

LA FERROVIA ELETTRICA

Penne - Pescara

1929-1963



PROVINCIA DI PESCARA



ACAF

ASSOCIAZIONE CULTURALE
AMATORI FERROVIE
MONTESILVANO (PE)



Ragioni, scenari, vitalità, oblio

Si ringraziano per la generosa e sensibile collaborazione:



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

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



LA FERROVIA ELETTRICA Penne - Pescara

1929-1963



Ragioni, scenari, vitalità, oblio

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

Testi a cura di:

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

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

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

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

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

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

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

Antonello Lato, Ingegnere, studioso di trasporti ferroviari.

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

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



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

Coordinamento Editoriale: Renzo Gallerati.

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



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

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

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

Dott. Donato Renzetti



Il Consiglio di amministrazione

Presidente	Donato RENZETTI
Vicepresidente	Verino CALDARELLI
Consigliere	Emilio D'INNOCENTE

Il vertice aziendale

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

Collegio sindacale

Presidente	Roberto COSTANTINI
Sindaco effettivo	Franco SIGISMONDI
Sindaco effettivo	Luciano MUCCIANTE



Il Presidente del Consiglio Regionale

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

Arch. Marino Roselli





L'Assessore Regionale ai Trasporti

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

Dott. Bartolomeo Donato Di Matteo



Il Presidente della Provincia

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

Arch. Giuseppe De Dominicis





Il Presidente del Consiglio Provinciale

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

Dott. Filippo Pasquali



L'Assessore Provinciale alla Cultura e Turismo

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

Ing. Paolo Fornarola
già Sindaco di Penne





L'Assessore Provinciale ai Trasporti e Mobilità

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

maggio 2008



Dott. Vincenzo Fianza



Il Sindaco di Pescara

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

Dott. Luciano D'Alfonso



Il Sindaco di Penne

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

Ezio (Donato) Di Marcoberardino





Il Sindaco di Montesilvano

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



Dott. Pasquale Cordoma



Il Sindaco di Cappelle Sul Tavo

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



Geom. Antonio (Pierino) Redolfi



Il Sindaco di Moscufo

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



Arch. Dilva Ferri



Il Sindaco di Collecervino

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



P.A. Massimiliano Volpone



Il Sindaco di Pianella

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

On. Giorgio D'Ambrosio



Il Sindaco di Loreto Aprutino

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

Rag. Bruno Passeri



Il Direttore dell'Archivio di Stato di Pescara

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

Dott.ssa Maria Teresa Iovacchini



Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

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

Prof. Luigi Iachini Bellisarii



Il Presidente dell'Associazione Culturale Amatori Ferrovie

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

Pl. Antonio Schiavone
ultimo Capostazione Titolare FS -Rfi, in servizio nella Stazione di Montesilvano



"Il trenino della memoria"

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

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

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

Ringraziamenti

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

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

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



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



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



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



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



Mons. Antonio Iannucci
ARCIVESCOVO EMERITO DI PESCARA - PENNE

Un caro, immutabile ricordo

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

+ Antonio Iannucci



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

Un passato indelebile

On. Prof.ssa Filomena Delli Castelli*

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

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

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

Un'esperienza vissuta

On. Sen. Nevio Felicetti*

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

* già Deputato al Parlamento, già Senatore della Repubblica.



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

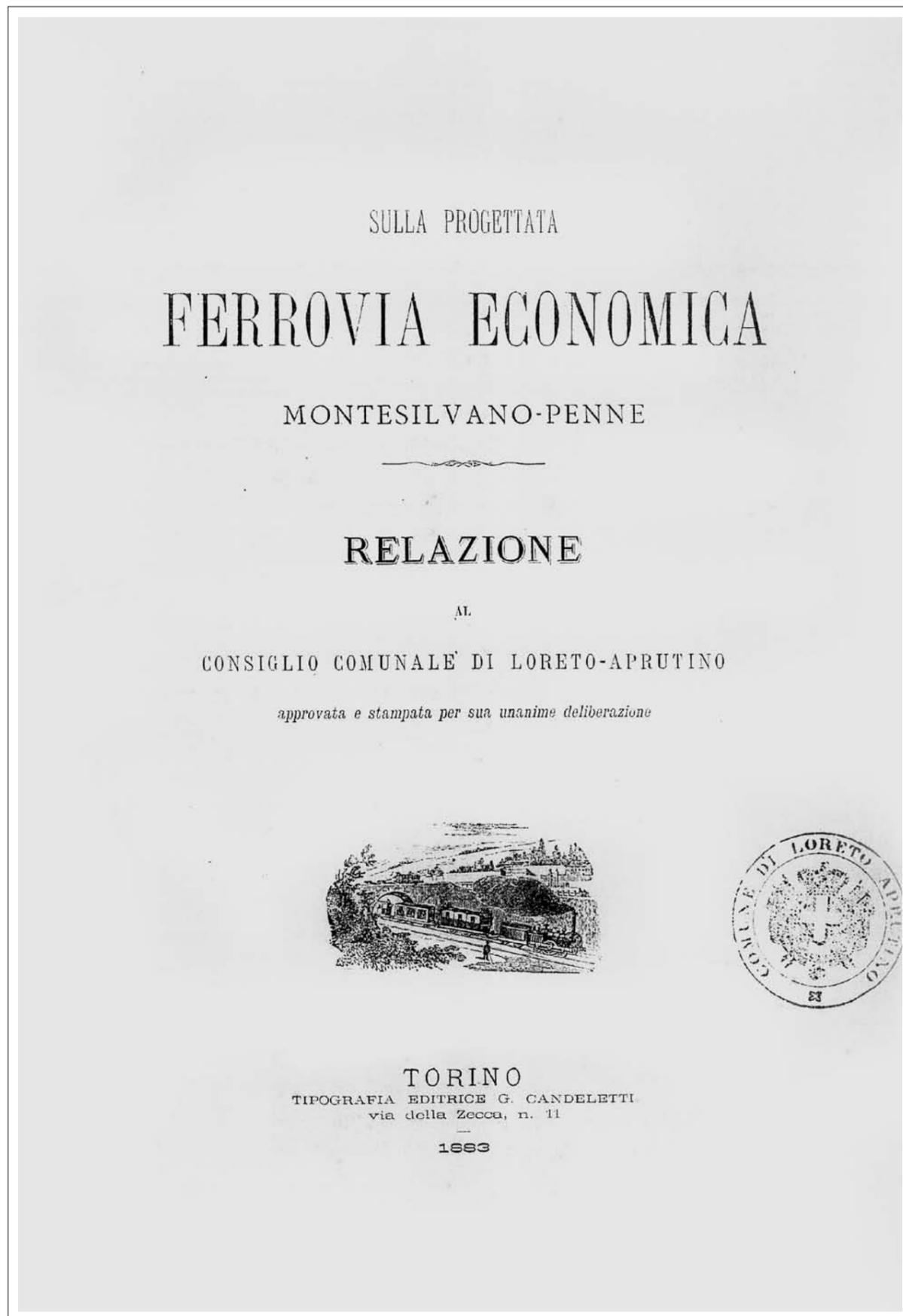


1939 - Elettromotrice tramviaria per il servizio urbano, in sosta sul binario d'incrocio e precedenza, davanti alla stazione centrale di Pescara. - Collezione Plinio Meriggiola.

