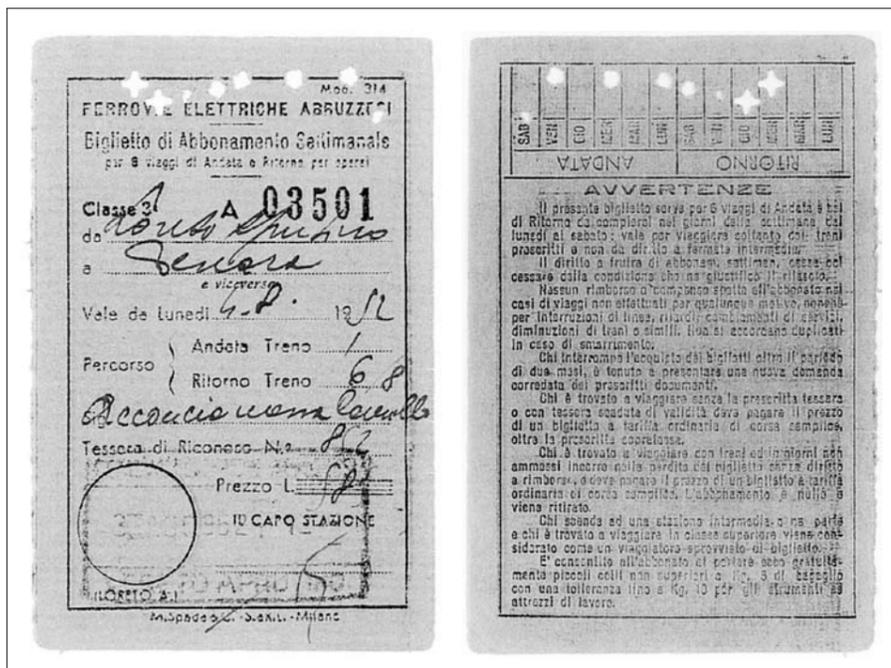




1950 - Biglietto di Abbonamento ordinario. 1950 - Biglietto di abbonamento ordinario timbrato a Montesilvano spiaggia, con retro. - Collezione Giuseppe Castagna. - Collezione Giuseppe Castagna.



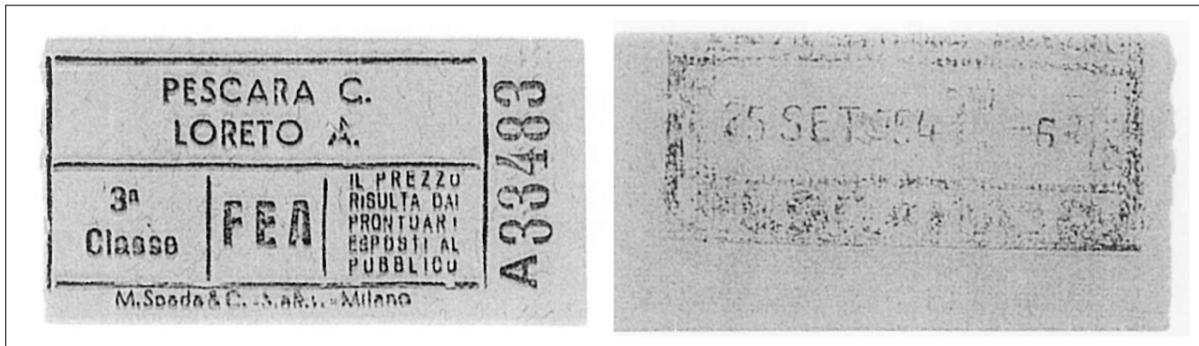
1954 - Fronte e retro carta di libera circolazione. - Collezione Renzo Gallerati.



1952 - Fronte e retro biglietto di abbonamento settimanale. - Collezione Ezio Faieta.



1958 - Fronte e retro di tessera di riconoscimento. - Collezione Tullia Giovanetti.



1954 - Fronte e retro biglietto di terza classe, Pescara centrale Loreto Aprutino. - Collezione Ezio Faieta.



1961 - Fronte e retro biglietto di seconda classe "non cedibile", andata e ritorno Collecaryno - Loreto Aprutino. - Collezione Ezio Faieta.

1963 - Fronte e retro di tessera di riconoscimento, concessione della Famiglia Sacripante. - Collezione Salvatore Di Fazio per gentile concessione della Famiglia Sacripante.

1964 - Tessera di riconoscimento. - Collezione Cilli Pasqualino.



1963 - Tessera di riconoscimento. - Collezione Cilli Pasqualino.

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI
Linea PESCARA - PENNE
Mod. 326

MERCI A P.V.

Foglio d'accompagnamento del carro misto N. FC.101
messi in circolazione il 4-7-1953 col Treno N. 32

Timbrati delle stazioni in cui sosta il carro a dei Capi Treno, in ordine progressivo

Stazione	ARRIVATO		PARTITO		PROMI APPLICATI	
	col treno	alle ore	col treno	alle ore	DA IN LATE	DELL'UNTER LATE
(all'origine)						

ANNOZZAZIONI del Capo Treno e delle stazioni per qualunque anomalia intervenuta al servizio di questo treno. Dichiarazione di verità del contenuto del verbale ed altre annotazioni. N. B. - Le annotazioni delle stazioni devono essere ridotte per corrispondenza del Capo Treno; quelle del Capo Treno delle Stazioni intermedie.

FIRME

INDICAZIONI DA FORNIRSI DALLA STAZIONE CHE RITIRA IL CARRO DALLA CIRCOLAZIONE:
Il carro è arrivato il _____ col treno N. _____ alle ore _____ venne aperto il _____ alle ore _____ e scaricato il _____ alle ore _____
Verificate le operazioni di carico e scarico risultarono _____
Si spedisce il presente alla Direzione dell'Esercizio il _____
IL CAPO STAZIONE

Numero di spedizione	Data di arrivo	STAZIONE MITTENTE	STAZIONE DESTINATARIA	Quantità di merce	Nome della merce	Pesi in Kg.	OPERAZIONI DI CARICO		OPERAZIONI DI SCARICO	
							Stazione che riceve la merce	Quantità dei colli scaricati	Stazione che riceve la merce	Quantità dei colli scaricati
1115		G. P. S. S. S.	Loet	1	Legna	46				
1116		"	"	1	"	15				
1100		"	"	1	"	1				
1101		"	"	2	"	84				
1102		"	"	1	"	15				
1103		"	"	1	"	1				
1104		"	"	5	"	246				
1105		"	"	24	"	160				
1097		"	"	4	"	239				
1097		"	"	23	"	100				
1033		"	"	1	"	20				
1106		"	"	1	"	80				
1107		"	"	2	"	100				
1109		"	"	1	"	150				
1105		"	"	2	"	81				
1110		"	"	1	"	60				
1111		"	"	1	"	42				
1112		"	"	1	"	11				
1113		"	"	3	"	88				
1114		"	"	1	"	13				
976		Penne	Montesilvano	5	Carboni	75				

4 luglio 1953 - Fronte e retro del foglio di accompagnamento del carro misto n. FC.101, timbrato dalle stazioni di Penne e Loreto Aprutino. - Collezione ACAF.

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI
Linea PESCARA - PENNE
Mod. 326

FEA

Foglio di via per bagaglio

SERIE A

N° 1802

FERROVIA PESCARA - PENNE

Treno N. 5 del 17-3-1948
da **COLLECORVINO** a Penna

Natura della merce libera

Numero dei colli: 1110

Peso in kg. 50

Tassa di porto L. 10

Bagaglio arrivato il _____ Treno _____

Il Capo Stazione

Da consegnare al Capo Treno e da questi alla stazione di arrivo.

17 marzo 1948 - Scontrino per bagaglio serie A. - Collezione ACAF.

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI
Linea PESCARA - PENNE
Mod. 326

MERCI A P.V.

Foglio d'accompagnamento del carro misto N. 103
messi in circolazione il 8 luglio 1953 col Treno N. 22

Timbrati delle stazioni in cui sosta il carro a dei Capi Treno, in ordine progressivo

Stazione	ARRIVATO		PARTITO		PROMI APPLICATI	
	col treno	alle ore	col treno	alle ore	DA IN LATE	DELL'UNTER LATE
(all'origine)						

ANNOZZAZIONI del Capo Treno e delle stazioni per qualunque anomalia intervenuta al servizio di questo treno. Dichiarazione di verità del contenuto del verbale ed altre annotazioni. N. B. - Le annotazioni delle stazioni devono essere ridotte per corrispondenza del Capo Treno; quelle del Capo Treno delle Stazioni intermedie.

FIRME

INDICAZIONI DA FORNIRSI DALLA STAZIONE CHE RITIRA IL CARRO DALLA CIRCOLAZIONE:
Il carro è arrivato il _____ col treno N. _____ alle ore _____ venne aperto il _____ alle ore _____ e scaricato il _____ alle ore _____
Verificate le operazioni di carico e scarico risultarono _____
Si spedisce il presente alla Direzione dell'Esercizio il _____
IL CAPO STAZIONE

Numero di spedizione	Data di arrivo	STAZIONE MITTENTE	STAZIONE DESTINATARIA	Quantità di merce	Nome della merce	Pesi in Kg.	OPERAZIONI DI CARICO		OPERAZIONI DI SCARICO	
							Stazione che riceve la merce	Quantità dei colli scaricati	Stazione che riceve la merce	Quantità dei colli scaricati
1105		Montesilvano	Montesilvano	1	Carboni	132				
1104		"	"	8	"	212				
1118		"	"	1	"	53				
1113		"	"	1	"	16				
1116		"	"	10	"	231				
1122		"	"	1	"	22				
1111		"	"	1	"	50				
1120		"	"	1	"	90				
1119		"	"	1	"	111				
999		Penne	Montesilvano	3	Carboni	90				

8 luglio 1953 - Fronte e retro del foglio di accompagnamento del carro misto n. 103, timbrato dalle stazioni di Montesilvano spiaggia e Penne. - Collezione ACAF.

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI
Linea PESCARA - PENNE
Mod. 326

FEA

Scontrino per bagaglio

SERIE A

N° 1833

FERROVIA PESCARA - PENNE

Treno N. 3 del 22-3-1948
da **COLLECORVINO** a Penna

Natura della merce libera

Numero dei colli: 1110

Peso in kg. 100

Tassa di porto L. 100

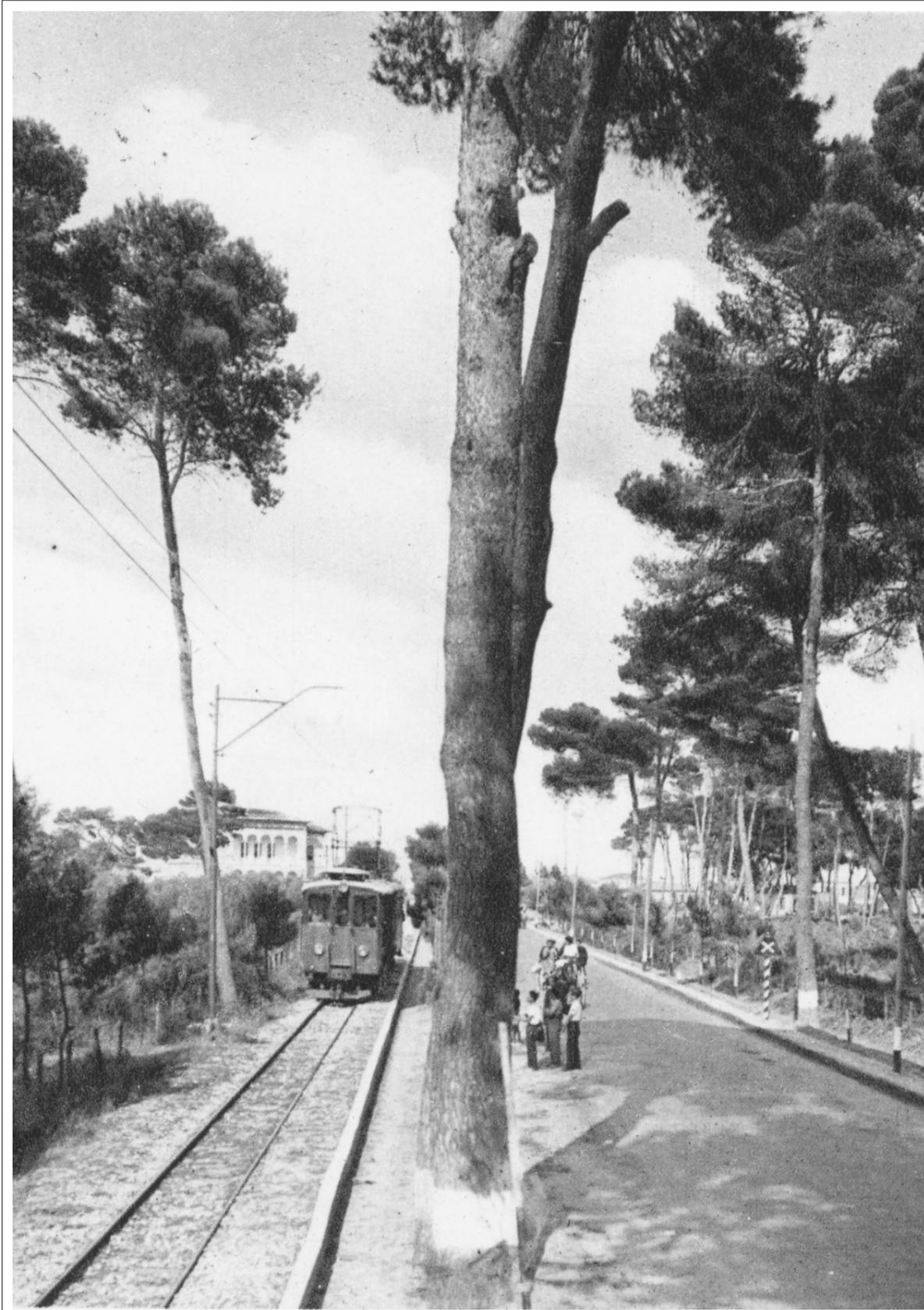
Bagaglio arrivato il _____ Treno _____

Il Capo Stazione

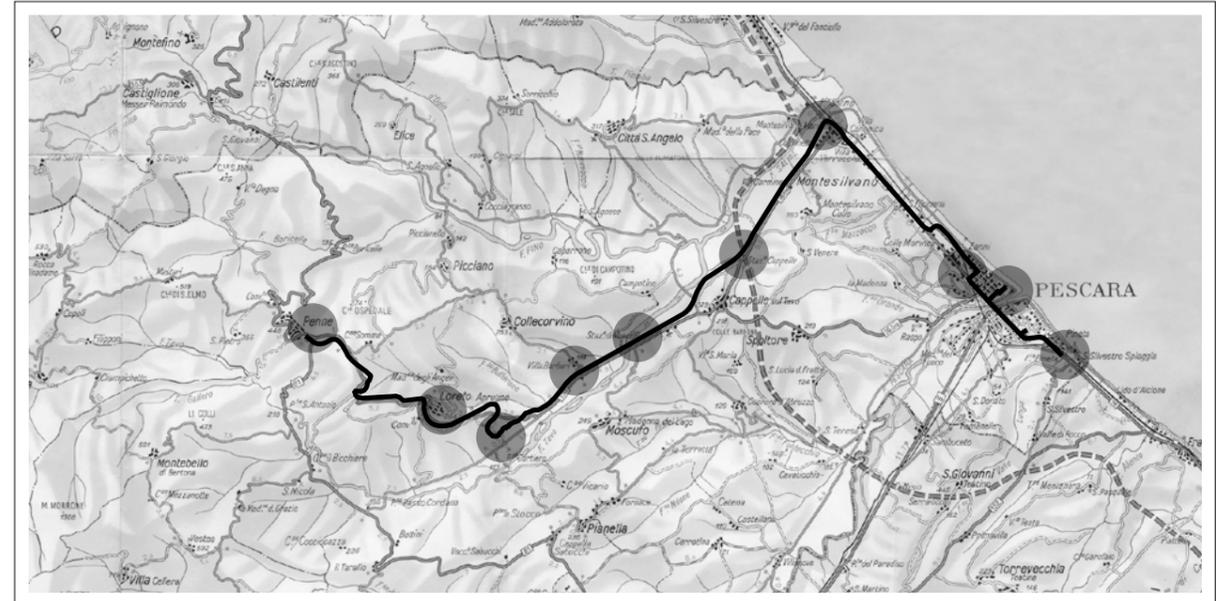
Da consegnare al Capo Treno e da questi alla stazione di arrivo.

22 marzo 1948 - Scontrino per bagaglio serie A. - Collezione ACAF.

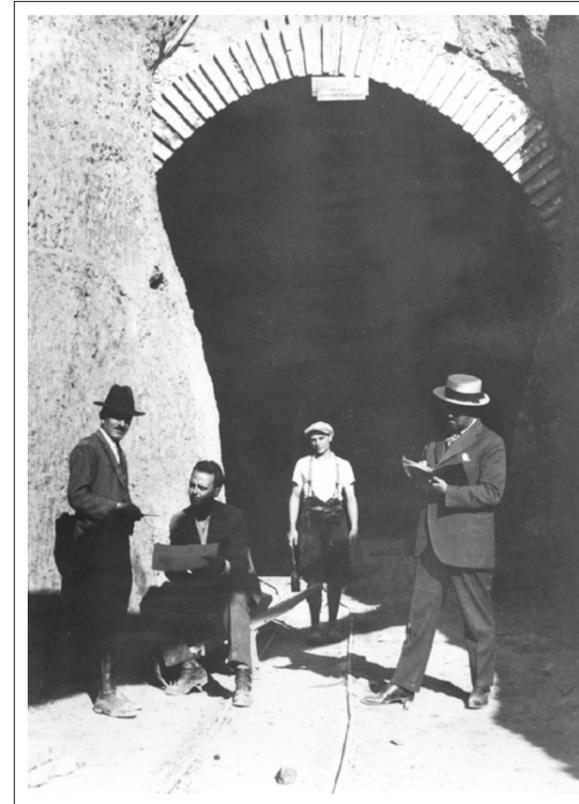
La costruzione



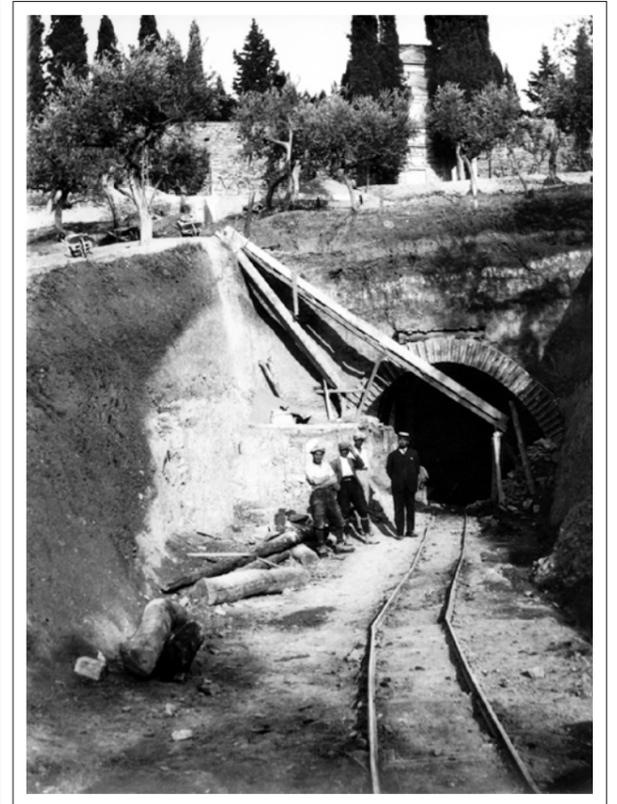
Anni '30 - Convoglio tramviario nei pressi della pineta "D'Annunziana" di Pescara. - Collezione Mario Moretti per ACAF.



Anni '60 - Stralcio della carta geografica e stradale della Provincia di Pescara. Risulta evidenziato il percorso, con le relative località più importanti per la F.E.A.. Collezione Salvatore Di Fazio.



1926 - Costruzione galleria ferrovia F.E.A. a Loreto Aprutino, lato Pescara. - Archivio personale Mauro Soccio - A.C.L.; foto O. Di Camillo.



1926 - Costruzione galleria ferrovia F.E.A. a Loreto Aprutino, lato Penne. In alto il vecchio cimitero. - Archivio personale Mauro Soccio - A.C.L.; foto O. Di Camillo.



Anni '20 - Treno cantiere all'opera nei pressi della stazione di Moscufo (si notino, in quota rialzata, i carrelli del tipo minerario e da cava detti "Decauville", per il trasporto di pietrisco da riversare sui vagoni F.E.A. a sponde basse). - Collezione Giuseppe Castagna per ACAF.



Anni '20 - Squadre lavori in linea nel territorio di Loreto Aprutino. - Collezione Giuseppe Castagna per ACAF.



Fine anni '20 - Ugo Mastrangelo, futuro Capostazione di Montesilvano. Alle sue spalle i fabbricati F.E.A. di Montesilvano spiaggia, prima della posa in opera dei binari, delle palificazioni per i cavi elettrici di alimentazione e telefonici. - Collezione Dott. Carlo Mastrangelo.



Anni '20 - Un rigido inverno per i cittadini in posa davanti al binario F.E.A., non ancora elettrificato, a Montesilvano, nei pressi del passaggio a livello incustodito della Nazionale Adriatica. - Foto Cavuti.

I primi mesi di esercizio

Si ringrazia per la sensibile disponibilità il Sig. Terenzio Chiavaroli, Vice Sindaco del Comune di Loreto Aprutino.



Fine anni '20, Stazione di testa di Pescara-Porto; si notano in sosta su un tronchino due elettromotrici per il servizio urbano. - Collezione ACAF



1929 - Autorità sul convoglio inaugurale (si noti l'On. Cao, Sottosegretario alle Comunicazioni, al finestrino dello scompartimento di "prima classe"). - Collezione ACAF



1929 - Pescara, convoglio in partenza sull'odierno tratto finale di Viale G. Bovio - Collezione ACAF.



Anni '30 - Carri merci a sponde alte, in sosta sul primo binario tronco di scalo merci, nella stazione di Moscufo. - Collezione ACAF.



1929 - Nel giorno dell'inaugurazione, fervono i preparativi presso il piano caricatore del magazzino merci di Moscufo. - Collezione ACAF.



Fine anni '20 - Convoglio diretto a Penne, in sosta presso la stazione di Collecervino. - Collezione ACAF.



Fine anni '20 - Convoglio diretto a Penne, in sosta presso la stazione di Collicorvino. - Collezione ACAF.



1929 - Convoglio inaugurale, in sosta alla stazione di Collicorvino. - Collezione ACAF.



1929 - Folla di Loretesi assiepata in stazione per l'accoglienza del treno inaugurale. - Collezione ACAF.



1929 - Treno inaugurale in sosta, tra l'entusiasmo della folla, nella stazione di Loreto Aprutino. - Collezione ACAF.



1929 - Convoglio inaugurale verso "Collatuccio" di Loreto Aprutino, diretto a Penne. - Collezione ACAF.



1929 - Il convoglio inaugurale ha appena attraversato il tratto di linea dinanzi la casa cantoniera "Collatuccio", per l'occasione imbandierata. - Collezione ACAF.



1929 - Nel giorno dell'inaugurazione, i due convogli inaugurali ("A" e "B"), in sosta presso la stazione capolinea di Penne, sotto l'occhio attento dei "Reali Carabinieri" - Collezione ACAF.



1929 - Particolare del piazzale interno della Stazione di Penne. - Collezione ACAF.



Anni '30 - Convoglio in discesa da Penne, verso "Collatuccio". - Collezione ACAF.



Anni '30 - Convoglio nei pressi della casa cantoniera "Renzetti" di Collecchio. - Collezione ACAF.



Anni '30 - Elettromotrice con due vetture rimorchiate in corsa sulla Statale Adriatica presso Montesilvano spiaggia. - Collezione ACAF.



Anni '30 - Convoglio appena partito dalla fermata di "Santa Filomena", con la sede del binario attigua alla strada statale Adriatica, da poco asfaltata. - Collezione ACAF.



Anni '30 - Convoglio FEA incrocia la strada provinciale "Montesilvano-Penne" (oggi SR 151), nei pressi della casa cantoniera "Valentini", di Loreto Aprutino. - Collezione ACAF.



Anni '30 - Lo stesso convoglio "libera" il passaggio stradale ad una biposto che segue nella stessa direzione. - Collezione ACAF.



Anni '30 - Un convoglio diretto a Pescara oltrepassa il segnale ad ala semaforica di protezione, in arrivo alla stazione di Moscufo, in uscita dal ponte stradale e ferroviario sul fiume Tavo. - Collezione ACAF.



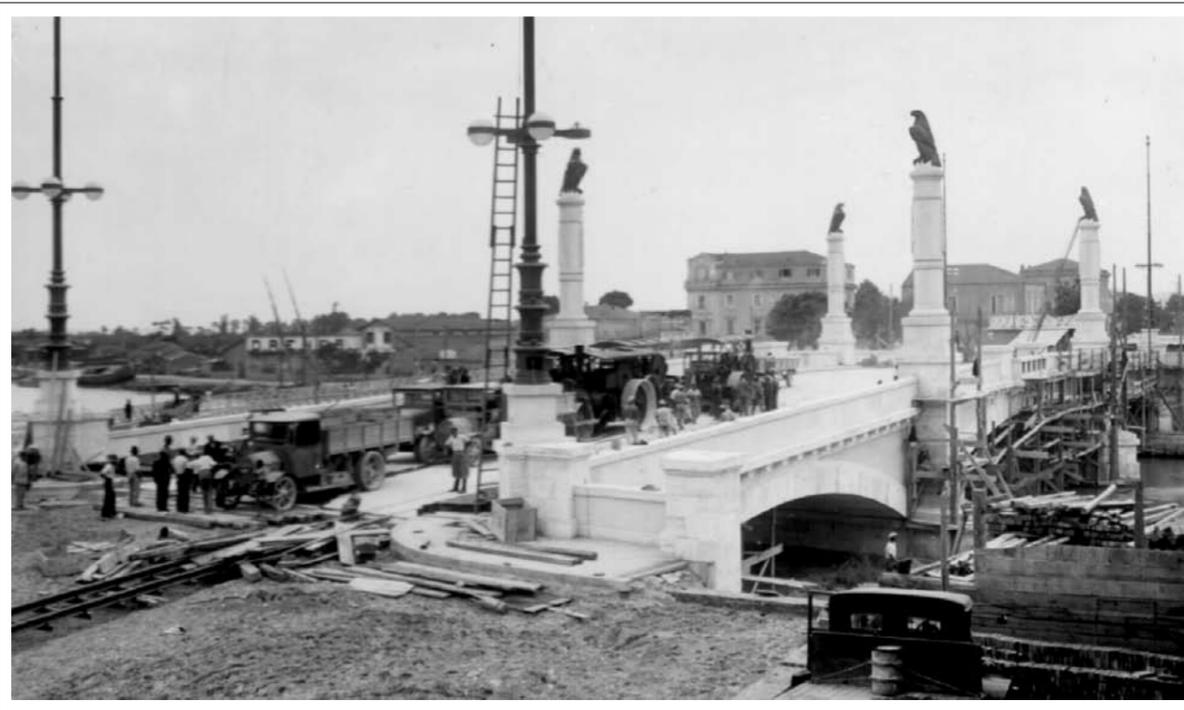
Anni '30 - La doppia sospensione sulla mensola per la catenaria di alimentazione elettrica, indica la presenza del doppio binario di cui era dotata la fermata di "Santa Filomena", nella quale la trazione elettrica "conviveva" con quella animale. - Collezione ACAF.

Gli anni '30

Il nuovo Capoluogo di Provincia



1933 - Lavori per la costruzione del ponte Littorio (attuale ponte Risorgimento) sul fiume Pescara. In evidenza i binari della F.E.A. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo fotografico Genio Civile, fascicolo 59, foto 2.



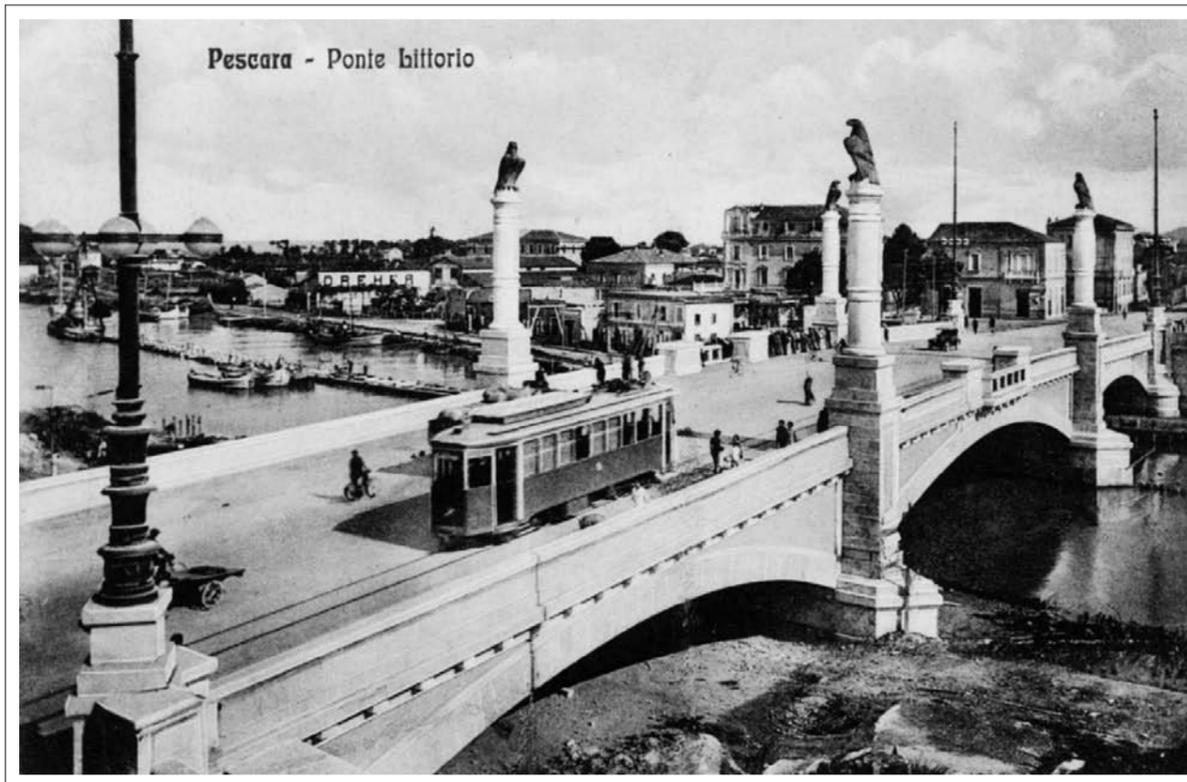
1933 - Lavori per la costruzione del ponte Littorio (attuale ponte Risorgimento) sul fiume Pescara. In evidenza i binari della F.E.A. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo fotografico Genio Civile, fascicolo 55, foto 4.



14 Agosto 1933 - Inaugurazione del ponte Littorio. - Foto collezione Stefano Mucciante.



Fine anni '30 - Binario F.E.A. in sede stradale sull'attuale Via Venezia di Pescara, dinanzi al Liceo - Ginnasio "D'Annunzio". - Collezione Salvatore Di Fazio.



1935 - Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul ponte Littorio. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul corso Vittorio Emanuele II. - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara, tra ponte Littorio e l'attuale via G. Marconi; sullo sfondo i nuovi palazzi del Comune e del Governo. - Foto collezione prof. Renato D'Amario.

