonostante una significativa rete di scali portuali, peraltro mai di prim'ordine nel nostro Abruzzo. Riprendo l'immagine ideale delle sequenze cinematografiche dei miglior "*Western all'italiana*" per convincermi che in riva all'Adriatico (ma anche negli altipiani e costoni acclivi dell'Abruzzo interno) la fatica ed il

sudore di operai, ferrovieri, tecnici e progettisti fossero stati affatto esili, per stendere rotaie e traversine lungo territori desolati, sabbiosi e spesso malarici. Con tanto di attraversamento mal sopportato di latifondi di signorotti di certo notabilato, non sempre avveduto e lungimirante. Eccezion fatta per antiche famiglie dell'alta società *teramana*, *alto sangrina/peligna*, del *teatino-vastese* più accorto, la locomotiva a vapore giunse nei pressi delle darsene della fortezza di Pescara (per poi attraversarle mediante un ponte in legno, poi metallico) negli anni sessanta dell'Ottocento. Proseguendo in fretta verso il sud, sino a Brindisi (altra e ben più importante città portuale), quindi Otranto; l'antico capolinea della storica ferrovia "*Bologna-Otranto*". Queste rotaie lucide, bullonate su traversine in rovere tagliate di fresco, ebbero il privilegio di un clima abbastanza favorevole, brezze marine, paesaggi fatti di pinete e larga vegetazione incontaminatamente spontanea; al cospetto di villaggi e piccoli paesi frontalieri di media collina. Era così per tutti i centri che in poco tempo ebbero gli scali ferroviari a valle. Da Ancona fin'oltre la *Città del Vasto*. Non occorre attingere a fonti documentali per scorgere dati statistici sulle condizioni socio-economiche *ante-ferrovia*; il latifondo *monopolista* agricolo assicurava vite vissute in povertà ed analfabetismo, in danno della stragrande maggioranza delle popolazioni. Esclusivi e destinati a sussistenza erano prodotti cerealicoli, altrettanti del settore ortofrutticolo e dei legumi. Idem per i foraggi del bestiame (anche quello del fenomeno *transumanza*), olivicoltura e vigneti, ben lungi dall'idea dell'esportazione. Con un artigianato tipicamente residenziale e nessuna realtà produttiva, nemmeno di tipo preindustriale. Anche la pesca si connotava per il puro commercio localistico.

La *ferrovia adriatica* introduce nei paesi e territori della "*marca*" centro-orientale un nuovo mondo: quello in grado di aprire scenari relazionali verso Bologna ed il nord. La Bologna che presto sarebbe divenuta il principale nodo ferroviario e che avrebbe instradato da Londra il treno postale "*La valigia delle Indie*", alla volta del secondo imbarco dei suoi passeggeri a Brindisi verso l'Oriente. Sulla relazione tirrenica, il naviglio si occupava eminentemente dei trasporti verso Sicilia e, successivamente, Sardegna.

Centocinquanta è l'anniversario che in questi anni diverse ferrovie italiane si apprestano (o l'hanno già fatto) a festeggiare. Per la verità, dieci anni fa dalle nostre parti si volle evidenziare l'importanza strategica del vettore ferroviario sulla nostra costa, con significative attività celebrative, compresa la pubblicazione di un volume dedicato e con discreto successo. In centocinquanta anni di vita ed attività la *ferrovia adriatica* (con le sue diramate di penetrazione verso Roma, L'Aquila, Napoli e le *minori* delle valli *amiternina*, *sangritana* e *vestina*) si è caratterizzata come si volesse prefigurare la linea d'una *parabola*: dalla fase ascendente a quella, inspiegabilmente moderna, discendente. Una relazione fatta di traffici imponenti sia di persone, che di merci sino all'immediato secondo dopoguerra, alba del *miracolo economico*