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

Renzo Gallerati

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



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

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

nuto del sesto comma del dispositivo, secondo il quale il Consiglio "presta il suo pieno assenti-mento alla costituzione di un Consorzio fra gli enti che concorrono materialmente alla costruzione ed esercizio di tale ferrovia economica, nel caso fosse promosso dall'Amministrazione Provinciale o dai Comuni interessati". Lo stampato, dopo la firma dello stesso Sindaco, riporta che "il suddetto ordine del giorno è stato votato per acclamazione". Purtroppo le lentezze della programmazione politica, le vicissitudini dei primi anni del Novecento, le incertezze finanziarie conseguenti, e soprattutto la scarsa capacità di rappresentanza politica, in sede governativa, delle comunità in questione, determinarono alcuni decenni di ritardo per la realizzazione di un'opera della quale oggi si potrebbe comprendere meglio l'importanza, più di ieri. Basterebbe confrontare i circa sessanta minuti di velocità commerciale, necessari per la tratta Penne-Pescara del vecchio convoglio ferroviario, con i non meglio precisati delle prestazioni dei comodi autobus attuali, sicu-ramente competitivi da Penne, sino alla contrada "Terrarossa" di Cappelle Sul Tavo, ma assolu-tamente antieconomici e stressanti (quando non eco-compatibili) per lentezza di marcia, da quest'ultima località sino al terminal bus, nei pressi della Stazione RFI di Pescara Centrale. Vorrei qui anche sottolineare, per pura casualità, che molto prima dell'affidamento di tale servizio in sede ferroviaria, fu rilasciata regolare concessione per il trasporto di persone al Cavaliere dell'Ordine della Corona d'Italia Raffaele Gallerati (mio bisnonno originario di Loreto Apruti-no), per un servizio dal tragitto simile e con l'utilizzo di mezzi a trazione animale, ivi compre-sa la messaggeria postale, per le località dei Comuni della stessa relazione. Quanto sopra, prima che l'impresa Valentino Ambrosini di Penne subentrasse, con le stesse finalità, ma con moderni mezzi automobilistici, magari affiancando o addirittura sostituendo i convogli F.E.A., durante il periodo bellico. Così come, avendo approfondito per mio personale interesse storico nume-rosi documenti sulla qualità del trasporto pubblico nel primo Novecento, all'interno della gio-vane Provincia pescarese, ho dovuto argomentare, spesso animatamente e con fatica, sui ban-chi del Consiglio Comunale di Montesilvano e su quelli della Provincia di Pescara, a proposito della conveniente innovazione che progetti di mobilità alternativa pubblica recheranno all'at-tuale popolazione "metropolitana", nonostante anacronistiche e "partigiane" prese di posizione abbiano, persino nel nuovo millennio, causato malaugurati ritardi procedurali, quando non va-neggiamenti politico-amministrativi. Spero che i relativi verbali, un giorno, non debbano essere riletti, per ulteriori rivisitazioni storiografiche, a commento di ricerche sull'intelligente utilità di avanzati sistemi di trasporto, magari troppo repentinamente "archiviati".

Ma questa è storia del nostro tempo.



Dott. Renzo Gallerati

Consigliere Anziano della Provincia di Pescara

Tabelle allegate alla relazione del 7 luglio 1883

Quadro N. I.

PRODOTTI	Superficie coltivata in ettari	PRODUZIONE		Unità di misura
		media per ettaro	Totale	
Agricoltura.				
Grano	100,000	8,50	850,000	ettolitro
Granturco	54,156	16,20	877,005	"
Fave, lupini, ecc.	9,516	9,20	87,547	"
Fagioli, lenticchie e piselli	7,525	6,20	45,415	"
Avena	1,600	14,20	22,270	"
Segala ed orzo	47,500	15,60	258,000	"
Patate	2,180	102,00	222,560	quintale
Castagne	1,560	9,00	12,240	"
Canape	720	5,50	5,816	"
Lino	1,052	5,18	5,545	"
Uva	71,250	11,00	785,750	ettolitro
Olive	95,500	5,00	285,900	"
Paglia e fieno	"	"	2,875,000	quintale
Semi di lino	1,052	"	7,200	ettolitro
Bozzoli	"	"	31,250	chilogr.
Erbaggio fresco ed ortaglie	"	"	624,000	quintale
Frutti	"	"	35,250	"
Industria e Commercio.				
Formaggio di pecora	"	"	2,510,000	chilogr.
Lana di pecora	"	"	555,275	"
Pelli conciate	"	"	21,250	numero
Olio di oliva	"	"	520,760	quintale
Vino	"	"	1,473,625	ettolitro
Uova	"	"	5,000,000	numero
Liquirizia	"	"	2,000	quintale
Fichi secchi	"	"	25,000	"
Cremore di tartaro	"	"	25,000	chilogr.
Maioliche di Castelli	"	"	5,600	quintale
Legna e carbone	"	"	170,000	metr. cub.

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

ANIMALI	NUMERO
Cavalli, cavalle, puledri	5,000
Asini ed asine	5,845
Muli e Mule	2,000
Bovi, vacche, giovenche, vitelli	30,000
Pecore e capre	550,000
Agnelli e capretti	500,100
Maiali	225,750
Pollame e cacciagione	4,125,000