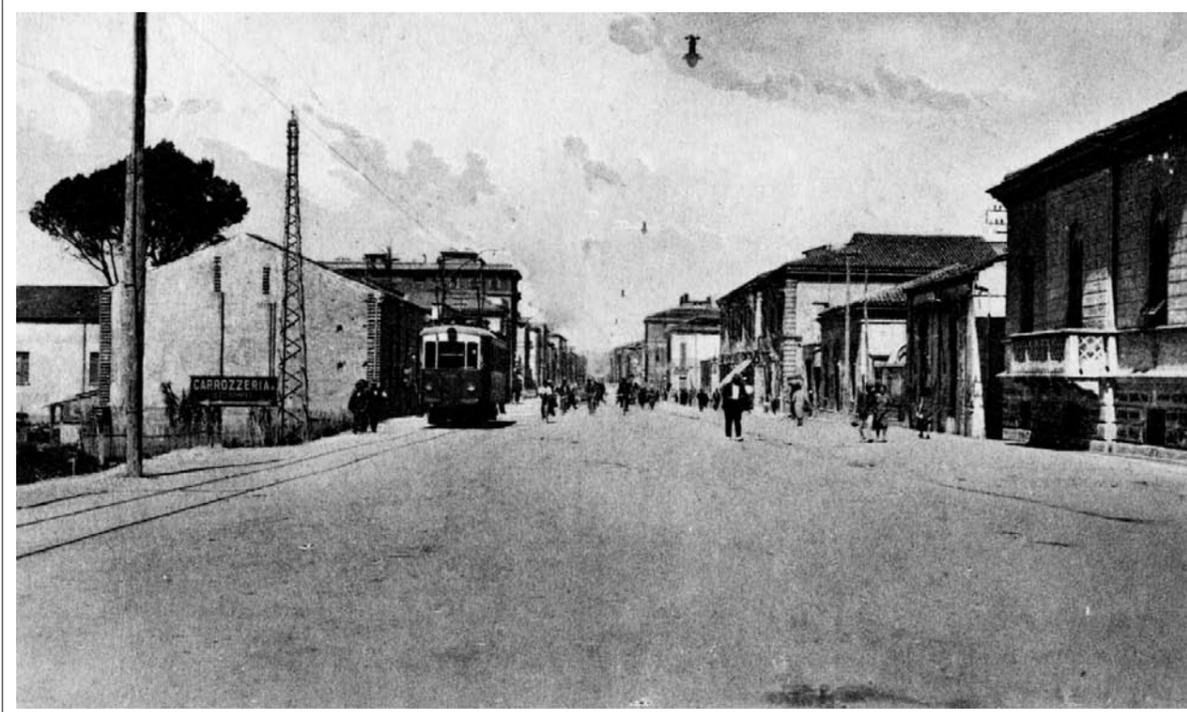


1936 - Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul corso Vittorio Emanuele II, nei pressi del Palazzo delle Poste e Telegrafi. - Foto collezione Stefano Mucciante.

Il servizio urbano



1935 - Elettromotrice F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul corso Vittorio Emanuele II (binario d'incrocio e precedenza), nei pressi del Piazzale della stazione centrale. - Foto collezione prof. Renato D'Amario



1933 - Elettromotrice F.E.A. del servizio urbano a Pescara, sull'attuale via G. Marconi. - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



Pescara centrale, attuale Corso Vittorio Emanuele II, all'incrocio con Corso Umberto I e il Piazzale della stazione centrale. - Foto Pasquale De Antonis - Archivio Museo delle Geniti d'Abruzzo - Fondo De Antonis.



Binario F.E.A. (sulla destra) al lato dell'attuale viale della Pineta a Pescara. - Foto Pasquale De Antonis - Archivio Museo delle Geniti d'Abruzzo - Fondo De Antonis.



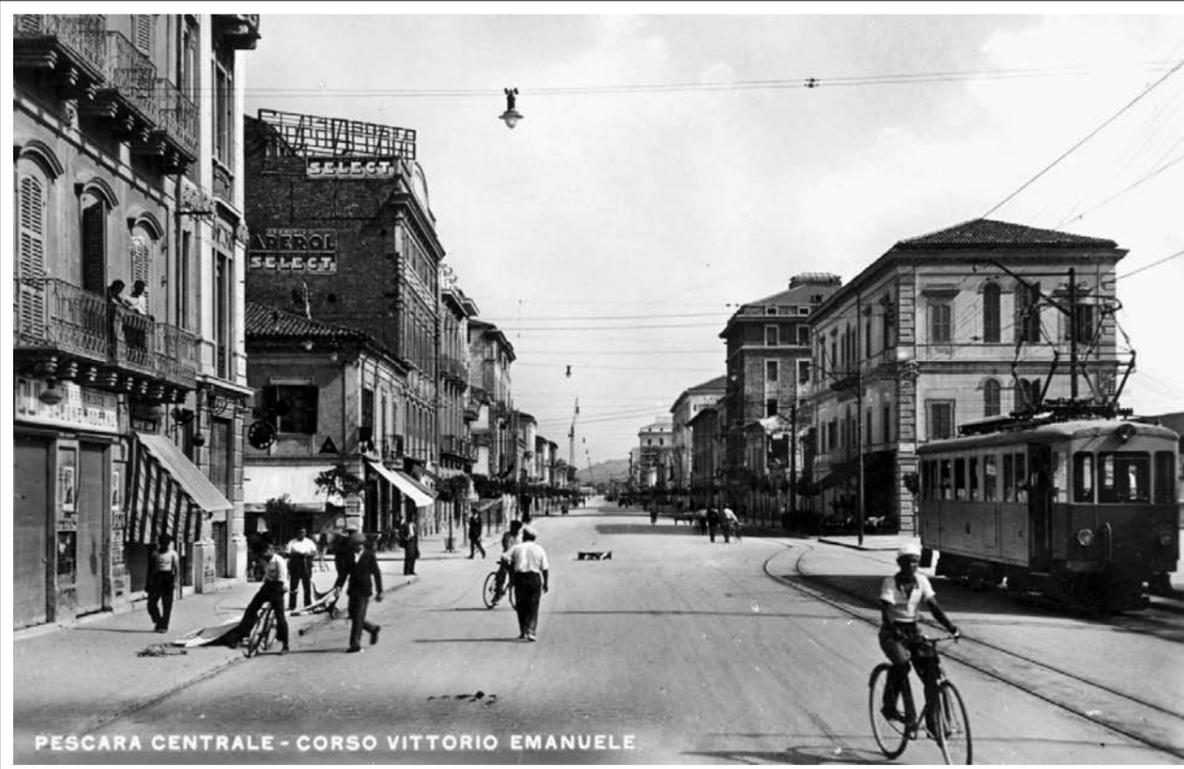
1936 - Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara in via Fiume (attuale viale della Pineta). - Foto collezione Stefano Muccianete.



1941 - Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara in via Fiume (attuale viale della Pineta). - Foto collezione Stefano Mucciante.



1934 - Elettromotrice F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul corso Vittorio Emanuele II, nei pressi del Piazzale della stazione di Pescara centrale. - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



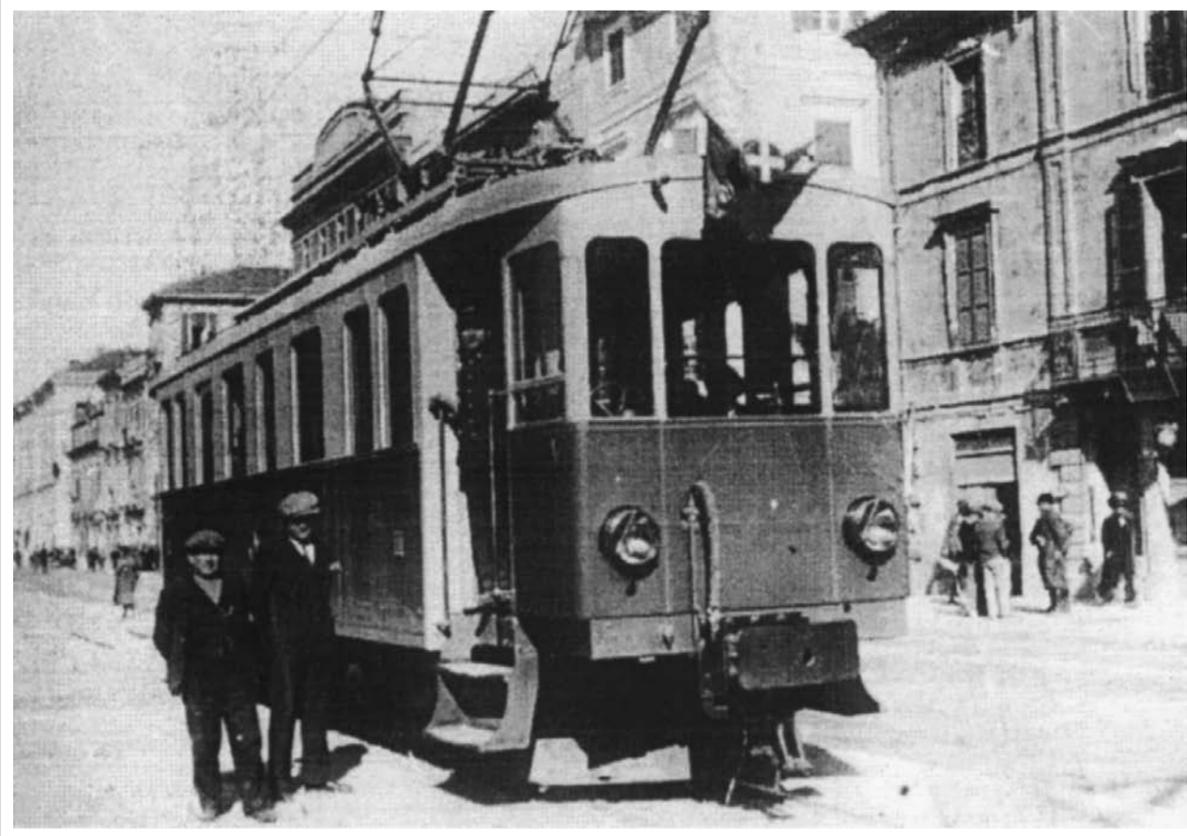
1933 - Elettromotrice F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul corso Vittorio Emanuele II, nei pressi del Piazzale della stazione centrale - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara in via L. D'Annunzio (attuale via E. Scarfoglio). - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



1940 - Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano a Pescara in via L. D'Annunzio (attuale via E. Scarfoglio). - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



Elettromotrice F.E.A. del servizio urbano a Pescara sul corso Vittorio Emanuele II. - Archivio personale Achille Rasetta.

Gli altri Comuni



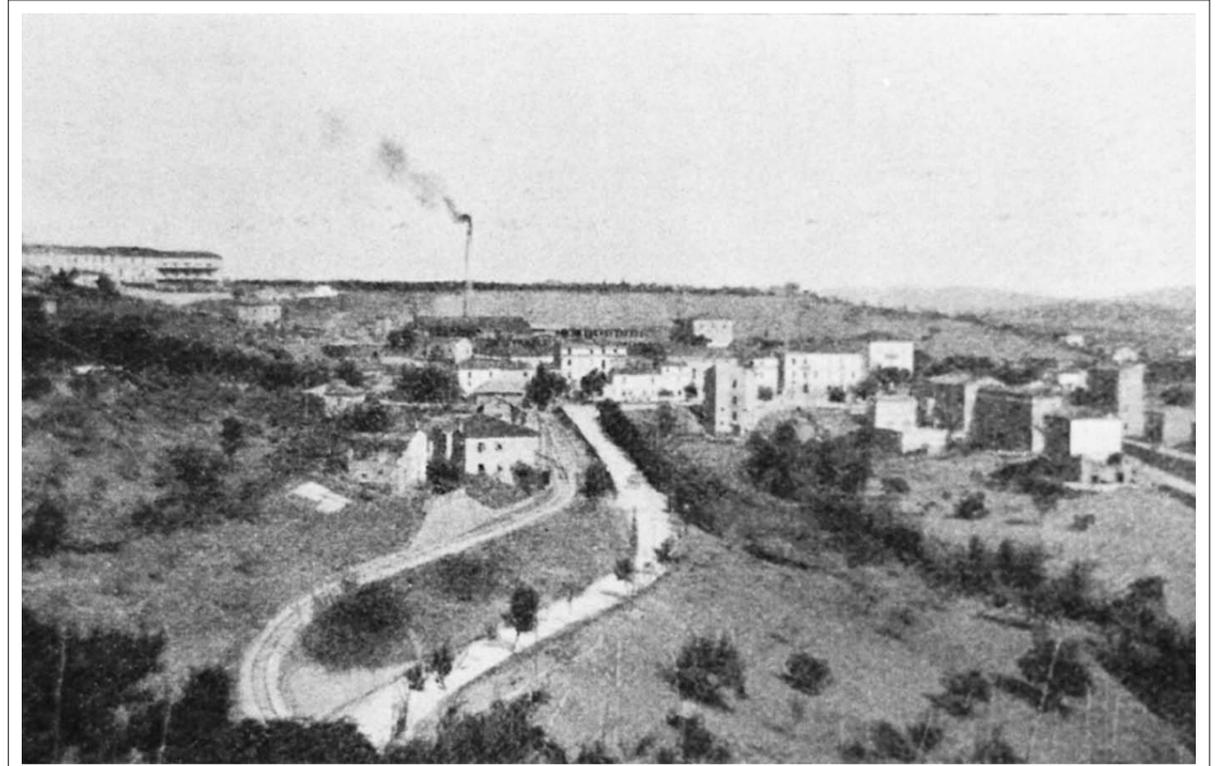
1939 - Cartolina di Montesilvano Spiaggia con la stazione F.E.A. - Foto collezione Stefano Mucciante.



1934 - Binario F.E.A. attiguo alla strada Nazionale Adriatica a Montesilvano, nei pressi di Villa Madonna. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



Piazzale interno della Stazione F.E.A. di Montesilvano spiaggia (si notino i quattro carri chiusi attestati al magazzino merci, testimonianza di traffico rilevante). - Collezione Dott. Carlo Mastrangelo.



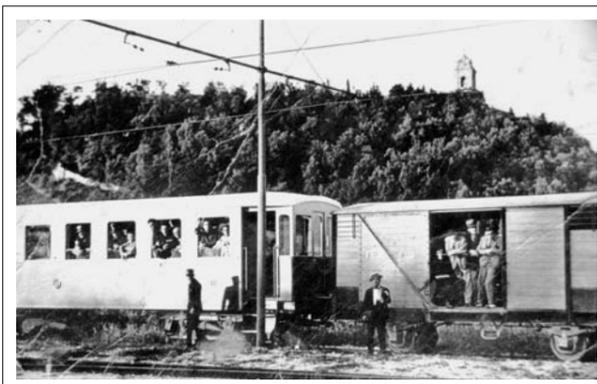
Tracciato ferroviario F.E.A. nei pressi della stazione di Loreto Aprutino. - Archivio personale Salvatore Di Fazio.



Convoglio F.E.A. fermo alla stazione di Collicorvino. - Foto Bevilacqua - Penne.



Anni '30 - Convoglio in arrivo alla stazione di Penne. - Collezione Renzo Gallerati.



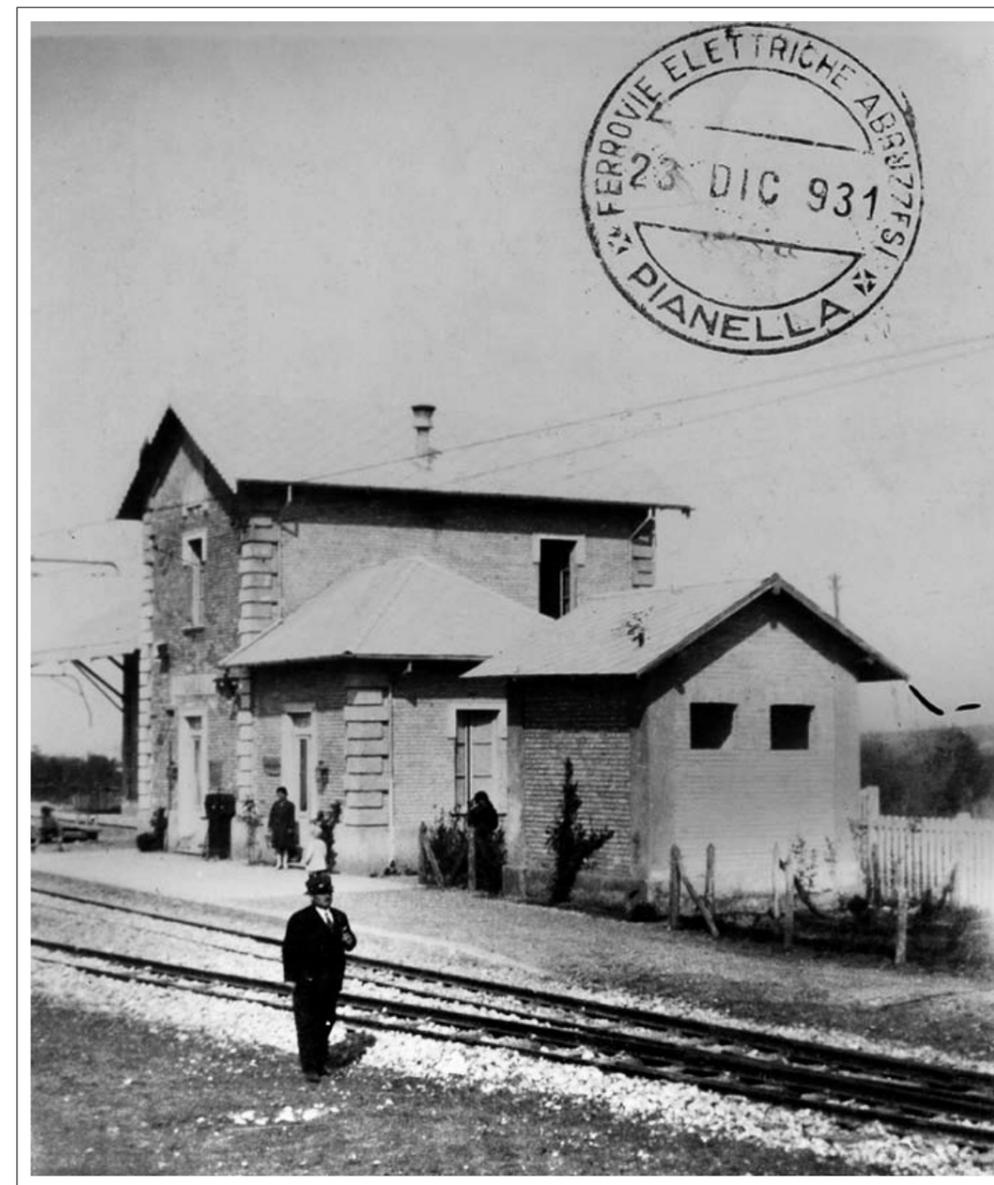
Convoglio misto F.E.A. fermo alla stazione di Penne. - Collezione Renzo Gallerati.



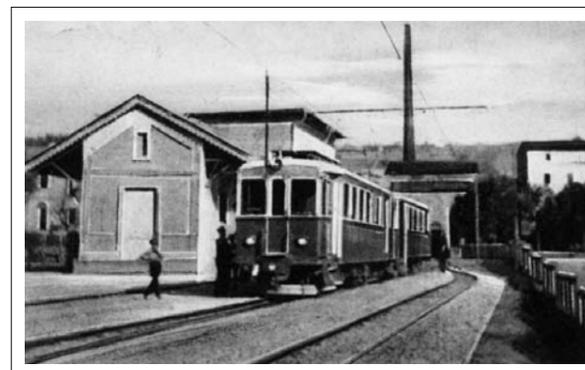
1932 - Stazione F.E.A. di Penne e panorama della città - Foto collezione Stefano Mucciante.



Scorcio del piazzale merci della stazione di Penne. - Collezione Ezio Faieta.



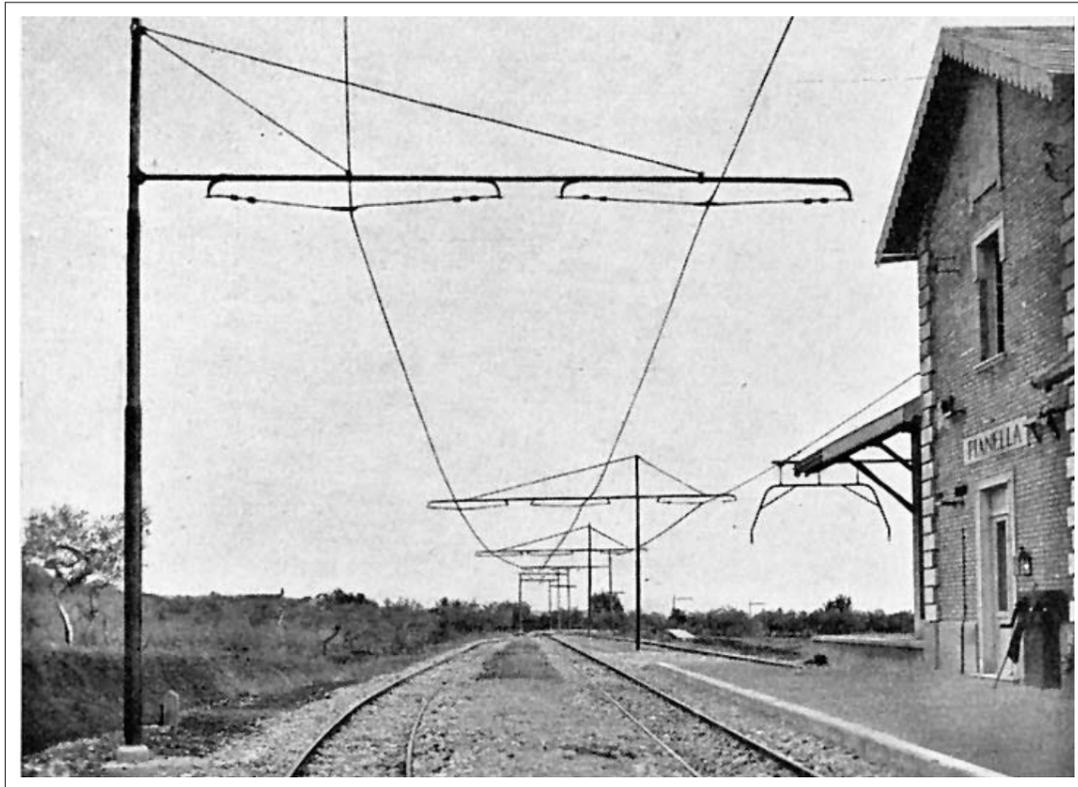
Stazione F.E.A. di Pianella, con timbro della medesima (23 Dicembre 1931), ricadente nel comune di Loreto Aprutino. Capofermata in primo piano. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



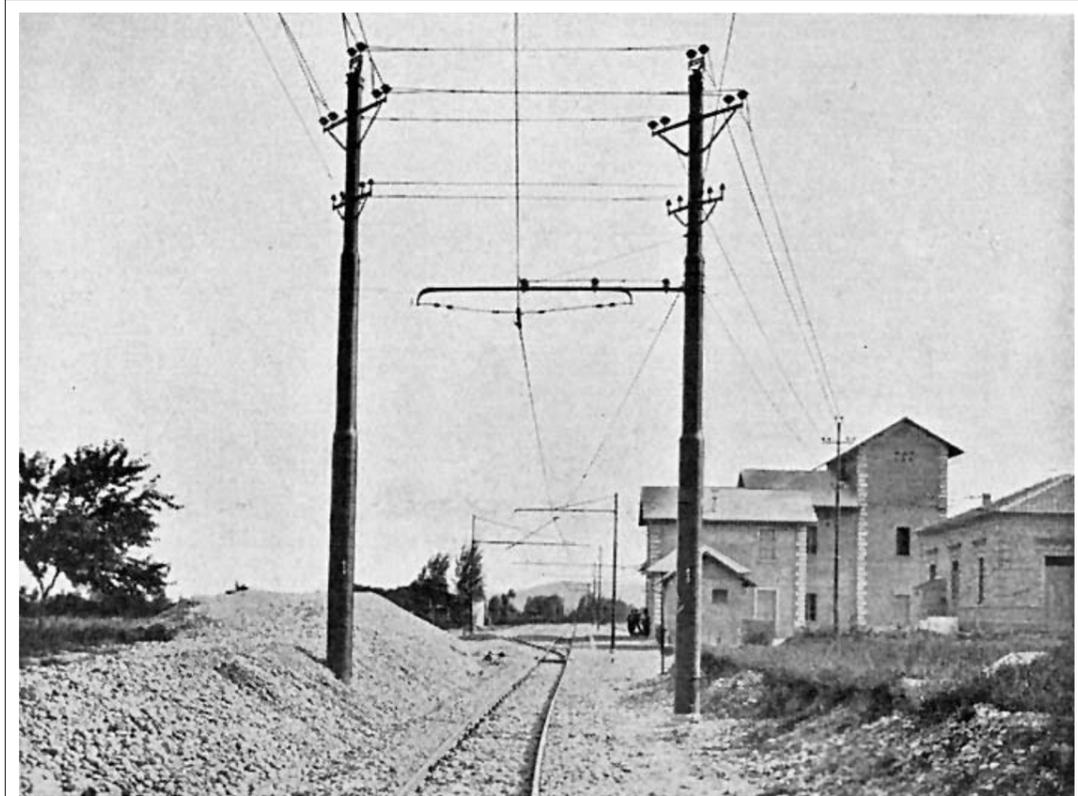
1934 - Convoglio F.E.A. fermo alla stazione di Loreto Aprutino. - Foto collezione Stefano Mucciante.



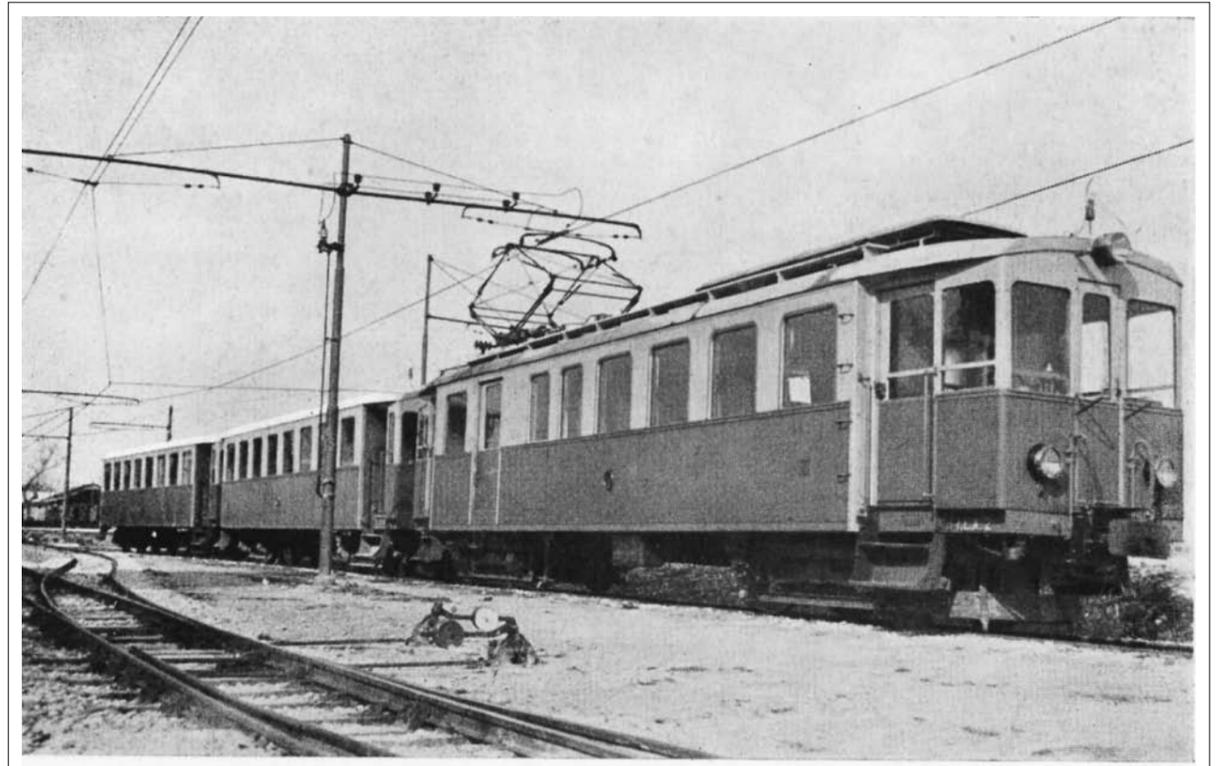
1939 - Particolare di cartolina illustrata: stazione di Montesilvano spiaggia - Collezione Stefano Mucciante.



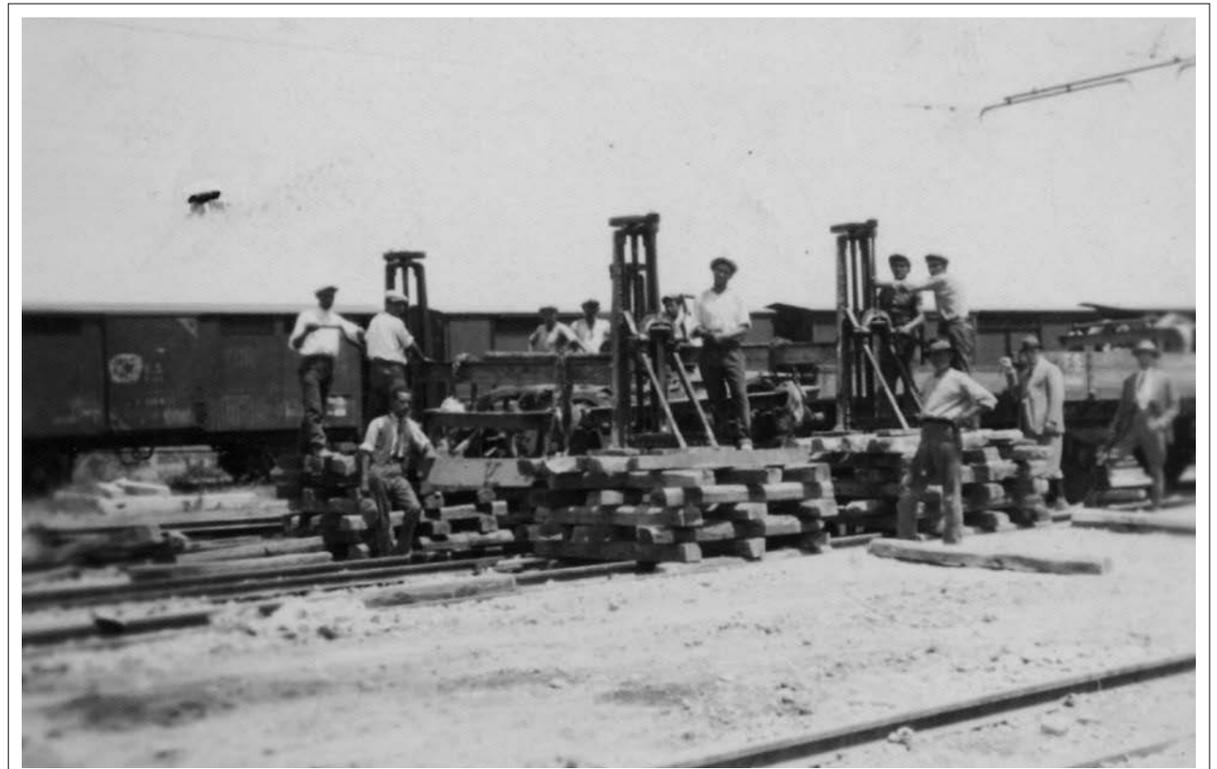
Fine anni '20 - Piazzale interno della stazione di Pianella. - Collezione Mario Moretti per ACAF.