italiano. Una ferrovia, quella costiera, che s'incaricò persino della difesa delle coste, grazie ai primi treni armati della *Regia Marina* che incarrozzarono cannoniere in casematte, fissate su carri ferroviari appositamente adattati durante il primo conflitto mondiale. E che dire delle incursioni aeree ai danni di infrastrutture, nodi, impianti ed opere civili dell'aviazione *alleata*? Siamo all'indomani dell'armistizio dell'*otto settembre* del 1943 ed alle spalle della "*Linea Gustav*", tracciata sulle cartine dal soccombente esercito del *Terzo Reicht* che si opponeva alle truppe anglo-americane, risalenti verso il nord della penisola occupata. La fine della seconda Guerra Mondiale disvelò uno scenario drammatico di distruzione, sabotaggi, decimazione di materiali e di patrimoni demaniali, oltre che infrastrutturali. Giunsero a percorrere i rabberciati binari persino locomotive americane alimentate a nafta (poi reimmatricolate nel parco trazione FS con la numerazione 736), alla testa di convogli composti con i più precari ed inadeguati veicoli rimorchiati. Per quanto i ferrovieri abruzzesi, come tutti i loro colleghi italiani, si distinsero per riadeguare armamento ed opere essenziali all'esercizio.

Le relazioni adriatiche dell'Italia centrale ebbero per tanti anni la sede compartimentale delle FS in Ancona, con gli *equilibrismi* politico-gestionali conseguenti e la sempre lamentata inferiorità rappresentativa abruzzese. Quella che, viceversa, non potè evidenziarsi in altre amministrazioni statali quale quella delle Poste e Telecomunicazioni, con sede a Pescara. Un poco convinto tentativo di istituzione di un nuovo Compartimento ferroviario confinante a sud con le Marche ebbe vita molto breve (si narra di solo poche ore), verso la metà degli anni ottanta, durante la presidenza FS di *Antonio Ligato*. Se già prima dell'ultimo conflitto le tratte a doppio binario nel territorio nazionale erano diverse (compresa la "*direttissima*" Roma-Firenze-Bologna), i binari affiancati parallelamente in Abruzzo saranno inaugurati tra la fine anni sessanta ed il ventennio successivo. In un territorio costiero sempre più urbanizzato, che non avrebbe potuto tollerare a lungo ranghi di velocità limitatissimi per via di numerosi passaggi a livello, si consegnarono i quegli anni i lavori di arretramento, sopraelevazione e ricostruzione di impianti come quelli tra i Comuni di Silvi e Francavilla al Mare. Opere imponenti e costose, che compresero l'avveniristica nuova stazione passeggeri di *Pescara Centrale*. Con il ruolo di stazioni d'ingresso riservato a quelle di "*Porta Nuova*" di Pescara (con funzione di diramazione verso Sulmona-Avezzano-Roma e scalo merci) e Montesilvano, totalmente rinnovate.

Alla rappresentanza politico-parlamentare degli eletti o rappresentanti partitici abruzzesi dell'Otto-Novecento occorre dedicare più d'una valutazione circa i modi di promuovere la qualità del trasporto nei luoghi di provenienza. Nella regione che storicamente si caratterizza per eminenti e più o meno ascoltati rappresentanti di governo delle varie compagini ottocentesche, della dittatura e dell'età repubblicana moderna. Volendo aggettivarne impegno,