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

MERCI	Unità di misura	Importazione	Esportazione	Riduzione a quintali
Vino ed aceto	ettolitro	"	825,700	825,700
Uva	quintale	"	257,800	257,800
Birra in botti	ettolitro	450	"	450
Rhum in botti	"	4,000	"	4,000
Acquavite in botti	"	3,500	"	3,500
Olii minerali	"	75,000	"	75,000
Olio di oliva	"	"	242,000	242,000
Olii diversi	"	8,000	"	8,000
Caffè	quintale	4,500	"	4,500
Cacao, cannella, ecc.	"	20	"	20
Pepe e garofano	"	180	"	180
Zucchero	"	20,000	"	20,000
Radici di liquirizia	"	10,000	"	10,000
Liquirizia	"	"	2,000	2,000
Medicinali e prodotti chimici	"	4,450	"	4,450
Cera	"	"	400	400
Saponi di profum. ed ordinari	"	4,750	"	4,750
Frutti	"	"	50,000	50,000
Fichi secchi	"	"	42,750	42,750
Burro	"	4,850	"	4,850
Formaggio di pecora	"	"	44,500	44,500
Miele	"	"	200	200
Pesci salati e marinati	"	5,250	"	5,250
Uova di pollame	numero	"	2,000,000	4,200
Cavalli e cavalle del valore di L. 500 e al disotto	"	2,500	"	"
Cavalli e cavalle del valore superiore a L. 500	"	1,200	"	"
Muli e mule	"	"	4,500	"
Asini ed asine	"	"	4,000	"
Bovi e Tori	"	12,000	50,000	"
Vacche, giovenche e vitelli	"	"	2,500	"
Capre e pecore	"	410,000	410,000	"
Agnelli e capretti	"	"	252,000	41,600
				Al riporto 1,512,740

Segue quadro N. III.

MERCI	Unità di misura	Importazione	Esportazione	Riduzione a quintali
				Riporto 1,512,740
Maiali	numero	"	"	16,000
Pelli grezze	"	15,600	"	4,560
Pelli conciate	"	"	41,000	2,200
Canapa e lino pettinato	quintale	2,050	"	2,050
Cotone filato	"	5,915	"	5,915
Tessuti diversi	"	620	510	950
Passamaneria in generale	"	515	"	515
Lana di pecora	chilogr.	"	246,780	2,167
Bozzoli	"	"	51,250	542
Seta	quintale	115	"	115
Grano	"	"	220,000	220,000
Granturco	"	"	148,000	148,000
Avena	"	12,600	"	12,600
Fave	"	5,000	"	5,000
Castagne	"	"	1,500	1,500
Riso	"	275,000	"	275,000
Paste di frumento	"	42,500	41,500	55,800
Legna da fuoco (a chilogr. 500 il metro cubo)	metrocub.	"	62,500	512,000
Legna da costruzione (a chilogr. 600 il metro cubo)	"	525,000	"	4,950,000
Carbone	quintale	425,700	"	425,700
Carta e cartone	"	5,250	"	5,250
Mobili di legno	"	22,000	"	23,000
Ferro di 4 ^a fabbricazione	"	257,000	"	257,000
Rame, ottone, piombo, stagno, ecc.	"	52,000	"	52,000
Vasellami, vetri e cristalli	"	47,794	"	47,794
Erbaggio fresco ed ortaglie	"	"	520,000	520,000
Pietra da lavoro	"	20,854	"	20,854
Maioliche di Castelli	"	"	5,600	5,600
Cremore di tartaro	chilogr.	"	25,000	250
Candele steariche	quintale	100	"	100
Zolfo macinato ed in pani	"	2,700	"	2,700
				Totale 5,500,529

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

Quadro N. IV.

ALLA PROVINCIA			AI COMUNI SEGNATI AL N. 5 IN RAGIONE DEL SESTO		
Importazione in quintali	Esportazione in quintali	Totale in quintali	Importazione in quintali	Esportazione in quintali	Totale in quintali
2.887.880	2.412.449	5.500.529	481.515	402.075	885.588

Quadro N. V.
Tassa terreni erariale e provinciale gravitante sul territorio occupato dai 44.000 abitanti come al N. 5.

TASSA TERRENI GRAVITANTE										Spettanza media del 5° in ragione della popolazione di 41.000 abitanti	Differenza in più della media	TASSA TERRENI GRAVITANTE SUL TERRITORIO						OSSERVAZIONI	
SUL TERRITORIO OCCUPATO DAI COMUNI AL N. 3												del Mandamento di Penne e Loreto Aprutino							
sull'intero territorio della Provincia Popolazione 1871, 246.000		di 1ª Categoria Popolazione 1871, 37.174		di 2ª Categoria per la 6ª parte della popolazione 1871 in 23.650		Totali		Erariale				Provinciale		Erariale		Provinciale			Erariale
Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale	Erariale	Provinciale
339,332 78	412,005 31	167,859 28	78,299 86	18,708 91	8,621 13	186,685 29	86,930 91	118,222 13	68,627 52	38,432 16	18,282 46	141,505 24	65,854 54	76,540 23	36,389 41	39,239 99	18,231 18	In questo quadro risulta essere il territorio occupato dai Comuni al N. 5 il più gravato della base fondiaria, ed in base a questa del Mandamento di Loreto Aprutino, il cui Comune di Loreto Aprutino gravemente, quindi non si era ancora che la popolazione nel territorio della popolazione.	

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

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

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

QUALITÀ	PER L'INTERA PROVINCIA	Ridotti ad	PER I COMUNI DESCRITTI AL N. 5
	Quintali		Quintali
Acquavite e rhum	9,500	4110	950
Olii minerali e diversi	85,000	4110	8,500
Caffè, zucchero, cannella, pepe, garofano, ecc.	24,700	416	4,416
Medicinali	4,450	116	258
Pelli grezze N. 45,600 a chilogr. 8	4,088	115	562
Canapa e lino pettinato, cotone filato, tessuti diversi	5,685	416	947
Burro	4,850	4100	48
Pesci salati e marinati	5,250	416	871
Riso e paste di frumento	517,500	4150	40,585
Ferro, rame, ottone, stagno, zinco, ecc.	269,000	4125	40,760
Totale			37,145
Si aggiunge il peso dei prodotti di esportazione dal quadro N. VI			498,151
Totale generale			235,296

Quadro N. XI.