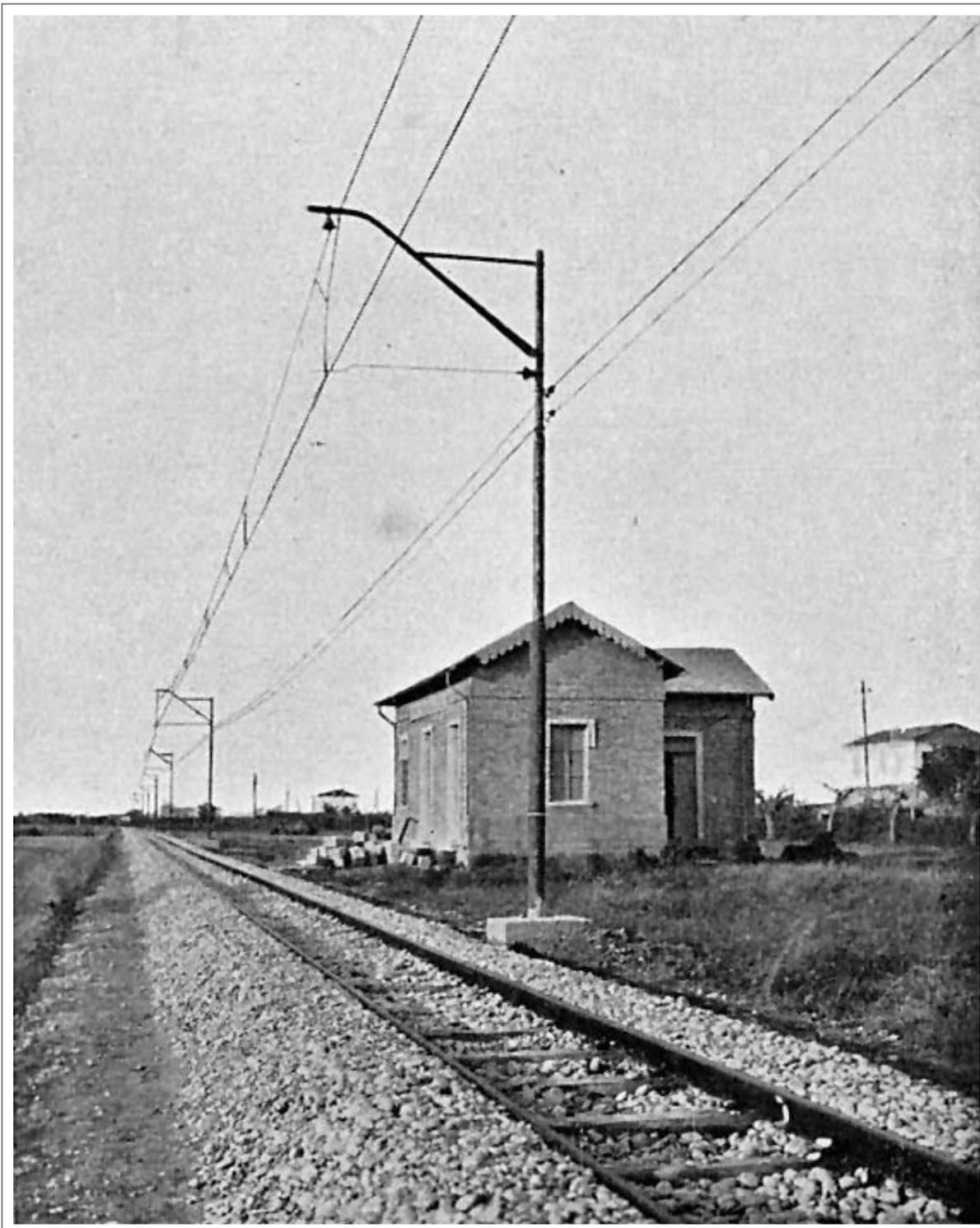
Fine anni '20 - Stazione di Moscufo con la palificazione e cavi di collegamento, per l'alimentazione elettrica, alla sottostazione di conversione annessa al fabbricato viaggiatori. - Collezione Mario Moretti per ACAF.



Convoglio F.E.A. con la sua massima composizione, sui binari di ricovero della stazione di Montesilvano spiaggia. Sullo sfondo, a sinistra, i fabbricati merci e viaggiatori FS. - Collezione Biblioteca Provinciale di Pescara.



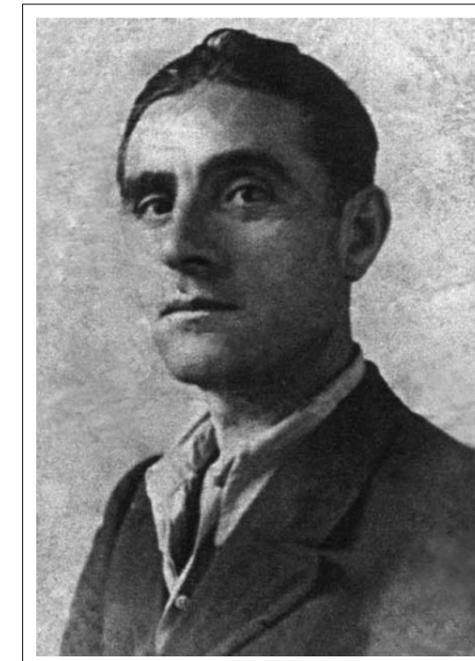
Stazione di Montesilvano spiaggia: operazioni di scarico, da un vagone a sponde basse FS, di un carrello per le vetture F.E.A. Sullo sfondo, treno merci FS in transito e, tra i dipendenti F.E.A., a sinistra in prima fila Ugo Mastrangelo, poi Capostazione nello stesso impianto. - Collezione Dott. Carlo Mastrangelo.



Fine anni '20 - Fabbricato della fermata di Montesilvano Colli, prossimo all'attivazione (attuale quartiere "Ranalli"). - Collezione Mario Moretti per ACAF.

La guerra

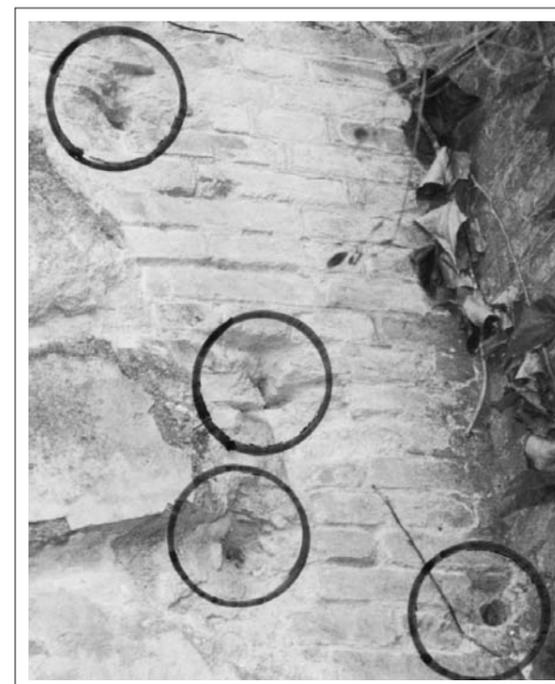
Si è detto ripetutamente che la guerra apportò gravi danni alla linea ferroviaria F.E.A. Pescara – Penne, alle sue infrastrutture ed al materiale rotabile, cosa che rese lungo il lavoro di ricostruzione. L'evento più tragico si verificò il 7 Novembre 1943. Poco dopo le 15, a circa un chilometro dalla galleria di Collatuccio, il convoglio F.E.A. partito da Penne e composto dall'elettromotrice, due vetture viaggiatori e due vagoni merci scoperti fu attaccato da quattro aerei da caccia inglesi del tipo "Spitfire" che, con incursioni successive, provocarono la morte del Capotreno montesilvanese Galizio Sciarretta ed un numero imprecisato di viaggiatori, senza contare i tanti feriti. Nell'anniversario di quel tragico fatto, il 7 Novembre 1949, con la ferrovia ormai ricostruita fino a Penne, la Direzione F.E.A. e il personale dell'esercizio posero una lapide all'ingresso della galleria in memoria del Capotreno Galizio Sciarretta per onorare il senso del dovere e lo spirito di abnegazione.



Capotreno Galizio Sciarretta. - Foto Famiglia Sciarretta, collezione Achille Rasetta.



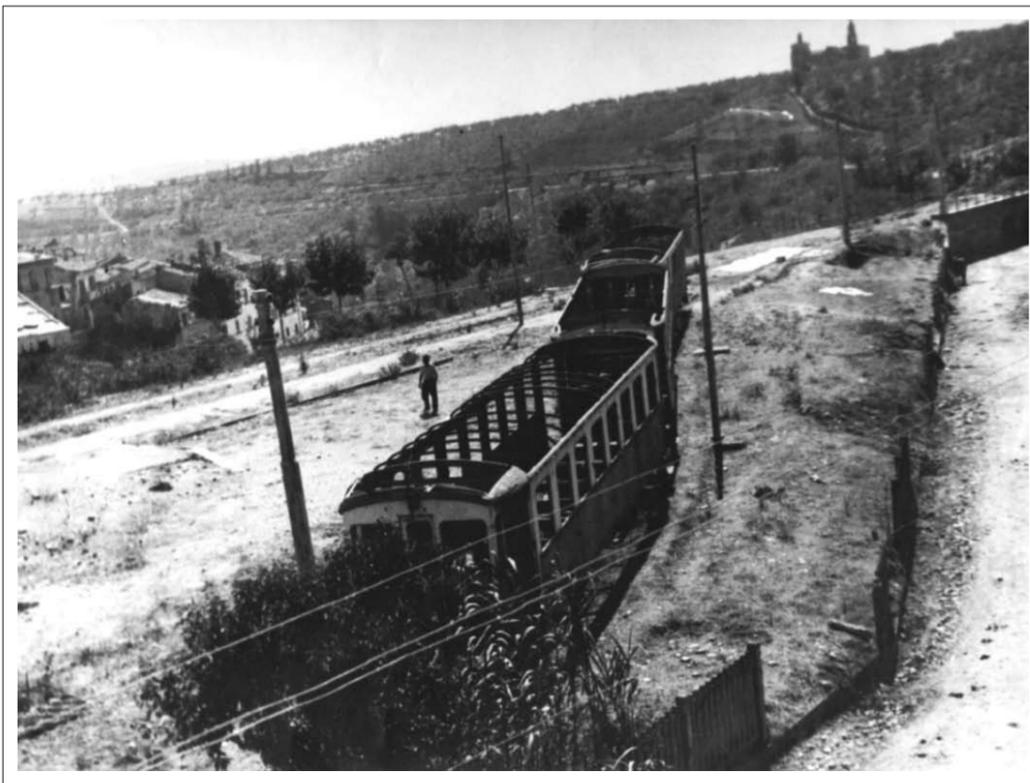
7 Novembre 1949 - Lapidario marmorea, a ricordo del sacrificio del Capotreno Galizio Sciarretta. Galleria "Collatuccio" - Collezione Achille Rasetta.



Anni '80 - Particolare dei fori provocati dai colpi esplosi dalle mitragliere aeree (portale della galleria di "Collatuccio"). - Collezione Achille Rasetta.



Primi anni '40 - Al centro del gruppo il Capotreno Galizio Sciarretta. - Collezione Famiglia Sciarretta.

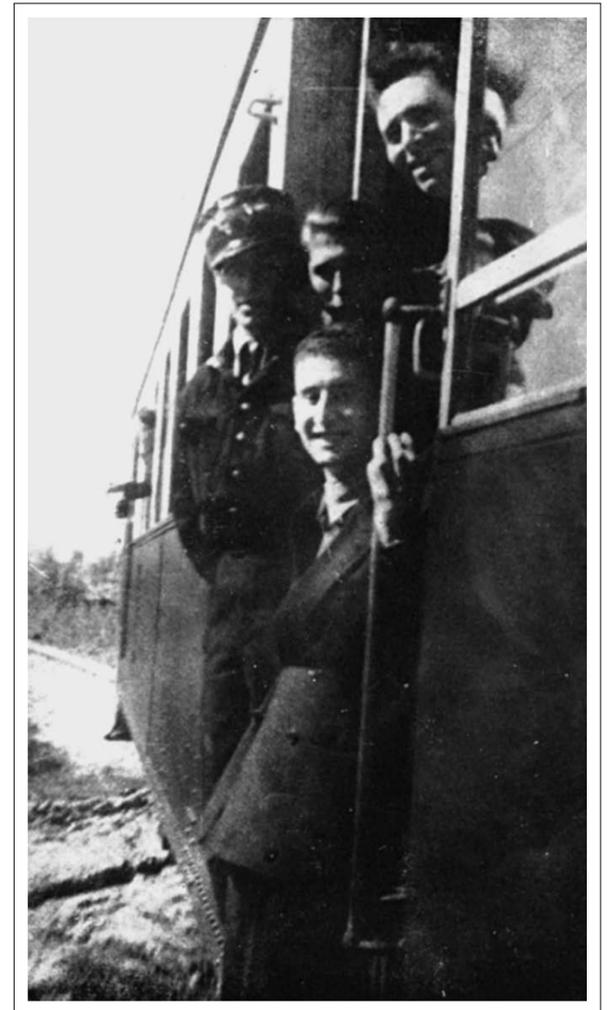


Immediato dopoguerra - Relitti del convoglio mitragliato e incendiato, attestato al secondo binario tronco nel piazzale merci della stazione di Loreto Aprutino. - Collezione Achille Rasetta.

La ricostruzione



7 ottobre 1945 - Ricostruzione del primo tratto ferroviario F.E.A. Pescara - Moscufo. Viaggio inaugurale. A sin. Remo Di Pentima; a des. Gaetano Nobile. - Archivio G.T.M. ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



7 ottobre 1945 - Ricostruzione del primo tratto ferroviario F.E.A. Pescara - Moscufo. Viaggio inaugurale Il Capotreno Remo Di Pentima e il funzionario F.E.A. dott. Mario Stella. - Archivio G.T.M. ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



7 ottobre 1945 - Ricostruzione del primo tratto ferroviario F.E.A. Pescara - Moscufo. Viaggio inaugurale - Archivio G.T.M. ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



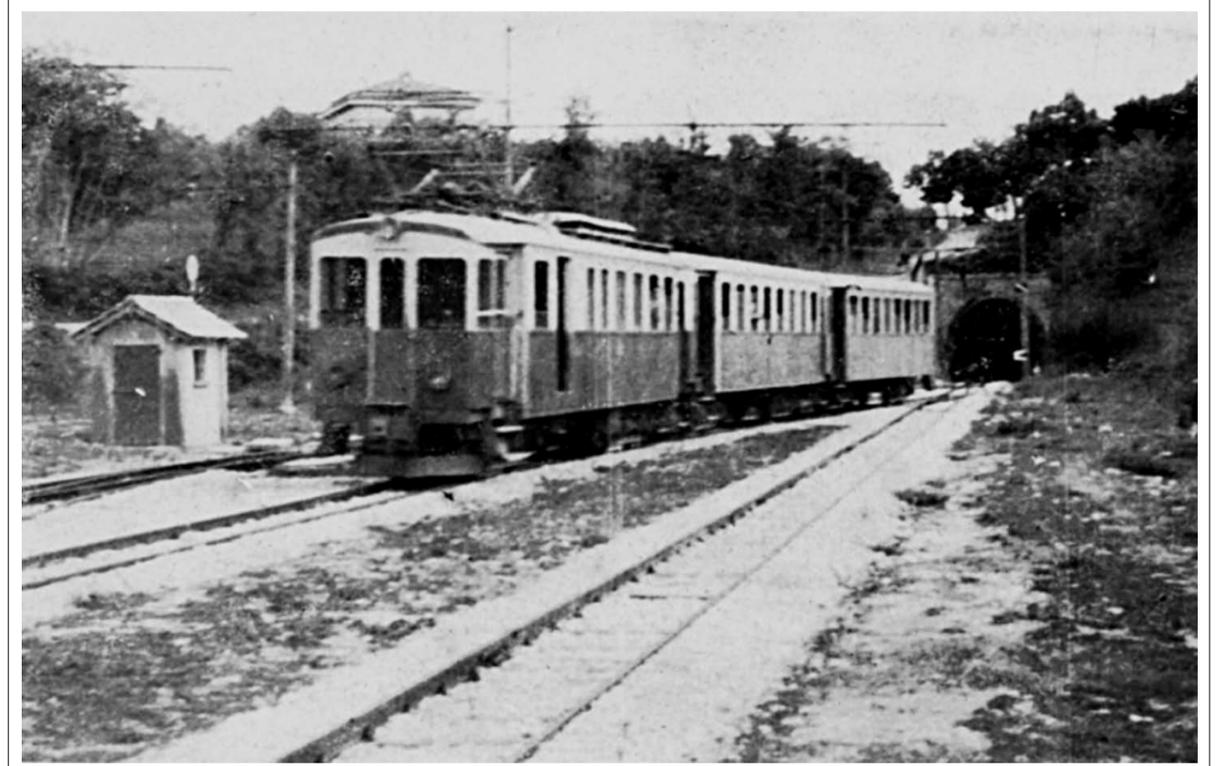
21 aprile 1949 - Stazione di Loreto Aprutino. Convoglio inaugurale della ricostruita tratta Pescara - Loreto Aprutino. (Il tricolore esposto sulla testa del convoglio è ancora quello del Regno d'Italia!) - Archivio G.T.M. ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



Anni '40 - Immediato dopoguerra: nella stazione di Loreto Aprutino si stivano e si distribuiscono i pacchi "DONO DEL POPOLO AMERICANO". - Collezione Mauro Soccio - A.C.L.



Anni '40 - Immediato dopoguerra: nella stazione di Loreto Aprutino si stivano e si distribuiscono i pacchi "DONO DEL POPOLO AMERICANO". - Collezione Mauro Soccio - A.C.L.



12 ottobre 1949 - Convoglio F.E.A. in arrivo alla stazione di Penne. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



1946 - Elettromotrici F.E.A. del servizio urbano nei pressi del piazzale della stazione centrale di Pescara. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



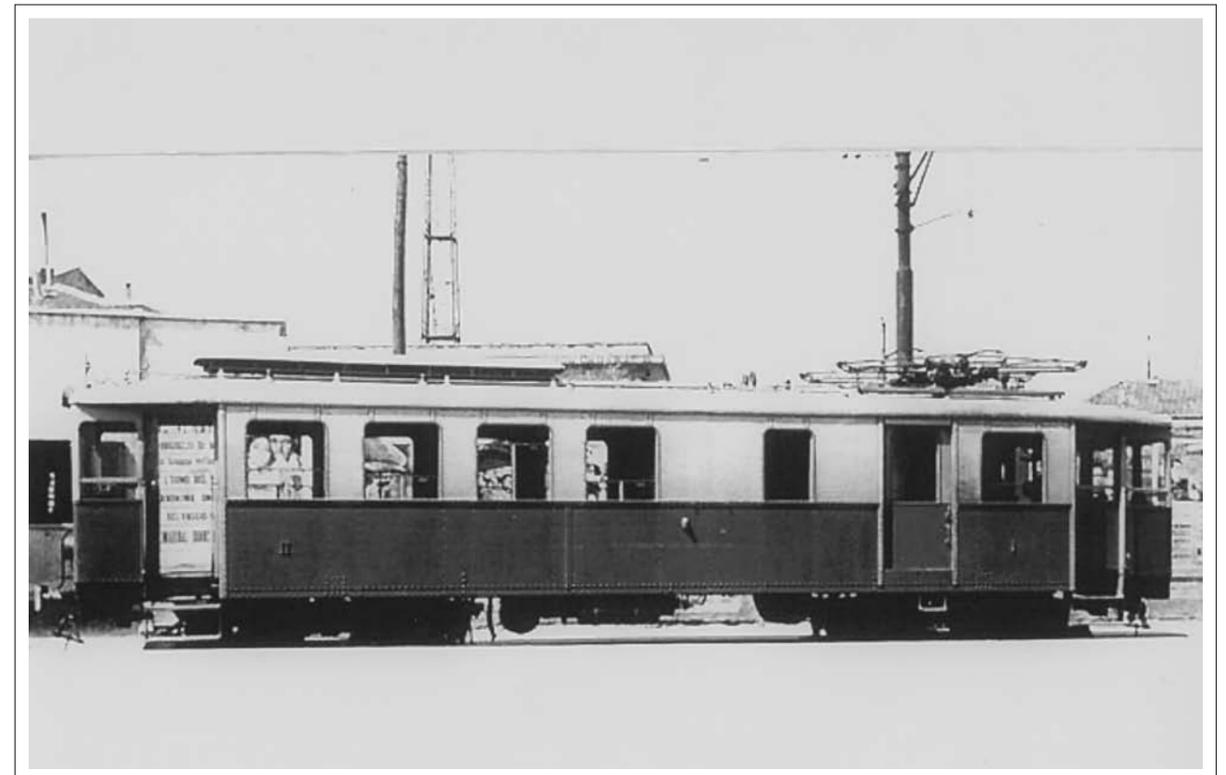
Anni 1946-47 - Collaudo del ponte sul fiume Pescara (attuale ponte Risorgimento), dopo la ricostruzione. - Archivio di Stato di Pescara - Fondo fotografico Genio Civile - fascicolo 59, foto 28.



Anni 1946-47 - Collaudo del ponte sul fiume Pescara (attuale ponte Risorgimento), dopo la ricostruzione. - Archivio di Stato di Pescara - Fondo fotografico Genio Civile - fascicolo 59, foto 28.



Anni '60 - Locomotore-bagagliaio "Carminati & Toselli", nei nuovi colori aziendali, alle spalle del personale di manutenzione e condotta del deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Collezione Antonio Marcucci.



Anni '50 - Elettromotrice in sosta a Pescara centrale. Il classico colore "doppio verde" dei rotabili è alla fine; sulla fiancata risulta rimossa la scritta metallica F.E.A.. - Collezione Achille Rasetta.

Gli anni '50 e '60



Pescara. A sinistra il tracciato ferroviario urbano della F.E.A.. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



Piazza Duca d'Aosta a Pescara. Sulla destra il tracciato ferroviario F.E.A. con elettromotrice del servizio urbano. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



Piazzale della Repubblica a Pescara. In evidenza la stazione F.E.A. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



Pescara, via Venezia (ex via Veneto). Sulla destra il binario F.E.A. in direzione del deposito sul lungomare. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



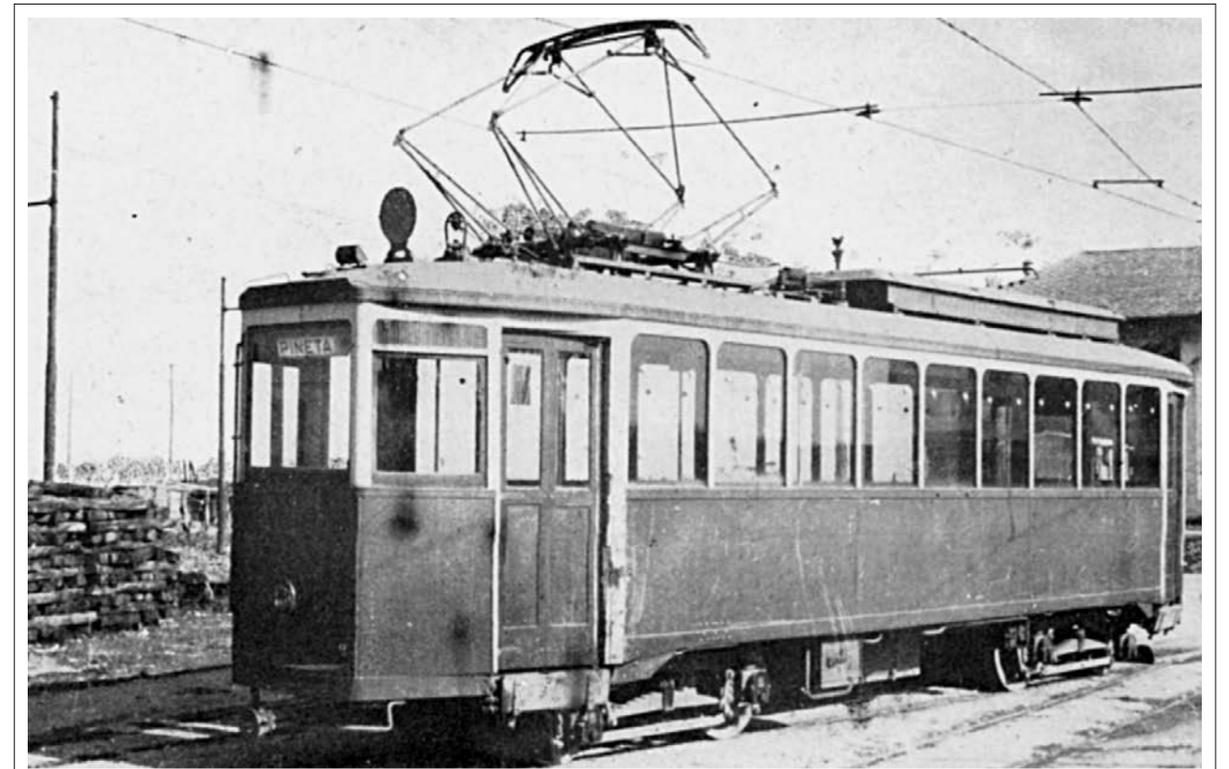
Pescara, attuale C.so Vittorio Emanuele II, all'incrocio con l'attuale Via Venezia, attraversato dal binario diretto ai depositi in Via Foscolo. - Collezione Salvatore Di Fazio.



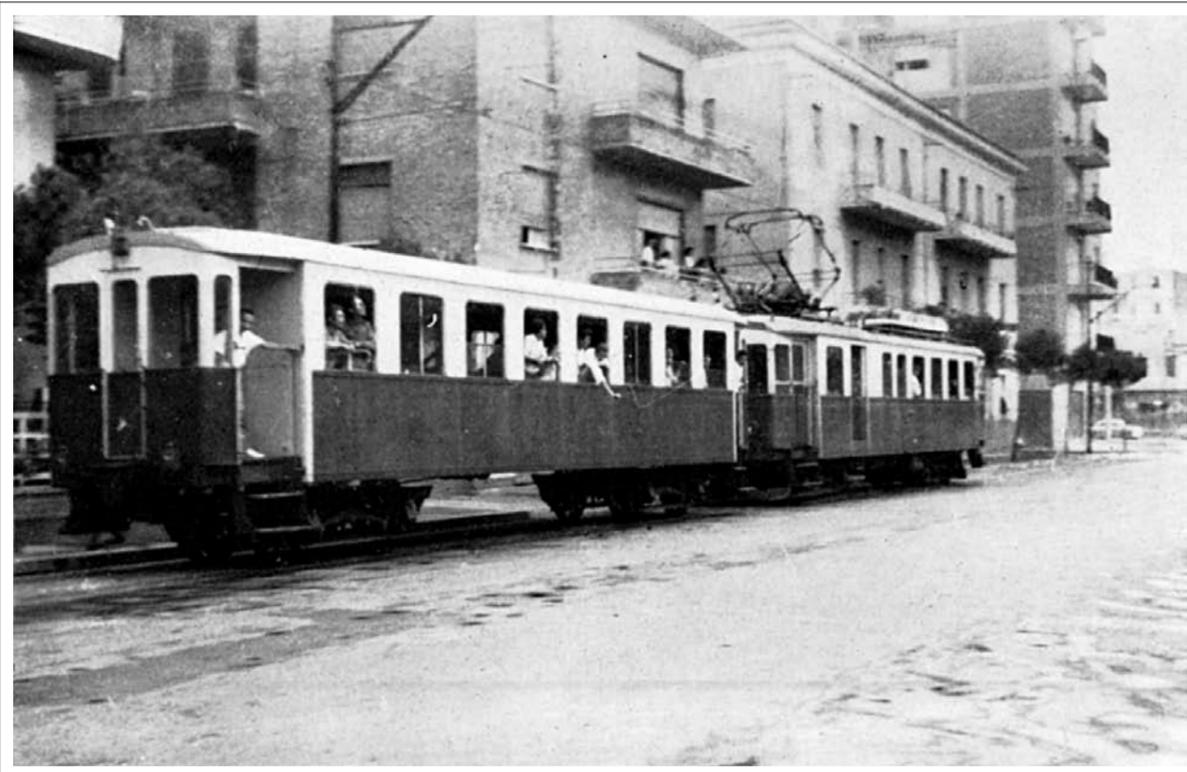
Panorama della Città di Penne, con primo piano sugli impianti ferroviari, prossimi alla dimissione. - Collezione Mario Moretti per ACAF.



Elettromotrice F.E.A. all'ingresso del deposito sul lungomare a Pescara, già stazione di testa di Pescara-Porto (attuale Via Foscolo). - Archivio personale Achille Rasetta.



L'elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano in sosta al deposito sul lungomare a Pescara, già stazione di testa di Pescara-Porto - Archivio GTM ex F.E.A..



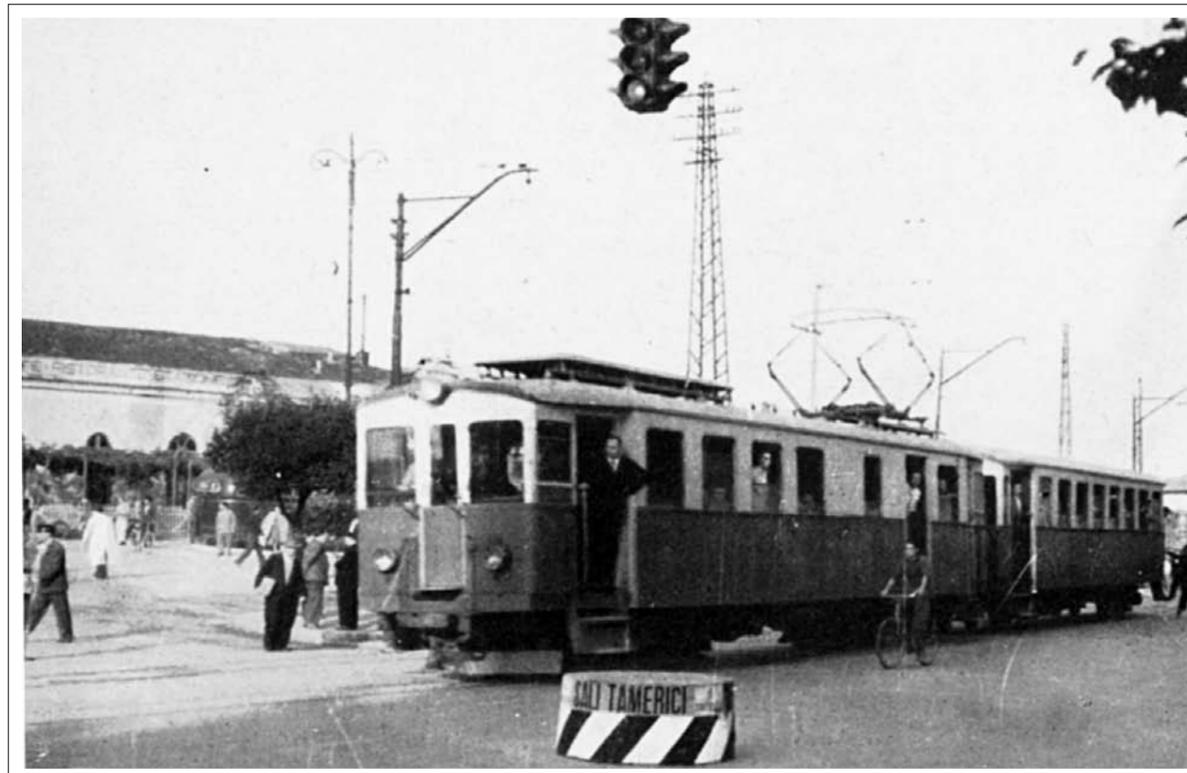
Convoglio F.E.A. a Pescara, in Via Muzii. - Foto Renzo Marini.



Elettromotrice F.E.A. del servizio urbano nei pressi di piazza della Repubblica a Pescara. - Foto collezione prof. Renato D'Amario.