devo sottolineare che i *centocinquantanni* da quel maggio 1863 potrebbero definirsi altalenanti. Escludendo i primi decenni caratterizzati da parlamentari matricole del nuovo Regno, dai vari collegi dell'Abruzzo "*citra*" ed "*ultra*", quelli dei decenni successivi ottennero molto *redditiziamente* risultati anche in funzione delle realtà di immediata contiguità elettorale: è il caso delle linee interne verso la nuova e l'antica Capitale, con le immaginabili difficoltà causate dall'orografia del territorio montano e preappenninico. Non a caso la prima elettrificazione ferroviaria abruzzese FS riguardò la Sulmona-Roma, col sistema di alimentazione "*trifase*". Altre relazioni elettrificate riguardarono successivamente le società ferroviarie in concessione, come la "*Pescara-Penne*" e la "*Sangritana*". Con impegno notevole di politici corregionali, molto stimati in sede centrale. Per la verità, un serio problema di staticità limita ancor oggi l'esercizio in linea a doppio binario, presso la galleria immediatamente a ridosso della stazione di Ortona. La fine degli anni cinquanta del Novecento determina in Abruzzo l'elettrificazione della linea adriatica. Molti anni ancora dovranno trascorrere per completarne gli impianti sino a Lecce, per non dire dei progettati lavori di raddoppio del binario. Mentre sul versante opposto, i cantieri di modernizzazione ed arretramento erano operosissimi sui territori *calabresi, campani, laziali, tosco-emiliani e della val padana*. Diversi e qualificati furono i politici abruzzesi chiamati a responsabilità governative presso gli utili Dicasteri dei Lavori Pubblici (poi delle Infrastrutture) o dei Trasporti; scontato ricordarne nomi e cognomi, eletti nelle varie realtà di collegio. Nelle *Ferrovie dello Stato*, che per effetto di direttive europee dismisero la configurazione giuridica di "*azienda autonoma*", attraverso la transitoria esperienza di "*Ente pubblico economico*", fino alla attuale profilo aziendale di *"Società per Azioni" di gruppo*, gli anni del fine secolo Novecento si caratterizzarono per cambi di vestiario del personale, per prepensionamenti poderosi, per evoluzioni di carta intestata, per ammodernamenti diversi (a partire dal materiale rotabile e delle sue livree). Non a tutti, anche sulla nostra ferrovia adriatica, capitò di leggere le metalliche targhette, con logo dell'*Unione Europea,* affisse nelle stazioni con la descrizione di finanziamento d'opera finalizzata ad automazione di impianti ad alta tecnologica d'esercizio, del segnalamento e della sicurezza *trazionistica*. Era l'inizio di un'altra era: quella che determinò l'*impresenziamento* (assenza di personale) di tutte le stazioni costiere "minori" (con evidenti ricadute sullo stato di conservazione e inevitabile degrado patrimoniale), che costrinse la *clientela* (si chiamavano così ormai gli utenti) ad un inedito *panorama* negli scali. Quello fatto di nuovi servizi di tipo telematico, avvisi microfonici a distanza, biglietterie automatiche, telecamere e informazioni su videoschermi. Anche l'ottocentesca *linea adriatica* era entrata nella *modernità*. I suoi convogli assumevano nuove denominazioni; archiviati i "*locali*" (ex *accelerati*), gli "*espressi*", i "*rapidi*" (poi *intercity*),

prefigurando persino l'ingresso dei servizi affidati ai veloci e confortevoli *Etr 500* (quelli della flotta poi desinata ai "*frecciarossa*" delle relazioni "*alta velocità*" fra Torino e Napoli, via Bologna-Firenze-Roma). Scomparvero i servizi merci e le tante stazioni abilitate alle spedizioni "*a carro*" (restano oggi in Abruzzo Pescara P.N., Avezzano e pochissime altre, escludendo interporti, nodi raccordati a grandi insediamenti industriali). In un Abruzzo che vanta una relazione autostradale litoranea e ben due montane verso la Capitale, sempre più utilizzate come *cargo-autovie* maggiori. Magari in attesa che la storica linea oggetto di questa pubblicazione, adegui le sagome di tutte le gallerie in grado di consentire il transito delle note *autostrade viaggianti* (i *Tir*, rimorchi e *containers* caricati su treno completo, con vettura *cuccetta* e servizi per gli autisti). Opere tutte comprese negli accordi e "*misure*" di finanziamento europeo, nel novero delle relazioni classificate "*corridoi*" e *direttrici* secondo lo schema delle proiezioni di grandi flussi (anche intermodali) *Nord-Sud* ed *Ovest-Est*, fra capitali della nuova e vecchia Europa.

La capacità di rappresentanza politica di alti interessi diffusi in materia di trasporti su ferro nel medio adriatico, ribadisco, ha confermato il suo trend "altalenante", con picco di esiti negativi o impercettibili tra la fine degli anni Novanta ed i primi del nuovo millennio. Certo, non erano più i tempi delle "*corse prova*" dell'*ETR 401* ad assetto variabile (il "*pendolino*") tra Sulmona e Roma degli anni ottanta, felicemente in servizio tra Ancona e Roma; o il finanziamento dei successivi studi di fattibilità di progettualità cantieristica per l'abbattimento dei tempi di percorrenza fra l'Abruzzo e Roma. Relazione che dignitosamente venne garantita in poco più di tre ore con l'ultimo "rapido" tra Pescara Centrale e Roma Termini, sino agli anni novanta. In sana competizione (sbrigativamente liquidata) con quelle autolinee verso la capitale *inghiottite* nella morsa delle code ed ingorghi veicolari metropolitani d'afflusso/deflusso capitolini.