DENOMINAZIONE	POPOLAZIONE Censimento 1881	IMPOSTA ERARIALE		SOVRINPOSTA PROVINCIALE		TOTALE delle colonne 3, 4, 5 e 6	Spettanza media a ciascun abitante	TOTALE delle colonne 5 e 6	Spettanza media a ciascun abitante	OSSERVAZIONI
		Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Provincia complessivamente	259,095	889,552 79	485,247 05	412,005 54	85,861 91	4,372,447 07	6 069	497,867 25	1 922	I Comuni più direttamente interessati alla ferrovia economica Montelivano-Penne, sono quelli di Penne, Loreto-Aprutino, Collecervino e Moscufo con una popolazione, secondo l'ultimo censimento, di 20,225 abitanti, gravata da una sovrimposta fondiaria provinciale di L. 67,356,59; somma superiore di L. 29,054,14 alla spettanza media in ragione di popolazione; condizione quasi unica nella nostra Provincia.
COMUNI AL N. 3										
di 1ª categoria										
di 2ª categoria										
Penne	9,429	50,478 57	45,477 51	25,664 54	6,097 53	95,444 87	9 907	29,758 69	5 156	
Fariadola	5,400	7,595 44	968 20	5,486 50	449 54	42,497 58	5 673	5,956 04	1 158	
Montebello di Bertona	4,566	4,887 50	568 55	2,328 29	264 84	8,045 78	5 458	2,390 15	1 654	
Loreto Aprutino	5,726	59,259 59	3,414 98	48,251 16	2,508 74	65,594 47	11 421	20,759 00	5 622	
Collecervino	5,107	24,667 82	4,624 48	10,029 58	750 25	54,074 95	10 966	10,779 65	3 469	
Moscufo	4,965	45,475 96	4,505 65	6,077 78	600 39	21,455 98	10 777	6,678 57	5 492	
Pionisno	4,322	4,464 86	796 83	2,630 09	567 14	7,678 89	5 808	2,417 20	1 828	
Castiglione M. R. Raimondo	5,057	14,015 49	4,478 38	5,130 17	681 19	48,525 45	6 655	5,854 56	1 826	
Banone	4,730	5,304 44	398 65	4,613 74	277 52	9,905 79	5 426	4,895 05	1 881	
Civitella Casanova	4,577	9,226 62	4,451 74	4,516 84	672 17	43,667 54	5 423	4,989 04	1 990	
Garpineto della Nera	4,205	2,606 92	421 80	4,522 60	494 93	4,546 25	5 178	4,547 95	1 261	
COMUNI AL N. 3										
di 1ª categoria										
di 2ª categoria										
Pinnella	6,585	55,515 77	5,095 58	45,438 59	2,556 40	56,421 94	8 837	47,814 79	2 790	
Spoltore	4,314	25,496 50	2,535 98	40,799 98	1,177 75	58,058 04	8 450	44,977 75	2 655	
Cittasant'Angelo	6,958	52,405 65	8,165 88	14,950 78	5,775 29	59,278 58	8 545	48,706 07	2 696	
Montelivano	3,868	45,226 52	2,609 37	6,082 92	1,210 66	25,129 67	5 979	7,205 88	1 885	
Bisanti	2,986	10,164 25	4,715 09	4,688 86	800 32	47,585 70	5 812	5,489 58	1 858	
Totale per i Comuni di 1ª categoria	57,090					286,791 81		91,150 89		
Totale per i Comuni di 2ª categoria	4,415					52,568 15		40,215 59		
Totale complessivo	41,495					329,359 96	7 990	101,344 48	2 460	

Movimento merci e viaggiatori nella Stazione di Montesilvano

SPEDIZIONI (anno 1882)												Media giornaliera dei viaggiatori				
A GRANDE VELOCITÀ						A PICCOLA VELOCITÀ						Totale generale		da e per		Totale
Arrivo		Partenza		Totale		Arrivo		Partenza		Totale		Numero	Peso in chilogrammi	i treni delle meridionali la stazione (spedizioni)		
Numero	Peso-chilogrammi	Numero	Peso-chilogrammi	Numero	Peso-chilogrammi	Numero	Peso-chilogrammi	Numero	Peso-chilogrammi	Numero	Peso-chilogrammi					
4,760	274,702	3,125	183,440	7,885	458,232	2,390	1,874,855	1,672	3,968,000	4,062	5,842,855	11,947	6,301,087	31	33	64



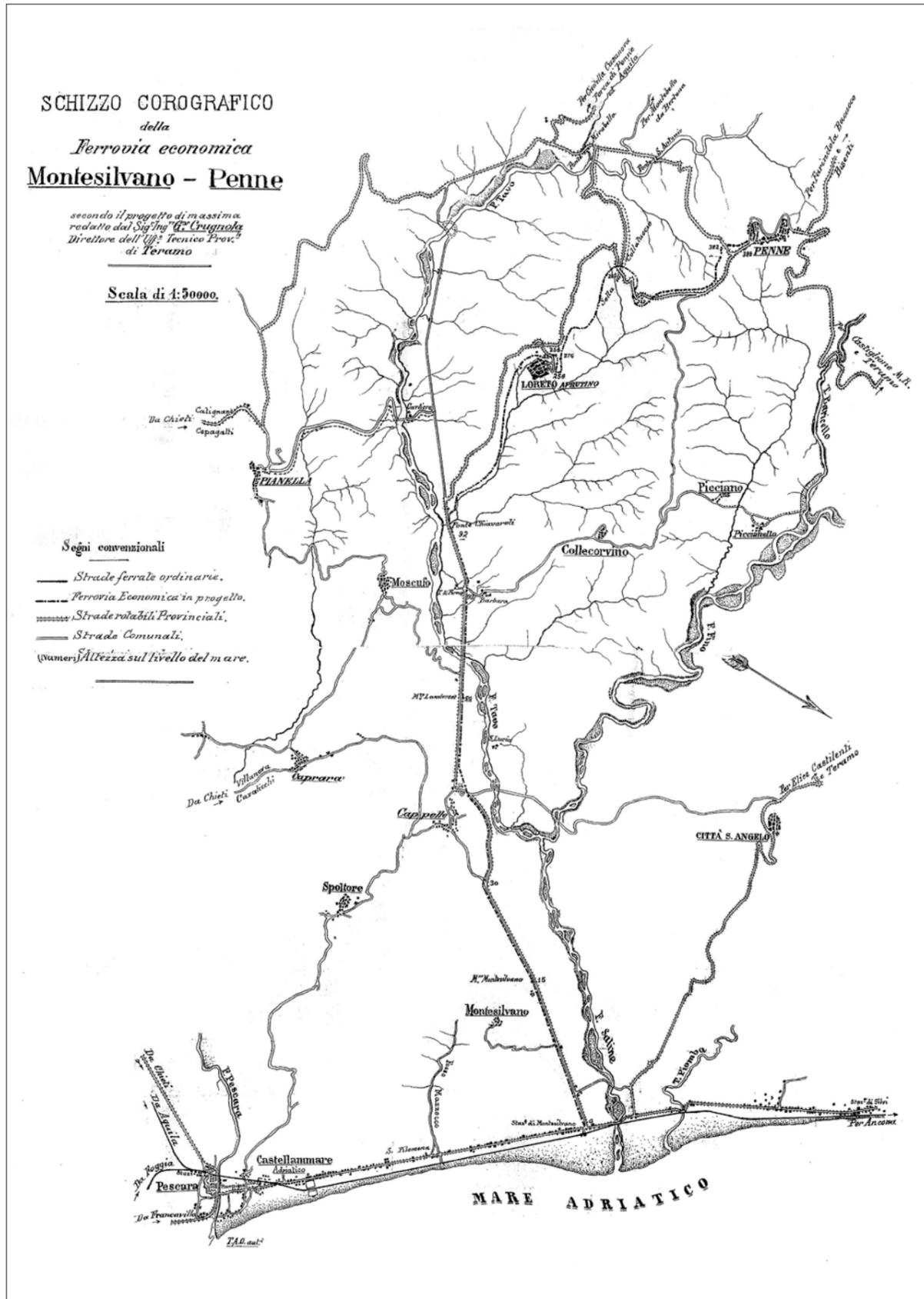
Cartolina inizio secolo '900 - Nucleo abitato intorno alla stazione FS di Montesilvano (all'epoca "frazione"). - Collezione Giuseppe Castagna.