Elettromotrice F.E.A. sul corso Vittorio Emanuele II a Pescara. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



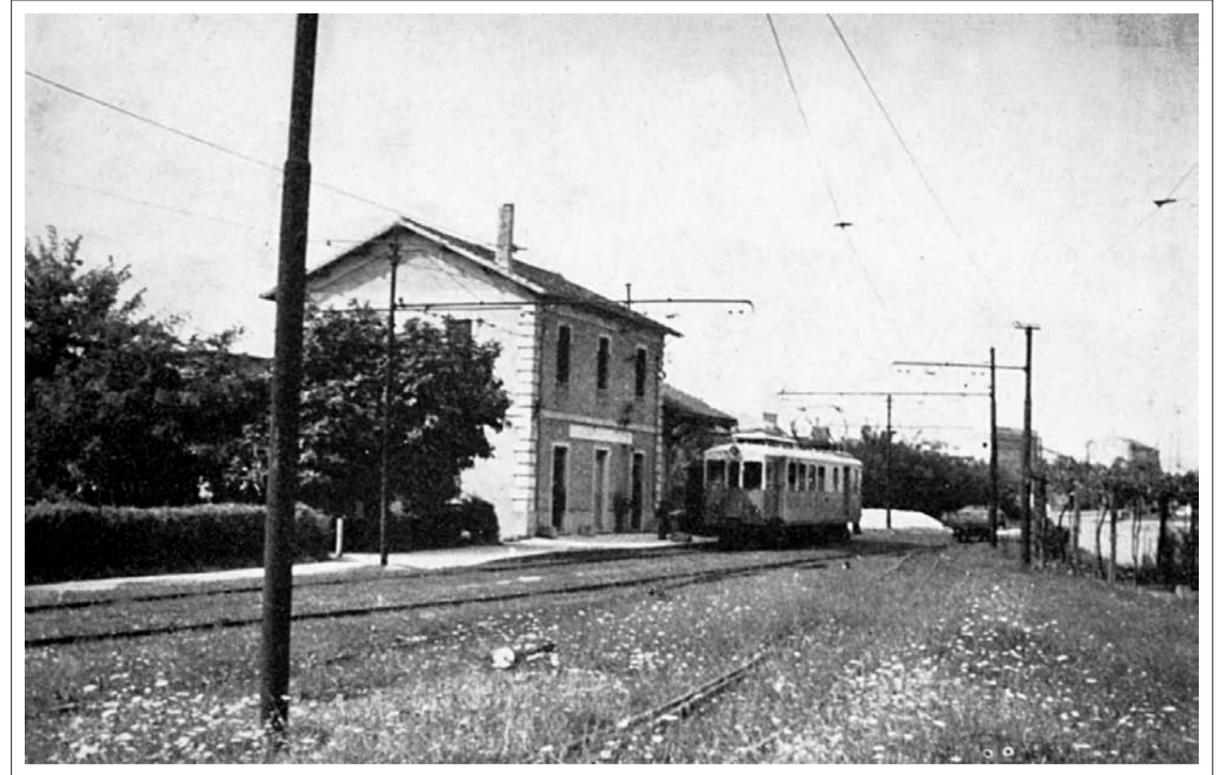
Convoglio F.E.A. nei pressi del piazza della Repubblica a Pescara. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



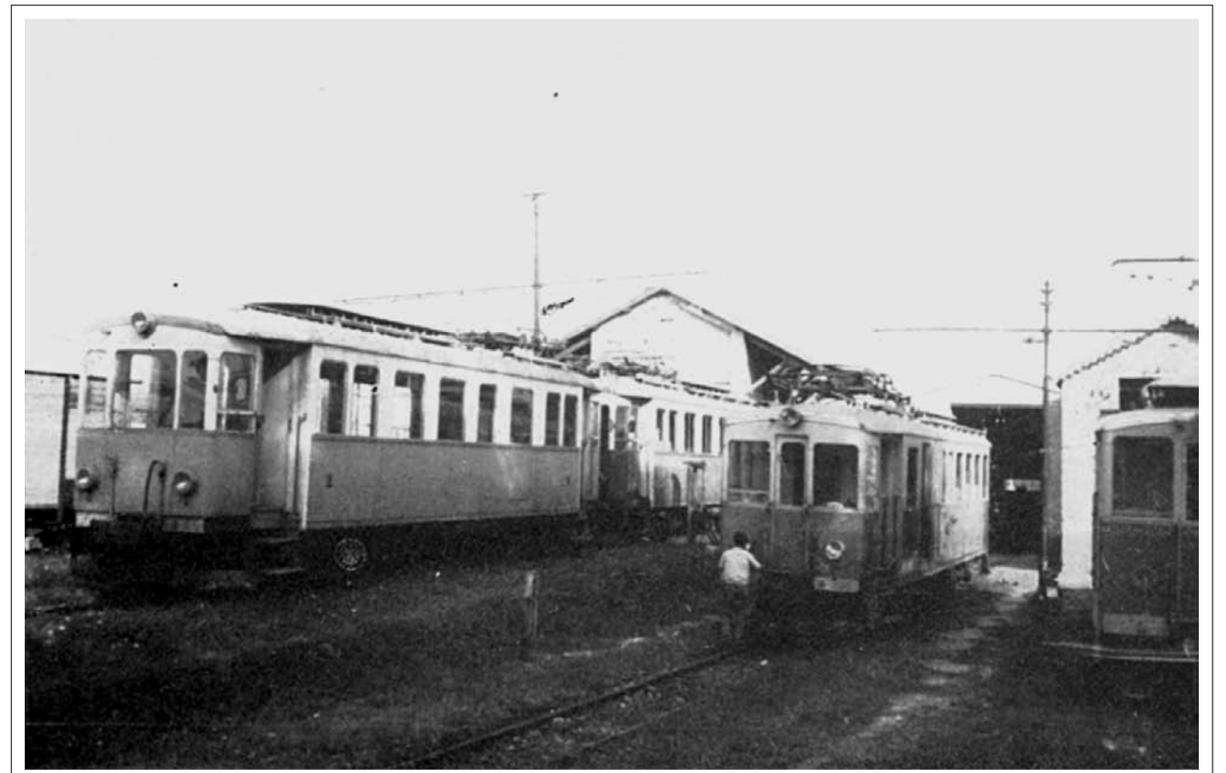
Fermata in Via L. Muzii a Pescara. Scarico cassette della frutta ed ortaggi dei contadini della valle del Tavo, diretti al mercato coperto. - Archivio personale Achille Rasetta.



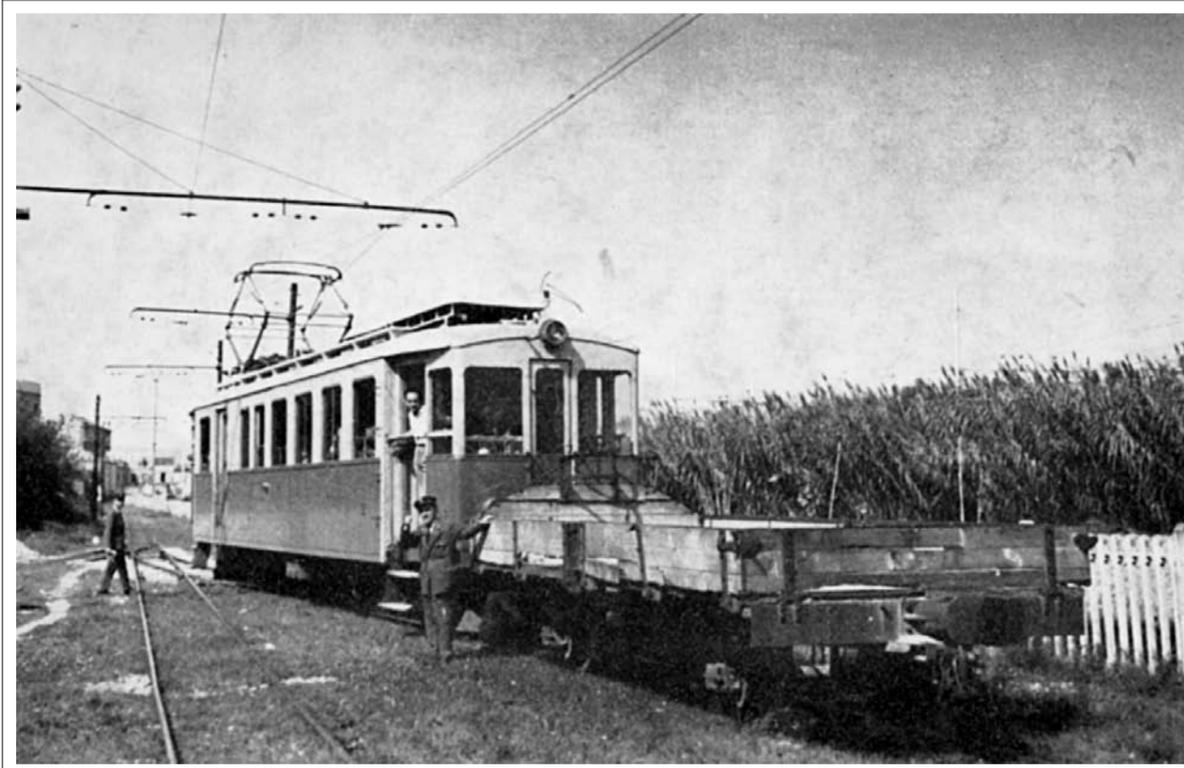
Maggio 1962 - Elettromotrice in sosta in stazione di Penne. - Foto Renzo Marini.



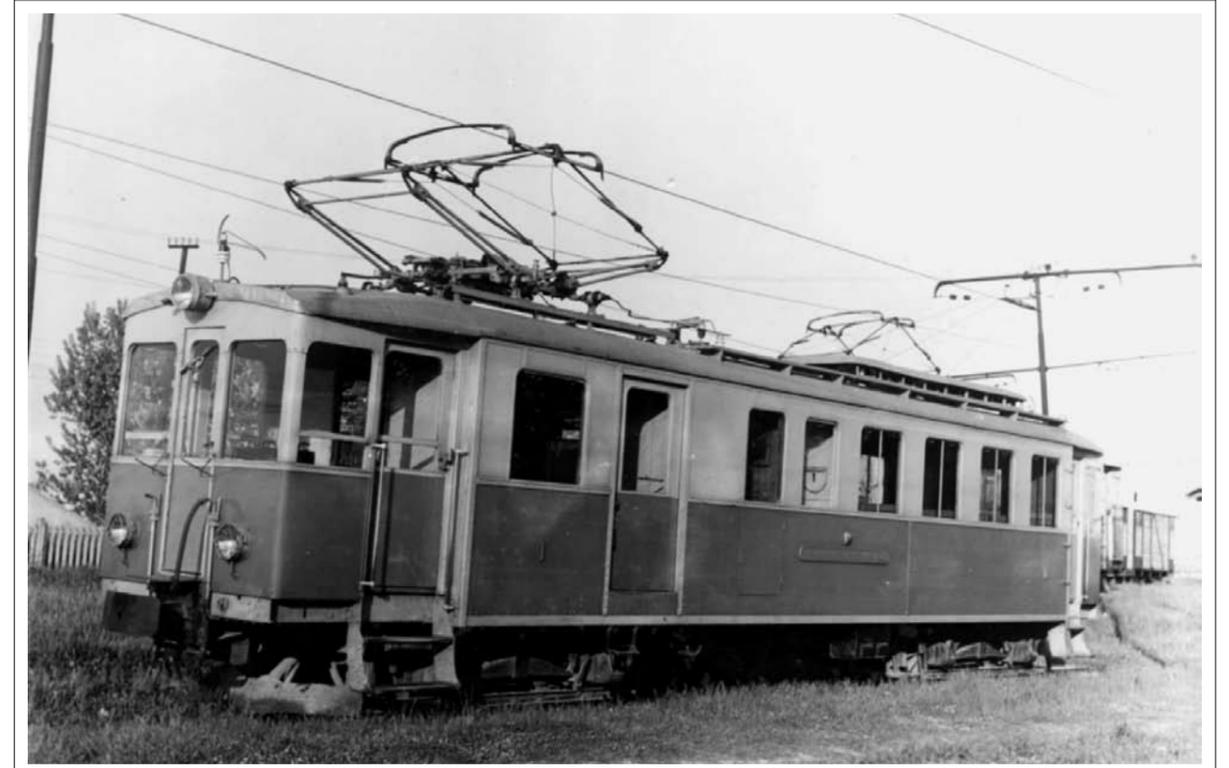
Stazione di Montesilvano spiaggia, con elettromotrice F.E.A. in partenza per Pescara, in un piazzale pressochè ricoperto da vegetazione. - Foto Renzo Marini.



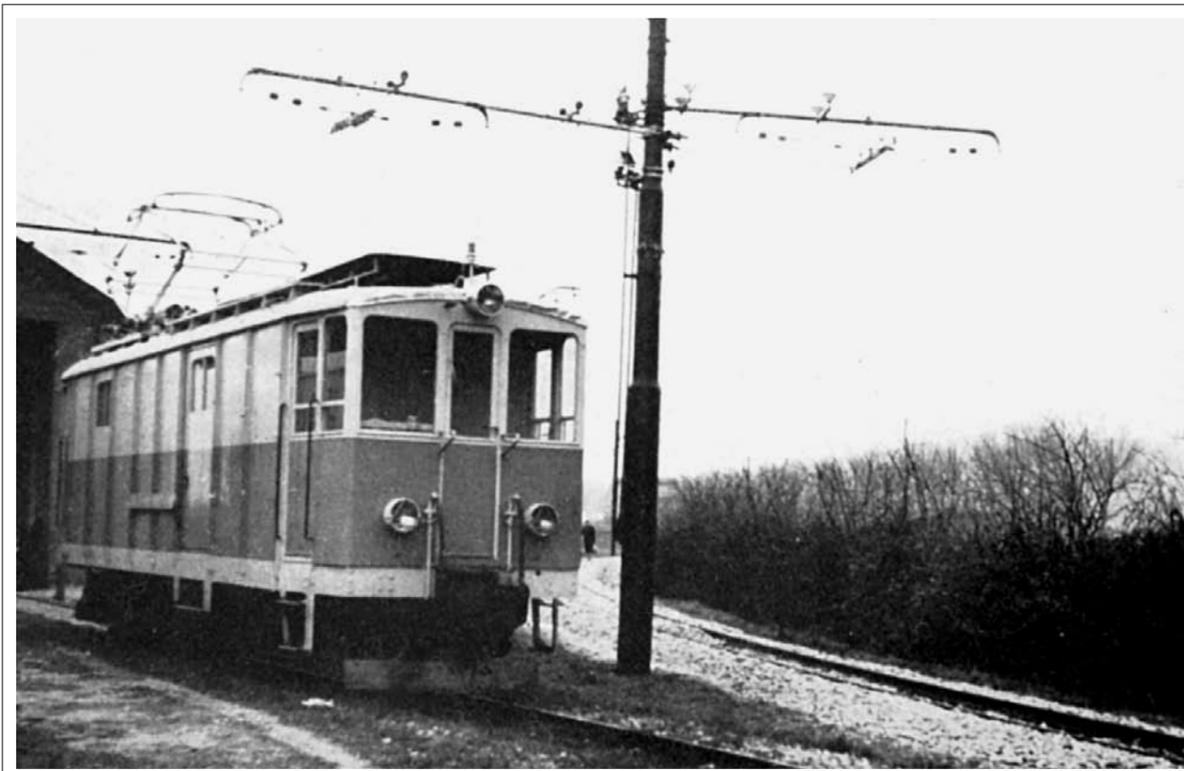
Stazione di Montesilvano spiaggia. Materiale rotabile vario F.E.A. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



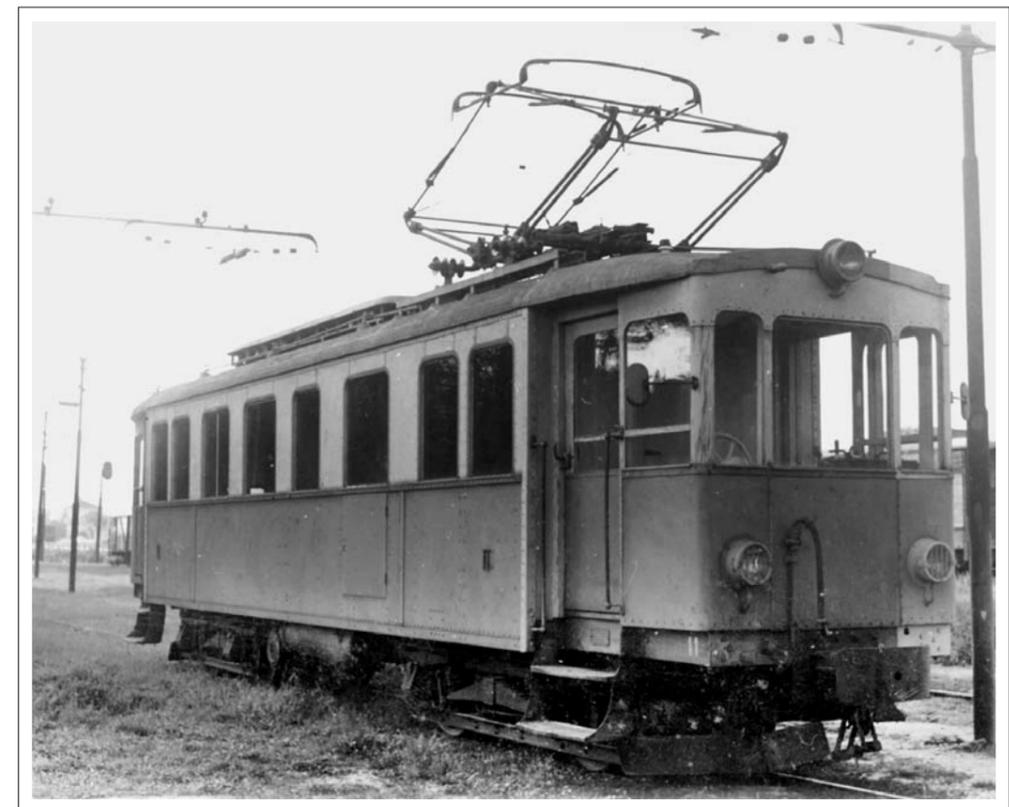
Stazione di Montesilvano spiaggia. Elettromotrice in manovra, traina un vagone a sponde basse. - Foto Renzo Marini.



Stazione di Montesilvano spiaggia: elettromotrice G.G. ex F.E.A. - Foto Renzo Marini.



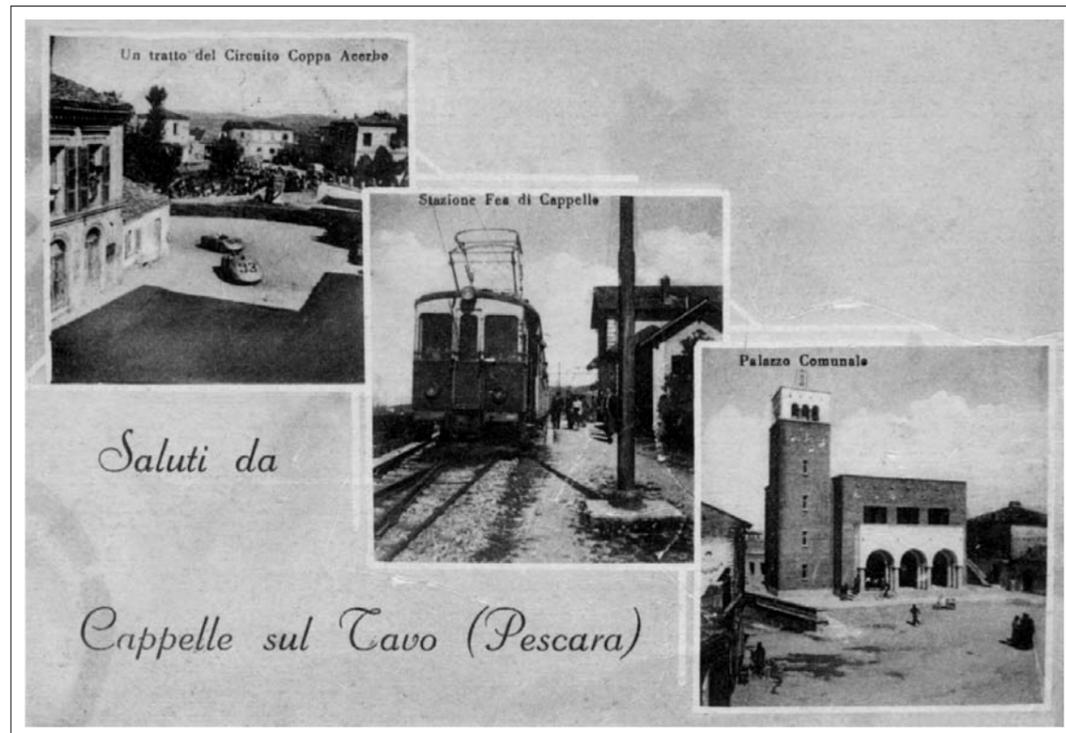
Stazione di Montesilvano spiaggia. Locomotore-bagagliaio G.G. ex F.E.A. nel deposito-officina. Il binario a destra è quello della linea per Pescara. - Foto Renzo Marini.



Stazione di Montesilvano spiaggia: elettromotrice G.G. ex F.E.A. tipo tramvia (colore doppio verde) adibito al servizio urbano Zanni - Pineta. - Archivio personale Antonio Marcucci.



Locomotore-bagagliaio in sosta presso il deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Anno 1959 - Cartolina di Cappelle sul Tavo con la stazione F.E.A. - Foto collezione Stefano Mucciante.



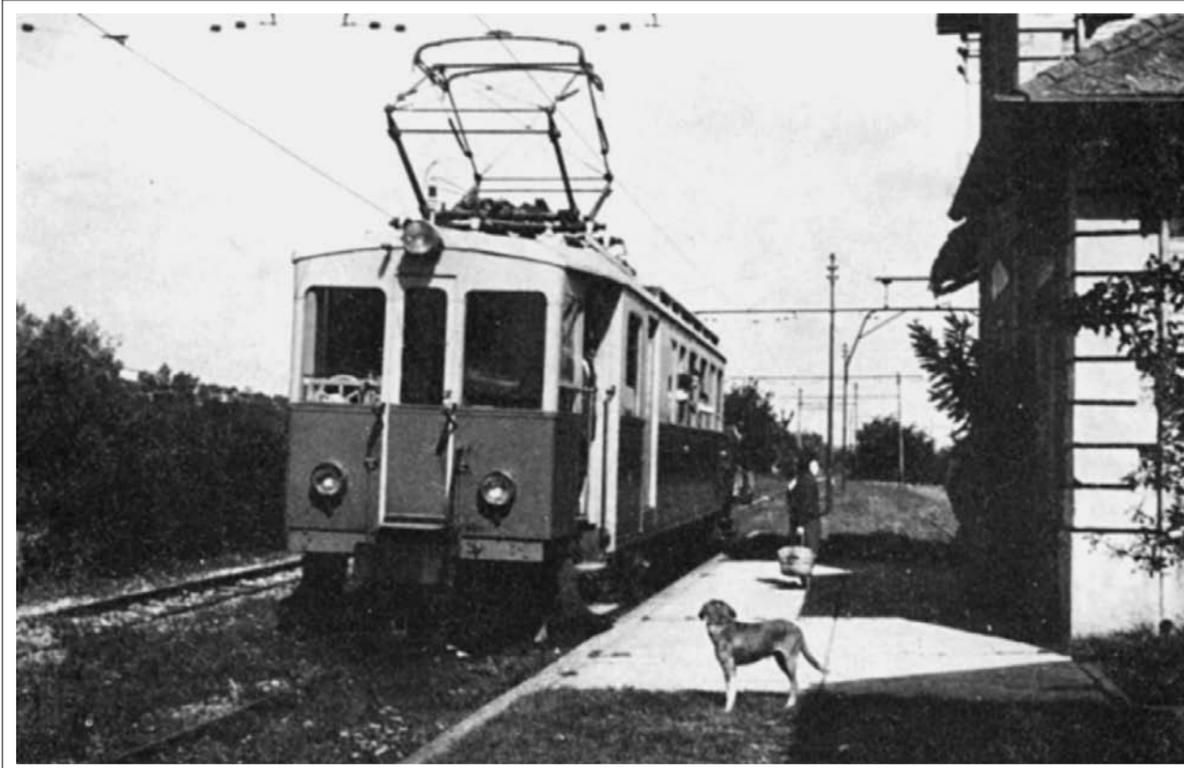
Binario F.E.A. attiguo alla strada Nazionale Adriatica a Montesilvano (SS 16); corteo funebre in zona Mazzocco. - Archivio personale Mario e Giuseppe Castagna, foto Cavuti.



Binario F.E.A. attiguo alla strada Naz. Adriatica, Villa Verrocchio di Montesilvano ("Ficoruccio"); operai che tagliano i platani. - Archivio personale Mario e Giuseppe Castagna.



1954 - Stazione di Collecchio (L'unica abbattuta dopo la fine del servizio). - Archivio personale ing. Ezio Faieta, foto B. Di Matteo.



Elettromotrice F.E.A. ferma nell'Assuntoria di Pianella. - Archivio G.T.M. - Foto Renzo Marini.



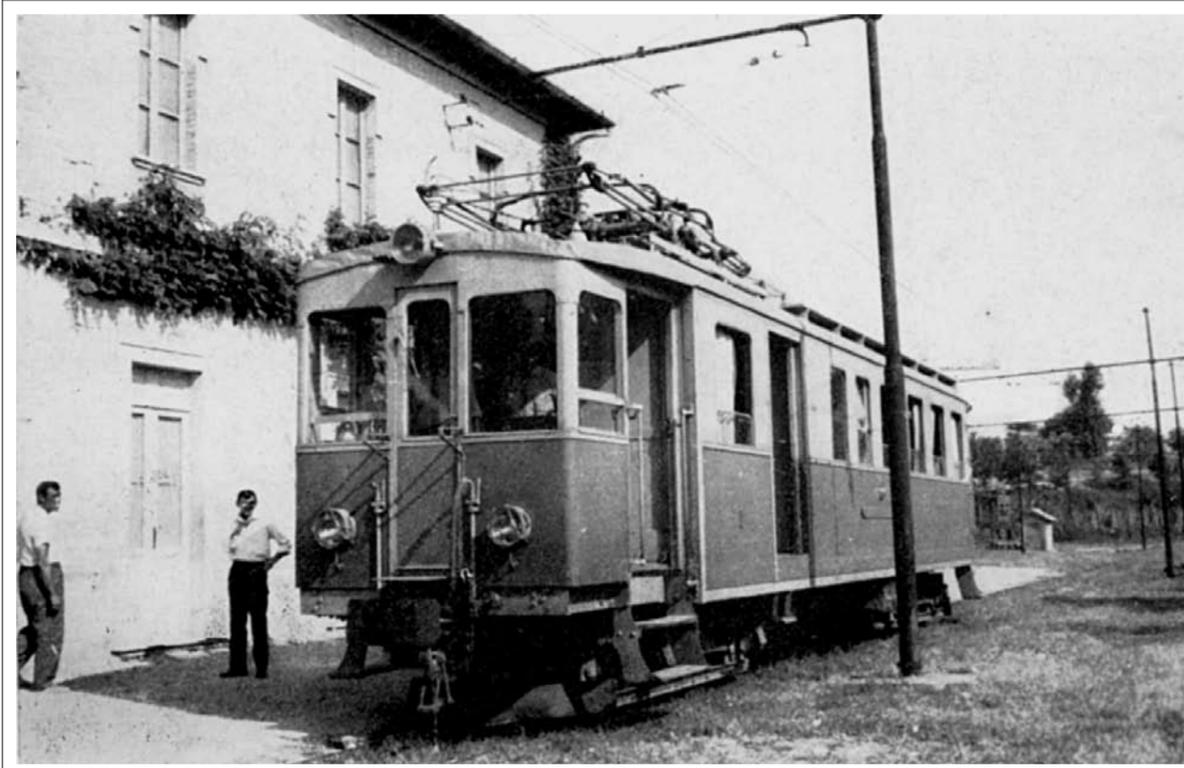
Stazione F.E.A. di Loreto Aprutino. Tifosi della squadra pennese in partenza dopo il derby calcistico tra Loreto e Penne. In primo piano si nota un convoglio trainato da un locomotore-bagagliaio (ancora in livrea nera d'origine) con tre vetture rimorchiate. - Archivio personale Achille Rasetta.



Piazza Garibaldi a Loreto Aprutino. Sulla sinistra la stazione F.E.A. Anni 50. - Archivio personale Salvatore Di Fazio.



21 aprile 1963 - Passaggio a livello F.E.A. incustodito, con i relativi segnali, in contrada Casale a Penne. - Archivio personale Guido Zicola.



Elettromotrice G.G. ex F.E.A. ferma alla stazione di Penne. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



Stazione F.E.A. di Penne. Sulla destra dell'immagine si notano alcuni carri merci demolendi. - Archivio personale Salvatore Di Fazio.



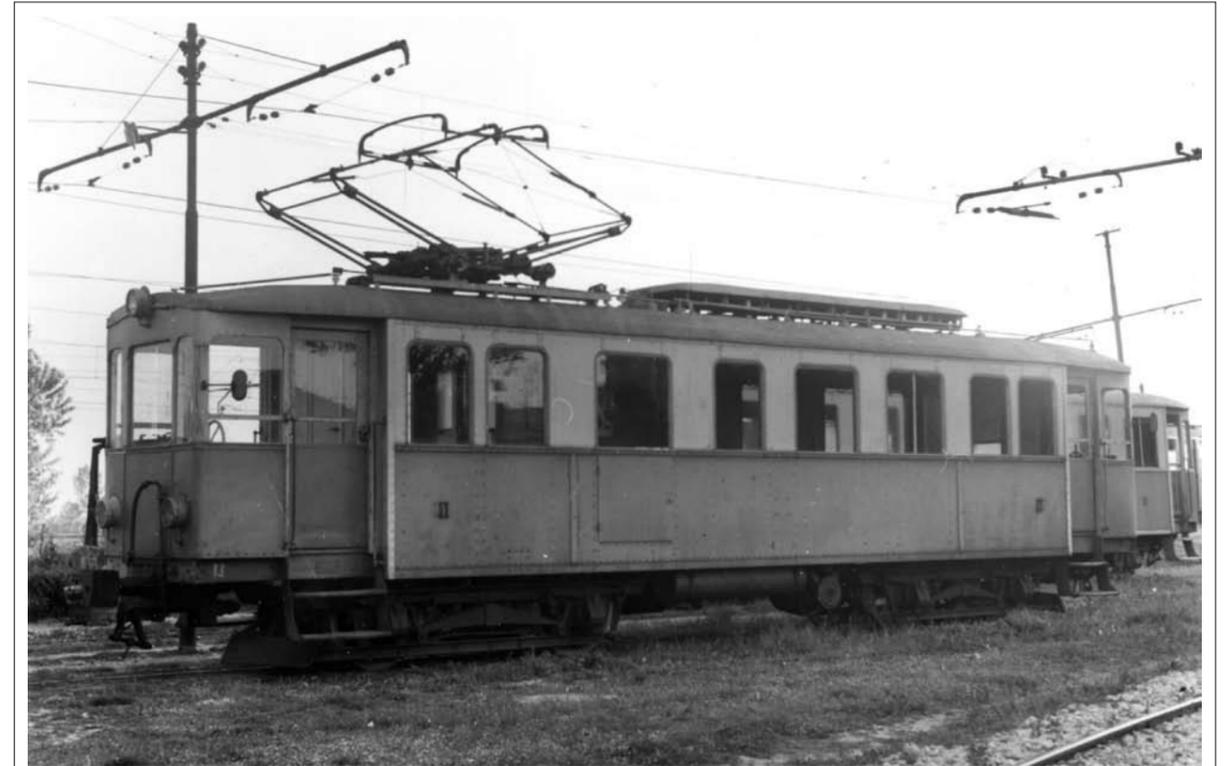
Primi anni '50 - Tratto in discesa dal cavalcavia F.S., in direzione dell'attuale Viale Kennedy di Pescara, prossimo alla fermata Zanni - Collezione Curzio Senepa.