Occasioni perse, per le quali una certa politica ha compiuto le sue scelte. Le stesse che in sede europea vedevano penalizzato l'evanescente e poco credibilmente difeso *corridoio adriatico*, ormai sempre più tracciato via mare. Ai più verrà presto venir da chiedersi chi sedesse in quegli anni intorno ai tavoli istituzionali, tecnici e politici di Bruxelles e Strasburgo, per conto della Regione, del Ministero e/o delle competenti commissioni parlamentari. Lo stesso sindacalismo confederale o delle organizzazioni di consumatori, percepito spesso per consolidata *convegnistica* e poco ascoltata attività *trattativistica*, ha ridotto il suo ruolo (nella regione che tenne a battesimo l'ottocentesco, primo *sindacato dei macchinisti*) a luogo della marginalità contrattuale. Le ultime prese di posizione rese ai *media*, confermano di una condizione da "*invalidità civile*" dell'Abruzzo (per non dire del Molise) ferroviario. I suoi numeri, le sue statistiche, i suoi parametri *domanda-offerta* presso uffici dirigenziali di *Piazza della Croce Rossa* a Roma, la relegherebbero

a realtà ormai *antieconomica* e decadente. Il tutto (e le tabelle qui pubblicate ne sono la più eloquente dimostrazione grafica) mentre la cantieristica delle tratte ad "*alta velocità*" dimostrano che presto *l'asse Bari-Torino* sarà percorso via Foggia-Caserta-Roma-Firenze!

Concreti e capaci di difendere il loro futuro i politici di rango pugliesi! Consapevoli che le scommesse si vincono laddove si forniscono opzioni trasportistiche di qualità, rilanciandole senza averle depauperate.

Mentre si è da poco appreso che la società "*Nuovo Trasporto Viaggiatori*" (quella dei treni super veloci "*Italo*") nel 2013 servirà la stazione di Ancona. Offerta prontamente anticipata da *Trenitalia spa*, che coi suoi "*frecciarossa*" *ETR 500* (di prossimo avvicendamento con gli ultramoderni *ETR1000* sulla "*tirrenica*") ha deciso di effettuare già dal mese di aprile dello stesso anno. E dell'Abruzzo delle grandi prospettive degli anni fine secolo Novecento (ma anche fine secolo Ottocento) chi se ne occupa, concretamente ed autorevolmente?

E' tuttavia sempre impegnato quel dibattito annoso, con discutibili probabilità di successo, circa la sollecitata legge regionale di riforma del *Trasporto Pubblico Locale* (col suo fondo di circa quaranta milioni di Euro annui per il solo "*ramo ferro*") presso la Regione. Quel *TPL* vittima di una anacronistica competizione politico-vettoriale tra società a totale capitale pubblico. Che forse ignora la *discesa in campo* della positiva esperienza imprenditoriale di una società abruzzese privata (*Rail One*), da anni in possesso di *licenza*. Persino la tutela d'esercizio di linee altamente paesaggistiche come la "*Sulmona-Castel di Sangro-Carpinone*" (con finanziata ed appaltata interconnessione alla storica -oggi regionale- ferrovia dell'*alto Sangro* verso valle), sembra essere un fastidio nei luoghi ed i tempi decisionali della politica abruzzese. Sempre più ignara del suo passato; *asintonica* rispetto al suo presente, quindi poco accorta verso i suoi veri appuntamenti col futuro.

Corridoi transeuropei programmati a tutt'oggi. www.ferrovieeuropee.eu

ETR 500 "Frecciarossa" in partenza dalla stazione di Ancona destinazione Milano, aprile 2013. Foto Giorgio Pergolini

Elettrotreno "Italo" della società "Nuovo Trasporto Viaggiatori". www.ntv.it

Locomotore della società abruzzese “Rail One”. S.d. www.railone.it

Elettrotreno “Lupetto” della Ferrovia Sangritana spa, in sosta a Pescara Centrale. S.d. Foto FAS Lanciano.

Automotrice di Ferrovia Sangritana spa sul tratto di linea che costeggia il lago di Bomba nel 2012. Foto FAS Lanciano.

ATTUALE RETE ALTA VELOCITÀ IN ITALIA

Linee Alta Velocità FS. Fonte FS.

Ingresso da nord del Museo del Treno - 2011. Foto Renzo Gallerati.