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

DENOMINAZIONE DEI COMUNI	MOVIMENTO ANNUO												Totale viaggiatori chilometri			
	ANDATA E RITORNO				NUM. DELLE GIORNATE				TOTALE					ITINERARIO		
	Feste e fiere	Mercati	Giornalieri	Bigli	Feste e fiere	Mercati	Giornalieri	Bigli	Feste e fiere	Mercati	Giornalieri	Bigli			Luogo di partenza e di arrivo	Percorrenza in chilometri
Da e per Stazione di Montesilvano e paesi al N. 5, ed a norma del N. 7			37				565				20,805		Stazione Montesilvano, paesi e luoghi al N. 6	21	456,905	
Fra Penne	Pianella	400	60	6	14	102	249		5,600	6,420	4,494		15,214	Ponte Chiavaroli-Penne	15	171,782
	Moscufò	200	50	12	11	31	505		2,200	1,350	606		4,556	Ponte Chiavaroli-Penne	15	56,568
	Spoltore	100	12	2	10	34	504		1,000	612	608		2,220	Cappelle-Penne	18	59,960
	Montesilvano-Cappelle	80	8	1	14	51	500		4,120	408	600		2,128	Montesilvano-Cappelle-Penne (media)	20	42,550
	Cittasanzangelo	60	20	6	14	402	249		840	2,040	4,494		4,574	Cappelle-Penne	18	78,752
	Penne	4,000	200	20	14	51	500		14,000	10,200	6,000		50,200	Loreto Aprutino-Penne	8	211,500
	Cittasanzangelo	40			12				480				480	Cappelle-Loreto Aprutino	10	4,800
	Spoltore	50			6				500				500	Cappelle-Loreto Aprutino	10	5,000
	Montesilvano-Cappelle	40			6				240				240	Montesilvano-Cappelle-Loreto-Aprutino (media)	15	5,120
Fra Loreto Aprutino	Castiglione M. Raimondo	40			4				160				160	Penne-Loreto Aprutino	8	4,280
	Bisenti	20			4				80				80	Penne-Loreto Aprutino	8	640
	Bacocco	50			5				150				150	Penne-Loreto Aprutino	8	1,200
	Fariadola	40			6				240				240	Penne-Loreto Aprutino	8	1,920
	Montebella e paesi (eccetti dalla Forca di Penne)	80		8	15		350		4,200		2,800		4,000	Sella di Collatuccio-Loreto Aprutino	4	16,000
	Pianella, Moscufò, Collescivino	80		10	15		350		4,200		5,500		4,700	Ponte Chiavaroli-Loreto Aprutino	5	25,500
Fra Cappelli, Colignone, ecc.	Stazione di Montesilvano			4			565				4,460		4,460	Molino Landersel-Stazione di Montesilvano	11	16,060
Fra Brillioli, Viofi, ecc., ecc.	Stazione di Montesilvano			4			565				4,460		4,460	Sella di Collatuccio-Stazione di Montesilvano	25	55,580
Fra i Comuni al N. 3	Pescora, Castellammare Adriatico (mercati, bigli, ecc.)	450	10	4	16	102	147	400	2,400	4,020	588	9,000	15,008	Stazione di Montesilvano, paesi e luoghi al N. 6	21	275,168
Fra i Comuni al N. 3	Santaarsi al N. 9	4,000			7				7,000				7,000	Stazione di Montesilvano, paesi e luoghi al N. 6	21	147,000
													TOTALE		4,395,175	



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



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



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



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

Da Penne a Pescara: un cammino lungo un secolo

Roberta Franchi

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

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

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

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

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

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

⁴Cfr. "Ad opera compiuta" nella rivista L'Adriatico, 22 settembre 1929.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Penne nell'area vestina (1861-1927)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pescara e Castellamare Adriatico (1861-1927)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

reggere le sorti dell'agricoltura italiana"⁶³.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

73 E. Abbate, cit. p. 320.

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

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

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

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

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

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

74 Cfr. E. Abbate, cit. p. 366.

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

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

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

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

75 Vedi tabelle demografiche.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Flussi demografici*

Popolazione residente Loreto Aprutino		Popolazione residente Penne		Popolazione residente Montesilvano	
1861	5.644	1861	9.888	1861	2.253
1871	5.640	1871	10.022	1871	2.504
1881	5.726	1881	9.429	1881	2.605
1901	6.768	1901	10.326	1901	3.607
1911	6.926	1911	10.701	1911	3.905
1921	6.914	1921	10.788	1921	4.510
1931	7.492	1931	12.035	1931	5.433
1936	8.192	1938	12.784	1936	5.909
1951	9.209	1951	14.119	1951	7.387
1961	8.217	1961	12.846	1961	10.420
1971	7.037	1971	11.498	1971	18.265