Dicembre '60 - Elettromotrice isolata in partenza dalla stazione di Cappelletto Sul Tavo - Foto Renzo Marini.



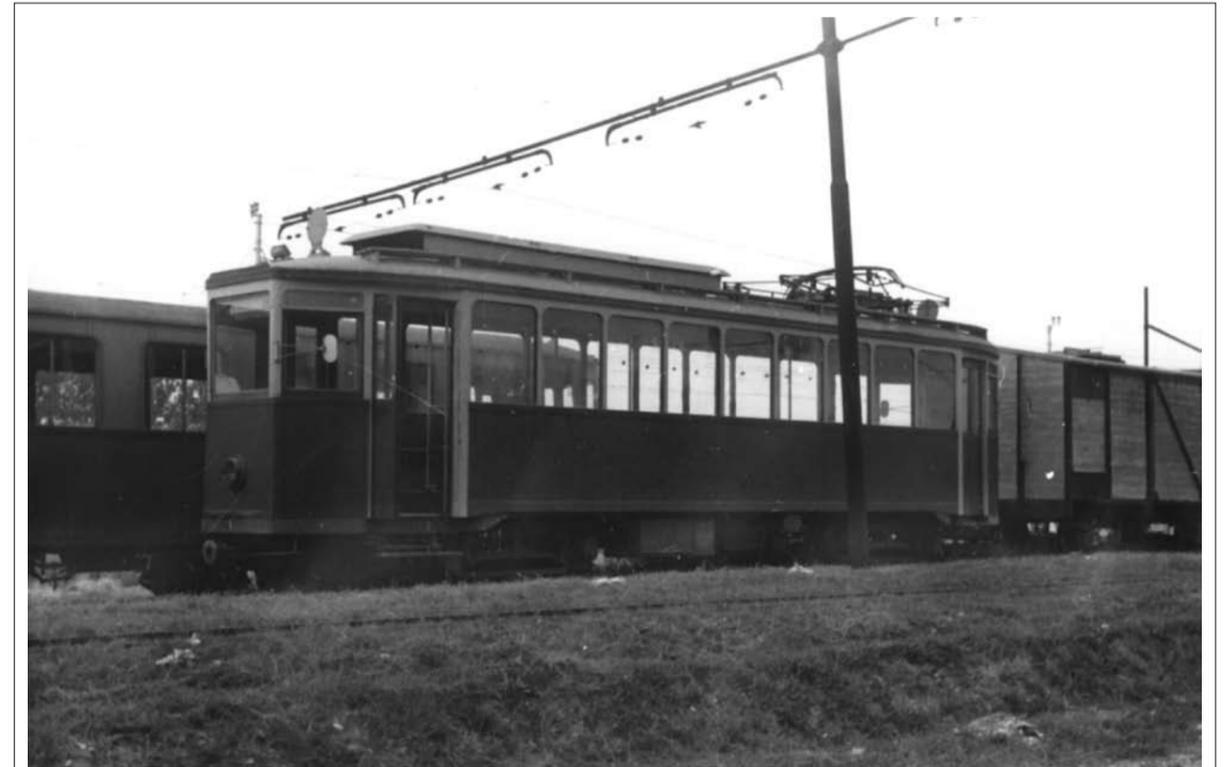
Dicembre '60 - Carri merci del tipo "chiuso" ed a "sponde alte" accantonati nel secondo binario tronco del piazzale merci della stazione di Penne. - Foto Renzo Marini.



Maggio '62 - Elettromotrice tipo "Tramvia" nel deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Convoglio G.G.ex F.E.A., ripreso sul binario confinante con la staccionata F.S. (si notino, a sinistra, i tre carri cisterna all'ingresso del raccordo "Liquigas"). Stazione di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



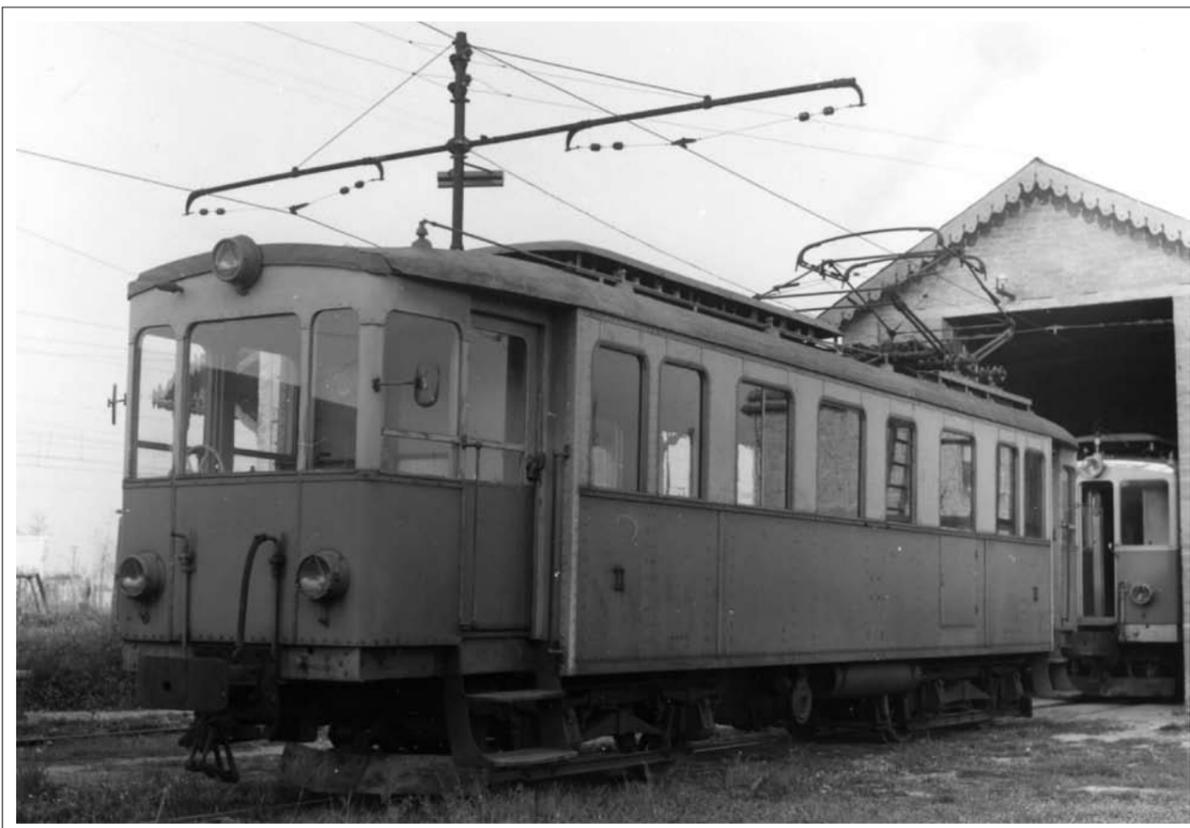
Dicembre '60 - Motrice tramviaria, del cessato servizio urbano della città di Pescara, nel deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Maggio '62 - Locomotore "Carminati & Toselli", in sosta nel deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Montesilvano, anni '50 - zona Villa Verrocchio , Elettromotrice della Penne - Pescara sul percorso attiguo alla S.S. 16 . - Archivio GTM ex G.G.



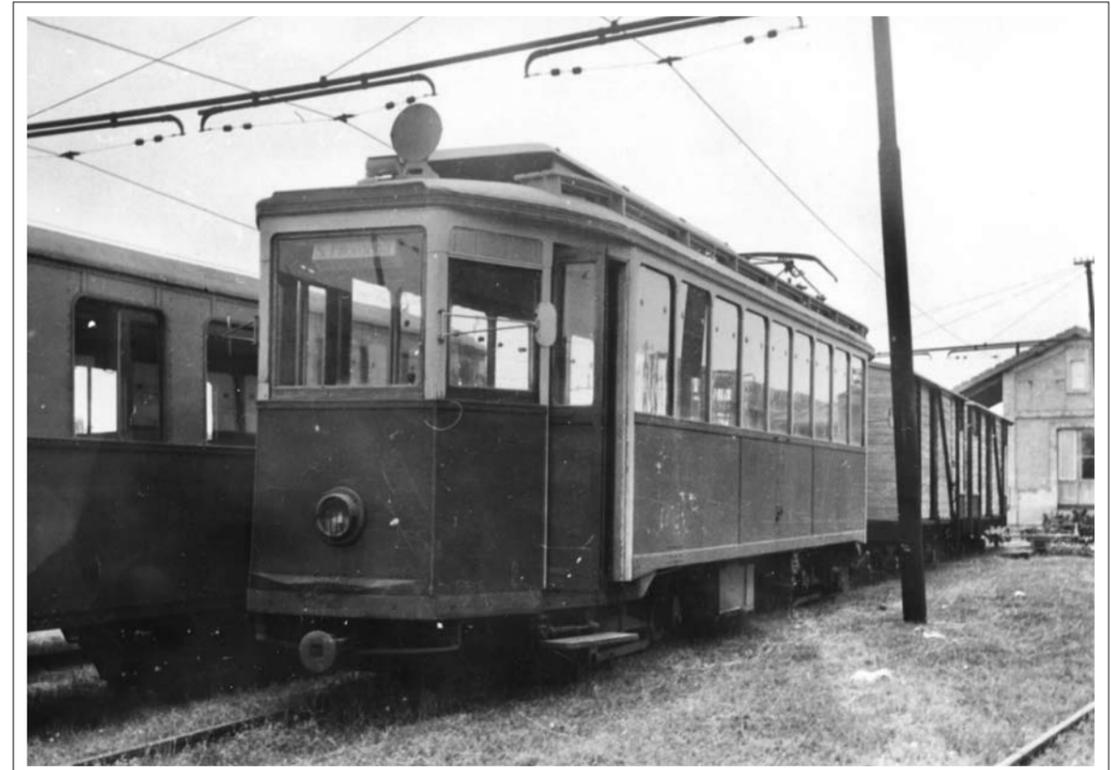
Maggio '62 - Elettromotrice tipo "Tramvia", nel deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Maggio 1962 - Elettromotrice urbana in deposito a Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Maggio 1962 - Elettromotrice urbana in deposito a Montesilvano spiaggia - Foto Renzo Marini.



Dicembre '60 - Elettromotrice di tipo tramviario nel deposito-officina di Montesilvano spiaggia. - Foto Renzo Marini.



Dicembre 1960 - Elettromotrice in sosta a capolinea di Pescara centrale in prossimità della stazione FS. - Foto Renzo Marini.



1956 - Sotto una fitta nevicata un'elettromotrice viene sussidiata, sulle salite di Penne, da un'altra dello stesso tipo. - Collezione Achille Rasetta per ACAF.



Dicembre '60 - Movimento passeggeri nella stazione di Loreto Aprutino. - Foto Renzo Marini.



Movimento viaggiatori alla stazione F.E.A. di Pescara centrale. - Archivio personale Achille Rasetta.



Binario F.E.A. attiguo alla Nazionale Adriatica, ormai trafficata. - Archivio personale Mario e Giuseppe Castagna.



Fine anni '50 - Il locomotore ex F.E.A. ha appena attraversato il piazzale esterno della stazione FS di Montesilvano. - Dal volume "Montesilvano, una storia per immagini" Carsa edizioni.



Elettromotrice tramviaria F.E.A. del servizio urbano sul corso Vittorio Emanuele II a Pescara. - Archivio G.T.M. - ex F.E.A. per l'Avv. Prof. F. Ogliari.



1959 - Particolare di cartolina illustrata. - Collezione Stefano Mucciante.



Anni '60 - Piazzale interno stazione di Montesilvano spiaggia. - Dal volume "Montesilvano, una storia per immagini" Carsa edizioni.

Il personale



Maggio '62 - Personale di condotta e di scorta, nei pressi del primo binario della stazione di Montesilvano spiaggia (da sinistra Nobile Gaetano, Micolitti Gaetano e De Lellis Angelo). - Foto Renzo Marini.



Maggio '62 - Personale tecnico ed amministrativo ripreso con alle spalle il magazzino "trasbordo" nella stazione di Montesilvano spiaggia (si noti l'aiuola con le iniziali G.G. della nuova "Gestione Governativa"). Si notino anche, alle spalle dei dipendenti (penultimo a destra l'operaio Telesforo), le tabelle di rango di velocità "110" e "130" per i convogli in transito sulla retrostante linea F.S. - Foto Renzo Marini.



Primi anni '50 - Il Capostazione Remo Di Pentima, in servizio al "Chiosco" biglietteria di Pescara centrale. - Collezione Curzio Senepa.



Primi anni '50 - Remo Di Pentima, con berretto da Capostazione. - Collezione Curzio Senepa.



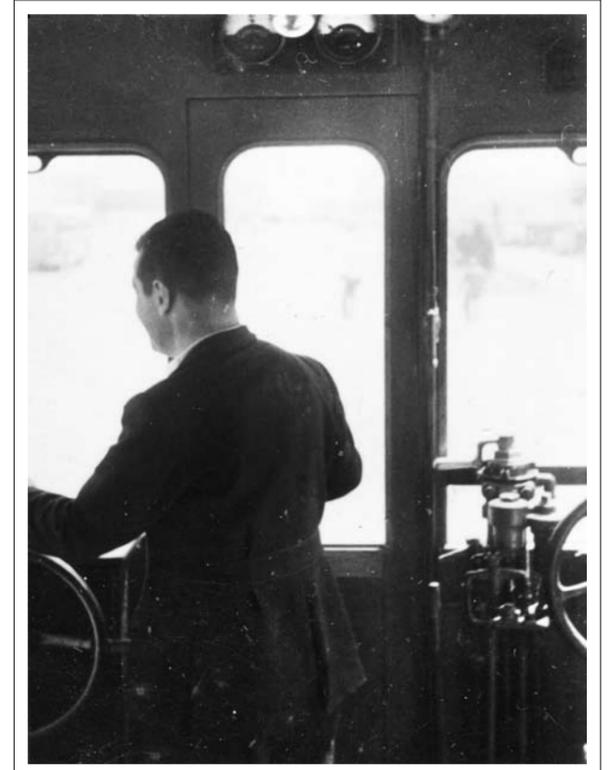
Guidatore F.E.A. Ettore D'Agostino. - Archivio personale Achille Rasetta.



Personale F.E.A., da sinistra: controllore Tullio Candeloro, sostituto capotreno Ernesto Acciavatti, guidatore Guido Ceresani. - Archivio personale Teresa D'Agostino Acciavatti.



Anni '50 - Assuntoria di Pianella: in posa il dipendente F.E.A. Raffaele Delle Monache, sullo sfondo l'Assuntrice Grazia Di Zio. - Collezione Lina Delle Monache.



Primi anni '50 - Personale di condotta, all'interno di un'elettromotrice. - Collezione Curzio Senepa.



Primi anni 50 - Capotreno F.E.A. Zopito Acciavatti. - Archivio personale Teresa D'Agostino Acciavatti.



Sostituto capotreno F.E.A. Ernesto Acciavatti. - Archivio personale Teresa D'Agostino Acciavatti.



Anni '30 - Il Capotreno F.E.A. Attilio Pelagatti, con cornetta di segnalamento acustico. - Archivio personale Plinio Pelagatti.



Anni '30 - Il capotreno Attilio Pelagatti con altri dipendenti F.E.A., sul predellino del locomotore-bagagliaio di colore nero, della livrea originaria. - Archivio personale Plinio Pelagatti.



Anni '30 - Gruppo di dipendenti F.E.A. in posa davanti ad un locomotore-bagagliaio. - Archivio personale Plinio Pelagatti.



Anni '50 - Il macchinista Raffaele Nobile sull'elettromotrice del servizio urbano. - Foto famiglia Nobile Archivio Museo delle Genti d'Abruzzo - Fondo Nobile.



Il guidatore F.E.A. Vincenzo Catena (a destra) con Antonio Marcucci. - Archivio personale Antonio Marcucci.



Il macchinista Raffaele Nobile sulla elettromotrice del servizio urbano. - Foto famiglia Nobile Archivio Museo delle Genti d'Abruzzo.



1943 - Tessera di riconoscimento del Capotreno F.E.A. Attilio Pelagatti. - Archivio personale Plinio Pelagatti.



Personale F.E.A. In piedi da sinistra: (non riconosciuto), Giuseppe Appignani, Attilio D'Angelo, Ugo Catena, Antonio Narciso, Alberto De Berardinis, Ricciottini, Ugo Scurti. In basso da sinistra: Aquilino Ruscitti, Antonio Di Michele, Giovanni Di Zio, Giacinto Sagazio, (non riconosciuto). - Archivio personale Arnaldo Chiavaroli.



Il Guardiabarriere del passaggio a livello di Loreto Aprutino, Antonio D'Angelo. Collezione Salvatore Di Fazio.



Guidatore F.E.A. Ettore D'Agostino. - Archivio personale Achille Rasetta.



Ex Assuntoria di Pianella. Controllore Gabriele Chiavaroli con la moglie Carmela e le figlie Franca e Isabella. Primi anni '60 (Carnevale). - Archivio personale Carmela Ruscitti Chiavaroli.



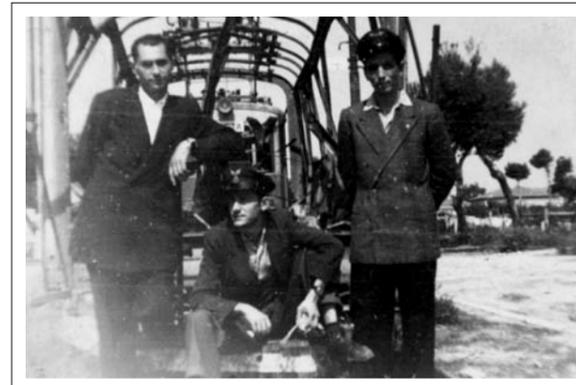
Controllore Gabriele Chiavaroli. - Archivio personale Carmela Ruscitti Chiavaroli.



Primi anni 50. - Personale F.E.A., da sinistra (in divisa): guidatore Giovanni Trivellone, capotreno Zopito Acciavatti. - Archivio personale Teresa D'Agostino Acciavatti.



Maggio 1957 - Pescara Centrale: da sinistra in divisa: controllore Guido Melideo, sostituto capotreno Ernesto Acciavatti, controllore Manfredo Di Cretico. - Archivio personale Teresa D'Agostino Acciavatti.



Giuseppe Candeloro, Celso Lucchetti, Antonio Marucci in posa davanti al relitto dell'elettromotrice F.E.A. danneggiata da eventi bellici. - Archivio personale Antonio Marucci.



Anni '60 - Foto di famiglia sul marciapiede dell'assuntoria di Pianella. (A sinistra l'Assuntrice Grazia Di Zio e a destra il Caposquadra Franco Chiavaroli). - Collezione Antonio Pomponio.



1956 - Pescara, capolinea F.E.A. alla Pineta. Da sinistra: Antonio Marucci, Antonio Di Michele, Vincenzo Catena. - Archivio GTM ex F.E.A..



Guidatore F.E.A. Giovanni Trivellone con il figlio Aldo. - Archivio personale Giovanni Trivellone.



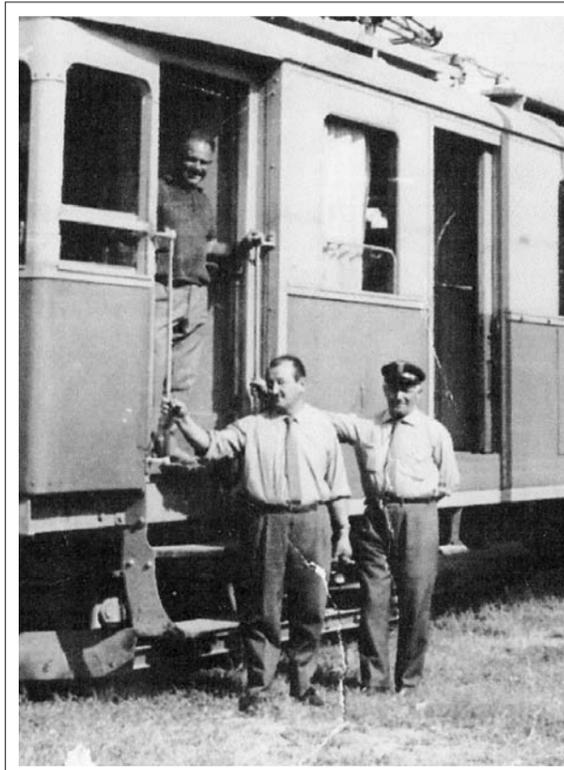
1956 - Stazione di Loreto Aprutino. Personale F.E.A. che libera i binari dalla neve. Da sinistra: Rocco D'Agostino, Antonio Pomponio, caposquadra Franco Chiavaroli. - Archivio personale Arnaldo Chiavaroli.



1956 - Operai F.E.A. addetti ai lavori di manutenzione nei pressi di Loreto Aprutino. Da destra: Antonio Pomponio, caposquadra Franco Chiavaroli. - Archivio personale Antonio Pomponio.



Anni '50 - Operai F.E.A. addetti ai lavori di manutenzione nei pressi di Loreto Aprutino. Da sinistra: Alessandro Picciano, Antonio Pomponio, Giuseppe Chiavaroli, Rocco D'Agostino. - Archivio personale Antonio Pomponio.



Anni '60 - Personale di condotta e scorta nella stazione di Penne. - Collezione Antonio Pomponio.



Il Dipendente F.E.A. Antonio Pomponio. - Collezione Antonio Pomponio.



Il Dipendente F.E.A. Vincenzo D'Anteo. - Collezione Fam. D'Anteo.



Nella stazione di Pianella, in posa l'Assuntrice Grazia Di Zio. - Collezione Antonio Pomponio.



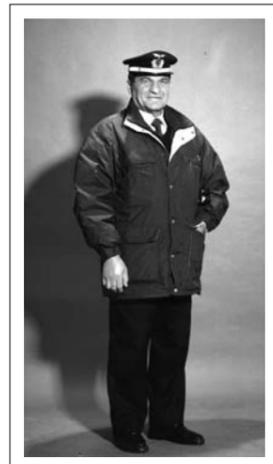
Gruppo di dipendenti F.E.A. in festa per il 30° anniversario di attività dell'azienda. - Collezione Famiglia D'Anteo.



Controllore F.E.A. Antonio Marcucci. Archivio personale Antonio Marcucci



Gruppo di dipendenti F.E.A. in festa per il 30° anniversario di attività dell'azienda. - Collezione Famiglia D'Anteo.



Controllore Guido Zicola. - Archivio personale Guido Zicola.



Il Ministro dei Trasporti, On. Remo Gaspari, consegna la Medaglia d'Oro per fedeltà al lavoro all'Isp. Remo Di Pentima. - Archivio personale Maria Teresa Renzetti Di Pentima.



1959 - Deposito F.E.A. Personale in festa per il trentesimo anniversario della ferrovia Penne - Pescara (si distinguono da sinistra, Giuliani, Della Fornace, Di Lorito e il Direttore dell'esercizio, ing. Coatiti). - Archivio Famiglia Maurizio Di Lorito.



1959 - Buffet allestito all'interno dell'officina, per il trentesimo anniversario della ferrovia Penne-Pescara. - Archivio personale Antonio Marcucci.

Gli incidenti



1954 - Locomotore-bagagliaio F.E.A. deragliato in località Collatuccio a Penne. - Archivio personale Achille Rasetta.



1° agosto 1948 - Incidente tranviario a Pescara (articolo in cronaca, de "Il Tempo"). - Collezione Achille Rasetta.

Una festa "speciale" nella stazione di Loreto Aprutino

(Le rotaie diventano "fornelli" e i carri a sponde basse si utilizzano come "tavoli da pranzo")



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. - Foto Sestili.



Aprile 1949 - Il personale F.E.A. festeggia la fine dei lavori per il ripristino del servizio ferroviario, nella tratta Pescara-Loreto Aprutino. Il Caposquadra F.E.A. Franco Chiavaroli, in posa su un carro a sponde basse (si notino i fiori esposti sulla maniglia del freno a mano). - Foto Sestili.

Il tempo libero



Giuseppe Ruscitti (matrimonio della figlia Simonetta) all'ingresso della casa cantoniera in contrada "Casale" di Penne. - Archivio personale Guido Zicola.



Personale F.E.A. in gita a Scanno. - Archivio personale Antonio Marcucci.



Gita del personale F.E.A. a Campo Imperatore. - Archivio personale Carmela Ruscitti Chiavaroli.



Da sinistra i dipendenti F.E.A., in "vespa", Antonio Pomponio e Gabriele Chiavaroli. - Collezione Antonio Pomponio.



Prime pedalate, vicino al binario nei pressi della casa cantoniera "Valentini" di Loreto Aprutino, del bambino Giuseppe Pomponio, figlio del dipendente F.E.A. Antonio (sullo sfondo la madre Antonietta Chiavaroli). - Collezione Antonio Pomponio.



Gita del personale F.E.A. a Campo Imperatore. - Collezione Antonio Pomponio.



Gita del personale F.E.A. a Campo Imperatore. - Collezione Antonio Pomponio.



Giovani studenti in posa, sul binario F.E.A., dinanzi la casa cantoniera "Valentini" di Loreto Aprutino. - Collezione Lina Delle Monache.

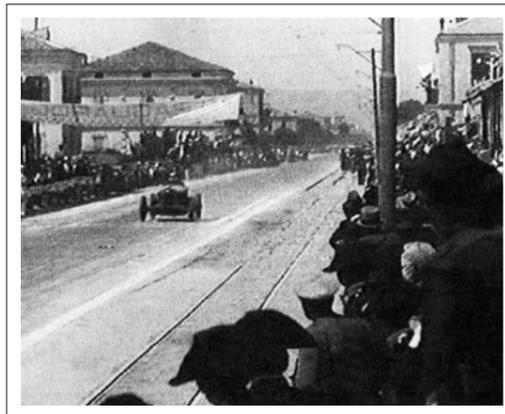


Anni '60 - Giovani ragazze fotografate accanto alla sede ferroviaria nei pressi della stazione di Moscufo. - Collezione Giuseppe Castagna per ACAF.

Le gare automobilistiche Coppa "Acerbo" 1931 e Coppa "Circuito di Pescara" 1949



1931 - VII edizione "Coppa Acerbo" - La Partenza; Pescara, attuale Piazza Duca degli Abruzzi, con binario elettrificato. - Collezione Federico Valeriani.



1931 - VII edizione "Coppa Acerbo" - L'arrivo; Pescara, attuale Piazza Duca degli Abruzzi (in evidenza il medesimo binario), il vincitore Giuseppe Campari transita davanti alle tribune. - Collezione Federico Valeriani.

N.B. In questa pagina le foto ritraggono, in anni diversi, la presenza del binario F.E.A. attiguo alla sede stradale della Statale Adriatica tra Montesilvano e Pescara, durante le prestigiose gare automobilistiche denominate Coppa "Acerbo" e Coppa "Circuito di Pescara". Lo stesso binario è ben visibile sotto le tribune, nelle prime edizioni, in zona di partenza e di traguardo (attuale Piazza Duca degli Abruzzi di Pescara). Ciò dimostra il fatto che dal 1929 al 1933, la linea Penne Pescara seguì il tracciato, tra Montesilvano e Pescara, impegnando lateralmente l'asse stradale dell'Adriatica, sino ad un capolinea provvisorio, "con biglietteria in eternit", a ridosso del passaggio a livello FS di Pescara C.le, sull'odierno tratto finale di Viale G.Bovio (vedasi anche articolo de "IL GIORNALE D'ITALIA" a pag.299). Oltre il binario della linea "Bologna-Foggia", da attraversare a piedi, sull'attuale Piazza dei Martiri Pennesi, si inaugurò nello stesso giorno della Penne-Pescara, la linea tramviaria per il solo servizio urbano di Pescara. Tutto questo, a causa della mancata costruzione di un sottovia o cavalcavia promiscuo, progettato per attraversare il binario FS, a motivo di incomprensioni tra le FS, il Comune di Pescara e la F.E.A. (giusta relazione della stessa società F.E.A. del 18.06.1931, nel fondo relativo dell'Archivio di Stato di Pescara). Con progetto del 1932, i cui lavori ebbero termine nel 1933, si realizzò il cavalcavia in zona "Zanni" di Pescara, sulla ferrovia adriatica del 1863, che determinò lo spostamento di un tratto F.E.A. dalla Statale Adriatica, agli attuali Viali J.F.Kennedy e Regina Margherita di Pescara, raccordandosi alla rete tramviaria urbana attraverso Via L. Muzii. Per questo, i cinegiornali dell'Istituto Luce, dal 1934 in poi, nel trasmettere le immagini delle successive gare automobilistiche e motociclistiche, evidenziano la scomparsa del binario F.E.A. nella zona del traguardo (che non ha mai subito spostamenti). Quindi l'originario tracciato dell'irrealizzata Tramvia "Pescara-Castellamare Adriatico-Santa Filomena-Montesilvano", di cui alla nota ed elaborati da pag.131 a pag.136, ha, in qualche modo e per buona parte, "ispirato" il percorso della Penne-Pescara. (R.G.)



15-08-1949 - Gara Automobilistica sulla Statale "Adriatica"; passaggio di concorrenti - Villa Verrocchio di Montesilvano spiaggia. Coppa "Circuito di Pescara" (il pilota vincitore della gara, Franco Roll, su Alfa Romeo "sperimentale", 2500 cc.). - Collezione Curzio Senepa.



15-08-1949 - Gara Automobilistica sulla Statale "Adriatica"; passaggio di concorrenti - Villa Verrocchio di Montesilvano spiaggia. Coppa "Circuito di Pescara" (il pilota Clemente Biondetti, su Ferrari, 2000 cc.). - Collezione Curzio Senepa.

Cortei funebri



1960 - Riprese fotografiche di un corteo funebre in attraversamento del passaggio a livello custodito nel centro di Loreto Aprutino. - Collezione Gilda e Tullia Giovanetti, foto Sestili.



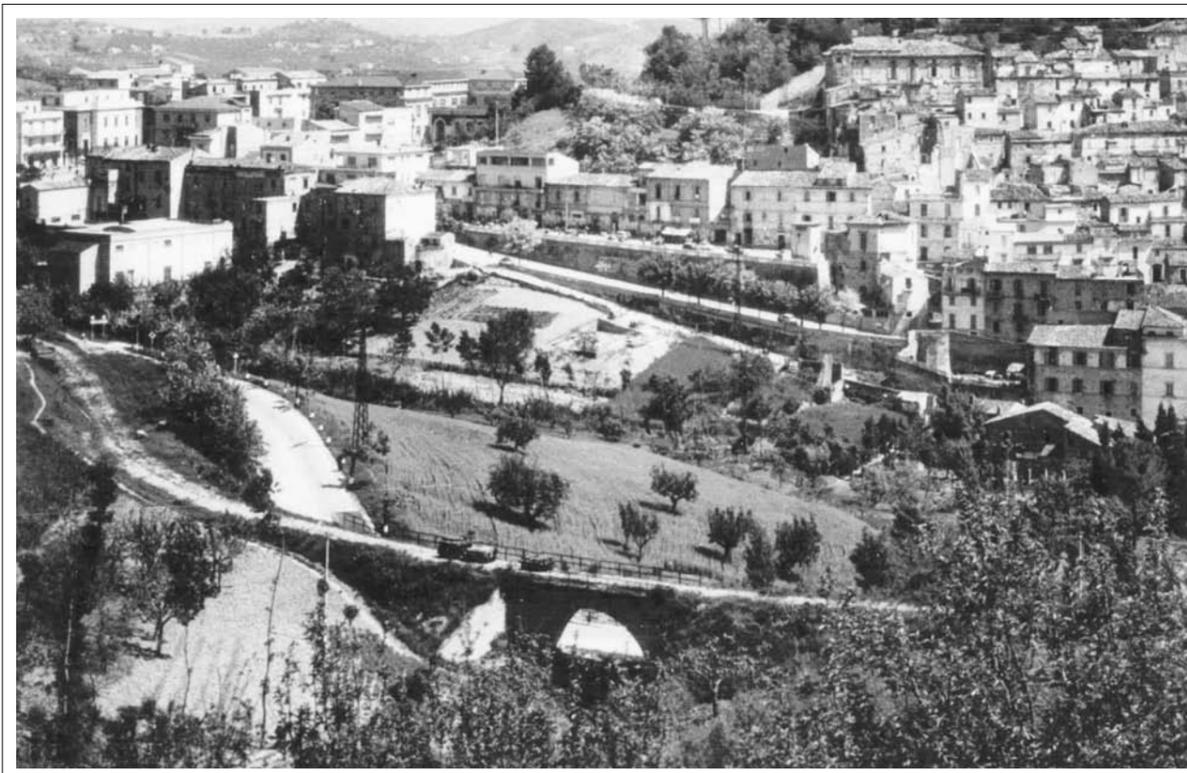
1960 - Riprese fotografiche di un corteo funebre in attraversamento del passaggio a livello custodito nel centro di Loreto Aprutino. - Collezione Salvatore Di Fazio, foto Sestili.