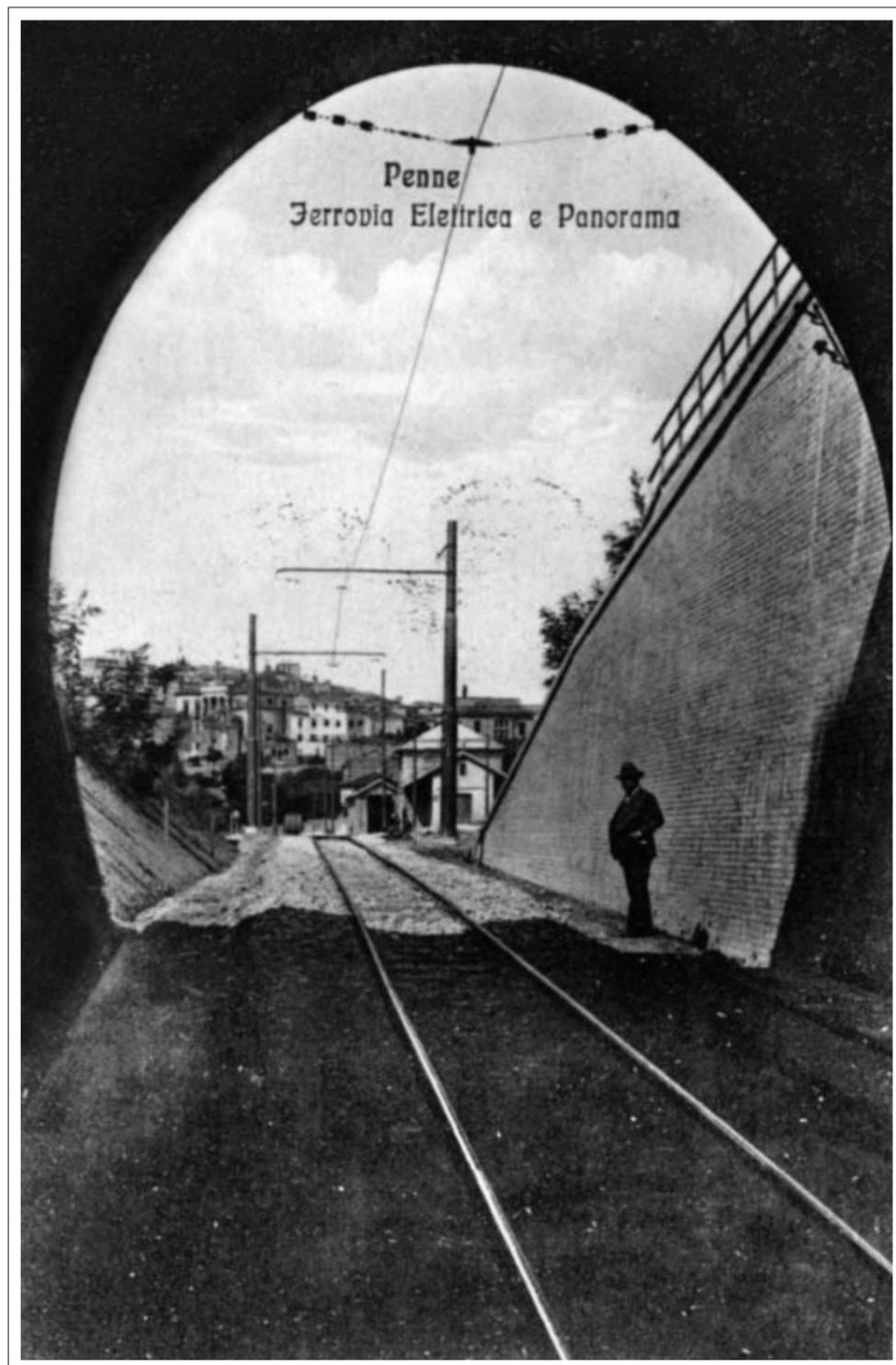
Popolazione residente Collecorvino		Popolazione residente Moscufo		Popolazione residente Cappelle sul Tavo	
1861	2.843	1861	1.857	1861	1.092
1871	3.000	1871	2.040	1871	1.214
1881	3.107	1881	1.963	1881	1.263
1901	3.696	1901	2.408	1901	1.355
1911	3.893	1911	2.526	1911	1.601
1921	4.050	1921	2.567	1921	1.560
1931	4.069	1931	2.893	1931	1.662
1936	4.354	1936	3.011	1936	1.681
1951	4.687	1951	3.223	1951	1.744
1961	4.386	1961	3.134	1961	1.698
1971	4.045	1971	2.575	1971	1.525

Popolazione residente Castellamare Adriatico e Pescara

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

Primi insediamenti produttivi-industriali nella città di Pescara*

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



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

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

Enzo Fimiani

Treno, modernità e politica

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



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

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

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

Il notevole-combattente-monarchico-fascista

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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

Le origini e lo sviluppo del sistema ferroviario

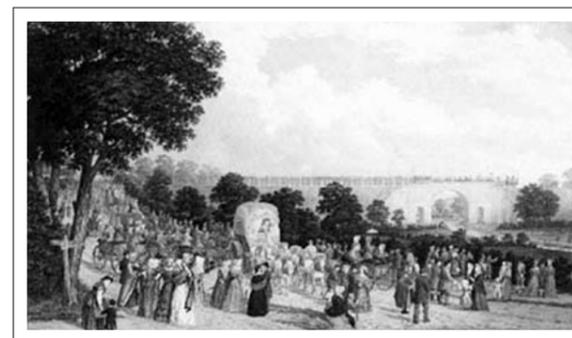
Dario Recubini

Le origini delle strade ferrate

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

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

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



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

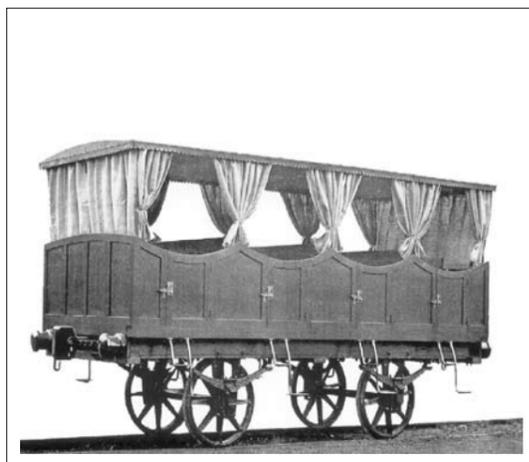
Negli anni successivi molti uomini d'affari si interessarono al nuovo mezzo di trasporto, tanto che nel 1834, in Inghilterra, erano ben quattrocento i chilometri di ferrovia in costruzione, che diventarono quattromila nel 1844. In Francia la prima ferrovia fu costruita nel 1828, quando si inaugurò la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

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

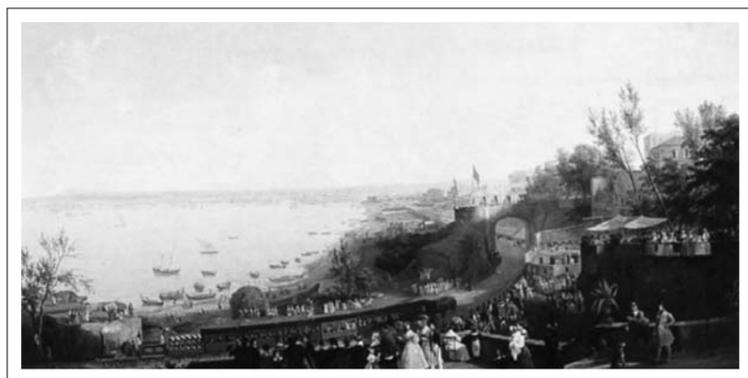
In Italia, il primo convoglio su rotaia fu inaugurato il 3 ottobre 1839 da Napoli a Portici, quando una locomotiva progettata dall'ingegner Armand Bayard percorse la distanza di otto chilometri in soli undici minuti, raggiungendo la ragguardevole velocità di 30 chilometri all'ora.²