1963 - Riprese fotografiche di un corteo funebre in prossimità del passaggio a livello custodito (con le croci di S.Andrea) nel centro di Loreto Aprutino. - Collezione Salvatore Di Fazio, foto Sestili.



Primi anni '60 - Ultime corse del "Trenino", in sosta a Penne. - Collezione Renzo Gallerati.



Fine anni '60 - Cumuli di traversine ferroviarie nell'ex tracciato F.E.A., sul ponte di Loreto Aprutino. - Collezione Achille Rasetta.

Il declino e la dismissione



Fine anni '60 - Montesilvano. Impianti FS e F.E.A., una volta collegati. Sulla destra si notano i numerosi mezzi, ormai accantonati, nei depositi F.E.A., e la vegetazione spontanea che comincia a ricoprire i binari del "trenino" dismesso. - Collezione Renzo Gallerati.



Maggio 1965 - Tracciato ferroviario F.E.A. dismesso in località Collatuccio a Penne. - Archivio personale Salvatore Di Fazio.



1965 - Loreto Aprutino, località Sablanico. Ormai, i bambini giocano tranquillamente sul binario dismesso. Da sinistra: Sergio e Nicolino Costantini. - Archivio personale Salvatore Di Fazio.



1962 - Nuovo stadio di Pescara. Sulla sinistra le rimesse F.E.A., del servizio tramviario urbano. - Archivio personale ing. Ezio Faieta.



Anni '60 - Tratto di linea F.E.A., quasi dismessa, prima della stazione di Loreto Aprutino (nel riquadro il segnale ad ala semaforica, di protezione della stazione cittadina). - Collezione Achille Rasetta.



Fine anni '60 - Binario F.E.A. immerso nelle aiuole dei giardinetti di piazza San Francesco a Pescara. - Foto collezione prof. Renato D'Amario.

Il patrimonio dismesso, demolito e riconvertito



2004 - Fabbricato ex stazione F.E.A. di Pescara-Porto, poi sede della Direzione Generale della Gestione Commissariale Governativa. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Piazzale interno con rimessa-officina della stazione di Pescara-Porto. - Collezione Salvatore Di Fazio.



PER ONORARE LA MEMORIA DI
VENANZIO BONGARZONI
STIMATO CAPO E NOBILE ESEMPIO DI UOMO DEMOCRATICO.
TUTTI I DIPENDENTI DELLA GESTIONE GOVERNATIVA
RICONOSCENTI POSERO.
7 NOV. 1961

2008 - Testo della lapide dedicata alla figura dell'ing. Venanzio Bongarzoni ed insegna della ex stazione di Pescara-Porto (ex Magazzino Merci). - Collezione Salvatore Di Fazio.

PESCARA PORTO



Anno 2004 - Fabbricato del "chiosco" biglietteria; piazzale stazione centrale di Pescara. - Collezione Salvatore Di Fazio.

PESCARA CENTRALE



Anni '90 - Chiosco per servizio passeggeri dell'ex capolinea tramviario della "Pineta" di Pescara (demolito). - Collezione Achille Rasetta.

PESCARA PINETA



2 aprile 1981 - Ex fermata di Santa Filomena in abbandono. - Foto Muscolino.



Anni '80 - Fabbricato dell'ex fermata di "Santa Filomena", prima della ristrutturazione. - Collezione Achille Rasetta.



2004 - Fabbricato ristrutturato ed ampliato dell'ex fermata di "Santa Filomena", destinato a centro sociale per anziani e particolare della targa d'ingresso. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2 aprile 1981 - Fabbricato viaggiatori della stazione di Montesilvano spiaggia (ex lato binari). - Foto Muscolino.



Anni '90 - Ex stazione di Montesilvano spiaggia, con ex fabbricato merci sopraelevato (piazze esterno). - Collezione ACAF.



2008 - Particolari degli isolatori e delle carrucole per la manovra a filo dei segnali semaforici ad ala (ex stazione FEA Montesilvano spiaggia). - Collezione Salvatore Di Fazio



2 aprile 1981 (stato dei luoghi non più esistente) - Ex magazzino trasbordo della stazione F.E.A. di Montesilvano spiaggia, nei pressi del vecchio raccordo con la linea FS (si noti un locomotore FS, gruppo E428, in manovra sul binario d'ingresso al piazzale merci, durante uno dei frequenti servizi "raccoglitori"). - Foto Muscolino.



Anni '80 - Ex rimessa e magazzino trasbordo con vista lato sud (demoliti), nella stazione di Montesilvano spiaggia. - Collezione Davide Cavuti.



Anni '80 - Ex deposito-officina (demolita), nella stazione di Montesilvano spiaggia. - Collezione Davide Cavuti.



Anni '80 - Ex deposito-officina e magazzino trasbordo, con vista lato nord (demoliti), nella stazione di Montesilvano spiaggia. - Collezione Davide Cavuti.

MONTESILVANO



Anni '80 - Ex casa cantoniera "Muzii" nei pressi della Statale Adriatica in Montesilvano (demolita). - Collezione Ezio Faieta.



2003 - Ex fermata ristrutturata per uso Scuola d'Infanzia Statale, di Montesilvano Colli (lato esterno). - Collezione ACAF.



2003 - Ex fermata ristrutturata di Montesilvano Colli (lato binario). Particolare insegna ripristinata - Collezione ACAF.



2004 - Ex casa cantoniera "Delfico", attigua alla Via Vestina di Montesilvano (ristrutturata ed ampliata, nelle vicinanze della stazione di Cappelle Sul Tavo). - Collezione Salvatore Di Fazio.



2003 - Ex fermata, ristrutturata ed ampliata, di Montesilvano Colli (lato binario). - Collezione ACAF.

MONTESILVANO COLLI

CAPPELLE SUL TAVO



2004 - Fabbricati (lato esterno) dell'ex stazione di Cappelle Sul Tavo, perfettamente e fedelmente conservati da un privato. - Collezione Salvatore Di Fazio.

CAPPELLE SUL TAVO



2004 - Ex casa cantoniera "Cappelle-Campotino", ristrutturata ed ampliata (lato binario). - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Fabbricati dell'ex stazione di Moscufo, prima della ristrutturazione (lato est). - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Fabbricato ristrutturato (lato est) ex stazione F.E.A. di Moscufo, per finalità sociali, culturali e di pubblica utilità. - Collezione Salvatore Di Fazio.

MOSCUFO

COLLECORVINO



2004 - Ex casa cantoniera "Renzetti" (lato binario). - Collezione Salvatore Di Fazio.

COLLECORVINO



Anni '70 - Fabbricati viaggiatori e merci della stazione di Collecervino (demoliti) - Archivio Comune di Collecervino.



Anni '70 - Fabbricati della stazione di Loreto Aprutino, prima della ristrutturazione. - Collezione Achille Rasetta.

LORETO APRUTINO



2004 - Ex casa cantoniera "Palladini" di Loreto Aprutino (lato binario). - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Ex stazione di Pianella ristrutturata, per uso privato, in contrada "Sablanico" di Loreto Aprutino (lato esterno). - Collezione Salvatore Di Fazio.

PIANELLA



2004 - Fabbricato dell'ex casa cantoniera "Sablanico" di Loreto Aprutino (lato binario). - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Ex casa cantoniera "Valentini" di Loreto Aprutino (lato binario). - Collezione Salvatore Di Fazio.

LORETO APRUTINO



2004 - Ex stazione di Loreto Aprutino, ristrutturata per usi civici. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Ex fermata di "Collatuccio-Picciano", ristrutturata ed ampliata (lato ex p.l.). - Collezione Salvatore Di Fazio.



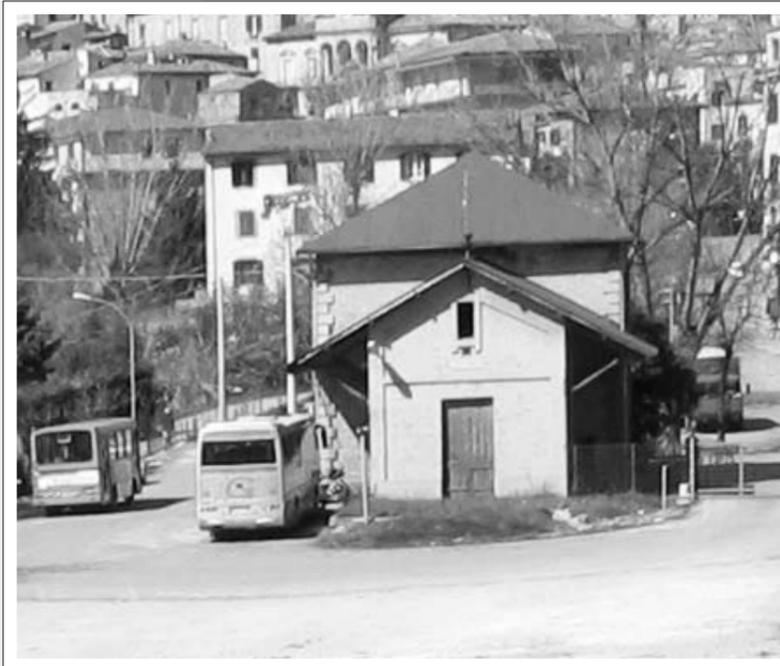
2004 - Ex casa cantoniera in Contrada "Casale" di Penne, ristrutturata ed ampliata (lato ex p.l.). - Collezione Salvatore Di Fazio.



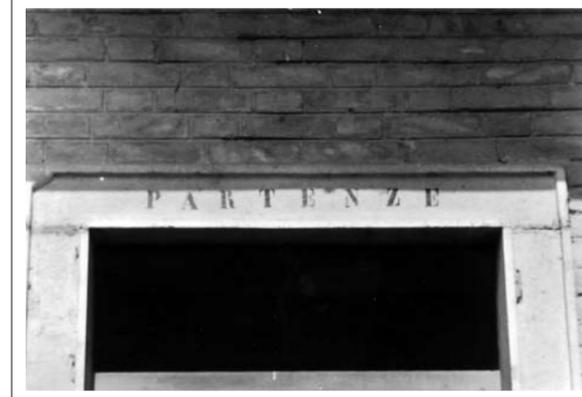
2008 - Insegna della ex stazione di Penne. - Collezione Salvatore Di Fazio.



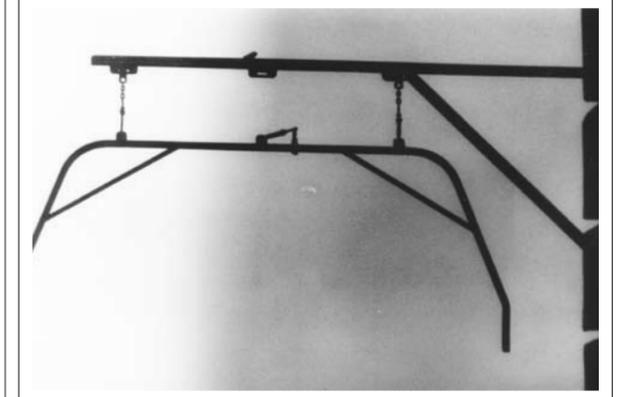
2008 - Particolare dei resti della ex rimessa della stazione capolinea di Penne. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Piazzali e fabbricati della ex stazione di Penne, destinati a finalità di pubblico interesse. - Collezione Salvatore Di Fazio.



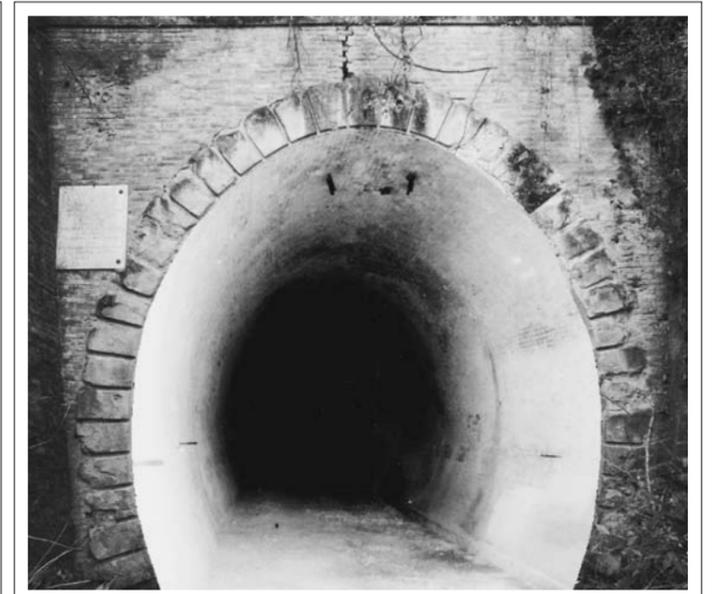
Anni '70 - Particolare portale d'ingresso per sale d'aspetto stazioni F.E.A.. - Collezione Achille Rasetta.



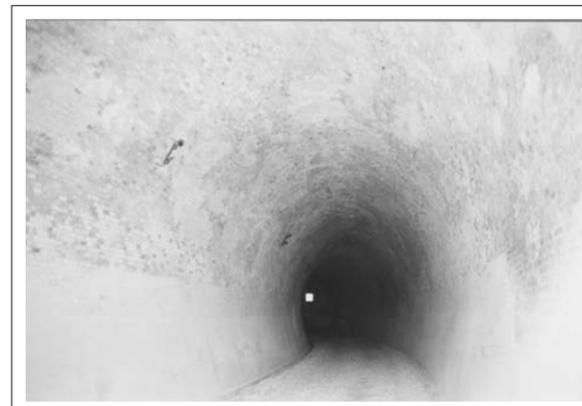
Anni '70 - Sagoma limite di carico installata nei fabbricati merci delle stazioni F.E.A.. - Collezione Achille Rasetta.



2004 - Galleria "Collatuccio" lato Penne. - Collezione Salvatore Di Fazio.



Anni '70 - Galleria "Collatuccio" con lapide storica per eventi bellici. - Collezione Achille Rasetta (particolare della lapide con l'iscrizione a pagina 237).



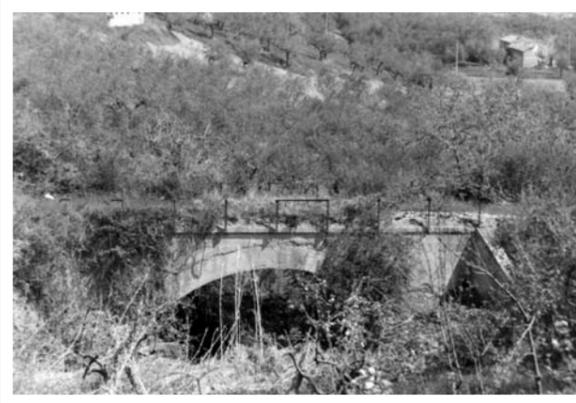
Anni '70 - Interno galleria "Collatuccio". - Collezione Achille Rasetta.



2004 - Galleria "Collatuccio" lato Loreto Aprutino - Collezione Salvatore Di Fazio.



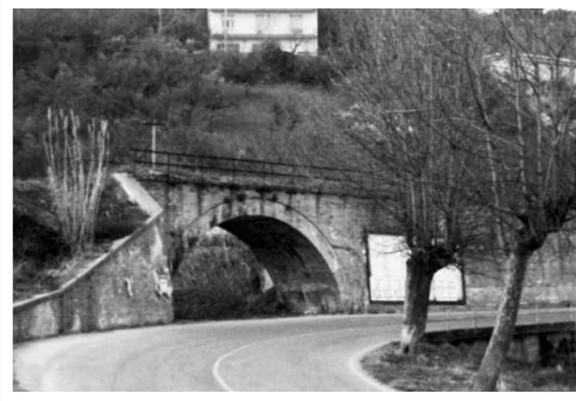
2004 - Tratto di sedime ferroviario in Via D'Agnese (zona "Colonneta"), Montesilvano. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Ponte ferroviario F.E.A. nei pressi di "Collatuccio" di Loreto Aprutino. - Collezione Ezio Faieta.



2004 - Ponte ferroviario F.E.A. sul fosso "Bottarane" fra i Comuni di Loreto Aprutino e Collecervino. - Collezione Ezio Faieta.



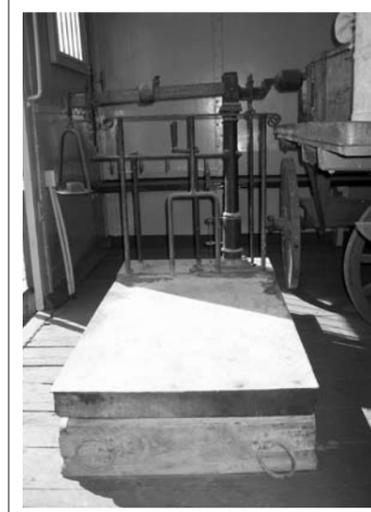
2004 - Ponte ferroviario F.E.A. nei pressi di Loreto Aprutino - Collezione Ezio Faieta.



2004 - Ponte ferroviario F.E.A. - Collezione Ezio Faieta. (località imprecisata).



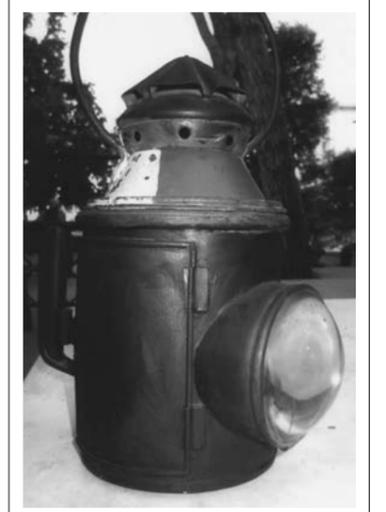
Anni '70 - Resti della palificazione per l'alimentazione elettrica a catenaria nel piazzale della stazione di Penne. - Collezione Achille Rasetta.



2008 - Pesa tipo "bascula" per il servizio spedizione di collettame, della ex stazione di Penne, in esposizione all'interno di un carro-bagagliaio storico FS, serie Dm 99. - Dono della GTM al "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF.



2008 - Pesa tipo "bascula" per il servizio spedizione di collettame, della ex stazione di Penne, in esposizione all'interno di un carro-bagagliaio storico FS, serie Dm 99. - Dono della GTM al "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF.



Anni '70 - Lampada di segnalamento per Assuntori, Manovratori e Cantonieri F.E.A.. - Foto Achille Rasetta.



Anni '70 - Isolatori elettrici per stazioni F.E.A.. - Collezione Achille Rasetta.



2008 - Cannello per accesso pedonale dell'ex stazione F.E.A. di Penne. - Dono della GTM al "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF.



2008 - Cannello per accesso carrabile dell'ex stazione F.E.A. di Penne. - Dono della GTM al "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF.



Anni '90 - Contrappeso, detto "Macaco", per deviatori F.E.A. nell'ex stazione di Cappelle Sul Tavo. - Collezione Achille Rasetta.



2008 - Profilo longitudinale di una rotaia F.E.A. costruita nel 1948. - Dono della GTM al "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF.



2004 - Portale d'ingresso della galleria nei pressi della stazione di Loreto Aprutino. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Pali per l'alimentazione elettrica della linea aerea, del tipo "tubolare"; ex deposito-officina di Pescara-Porto. - Collezione ACAF.



2008 - Resti di stazionata F.E.A.: ex deposito-officina di Pescara-Porto, attuale Via Foscolo. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Tratto di sedime ferroviario in località di Loreto Aprutino. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Tratto di sedime ferroviario in località Cappelle sul Tavo. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Tratto di sedime ferroviario in località di Loreto Aprutino. - Collezione Salvatore Di Fazio.



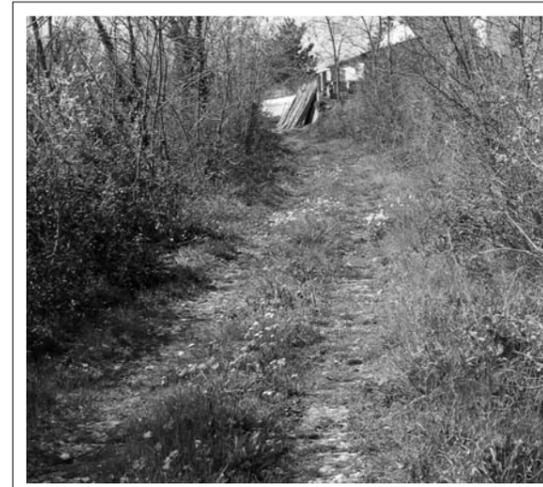
2008 - Tratto di sedime ferroviario in località Moscufo. - Collezione Salvatore Di Fazio.



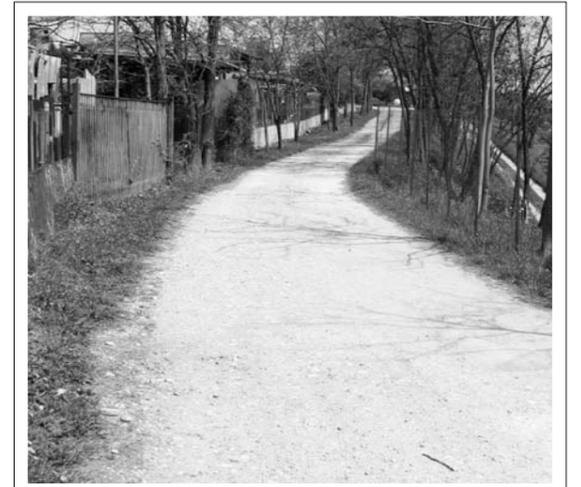
2008 - Vaso per arredo esterno delle stazioni F.E.A. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Tratto di sedime ferroviario in località Collecervino, dinanzi alla nuova Chiesa Parrocchiale in Contrada Case Bruciate. - Collezione Salvatore Di Fazio.



Tratto di sedime ferroviario in contrada "Sablanico" di Loreto Aprutino. Collezione Salvatore Di Fazio.



2004 - Tratto di sedime ferroviario in contrada "Sablanico" di Loreto Aprutino. - Collezione Salvatore Di Fazio.



2008 - Sedime ferroviario a lato S.R. 151, in direzione dell'ex stazione F.E.A. di Moscufo, subito dopo l'uscita dal ponte sul fiume "Tavo". - Collezione Salvatore Di Fazio.

Elaborazioni fermodellistiche

scala 1:87

Diorami eseguiti da Berardo (Dino) Di Nicola e Pierino De Caro; rilievi tecnici del Geom. Gianni Scannella. Elettromotrice gentilmente concessa da Salvatore Sanna. Articolo pubblicato, con immagine in prima pagina, sul numero 30 (giugno 2007) di "Tutotreno modellismo" - Duegi Editrice.



2006 - Piazzale interno stazione F.E.A. Montesilvano spiaggia. - Proprietà "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF. - Foto Antonello Lato.



2006 - Lato esterno fabbricato stazione F.E.A. di Montesilvano spiaggia. - Proprietà "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF. - Foto Antonello Lato.



2007 - Elettromotrice F.E.A. in sosta presso la fermata di Montesilvano colli. - Proprietà "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF. - Foto Antonello Lato.



2006 - Tratto di binario F.E.A. in curva, in prossimità della stazione F.S. di Montesilvano. - Proprietà "Museo del Treno" Montesilvano - ACAF. - Foto Antonello Lato.

Rassegna stampa e varie L'Inaugurazione



21 settembre 1929 - IL GIORNALE D'ITALIA (in evidenza le notizie sulle iniziali caratteristiche della linea). - Biblioteca G.C. Croce di San Giovanni in Persiceto (BO) - Fondo "Il Giornale D'Italia".



24 settembre 1929 - IL GIORNALE D'ITALIA. - Collezione AUSER area saline. - Biblioteca G.C. Croce di San Giovanni in Persiceto (BO) - Fondo "Il Giornale D'Italia"



Articolo pubblicato su "L'Adriatico" del 22 settembre 1929, in occasione dell'inaugurazione della F.E.A.. - Collezione AUSER area saline.

La guerra

Il Messaggero
ABRUZZO

LORETO APRUTINO

«Quel trenino che grondava sangue»

L'incursione aerea del '44: le terribili testimonianze del ferroviere Iacone e di Giovanetti

di ORLANDO D'ANGELO

LORETO - «Pareva che i corpi degli uomini, delle donne, dei bambini fossero stati tagliati a pezzi e poi affastellati. Il trenino grondava sangue come se ne avessero allagati i corridoi». È il tremendo racconto di uno dei primi testimoni del mitragliamento al trenino, il capotreno pescarese Francesco Iacone, sul libro di Manlio Masci "Abruzzo anno zero", pubblicato nel 1960 dalla Edizioni Aternine di Pescara. Loreto ieri pomeriggio ha vissuto il secondo dei suoi tre giorni di anniversario ai bombardamenti del '44 con il convegno, organizzato dagli "Amici della Storia", dal titolo "Per non dimenticare" (nella sala "Otello Farias") il paese perse in quei giorni drammatici quaranta cittadini. Trucidati «...con incoscienza disinvoltura tutta anglosassone e niente affatto responsabile», dice ancora il libro di Masci riportato alla luce dal lavoro di ricerca del fotografo Achille Rasetta e dall'assessore alla cultura Terenzio Chiavarioli. Ne è stata tratta una piccola dispensa sui fatti di sangue avvenuti nell'area vesuviana nel '44, distribuita ai presenti al convegno tenuto dai professori Carmelo Pagliarello e Giorgio Di Carlo. Presenti anche i ragazzi delle scuole medie ed elementari di Loreto. Davanti a centinaia di persone commosse gli studenti hanno drammatizzato la storia di Luigi Giovanetti, 77 anni oggi, ma 17enne all'epoca del Secondo conflitto mondiale: sul trenino c'erano i suoi genitori, Zopito e Rosa Santucci, uccisi dai colpi degli Spitfire. «Ero primo di sei figli - racconta - e da quel giorno ho vissuto con la morte nel cuore». Le sue lacrime e il suo ricordo sono stati il grande insegnamento ai giovani loretesi, e non solo. Domani ultimo giorno delle commemorazioni con la messa celebrata dall'arcivescovo Cuccarese (ore 10, chiesa di S. Pietro). Poi, corteo verso la scuola elementare in piazza Garibaldi, dove alle 11,30 verrà scoperta una lapide per il 60° anniversario dei bombardamenti. Alle 17, al Supercinema, il concerto della Fanfara dei carabinieri.

Il volume di Manlio Masci è patrimonio per i giovani. Domani la messa e la lapide, poi la fanfara dei carabinieri

Luigi Giovanetti, nella foto, è uno dei testimoni di quei terribili giorni a Loreto durante la guerra: oggi ha 77 anni, allora ne aveva 17



13 gennaio 2004 - Il Messaggero: Orlando D'Angelo

IL CENTRO

PESCARA

GIOVEDÌ
2 novembre 2006

L'ASSALTO ALLA FERROVIA

Di Bernardo ricostruisce il massacro sul convoglio. La lapide che ricorda Sciarretta e Leone

Quegli eroi sul trenino della morte

La storia dei macchinisti caduti nell'attacco del '43

di Romano Di Bernardo*

«Erano da poco passate le 15 e il trenino della Fea, partito da una decina di minuti da Penne viaggiava alla volta di Loreto stracarico di gente. Il convoglio si componeva di due vetture viaggiatori, due vagoni scoperti per trasporto merci e la motrice; il capotreno era Galizio Sciarretta e il guidatore Luigi Leone. Mancava un chilometro per arrivare alla galleria di Collatuccio, quando alle spalle del trenino, seguendo per così dire, la stessa direzione di corsa, spuntarono quattro apparecchi inglesi, del tipo Spitfire». Il giornalista scrittore Manlio Masci così inizia la narrazione della pagina più drammatica del capitolo "Il trenino della morte" nel suo libro "Abruzzo anno zero" (edizione Aternine 1960).

A distanza di tanti anni da quell'atroce atto di guerra a danno di inermi cittadini, credo sia giusto ricordare agli abruzzesi di oggi quella pagina triste entrata nella nostra storia e che testimonia l'assurdità della guerra qualunque siano i motivi che l'hanno provocata.

Era il 7 novembre del 1943. Fu un vero massacro. I piloti inglesi, a volo radente, sfiorarono le colline circostanti, si tuffarono nella vallata di Collatuccio e cominciarono il loro mortale carosello scaricando sul trenino della Fea stracarico di viaggiatori, quasi tutti sfollati, le raffiche delle loro micidiali mitragliatrici. Sul trenino, guidato dal popolare Luigi Leone, uno dei macchinisti "pionieri" della ferrovia elettrica inaugurata nel 1929 e assistito dal capotreno Galizio Sciarretta, non viaggiava nessun militare tedesco e sui carri merci scoperti non c'era ombra di mercanzia bellica. Dopo la prima ondata gli si contavano decine di morti tra i quali il capotreno e diversi bambini ma per i piloti inglesi ciò non bastava, bisognava andare fino in fondo. È difficile giustificarsi per-

ché da pochi metri di altezza, con la loro esperienza di mitragliamento a bassa quota, sicuramente si saranno accorti che il convoglio era zeppo di civili inermi. Intanto il guidatore intravedeva a circa mezzo chilometro la galleria di Collatuccio che avrebbe potuto rappresentare la salvezza per la maggior parte dei passeggeri e accelerò il più possibile per imboccarla. Ma gli aerei della Raf fecero in tempo a vomitare sull'inerte convoglio altre due ondate prima che la motrice si fermasse ormai crivellata di proiettili proprio all'imbocco del tunnel. Molti viaggiatori si buttano sulla scarpata e corsero

verso la galleria; diversi furono falciati prima di raggiungere la salvezza e rimasero a terra orribilmente mutilati dalle mitragliatrici. Ormai la tragedia era compiuta. Dall'interno delle carrozze provenivano strazianti richieste di aiuto. Sangue, sangue dappertutto mentre la formazione di caccia si allontanava verso il mare. Il capotreno Francesco Iacone di Pescara accorso tra i primi sul luogo della sciagura così dichiarò in una intervista raccolta da Manlio Masci 15 anni dopo l'evento: "Non posso togliermi davanti agli occhi la visione di quello spettacolo; pareva che i corpi degli uomini, delle donne, dei bambini fossero stati tagliati a pezzi e poi affastellati; il trenino grondava sangue come se ne avessero allagati i corridoi". Non si è mai saputo con precisione il numero esatto delle vittime. Conobbi personalmente il macchinista Luigi Leone (era collega di lavoro di mio padre) e qualche volta, anche se con grande sofferenza, rievocavo il terribile evento rivivendo la morte così istantanea del suo capotreno. I viaggiatori feriti con gli arti frantumati, alcuni bambini maciullati dalle raffiche, corpi fulminati dai proiettili sul pavimento dei vagoni.

Non appena gli aerei, esaurite le munizioni, scomparve-

ro in direzione di Pescara, intervennero i militari tedeschi che trasportarono i feriti all'ospedale di Penne ed aiutarono i contadini locali a estrarre dal rettilo del trenino numerosi cadaveri. Manlio Masci parlava di circa 40 vittime tra i viaggiatori. Non fu comunque possibile contare i morti perché l'unico rapporto sull'episodio fu stilato dal comando tedesco di Penne quando diverse vittime erano già state trasportate nei paesi d'origine. Alfonso Di Russo nel suo libro "Pescara e la guerra" annota 43 morti e 36 feriti mentre secondo Giovanni De Caesaris (Cronaca di Penne 1943-1944) i morti furono 20 e 10 i feriti.

A parte i freddi numeri dell'episodio bellico, il mitragliamento del trenino rappresenta comunque un atto inqualificabile compiuto dalla Raf quasi con cinica disinvoltura».

* (storico pescarese)

Nota a margine dell'autore: sessantatré anni fa aerei inglesi mitragliarono il trenino della Fea carico di sfollati. Fu un inutile massacro di gente inerme, una macchia in cancellabile per l'aviazione alleata. (Grazie alla famiglia Leone e al fotografo Achille Rasetta di Loreto Aprutino per la gentile collaborazione).

In alto Sciarretta e Leone il trenino colpito dalla Raf e la lapide

«Erano da poco passate le 15 e viaggiava verso Loreto carico di gente...»

«Gli Spitfire inglesi si tuffarono a volo radente sulle colline»






2 novembre 2006 - Il Centro: Romano Di Bernardo.

Le rievocazioni

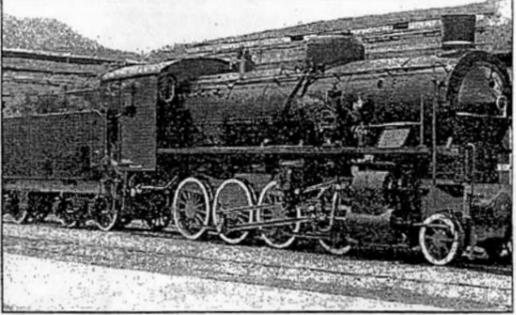
ABRUZZO NUOVO **oggi**

Le iniziative nel 60esimo dei bombardamenti

Quattro giorni di festa

«per non dimenticare»

LORETO APRUTINO - Ricorre in questi giorni il 60mo anniversario dei bombardamenti su Loreto Aprutino e l'amministrazione comunale, in collaborazione con l'associazione «Amici della Storia», ha predisposto una serie di manifestazioni per ricordare le vittime di quei tragici eventi. Domenica prossima, alle ore 10, sarà inaugurata la «Mostra dei ricordi» presso la sala Otello Farias, una collezione di foto sui tragici giorni di bombardamento a cura di Achille Rasetta, completata da un filmato dell'istituto Luce sull'inaugurazione della ferrovia elettrica Pescara-Penne. Nella stessa sala alle ore 17 del giorno successivo gli «Amici della Storia» terranno una tavola rotonda intitolata «Per non dimenticare». Le celebrazioni termineranno il 14 con uno sguardo a 60 anni fa lungo tutto un giorno: alle 9 la deposizione di una corona ai Caduti suggellata da un intervento del vescovo di Pescara-Penne. Francesco Cuccarese, poi una sfilata verso la lapide ai Caduti in via Veneto ed infine, nel pomeriggio, alle 17 circa, un concerto della Fanfara dei Carabinieri nelle sale del Supercinema.



Preziosa pellicola storica sulla ferrovia Pescara-Penne

9 gennaio 2004 - Abruzzo Oggi.

IL VIAGGIO

Dalla riviera al Tavo con l'ex Fea

MONTESILVANO. Vacanze di un Natale di tanti anni fa: un trenino all'ora del tramonto, con giovani a bordo, attraversa il litorale, prima Pescara poi Montesilvano, s'inerpica dolcemente sulle colline del Tavo. Lo sguardo dei viaggiatori, al calar delle sole, è attratto da Loreto Aprutino coperta da una spruzzata di neve (un presepe), fermata al capolinea di Penne. Un viaggio sul quel trenino era ogni volta una emozione, oltre che un servizio comodo e rapido. Quel trenino da 40 anni non c'è più, e oggi tutti considerano uno sbaglio averlo sop-

presso, anche se il «mandante» fu la motorizzazione di massa dell'inizio degli anni 60 nell'Italia del cosiddetto boom economico. C'è un capitolo, nel volume «Montesilvano: una città tra i binari», che traccia un profilo storico-culturale del trenino dell'ex Fea (Ferrovie elettriche abruzzesi), che si snodava tra Pescara, Montesilvano e Penne. Il capitolo è curato da Tullio Tonelli, direttore generale della Gestione trasporti metropolitani. Una curiosità: il trenino aveva una velocità commerciale straordinaria: ben 40 chilometri orari. (p.a.)

14 maggio 2003 - Il Centro: Paolo Antonilli



Pescara-Penne. Si sono perse le tracce dopo soli 25 anni dalla sua soppressione

Quanti rimpianti per quel treno

Sono passati solamente cinquantotto anni dall'inaugurazione della ferrovia elettrica Pescara-Penne, che già molte tracce sono andate disperse. Eppure è facile per tutti gli abitanti della vallata del Tavo un modo di essere, un mentalità, una tradizione, ma soprattutto un'epoca. Basta un accenno del vecchio treno che si può notare la commovente negli occhi di tante persone anziane per le quali in qualche modo, fa parte un po' della loro vita.

Si resta lì incollati e sintonizzati ad ascoltare, e tante sono le storie e la voglia di raccontarle che pare di ritornare indietro col tempo ed essere protagonisti.

I primi progetti sulla «Ferrovia elettrica abruzzese» risalgono alla fine del secolo scorso con la presentazione del progetto di massima dell'ing. G. Crugnola, capo dell'Ufficio tecnico provinciale, prima, e dell'ing. A. Deufiasse, poi.

Passò più di un decennio per la presentazione della domanda di concessione della provincia di Teramo, e negli anni che seguirono furono proposti percorsi alternativi a quello che sarà poi il definitivo. Nel 1923 l'ing. Duci presentò un progetto di massima in cui la linea attraversava il Comune di Spoltore anziché quella di Montesilvano.

Il progetto esecutivo, a firma dell'ing. A. De Agostini, della ferrovia Castellammare Adr. - Montesilvano - Penne con scartamento 0,95 (ridotto) ed a trazione elettrica, è datato 8 settembre 1926. Grande risalto all'avvenimento sui quotidiani locali e nazionali del tempo.

Negli anni che seguirono attraversava il Comune di Spoltore anziché quella di Montesilvano. Il progetto esecutivo, a firma dell'ing. A. De Agostini, della ferrovia Castellammare Adr. - Montesilvano - Penne con scartamento 0,95 (ridotto) ed a trazione elettrica, è datato 8 settembre 1926. Grande risalto all'avvenimento sui quotidiani locali e nazionali del tempo.

Negli anni che seguirono



Un percorso di ben 37 chilometri

Dalla stazione Castellammare-porto la linea percorre la via Veneto sino a raggiungere il corso Vittorio Emanuele che attraversa a livello per percorrerlo poi sul lato occidentale. Dopo il piazzale della stazione F.S. è situata la fermata di Castellammare. Il tracciato, dopo il passaggio a livello del corso Vittorio Emanuele sulla Ancona-Foggia, continua a fianco di detta ferrovia e la sovrappassa con cavalcavia per raggiungere la strada nazionale. Tenendosi sul lato verso mare, lungo il tracciato è situata la fermata di S. Filomena.

All'inizio dell'abitato di Montesilvano la linea, volgendo a destra, abbandona la Nazionale per avvicinarsi al piazzale merci della F.S. presso cui è situata la stazione di Montesilvano. All'uscita della stazione il tracciato gira a sinistra e attraversa a livello la strada Nazionale, si avvicina alla Provinciale alla quale corre parallelamente. La fermata successiva è situata a Montesilvano Colle a cui seguono le stazioni di Cappelletto sul Tavo, Moscufo, e dopo l'attraversamento del fiume Tavo, Collecervino e quella di Pianella. La stazione di Pianella, rispetto al progetto di massima, viene così ad essere spostata di oltre 1800 metri, questo allo scopo di avvicinarla a Pianella e di poter, in un prossimo avvenire, diramare facilmente la linea per la stazione di Chieti, che dovrà attraversare il Tavo sul nuovo ponte della Cartiera. All'uscita della stazione di Pianella la linea incomincia a salire, segue l'andamento della strada comunale lungo il Tavo sino alla stazione di Loreto Aprutino, dove la Provinciale vicine deviate per dar posto al piazzale della stazione.

All'uscita della stazione entra in galleria e corre a valle della strada Provinciale seguendo l'andamento, e giunto a Collatuocio, dove affianca la Provinciale con galleria artificiale, prosegue per la stazione di Penne dopo aver sottopassato in galleria la strada Nazionale Penne-Chieti. La lunghezza totale della linea è di km. 36,710.

E. F.

18 ottobre 1987 - Il Messaggero: Elio Faieta.



Settembre 1987 - Fiscellu: Elio Faieta.

IL MESSAGGERO DOMENICA 11 OTTOBRE 1987

Ora sarebbe disponibile una metropolitana «leggera»

Un treno, una storia. Ma al di là della battuta alla Lecloux, il treno Penne-Pescara rappresenta una delle tante occasioni perdute da Pescara e dal suo hinterland. Un'occasione irripetibile soprattutto per il capoluogo adriatico e per i centri vicini, congestionati da un traffico ormai arrivabile situazioni paradossali, invivibili. Il tracciato su cui correva il treno, soppresso 25 anni fa, rappresenterebbe oggi il percorso ideale di una metropolitana «leggera», che risolverebbe gran parte dei problemi viari di Pescara, Montesilvano, Cappelletto e forse avrebbe contribuito a non isolare Penne, così come avvenuto dal punto di vista della viabilità in questi anni. Potevamo avere una metropolitana da Pescara a Montesilvano senza dover spendere una lira, senza problemi di inquinamento. Ed invece, hanno scelto i bus (che ora camminano come lumache).

La linea venne inaugurata il 22 settembre del 1929 presente il ministro Giacomo Acerbo

Oggi, dopo la fine della linea, non pochi si chiedono se la scelta, fu vera occasione di progresso. La stazione di Penne in una foto d'epoca. Di qui partivano i treni carichi di studenti e di pendolari (in particolare muratori) diretti ogni giorno a Pescara.

Era l'epoca in cui il barone Zamba reclamava il miglioramento dei collegamenti ferroviari

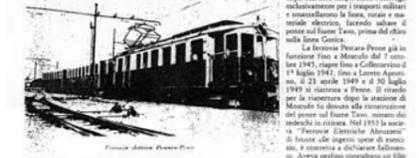
Per intercessione del podestà Bernardo Montani e grazie all'impegno politico di Acerbo la linea fu prolungata e così la nuova città di Pescara nel 1934 già disponeva di un inviolato servizio tranviario che da Zanni («la fermata del mare») collegava Pescara centrale e Porta Nuova e terminava in viale Scafriglio, angolo viale Totti.

«Saranno più facili le comunicazioni e i trasporti»

Per la storia, l'unica arguzione dell'amministrazione provinciale di Teramo ad un collegamento dell'entroterra con la costa, risalente a prima della guerra mondiale, trovò il suo realizzatore nella persona di Giacomo Acerbo, organo di Loreto, eletto deputato della provincia teramana nelle elezioni del 1922, il quale si adoperò tenacemente per la realizzazione della grande opera innovativa, cui va riconosciuto lo sviluppo economico non solo dell'intera valle vestina. Ecco cosa scrisse, fra l'altro, un giornale dell'epoca, «L'Adriatico»: «Tutta la vallata del Tavo, ricca di prodotti agricoli, di commestibili di affittare è attraversata dalla nuova ferrovia. Ma questa non si limita a raccogliere in una superba favole di interi e volentieri i paesi che attraversa, ad essa faranno capo, senza dubbio, tutti i centri minori muratori più del vecchio circondario di Penne e tutti dipendenti della provincia di Teramo, perché avranno maggiore possibilità di sviluppo con l'aumentata facilità dei trasporti e delle comunicazioni con Pescara, nuova ferroviaria di prima categoria».

«C'era una volta... il treno»

Il treno che congiungeva Pescara a Penne passando per il centralissimo (foto a d.) corso Vittorio



Settembre 1987 - Fiscellu: Elio Faieta.

Varie

IL MESSAGGERO SABATO 10 LUGLIO 2004

La linea venne inaugurata il 22 settembre del 1929 presente il ministro Giacomo Acerbo

Oggi, dopo la fine della linea, non pochi si chiedono se la scelta, fu vera occasione di progresso. La stazione di Penne in una foto d'epoca. Di qui partivano i treni carichi di studenti e di pendolari (in particolare muratori) diretti ogni giorno a Pescara.

Era l'epoca in cui il barone Zamba reclamava il miglioramento dei collegamenti ferroviari

Per intercessione del podestà Bernardo Montani e grazie all'impegno politico di Acerbo la linea fu prolungata e così la nuova città di Pescara nel 1934 già disponeva di un inviolato servizio tranviario che da Zanni («la fermata del mare») collegava Pescara centrale e Porta Nuova e terminava in viale Scafriglio, angolo viale Totti.

«Saranno più facili le comunicazioni e i trasporti»

Per la storia, l'unica arguzione dell'amministrazione provinciale di Teramo ad un collegamento dell'entroterra con la costa, risalente a prima della guerra mondiale, trovò il suo realizzatore nella persona di Giacomo Acerbo, organo di Loreto, eletto deputato della provincia teramana nelle elezioni del 1922, il quale si adoperò tenacemente per la realizzazione della grande opera innovativa, cui va riconosciuto lo sviluppo economico non solo dell'intera valle vestina. Ecco cosa scrisse, fra l'altro, un giornale dell'epoca, «L'Adriatico»: «Tutta la vallata del Tavo, ricca di prodotti agricoli, di commestibili di affittare è attraversata dalla nuova ferrovia. Ma questa non si limita a raccogliere in una superba favole di interi e volentieri i paesi che attraversa, ad essa faranno capo, senza dubbio, tutti i centri minori muratori più del vecchio circondario di Penne e tutti dipendenti della provincia di Teramo, perché avranno maggiore possibilità di sviluppo con l'aumentata facilità dei trasporti e delle comunicazioni con Pescara, nuova ferroviaria di prima categoria».

IL MESSAGGERO SABATO 10 LUGLIO 2004

La linea venne inaugurata il 22 settembre del 1929 presente il ministro Giacomo Acerbo

Oggi, dopo la fine della linea, non pochi si chiedono se la scelta, fu vera occasione di progresso. La stazione di Penne in una foto d'epoca. Di qui partivano i treni carichi di studenti e di pendolari (in particolare muratori) diretti ogni giorno a Pescara.

Era l'epoca in cui il barone Zamba reclamava il miglioramento dei collegamenti ferroviari

Per intercessione del podestà Bernardo Montani e grazie all'impegno politico di Acerbo la linea fu prolungata e così la nuova città di Pescara nel 1934 già disponeva di un inviolato servizio tranviario che da Zanni («la fermata del mare») collegava Pescara centrale e Porta Nuova e terminava in viale Scafriglio, angolo viale Totti.

«Saranno più facili le comunicazioni e i trasporti»

Per la storia, l'unica arguzione dell'amministrazione provinciale di Teramo ad un collegamento dell'entroterra con la costa, risalente a prima della guerra mondiale, trovò il suo realizzatore nella persona di Giacomo Acerbo, organo di Loreto, eletto deputato della provincia teramana nelle elezioni del 1922, il quale si adoperò tenacemente per la realizzazione della grande opera innovativa, cui va riconosciuto lo sviluppo economico non solo dell'intera valle vestina. Ecco cosa scrisse, fra l'altro, un giornale dell'epoca, «L'Adriatico»: «Tutta la vallata del Tavo, ricca di prodotti agricoli, di commestibili di affittare è attraversata dalla nuova ferrovia. Ma questa non si limita a raccogliere in una superba favole di interi e volentieri i paesi che attraversa, ad essa faranno capo, senza dubbio, tutti i centri minori muratori più del vecchio circondario di Penne e tutti dipendenti della provincia di Teramo, perché avranno maggiore possibilità di sviluppo con l'aumentata facilità dei trasporti e delle comunicazioni con Pescara, nuova ferroviaria di prima categoria».

PESCARA METROPOLITANA 39

La ferrovia rimase in servizio per 34 anni Fu eliminata perché ritenuta superata

1934 già disponeva di un inviolato servizio tranviario che da Zanni («la fermata del mare») collegava Pescara centrale e Porta Nuova e terminava in viale Scafriglio, angolo viale Totti.

Oggi, dopo quarant'anni, nella ricorrenza di tale soppressione non pochi si chiedono se la scelta, a scapito dell'ammortamento della linea ferroviaria in prospettiva futura, fu vera occasione di progresso. Rimpianti? Perché no? Forse il suo prolungamento, come era nella mente di Acerbo) sino a Teramo ed anche ad Ascoli Piceno, come pure l'esistenza di una linea tranviaria da Montesilvano alla pineta di Pescara, avrebbero potuto risultare di grande utilità non solo per il traffico, ma anche di beneficio all'entroterra.

Ricordi? Tanti e limpidi, nella mia mente, non solo personali, ma legati agli anni della gioventù di un'istituzione che su quelle vetture, accendendosi quotidianamente a valle da Penne, Loreto Aprutino, Collecervino, Moscufo e poi proseguendo per Campitello, Cappelletto, ecc., hanno vissuto ore felici e talora anche tristi, hanno coltivato i primi amori, si sono entusiasmati per le prime passioni politiche, hanno gustato e litigato per le simpatie calcistiche, e c'è un'emozione che non ho mai dimenticato: il primo vacanza al mare, il primo matrimonio, vale a dire il cordario) a Montesilvano o di Zanni, utilizzando l'abbonamento ferroviario.

*Avvocato, docente universitario

L'ultima corsa del trenino del mare

Fu soppresso nel giugno del '63. Collegava Penne al capoluogo adriatico

La linea venne inaugurata il 22 settembre del 1929 presente il ministro Giacomo Acerbo. Era l'epoca in cui il barone Zamba reclamava il miglioramento dei collegamenti ferroviari.



La ferrovia racconta la nascita di una regione

Due mostre all'Archivio di Stato sul vecchio "trenino" pescarese e sul tratto dell'Appennino

Una mostra storica a carattere itinerante è la seconda, sul tema "Le Ferrovie sull'Appennino Abruzzese": si tratta di un'approfondita e accurata ricostruzione della complessa e importante vicenda dell'«Abruzzo ferroviario», in particolare riguardo alla problematica, ancora attuale, delle linee di collegamento interne. Questa mostra è promossa da Archivio di Stato di Pescara, Amministrazione provinciale di L'Aquila, Archivio di Stato di L'Aquila, Associazione Nazionale Archivistica Italiana, Comune di Pescocostanzo, Dipartimento Abruzzese di Storia Patria, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile.

Le due rassegne rimarranno aperte fino al 28 novembre la mattina dalle 9 alle 13 e il martedì e il giovedì anche dalle 15 alle 17. Sono stati invitati a presentarle: Antonio Fiorilli, Direttore della Biblioteca Provinciale di L'Aquila; Paolo Mazzi, dell'Archivio di Stato di L'Aquila; Tullio Tonelli, Direttore della Gestione Governativa Ferrovie Penne-Pescara; Dario Recubini, Responsabile delle Relazioni Esterne Ferrovie dello Stato.



Distrutta dall'ultima guerra, nel 1944 la linea fu ricostruita e riaperta al traffico nel 1949. L'ultima corsa nel '52, il boom economico e quindi la concorrenza dei servizi automobilistici del dopoguerra portarono allo smantellamento.

La mostra racconta insomma, attraverso documenti di proprietà dell'Archivio di Stato acquistati grazie alla sensibilità della Gestione Governativa Penne-Pescara, la storia di una città e di una provincia che nel giro di poche decine

Ottobre 1997 - Il Messaggero: Elvira Falucci.

Iniziative culturali e storiografiche



Maggio 2003 - Manifesto del Comune di Montesilvano, per le celebrazioni per i 140 anni della ferrovia adriatica e per i 40 anni della dismissione F.E.A. - Editore Grafica SIVA. - Collezione ACAF.



1987 - Locandina per la mostra organizzata da Ezio ed Elio Faieta, nel Comune di Loreto Aprutino -Collezione Ezio Faieta.



13 maggio 2003 - Annullo filatelico di Poste Italiane S.p.a., per le Celebrazioni per i 140 anni della ferrovia adriatica e per i 40 anni della dismissione F.E.A. - Collezione ACAF.



Maggio 2003 - Cartolina in acquerello di Marco D'Agostino, per il 40° della dismissione F.E.A. - Collezione ACAF.

MINISTERO PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI
ARCHIVIO DI STATO
PESCARA

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE
L'AQUILA

Mostra documentaria
Mostra storica

Ferrovie Elettriche Abruzzesi
Il trenino Pescara-Penne

Le Ferrovie sull'Appennino
Abruzzese

Presentazione 21 ottobre 1997 - ore 17,00
Sala Mostre Archivio di Stato
PESCARA - Via Marco Polo, 108

Esposizione: 21 ottobre - 28 novembre 1997
Orari: dal lunedì al venerdì 9,00 - 13,00 - martedì e giovedì 15,00 - 17,00

1997 - Locandina per la mostra documentaria e storica - Archivio di Stato di Pescara ed Amministrazione Provinciale di L'Aquila - Archivio di Stato di Pescara.

Curiosità

"La bella e la bestia" di Carlo Mastrangelo*

(tratto dalla pubblicazione "Montesilvano, andata e ritorno" - Editore Comune di Montesilvano 1992)

Quando si videro la prima volta, lungo la tratta Pescara-Montesilvano, tutti e due sbarrarono i loro fanali per la meraviglia. Pur appartenenti alla stessa famiglia delle ferrovie (F.S. e F.E.A.), non avevano molto in comune: i binari, il letto di ghiaia, le traverse, gli scambi, non erano sufficienti ad inquadrali tra gli individui della stessa specie. Lui, il treno vestito da minatore, nero come il carbone con cui si alimentava, era un grande ed infaticabile lavoratore. Generoso con tutti, trasportava giorno e notte, nei più remoti angoli d'Italia, gente comune e gente d'alto bordo. Assistito e governato dai suoi due angeli custodi, il fuochista ed il macchinista, anche loro neri di carbone, era stato testimone di mille storie di incontri e di separazioni, di gioie e di sofferenze. Dai treni di lusso alle tradotte, dai treni bianchi a quelli della speranza, s'era fatta una grande esperienza di vita e per questo si reputava un treno vissuto, un treno di mondo. Proletario per natura e per vocazione, mal sopportava la divisione dei passeggeri in tre classi e soprattutto per questa ragione non la smetteva mai di sbuffare e brontolare, non solo sul lavoro, ma anche nelle lunghe soste alle stazioni. Del resto ansiti e borbottii, buffi e soffi erano il suo linguaggio preferito. Chiassoso ed esuberante, si lasciava andare spesso a scoppi d'ira improvvisi e allora schizzava fumo e vapore da tutti gli ingranaggi, sferragliando e slittando violentemente sulle enormi ruote motrici, ringhiando nelle curve. S'avventava lungo le pianure con tutto l'impeto di cui era capace, trasformandosi in una specie di adirato Mangiafuoco, in un drago fiammeggiante. "Va l'empio mostro; con traino orribile", scrisse il Carducci di una crudele vaporiera che gli portava via l'amata Lidia. E il suo fischio, il suo grido di bestia ferita che riempiva tutti gli angoli della notte, destava a volte nella mente oscuri presagi. "Immane pe'l buio/gitta il fischio che sfida lo spazio". Lei, il trenino della F.E.A., vestita con i colori dell'acqua marina, linda e silenziosa, era una casalinga carina, calda sui binari a scartamento ridotto, ma non molto spedita. Impiegava più di un'ora a coprire i 36 chilometri tra Pescara e Penne, punteggiati da stazioncine e minuscoli caselli ferroviari. Al segnale dei fischietti dei capi-stazione e delle cornette dei capi-treno, rispondeva, prima di avviarsi, con un allegro "pà-pà". Non era una lavoratrice indefessa. Dopo l'ultima corsa, intorno alle 23, si ritirava nelle rimesse di Via Foscolo di Pescara. Al contrario di lui, non aveva mai trasportato regnanti e capi di governo, illustri scienziati e potenti uomini d'affari. Viaggiavano con lei lo studente con la "stozza" per l'ora di ricreazione e la contadina con la "mappatella" e magari con due pollastri litigiosi, nella cesta sotto il sedile di legno. E c'erano "pupino" e "gennarino", "mullicone" e "mbrellare", "stinnamasse" e Loletta la biondina. Tra i due non ci fu il classico colpo di fulmine. All'inizio s'ignorarono del tutto: lui mal digeriva quell'aria sbarazzina e un po' snob di lei ("una smorfiosetta piccolo-borghese che si dà le arie solo perché ha la trazione elettrica", pensava) e lei era intimorita da quel burbero e nero vagabondo. Poi la curiosità ebbe il sopravvento e cominciarono a sbirciarsi lungo il percorso Pescara-Montesilvano: attraverso le lunghe cancellate di cemento che dividevano i due tracciati, tra gli spazi vuoti dei caseggiati, tra i pioppi e i roveti. Il vento a volte le portava in anticipo la sua voce: quel "fù-fù" d'incallito fumatore con cui si annunciava dovunque. Allora si stringeva più forte col pantografo alla linea di rame dell'alta tensione, per correre più veloce; ma lui se la fumava in velocità, superandola di slancio. Un giorno il caso volle che all'altezza del passaggio a livello della "prima rampa", oggi in viale Europa di Montesilvano, giunti a meno 50 metri tra loro, rallentarono, l'uno perché avvertito dal disco rosso, l'altra perché già alle viste del lussureggiante boschetto del marchese Luciano Delfico, adiacente la "stazionetta". Lui la vide così disarmata e intimidita, così vibrante e con i fanali abbassati, che ebbe un moto di tenerezza; spruzzò verso di lei una nuvoletta di candido vapore. Lei lo guardò di sottocchi e si accorse che oltre quella scorza dura e nera palpitava un cuore ardente e appassionato. Ammirò il suo focolare, il suo camino, la sua biella d'accoppiamento e tutta emozionata fece qualche scintilla col pantografo, suonò il suo "pà-pà" e si fermò a Montesilvano Spiaggia. Il giorno dopo, prima di arrivare alla mini-stazione di Pescara centrale, si mirò nelle vetrine di corso Vittorio, per accertare che avesse tutto in ordine, sperando in un incontro fortuito, di conoscerlo più da vicino. Dal deposito delle locomotive e dagli impianti delle F.S. veniva un odore di carbone bruciato e di olio caldo, di scorie di ferro e di traverse invecchiate. Al suo sopraggiungere si sentì confusa, frastornata, non poté stargli a fianco più di poche centinaia di metri; all'altezza di via Leopoldo Muzii girò e si immise poi in viale Regina Margherita. Corse verso Zanni e salì trafelata sul cavalcavia. Lui, che a bella posta aveva rallentato l'andatura per incontrarla, la incrociò e la sommerse in una nuvola di fumo tra le grida di giubilo degli studenti appiccicati ai finestrini. Era rimasta stordita, inebriata. Quel fumo sapeva di terre esotiche e di popoli lontani, di viaggi avventurosi e di dolci abbandoni. Si dimenticò nella discesa del cavalcavia e corse come non mai. I pali volarono via sibilando senza intervalli, la torre rossa e merlata di Villa Verlengia sfiorò le carrozze; i platani della Nazionale, i vigneti, gli oliveti, i frutteti di Cappelle e di Moscufo, di Pianella e di Loreto danzarono un festoso girotondo attorno a lei. Giocò nelle gallerie di Loreto e di Penne e giunse al capolinea ansimando, ma felice. Dopo qualche tempo i due cominciarono ad appartarsi in un delizioso posticino a fianco di una delle due rimesse di Montesilvano, tra siepi di biancospino e campi d'orzo. E lui sui suoi binari a scartamento normale, lei sui suoi a scartamento ridotto, chiamati nel loro insieme binari di raccordo, si conobbero e vissero una breve stagione di contatti ferrei e felici.



* già Dirigente del Comune di Montesilvano, figlio di Ugo, all'epoca Capostazione F.E.A. di Montesilvano spiaggia.

“L’era del trenino” di Giuseppe Quietì*

(tratto dalla pubblicazione “Gente di Pescara” - Editore Officine Grafiche Edigrafital SpA 1991)

Scusi, lei è di Loreto?». «Sì, sono Di Loreto». «Ah, bene, allora, per piacere, mi lascia questo pacchetto alla fermata di Loreto?». «Ma guardi che io vado a Montesilvano». «Ma non mi ha detto che è di Loreto?». «Sì, io mi chiamo Di Loreto, ma sono di Montesilvano...». Questa scenetta è vera e si verificava alla stazione del «trenino» di Pescara, una cinquantina di anni fa. Protagonisti un contadino e un vigile urbano di Pescara, il signor Di Loreto, appunto, che abitava a Montesilvano e prendeva, tutti i giorni, il cosiddetto «trenino». Il «trenino» della F.E.A. (Ferrovie elettriche abruzzesi) era, in effetti (molti se lo ricordano bene) poco più di un tram e collegava Penne a Pescara toccando Loreto Aprutino, Collecervino, il bivio tra Moscufo e Pianella, Cappelle e Montesilvano. La «Ferrovìa elettrica Pescara-Penne» era stata inaugurata il 22 settembre del 1929. Un’opera notevole, con i suoi 36 chilometri di lunghezza, con le varie stazioni nei centri attraversati, con raccordi per la rete delle Ferrovie dello Stato e con una potenza elettrica «prevista per far fronte, oltre che alle normali esigenze della linea, anche per gli eventuali progettati prolungamenti a Francavilla-Chieti». Per compiere l’intero tragitto ci voleva più di un’ora ma era certamente un bel viaggio, tra prati e colline di ulivi, con l’immancabile merendina (qualche volta anche una cotoletta o una frittata) nel tovagliolo di lino bianco. Dopo essersi fermato alla stazione di S. Filomena (che esiste ancora, dovrebbe essere restaurata e destinata a centro sociale per anziani) entrava in città scavalcando la ferrovia da quella che adesso è una stradina sopraelevata (via Ruggero Settimo) che collega viale Kennedy con la Nazionale Adriatica nord. Dell’antico cavalcavia sono rimasti i parapetti in cemento armato e ferro battuto con motivi ornamentali (oggi a nessuno verrebbe in mente di rifarli così belli). Il «trenino» percorreva, quindi, l’attuale viale Kennedy e girava su via Leopoldo Muzii. La casa ad angolo ha quella forma arrotondata proprio per consentire la curva dei binari. Inserendosi, poi, su corso Vittorio Emanuele II, passava di fronte alla stazione centrale e si avviava verso Porta Nuova e la Pineta. I binari erano la croce dei vigili urbani di Pescara, chiamati frequentemente dal conducente per rimuovere e multare le automobili che puntualmente li ostruivano. All’altezza di via Venezia c’era la deviazione verso la stazione di via Ugo Foscolo. Qui c’è ancora la vecchia stazione di «Pescara Porto», con tanto di targa di marmo. Si vede bene anche dall’esterno del recinto, passando, però, su via Manzoni. La stazioncina è un delizioso quadretto della vecchia Pescara. «Ma perché “Pescara Porto” » direte. Perché doveva essere, nel progetto dell’epoca, il raccordo fra il «trenino» ed il porto. Era prevista, infatti, la costruzione di una darsena, uno specchio d’acqua, che avrebbe consentito alle chiatte di navigare fin dentro l’area della stazione per caricare e scaricare le merci. Un «trasporto intermodale», si direbbe oggi, mare-ferrovìa. La riviera, praticamente inesistente, sarebbe stata interrotta e scavalcata da un ponte che consentisse alle basse chiatte di passarvi sotto. Della darsena non se ne fece niente ma la targa «Pescara Porto» fu messa e c’è ancora. D’altronde il porto era lì, a pochi metri, e una funzione di «scalo marittimo», in qualche modo, quella stazione la svolse pure. La linea continuava, come abbiamo detto, verso la Pineta e sono in pochi a sapere che un tratto dei binari c’è ancora, sotto l’asfalto del Ponte Vittorio Emanuele II. Era problematico, infatti, divellerli senza intaccare la struttura del ponte e così si decise di lasciarli dov’erano e ricoprire tutto con l’asfalto. Percorrendo viale Marconi, il «trenino» arrivava, quindi, alla Pineta. E qui c’è un’altra testimonianza. In viale Scarfoglio, angolo viale F. P. Tosti, si può ammirare (si fa per dire) la stazioncina del capolinea. È rimasta la struttura e ci sono i resti di due sedili in ferro. Andrebbe salvata. Ormai fa parte della storia della città. Sono scomparsi, invece, i due capannoni del deposito nella zona, allora paludosa, dell’attuale via Elettra (vicino al Palazzetto dello Sport). Ne portava di persone, il «trenino». Ed anche di animali. Trasportava il bestiame destinato alla vendita o al mattatoio di via del Circuito. Per portare le bestie da via Foscolo al macello o alla stazione ferroviaria venivano assoldati (mezza lira a capo) i ragazzi della zona che erano combattuti tra il facile guadagno e lo scherno delle ragazze che li guardavano con disprezzo e li chiamavano «i vaccari». E se l’è vista anche brutta, il «trenino», affrontando i bombardamenti e i mitragliamenti. Né gli uni né gli altri riuscirono ad abbatterlo. Sopravvisse alla guerra ma fu sconfitto dalla motorizzazione. Il 19 giugno del 1963, avanti con gli anni e malandato (gli era già stato amputato il tratto Pescara-Pineta) partì per Penne senza nessun viaggiatore. Erano tutti sugli autobus che, da tempo, gli facevano concorrenza. Se ne andò in silenzio, dignitosamente. Fu la sua ultima corsa. Peccato!