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



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



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

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

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

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

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

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

Lo sviluppo delle ferrovie nel periodo post unitario

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

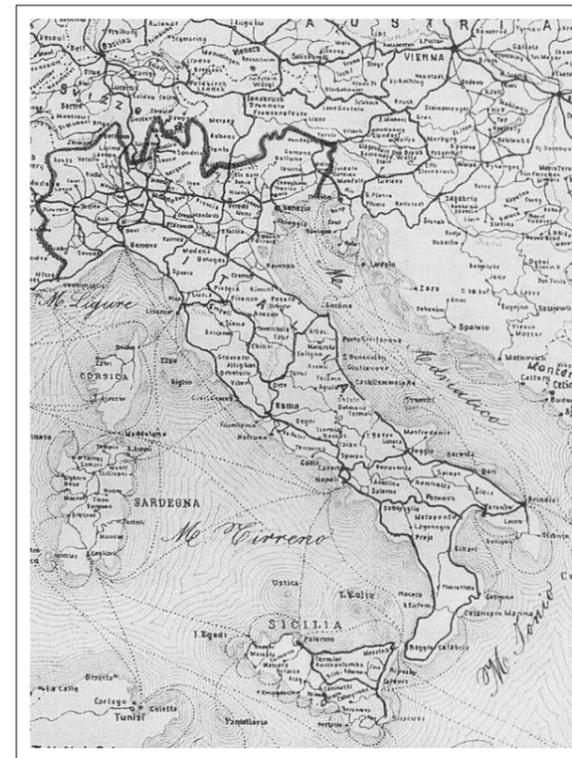
per collegare la collina aprutina alla costa giuliese. Sulla ferrata teramana si riponevano le aspettative dei proprietari terrieri teramani, che puntavano su un'immediata rinascita sociale ed economica dell'entroterra aprutino, tagliato fuori dalle nuove infrastrutture longitudinali della penisola.

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

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

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

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



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

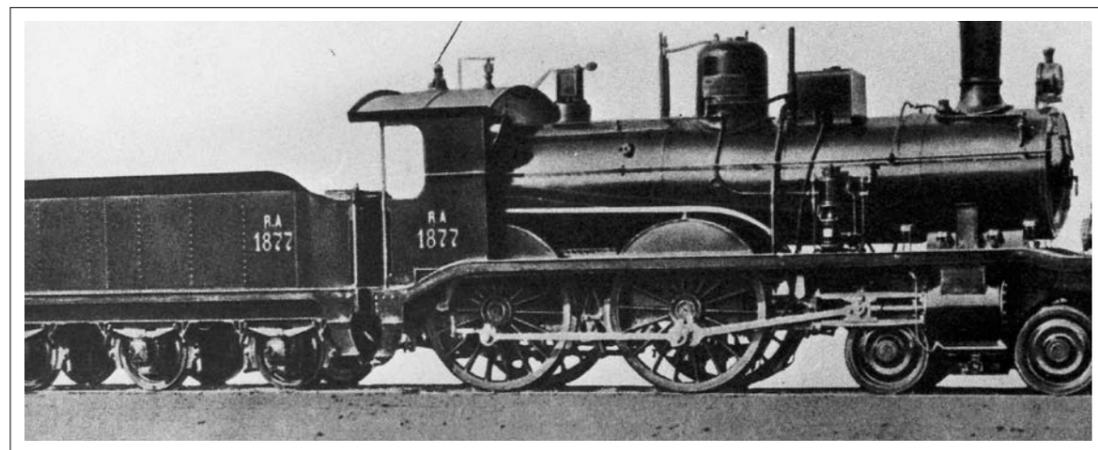
In Parlamento, intanto, si continuava a discutere di ferrovie, al fine di trovare un assetto più funzionale e meno dispendioso. L'intento era quello di riordinare le società ferroviarie per rafforzarle e portare a compimento le linee già iniziate, ma anche per la costruzione di nuove, ubbidendo a tre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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Verso la nazionalizzazione

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

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

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



Manifesto pubblicato nel 1905 in occasione della nazionalizzazione delle ferrovie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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



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



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

Una gloria di Pescara : il primo filobus d'Italia

Piero Muscolino

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

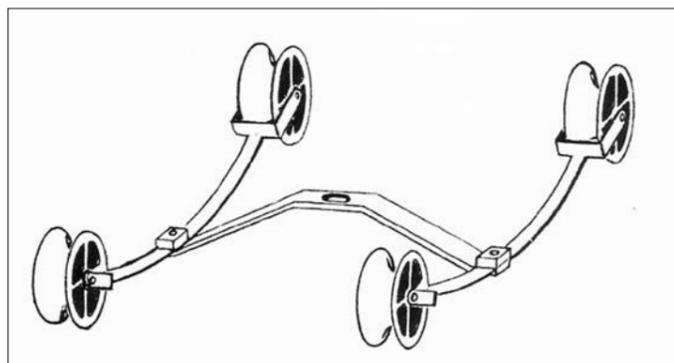
E' naturale che i costruttori e gli esercenti di questi servizi ormai consolidati pensassero di eliminare almeno per linee a traffico non elevato una notevole fonte di spesa di costruzione e manutenzione quale l'infrastruttura della via con la massiciata, le traverse, le rotaie, gli scambi, i segnali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

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

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

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

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



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

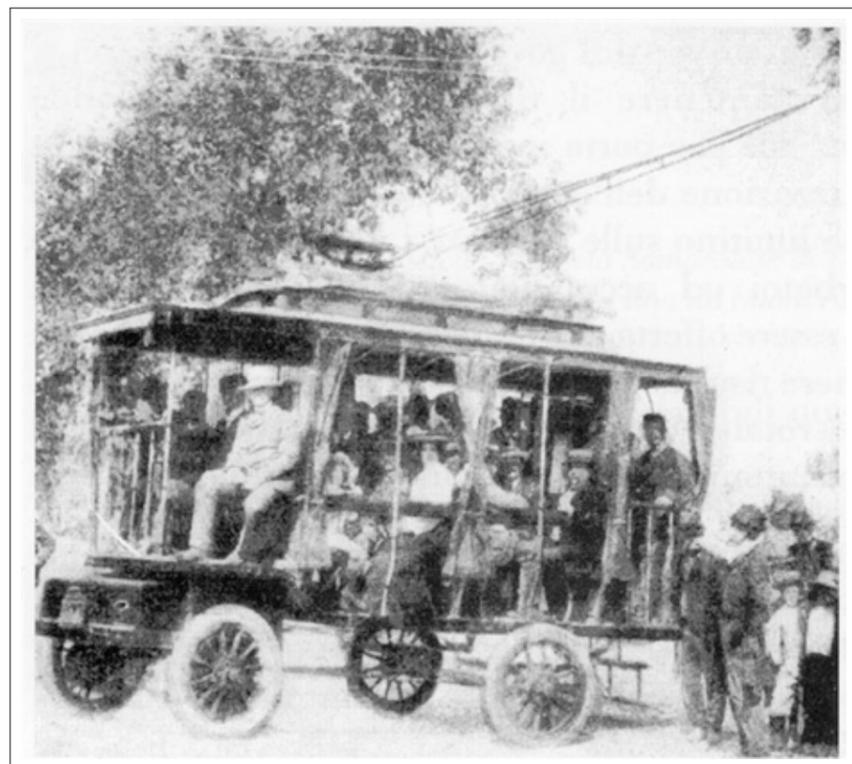
per di più ancora semisperimentale. Se si tengono presenti le difficoltà odierne e i perditempi che si incontrano nelle intese con gli enti locali e con le varie autorità competenti per la realizzazione di opere pubbliche, si prova un ammirato stupore per la celerità di quei tempi che ha consentito a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

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

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



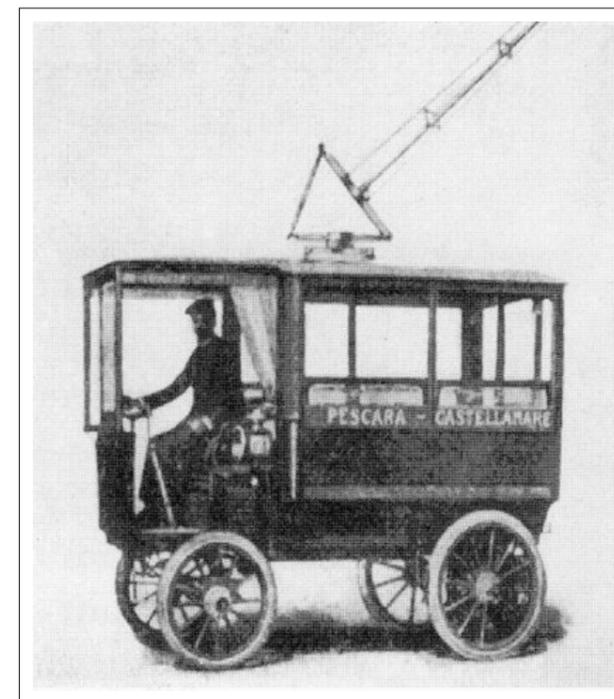
Filobus della linea Pescara – Castellamare Adriatico in corsa di prova. (Collezione Enrico Turrinelli).



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

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

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



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

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

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



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



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

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

Tullio Tonelli

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

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

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

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

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

La scelta cadde sulla prima

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

2 – Il progetto

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

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

3 – L'esercizio

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

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

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

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

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

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

5 – L'intervento del Comune di Pescara

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

Le linee riscattate e trasferite furono le seguenti:

linea n. 1: Stazione centrale – Caserma Cocco;

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

linea n. 5: Stazione centrale – Colli Innamorati;

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

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

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

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

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

6 – La sede aziendale

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

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

7 – L'affidamento triennale alle Ferrovie dello Stato

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

8 - Dallo Stato alla Regione Abruzzo

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

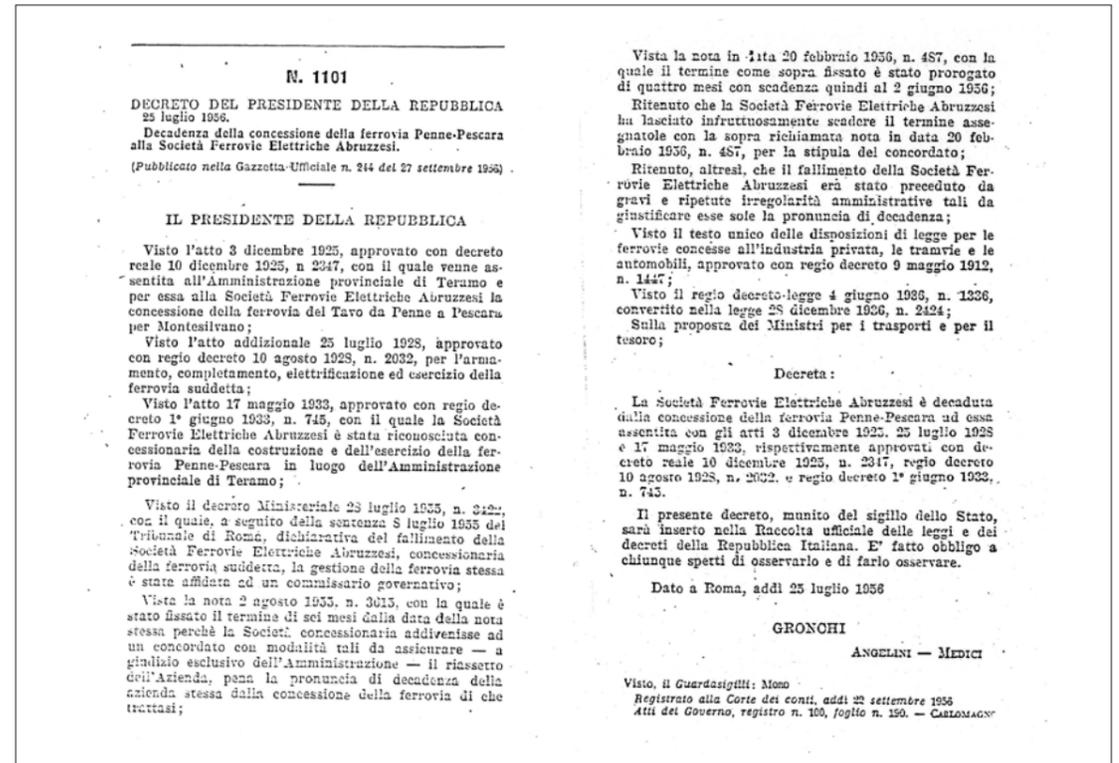
liberalizzazione del trasporto pubblico locale di persone ha avuto l'avvio nella legislazione italiana con l'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59, che ha delegato alle regioni i compiti di programmazione ed amministrazione in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale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

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

9 – Prospettive future

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

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



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



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



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