* Avvocato e pubblicista, già Deputato al Parlamento e già Amministratore della Città di Pescara.

Ricordi di vita

Vendraminetto, una famiglia venuta dal Veneto

Nella mia continua ricerca sulle persone che hanno un ricordo diretto del “trenino”, mi sono imbattuto in un documento del 1936 che riportava come occupante la stazione di Cappelle sul Tavo, il caposquadra Vendraminetto Ernesto; non è stato difficile ritrovare questo cognome sull’elenco telefonico di Montesilvano, perché non è tipico della nostra regione. Appena ho parlato del trenino, gli occhi del signor Gualtiero si sono illuminati; il trenino è ancora nella sua mente, attraverso le sue parole man mano riemergono tanti ricordi personali ed avvenimenti. Suo padre Ernesto su invito dell’ingegner Motta, venne in Abruzzo nel 1926 e partecipò a tutti i lavori di costruzione della linea ferroviaria a scartamento ridotto Pescara – Montesilvano – Penne; nell’autunno del 1929, poco dopo l’inaugurazione, fu raggiunto dalla sua famiglia: la moglie, Signora Carlotta e dai sei figli. Abitarono all’inizio presso la casa cantoniera di Montesilvano Colle; successivamente si trasferirono nella stazione di Cappelle sul Tavo, dove la Signora Carlotta svolse le funzioni di assuntrice. I ricordi scorrono; come in altre case cantoniere F.E.A. si allevavano conigli e coltivavano patate in un fazzoletto di terra annesso alla stazione. Ricorda, come fosse ieri, perfino quel tragico evento dell’attacco aereo presso Collatuccio; i proiettili che lo hanno quasi sfiorato, la sua corsa disperata verso un riparo tra morti e feriti ed il fragore dei colpi deflagranti che bersagliavano la ghiaia tra i binari. Nella sua mente riaffiora anche un altro tragico evento bellico, questa volta vicino casa sua, appunto la stazione di Cappelle sul Tavo; morirono in seguito ad un altro attacco aereo tre persone (due adulti ed una bambina) ed altre furono ferite. Ha assistito anche alla ricostruzione postbellica della ferrovia e, purtroppo, anche al suo declino. Dopo lavori saltuari con la F.E.A. e presso alcuni contadini dei dintorni, il destino lo ha portato lontano dalla sua famiglia; è andato in Belgio dove ha affrontato il duro lavoro nelle miniere e vi risiede ancora; spesso ritorna a Montesilvano, dove vive il figlio Ladislao.

Salvatore Di Fazio

Dalla voce di Curzio Senepa

Curzio Senepa, figlio di Seneca, dipendente della “Ferrovìa Pescara-Penne”, sfollato con la famiglia presso il casolare dei fratelli Zicola, in contrada S. Vittoria di Penne, racconta: “era il pomeriggio del 7 Novembre 1943, quando dal terrazzino di tale immobile, che ha una buona veduta sulla campagna circostante, nonché sul tratto delle sedi ferroviarie della F.E.A., prima dell’imbocco della galleria in località Valloscuro, ho visto la rotta minacciosa di tre caccia “Spitfire” che subito si sono disposti per colpire un bersaglio da loro individuato. Era il trenino della F.E.A.”. E continuando: “Vidi, con l’ausilio di un binocolo, l’esplosione dei proiettili sul fianco dei vagoni e del locomotore. Inutile fu il tentativo di sottrarsi all’attacco rifugiandosi nella vicina galleria; il sistema frenante, colpito dalle raffiche, bloccò il treno all’imbocco della stessa. Solo metà locomotore riuscì ad entrare. Furono effettuati quattro passaggi. Immaginatevi quale valanga di colpi si abbattè sul convoglio. Immediatamente mi recai sul posto; morti e feriti ovunque con scene che preferisco non descrivere. Il capotreno Sciarretta fu colpito mortalmente, mentre il guidatore, signor Leone senior, fu ferito leggermente”. Quindi conclude: “questo tragico episodio determinò la fine dell’esercizio della ferrovia, avvenuto poco dopo, che con le numerose corse giornaliere dei suoi convogli rese un servizio inestimabile attraverso il trasporto di persone e cose, in fuga dalle città di Pescara e Montesilvano”.

Curzio Senepa

Il ricordo della signora Mafalda

La signora Mafalda Ricci è una magnifica persona di 86 anni, sia nel fisico che nella mente; non dimostra sicuramente gli anni che ha. Le ho chiesto di parlarmi di quei tragici momenti che hanno coinvolto la sua famiglia quel terribile giorno del 26 Ottobre 1943, quando degli aerei inglesi si abbatterono nei pressi della stazione F.E.A. di Cappelle sul Tavo; loquace e precisa, dimostrando un’ottima memoria, la signora Mafalda ha cominciato a ripercorrere quei momenti. Mi racconta della sua famiglia, del papà Serafino emigrante nell’anteguerra, ritornato

a casa nel 1938; della mamma Santa, una solida contadina che ha allevato 8 figli nel migliore dei modi; vivevano del raccolto dei campi, nella stalla avevano 4 mucche che gli davano un buon quantitativo di latte quotidiano che vendevano in parte a Cappelle e il restante quantitativo a un signore che veniva da Pescara con il triciclo. Avevano altre 2 mucche che usavano prevalentemente per il lavoro nei campi. Il loro podere si trovava nelle adiacenze della stazione di Cappelle sul Tavo. Quel giorno, verso le 15, mentre il trenino F.E.A., proveniente da Penne, si avvicinava alla stessa stazione, papà Serafino era seduto per terra, appoggiato con la schiena ad un albero di pesco; davanti a lui la tovaglia bianca stesa a terra, imbandita per il pasto che stava consumando, insieme ad una vicina, che lo aiutava nel lavoro dei campi, con la figlioletta; Italia, la sorella più piccola della signora Mafalda, era nei pressi intenta falciare l'erba; le due mucche erano legate sotto un albero vicino. Improvvisamente apparvero in cielo degli aerei che sicuramente avevano come obiettivo il trenino, la ferrovia F.E.A. e la stazione di Cappelle; questi, con attacchi ripetuti, scesero in picchiata mitragliando. Pochi minuti e la tragedia era compiuta. La signora Mafalda in quel momento si trovava in casa, intenta alla faccende domestiche; subito dopo venne qualcuno ad avvisarla del fatto; lei corse giù per i campi a perdersi, in una corsa che sembrava non finire mai; quando arrivò sul posto c'era sangue dappertutto, la sorella Italia, ferita alle gambe, la stavano già portando all'ospedale di Penne, la vicina con la sua piccina erano già morte; corse verso papà Serafino che era stato colpito in più parti con gli arti irrinconoscibili; lei lo prese fra le braccia, chiamandolo disperatamente; lui la guardò per l'ultima volta e spirò. La signora Mafalda interrompe il suo racconto, il suo volto si copre di lacrime, che sanno della stessa disperazione di quei momenti. Una lunga pausa interviene, sono commosso anch'io. Poi completa il suo racconto, ricordando che anche le mucche furono gravemente colpite e successivamente morirono. Quella volta il trenino non subì danni, ma ci furono dei tragici fatti luttuosi e cruenti.

Salvatore Di Fazio

Il "mio" trenino

Per me è più nitida la memoria, in quanto, figlio di un dipendente F.E.A., ricordo quando andavo

in colonia ogni anno, nel mese di Luglio, grazie alla Direzione che organizzava le vacanze per i figli dei dipendenti, impiegati ed operai: 15 giorni di mare. Partivo al mattino, verso le otto, con il trenino che veniva da Penne, e dopo le fermate di Collocorvino, Moscufo e Cappelle, i vagoni erano pieni di bambini tutti legati da quella sincera amicizia che solo l'ingenuità infantile sa dare. Così iniziava la festa giornaliera e, con la complicità delle signorine preposte al nostro controllo, si cantava, si rideva e quell'allegria confusione, tipica dei bambini, la faceva da padrona. Durante il percorso, attraverso i campi coltivati, i contadini usavano il passaggio del trenino come orologio sicuro, perché il suo caratteristico rumore ed il suo fischio non passavano certamente inosservati. Ma fra i tanti ricordi belli della mia giovinezza, ci sono anche quelli della guerra; impossibili da dimenticare. I bombardamenti aerei erano all'ordine del giorno; il mio paese, Loreto Aprutino, ne subì dieci o dodici, non ricordo con precisione. Anche il trenino fu vittima degli eventi bellici, subendo un mitragliamento a Cappelle sul Tavo, ma il più drammatico fu quello di Penne in località Valloscuro, nei pressi di Collatuccio, dove ci furono diversi morti; quest'ultimo episodio determinò la sospensione del servizio. In quei tragici momenti i tedeschi, ormai prossimi alla ritirata, cominciarono a distruggere tutto quello che poteva servire al nemico che avanzava; così prelevarono binari per le loro fonderie in Germania, distrussero ponti ed altre infrastrutture. Al momento non si percepiva alcun disagio perché, non essendo possibile viaggiare, ci si preoccupava soprattutto di trovare un posticino sicuro in caso di bombardamento e di sfuggire ai rastrellamenti tedeschi, fatti per procurarsi mano d'opera per la costruzione di difese militari. Passata la bufera della guerra, la ricostruzione della ferrovia richiese un grande impegno e molti sacrifici ai dirigenti, dipendenti, tecnici ed operai; tutti lavorarono nella consapevolezza di far parte di una grande famiglia. Ricordo che mio padre, caposquadra, da Loreto andava a Pescara con una sgangherata bicicletta e le eventuali forature si risolvevano legando con uno spago il tratto di camera d'aria interessato. Con il ritorno alla normalità, la nostra numerosa famiglia, che prima della guerra abitava nella casa cantoniera "Valentini", si trasferì nella stazione di Pianella, sicuramente più grande ed accogliente, dove mia madre Grazia fungeva da assuntrice. Non potrò mai dimenticare il bel rapporto esistente tra la mia famiglia ed il personale viaggiante. Il 28 Aprile 1957 (articolo su "Il Tempo") nella nostra famiglia ci furono due matrimoni, mio fratello Gabriele e mia sorella Ennia; ed in questa grande festa furono coinvolti il personale viaggiante e persino i passeggeri del treno delle 15; mia madre si fece trovare sul

piazzale della stazione con un grande vassoio pieno di dolci fatti in casa, bottiglie di vino e birra. Tutti mangiarono e brindarono a questo straordinario avvenimento. Poi è arrivato il boom economico e il trenino era diventato troppo lento, talora anche per la non disciplina di qualcuno che parcheggiava la propria auto sui binari F.E.A, specialmente a Pescara, con sommo disappunto del controllore che doveva scendere per cercare in qualche bar il proprietario. Arrivò infine la soppressione di questo tipo di servizio, che ora in tanti rimpiangono.

Giuseppe Chiavaroli

Ai tempi delle famiglie numerose: la famiglia Chiavaroli

Sono nato, ultimo di dieci figli, nella casa cantoniera "Valentini", dove allora risiedeva la mia numerosa famiglia. Durante il periodo bellico i ricordi sono pochi e confusi; l'unico ricordo chiaro è che quando sentivamo il rumore degli aerei noi piccoli trovavamo sicuro rifugio nel cunicolo scavato sotto la strada per incanalare nei fossati le acque piovane. Subito dopo ci siamo trasferiti nella stazione di Pianella, sicuramente più confacente. Dati gli ottimi rapporti con i vicini, la stazione era diventata un punto di riferimento dove, nei momenti liberi e di sera, ci si riuniva con tutto il vicinato per poter fare quattro chiacchiere e cantare, mentre qualche signora lavorava a maglia ed i ragazzi giocavano con una palla fatta di carta accartocciata, ricoperta da un pezzo di stoffa cucita dalle mie sorelle; ricordo anche gli altri giochi: "palla prigioniera", "ai quattro cantoni", "a campana", "a uomo prigioniero". Nel mese di maggio si recitava il Rosario; avevamo attrezzato all'uopo un piccolo altare all'interno della sala d'aspetto. Tra i tanti bei ricordi vi sono anche quelli che hanno portato allarme e paura, come quelli legati alla guerra con i continui bombardamenti ed a momenti particolari come quello legato ad un locomotore che, per errore umano, partì da Penne senza guidatore; la notizia si propagò tra le stazioni attraverso il telefono magnetofonico di cui erano dotate, mentre a distanze più brevi, si usava la viva voce preceduta dal rumore provocato da grosse pietre battute sui pali dell'alimentazione elettrica; con questo sistema si riuscì in brevissimo tempo a comunicare con le varie squadre che lavoravano lungo la linea e che, in quell'occasione, predisposero immediatamente il deragliamento dello

stesso locomotore in un luogo sicuro. Per fortuna il deragliamento avvenne in località "Collatuccio", nell'affrontare un curva stretta, ma senza provocare danni a persone o cose. Mi piace sottolineare che la nostra vita quotidiana era vissuta tra i binari e gli impianti, mentre le corse del "trenino" regolavano i suoi ed i nostri orari. I discorsi che si facevano a tavola riguardavano in buona parte le vicende del "trenino"; nel fazzoletto di terra annesso alla stazione allevavamo conigli, galline, coltivando ortaggi; questa "dimensione" era tipica di tutte le fermate e case cantoniere poste in linea; ci si approvvigionava di acqua potabile attraverso una sorgente naturale nelle vicinanze. Momenti di delusione sono legati alle prime voci di dismissione del servizio ferroviario; ricordo che mio padre, che aveva partecipato come operaio alla costruzione ed alla ricostruzione della ferrovia, nonché alla sua manutenzione, verso la metà degli anni '50, tornando a casa da una riunione sindacale, scuotendo la testa, commentava: "i capi si stanno innamorando della gomma e fra pochi anni il trenino sarà solo un ricordo!" Fatto che si è puntualmente verificato pochi anni dopo.

Arnaldo Chiavaroli

Attilio Pelagatti

Mio padre Attilio fu assunto dalle Ferrovie dello Stato negli anni '20, ma purtroppo, a causa della sua partecipazione allo sciopero contro la "marcia su Roma", fu licenziato e dopo mille avversità riuscì, negli anni '30, ad impiegarsi nella nuova società F.E.A., dove rimase fino al termine della seconda guerra mondiale, nel ruolo di Capotreno. Successivamente fu riassunto dalle Ferrovie dello Stato, dove rimase sino al pensionamento. Contemporaneamente riprese anche il suo impegno politico nel Partito Socialista Italiano e si prodigò notevolmente nella ricostruzione del suo ambiente e nello sviluppo del suo quartiere. Io ero molto legato a mio padre e approfittavo di tutte le occasioni per seguirlo. Viaggiare con quel trenino attraverso i bei campi coltivati, i paesaggi straordinari, i caratteristici paesi arroccati sulle colline, mi dava l'impressione di vivere ogni volta in una fiaba. Ricordo come fosse ora, il vociare dei contadini che viaggiavano con i loro prodotti da vendere nei vari mercati. Poi venne la guerra ed i miei viaggi si interruppero. Nonostante il divieto degli Inglesi, il personale F.E.A. si prodigò ininterrottamente per mantenere i collegamenti tra Pescara e l'entroterra, dove ormai vivevano tantis-

simi sfollati, a prezzo di grandi rischi professionali. Non riesco a dimenticare le preoccupazioni in famiglia ogni volta che mio padre usciva di casa per recarsi al lavoro, così come l'enorme sollievo provato nel vederlo rientrare. Ma non potrò mai dimenticare il profondo dolore di mio padre quando apprese dell'attacco aereo subito dal trenino a "Collatuccio", dove morì il Capotreno Sciarretta, con il grave ferimento del guidatore Leone; si trattava di colleghi con cui aveva condiviso lavoro, momenti di gioia come altri di tensione ed ansia; persone a cui era molto legato. Ma finalmente, la guerra ebbe termine e, con essa, l'inizio della ricostruzione vissuta da tutti i dipendenti con grande entusiasmo. Ripresi di nuovo a viaggiare sul trenino e questa volta, per recarmi a Penne, dove ho insegnato, nel mio primo anno di ruolo nella Scuola Elementare, nella frazione di "Mallo".

Plinio Pelagatti

Il "trenino" dei ricordi

(Tratto dalla pubblicazione "Montesilvano, andata e ritorno"
Editore Comune di Montesilvano, 1992)

"Nell'epoca dei nostri anni giovanili, soprattutto negli anni dal 1930 al 1940, Montesilvano era un centro di vita commerciale, pur non essendo grande come paese: infatti molte erano le attività che vi si svolgevano o vi facevano capo. La stazione ferroviaria, con l'ampio piazzale, era un elemento essenziale del traffico delle merci e dei viaggiatori che usufruivano del treno. Un aspetto importante della nostra vita era il trenino, le cui rotaie attraversavano, tagliandolo quasi a metà, il predetto piazzale, ove eravamo soliti trascorrere in piena tranquillità diverse ore della giornata, essendo sempre libero ed a completa disposizione per i nostri divertimenti: infatti, allora, circolavano solo poche auto e veicoli trainati da animali. La linea della F.E.A., così si chiamava la società che la gestiva, era una realtà con cui eravamo in contatto giornalmente e in alcuni momenti costituiva un involontario piccolo fastidio per i nostri giochi: il trenino transitava più volte durante il giorno e faceva sentire la sua presenza col suo perentorio fischio e lo stridore delle rotaie. Spesso, proprio mentre eravamo impegnati al massimo della concentrazione durante le gare che disputavamo sull'ampio spazio davanti la stazione FS, nel sentire il suo caratteristico fischio, eravamo costretti a fermarci subito per sgombrare la linea al passaggio del "tram", sia pure con qualche istintivo mugugno; ma,

consapevoli ormai della sua necessaria funzione, riprendevamo col solito ardore, i nostri divertimenti. Non si può non mettere in risalto la vitale utilità che tale mezzo rappresentava. In un'epoca in cui scarreggiavano i veicoli per il trasporto delle persone e delle cose ed erano, quindi, difficoltosissime le comunicazioni, ha consentito agli studenti dei paesi attraversati dalla linea di frequentare le Scuole medie e superiori a Pescara. Nel fare simili considerazioni, si ripresentano alla mente anche particolari curiosi che appartengono alla storia del nostro trenino. Quello che maggiormente suscita ilarità è lo scenario che si verificava quasi ogni mattina, nell'orario della corsa che in prevalenza utilizzavano gli studenti nel periodo scolastico. Lungo il tratto della ferrovia tra la stazione FS e la "stazionetta" (così era chiamata da tutti), si assisteva alla comica scenica inquadrava l'affannosa rincorsa di diversi studenti ritardatari che, correndo semivestiti, si infilavano frettolosamente il maglione o la giacca, oppure il cappotto con gesti frenetici per la gran fretta, onde raggiungere il tram e riuscire a prenderlo alla partenza, magari salendo sul predellino, mentre era già in corsa. E, una volta in carrozza, altro momento singolare, alcuni si accorgevano con delusione di aver infilato nella cartella libri tutt'altro che necessari per le lezioni del giorno. Com'è facile notare, il trenino era diventato una componente della nostra vita effettiva in quanto, ormai, lo sentivamo nostro. Eravamo, e lo siamo tuttora, molto legati alla sua esistenza, anche se qualche volta ci ha frenato l'entusiasmo durante i giochi, se in presenza della neve, ci faceva arrivare spesse volte in ritardo a scuola; inconveniente questo che, però, in più occasioni era provvidenziale per entrare alla seconda ora ed evitare delle interrogazioni pericolose. Per concludere, ma si potrebbe parlare ancora tanto dell'argomento, è bene riaffermare che tale ferrovia, attivata nel 1929, è stata un'"istituzione" di una utilità incalcolabile per moltissimi anni, per coloro che l'hanno conosciuta a fondo, un patrimonio di bei ricordi".

Walter Verziere

INDICE

CAPITOLO I: *Saluti e testimonianze*

pag. 6

- Donato Renzetti, *Presidente GTM*
- Marino Roselli, *Presidente del Consiglio Regionale*
- Bartolomeo Donato Di Matteo, *Assessore Regionale ai Trasporti*
- Giuseppe De Dominicis *Presidente della Provincia*
- Filippo Pasquali, *Presidente del Consiglio Provinciale*
- Paolo Fornarola, *Assessore Provinciale alla Cultura e Turismo*
- Vincenzo Fidanza, *Assessore Provinciale ai Trasporti e Mobilità*
- Luciano D'Alfonso, *Sindaco di Pescara*
- Ezio (Donato) Di Marcoberardino, *Sindaco di Penne*
- Pasquale Cordoma, *Sindaco di Montesilvano*
- Antonio (Pierino) Redolfi, *Sindaco di Cappelle Sul Tavo*
- Dilva Ferri, *Sindaco di Moscufo*
- Massimiliano Volpone, *Sindaco di Collecervino*
- Giorgio D'Ambrosio, *Sindaco di Pianella*
- Bruno Passeri, *Sindaco di Loreto Aprutino*
- Maria Teresa Iovacchini, *Direttrice dell'Archivio di Stato di Pescara*
- Luigi Iachini Bellisarii, *Presidente Banca di Credito Cooperativo Abruzzese, Cappelle Sul Tavo*
- Antonio Schiavone, *Presidente ACAF*
- Elisabetta Canonico e Salvatore Di Fazio, *Auser-Area Saline*
- Mons. Antonio Iannucci, *Arcivescovo Emerito di Pescara-Penne*
- On. Filomena Delli Castelli, *già Deputato al Parlamento*
- On. Sen. Nevio Felicetti, *più volte Parlamentare*

CAPITOLO II: *Tra il XIX e il XX secolo*

- **Un progetto per un dibattito nella giovane realtà politica-istituzionale unitaria** pag. 27
di Renzo Gallerati
- **Da Penne a Pescara: un cammino lungo un secolo** pag. 39
di Roberta Franchi
- **Al di là del treno: un profilo di Giacomo Acerbo notevole e politico nell'Abruzzo sotto il fascismo** pag. 61
di Enzo Fimiani
- **Le origini e lo sviluppo del sistema ferroviario** pag. 71
di Dario Recubini

INDICE

CAPITOLO III: Aspetti tecnici e storici

- Una gloria di Pescara: il primo filobus d'Italia pag. 81
di Piero Muscolino
- Dalle Ferrovie Elettriche Abruzzesi (FEA) alla Gestione Trasporti Metropolitan (GTM). Storia del trasporto pubblico nell'area di Pescara pag. 87
di Tullio Tonelli
- Note tecniche sulla ferrovia Penne-Montesilvano-Pescara pag. 107
di Renzo Marini
- Uno sguardo alle altre ferrovie d'Abruzzo e Molise scomparse pag. 111
di Piero Muscolino
- Appunti sull'impresa di costruzioni ferro-tramviarie Carminati-Toselli & C. pag. 119
di Antonello Lato
- Aspetti del trasporto pubblico nell'area vestina, prima della costruzione della ferrovia e durante i servizi sostitutivi pag. 121
di Antonio e Raffaele Ambrosini

CAPITOLO IV: Documenti d'archivio

- Testimonianze di una tramvia per il nuovo secolo '900: "Pescara-Castellamare Adriatico-Santa Filomena-Montesilvano" pag. 131
di Renzo Gallerati
- "Progetto della ferrovia elettrica a scartamento ridotto Castellamare Adriatico-Montesilvano-Penne" pag. 137
di Antonio Cavalieri Ducati
- Tavole di progetto del materiale di trazione, rimorchiato e di servizio in dotazione alle "Ferrovie Elettriche Abruzzesi" pag. 149
- Stralci di una relazione tecnico-contabile pag. 156
- La costruzione pag. 157
- Planimetria di alcune stazioni e fermate, con progetti e prospetti di fabbricati pag. 160
- Atti tecnici ed amministrativi pag. 164
- Tavole di progetto per gli impianti di alimentazione di tutta la rete F.E.A. pag. 166
- Stralci planimetrici del percorso urbano pag. 167
- Stralci del regolamento di servizio per il personale F.E.A. pag. 169
- Tabella distanziometrica pag. 172
- Primi rapporti Sindacato-Azienda pag. 173
- Elenco del personale assegnatario dei fabbricati di linea pag. 176
- Gli anni difficili pag. 177
- Condizioni del patrimonio pag. 180

INDICE

- Orari e ordini di servizio pag. 190
- La fine del servizio su rotaia pag. 197
- Prospetti contabili relativi a contributi straordinari per il personale pag. 200
- Titoli di viaggio e gestione biglietteria pag. 201
- Stralcio elenco telefonico (1941) pag. 207

CAPITOLO V: Archivio fotografico

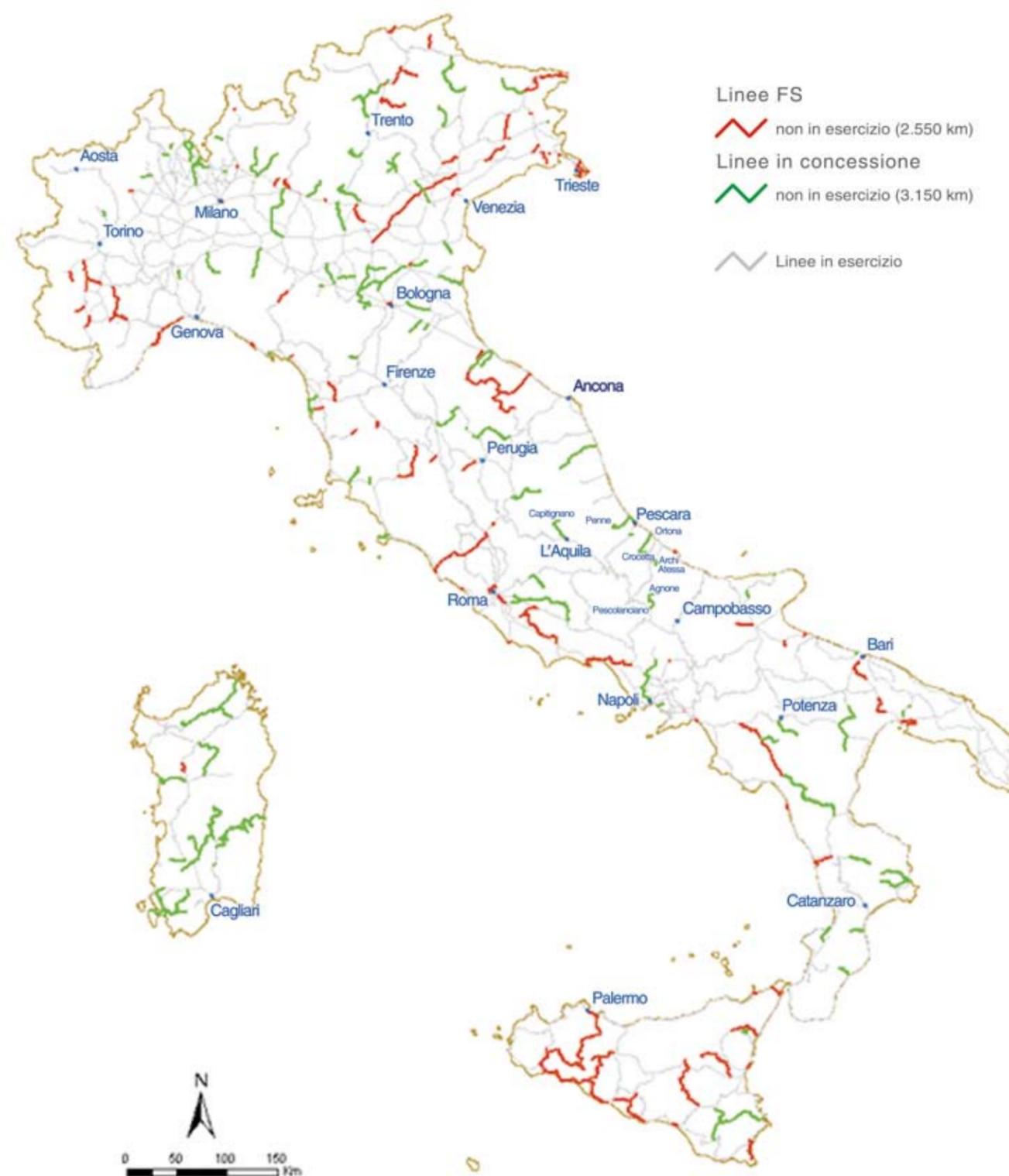
- La costruzione pag. 209
- I primi mesi di esercizio pag. 212
- Gli anni '30 pag. 220
 - il nuovo Capoluogo di Provincia
 - il servizio urbano
 - gli altri Comuni
- La guerra pag. 237
- La ricostruzione pag. 239
- Gli anni '50-'60 pag. 244
- Il personale pag. 265
- Gli incidenti pag. 276
- Una festa "speciale" nella stazione di Loreto Aprutino pag. 276
- Il tempo libero pag. 278
- Le gare automobilistiche pag. 280
 - Coppa "Acerbo" 1931 e Coppa "Circuito di Pescara" 1949
- Cortei funebri pag. 281
- Il declino e la dismissione pag. 283
- Il patrimonio dismesso, demolito e riconvertito pag. 285
- Elaborazioni fermodellistiche pag. 298

CAPITOLO VI: Rassegna stampa e varie

- Rassegna stampa e varie pag. 299
 - L'inaugurazione
 - La guerra
 - Le rievocazioni
 - Varie
 - Iniziative culturali e storiografiche
- Curiosità: pag. 305
 - "La bella e la bestia" di Carlo Mastrangelo
 - "L'era del trenino" dell'On. Giuseppe Quieti
- Ricordi di vita pag. 307
- Ferrovie abbandonate in Italia pag. 315

Ferrovie abbandonate in Italia

In Italia, come in molti altri Paesi industrializzati, vi è un vasto patrimonio ferroviario dismesso, che ammonta ad oltre 6.000 km di tracciati.





ARTI GRAFICHE - FAGIOLINI & C. LIVORNO - VIA BORRA 1