

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

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

Partenze da Pineta per Pescara (Teatro Michetti) alle 6 45, 7 40, 8 45, 9 50, 12 30, 14 45, 15 30, 17 >, 19 20, 19 55, 21 15. Km.3. - Prezzo L. 0,70.

Partenze da Pescara (Teatro Michetti) per la Staz. Centrale (21,92) ogni 20 minuti dalle ore 7 10 alle 11 30, poi alle 11 45, 12 >, 12 15, 12 30, 12 45, 13 10, 13 40, ogni 20 minuti dalle 14 >, alle 23 50.

Partenze dalla Stazione Centrale per Pescara (Teatro Michetti) alle 7 20, 7 31, 7 57, 8 20, 8 50, ogni 17 minuti dalle 9 > alle 11 37, poi alle 12 15, 12 30, 12 45, ogni 17 minuti dalle 13 > alle 24 >.

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

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

Partenze da Villa Musti per la Staz. Centr. o Pescara (Teatro Michetti) alle 8 5, 12 40, 15 10, 20 >.

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

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

**PESCARA (Autovie di)**  
Giulio Forlini - Pescara

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

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

Partenze da Piazza Vittorio Eman. per Zanni alle 9 50, 12 15, 17 15, 23 30, per S. Filomena alle 7 50, 19 30; da Zanni per Piazza Vittorio Eman. alle 10 >, 12 25, 17 30, 23 40; da S. Filomena alle 8 >, 19 40.

Partenze da Piazza Vittorio Emanuele per Viale Sabucchi alle 8 25, 12 50, 18 25, 21 15, 23 45; da Viale Sabucchi per Piazza Vittorio Emanuele alle 8 30, 12 10, 18 30, 21 20, 23 50.

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

**FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI**  
Servizio Pubblico Automobilistico Stazione Moscufo-Stazione Pianella

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

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

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

**PIANELLA-PESCARA**

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

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

**MOSCUFO-PESCARA**

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

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

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

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

**Personale ex Forlini trasferito alla Gestione Governativa tramite Comune di Pescara**

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

Collezione Tullio Tonelli.



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



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



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



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

**Servizio completo**  
Stazione Centrale - Colli Madonna

Partenze da Stazione C.:

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

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

(1) feriale

**Linea 6**  
Teatro Michetti - S. Donato - Fontanelle

Partenze dal T. Michetti:

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

Le corse di ritorno partono da Fontanelle dieci minuti dopo.

**Linea 7**  
Stazione Centrale - Teatro Michetti - S. Silvestro - Valle di Bovea

(1) (2)

Stazione C. 6,45 6,50 8,30 11,05 12,45 14,00 17,20 18,15 20,05 21,15  
T. Michetti 6,50 6,55 8,30 11,05 12,45 14,00 17,20 18,15 20,05 21,15  
S. Silvestro 6,05 7,10 8,45 11,20 13,00 14,20 15,45 17,35 18,30 20,30 21,30  
V. Di Rocca 6,09 7,14 8,49 11,24 13,04 14,24 15,49 17,39 18,34 20,34 21,34

(1) (2)

V. Di Rocca 6,15 7,15 8,5 11,25 13,05 14,25 16,00 17,40 18,35 20,35 21,35  
S. Silvestro 6,20 7,20 8,55 11,30 13,10 14,30 16,05 17,45 18,40 20,30 21,40  
T. Michetti 6,20 7,20 9,10 11,30 13,20 14,40 16,15 18,00 19,50 21,40  
Stazione C. 6,45 7,40 11,40 13,40 15,40 17,40 19,40 21,40

(1) feriale (2) festivo - fermate a richiesta: FIAT, CASERMA COCCO, INNEMTO, CIMITERO, LA CROCE, METTIGUBBA, OSINI, CASE PICCINO.

GESTIONE GOVERNATIVA  
AUTOSERVIZI URBANI  
PESCARA

**ORARIO**

1. Ottobre 1958

**Linea 1**  
Caserma Cocco - Teatro Michetti - Stazione Centrale

Servizio continuativo

dalla Caserma Cocco

prime partenze: feriali 6,30 - festivi 6,45  
ultima partenza: 0,37

della Stazione Centrale

prime partenze: feriali 6,45 - festivi 7,00  
ultima partenza: 0,52

La corsa in partenza dalla Stazione Centrale alle ore 0,22 prolunga il percorso fino a Pineta (Rotonda) da dove riparte alle ore 0,36 per la Stazione Centrale.

**Linea 2**  
Zanni - Stazione Centrale - Teatro Michetti - Pineta

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

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

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

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

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

**Linea 3**  
S. Filomena - Stazione Centrale - Teatro Michetti e deviazioni alternate: STADIO E VILLA DEL FUOCO

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

Partenze da S. FILOMENA per lo STADIO:

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

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

Partenze da S. FILOMENA per VILLA DEL FUOCO:

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

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

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

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

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

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

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

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

\* Limitata alla Staz. C.

**Linea 4**  
Stazione Centrale - Colli Marino e Pietra

Partenze da Stazione C.:

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

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

(1) feriale

**Linea 5**  
Stazione Centrale - Colli Innamorati

Partenze da Stazione C.:

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

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

(1) feriale

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



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



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



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



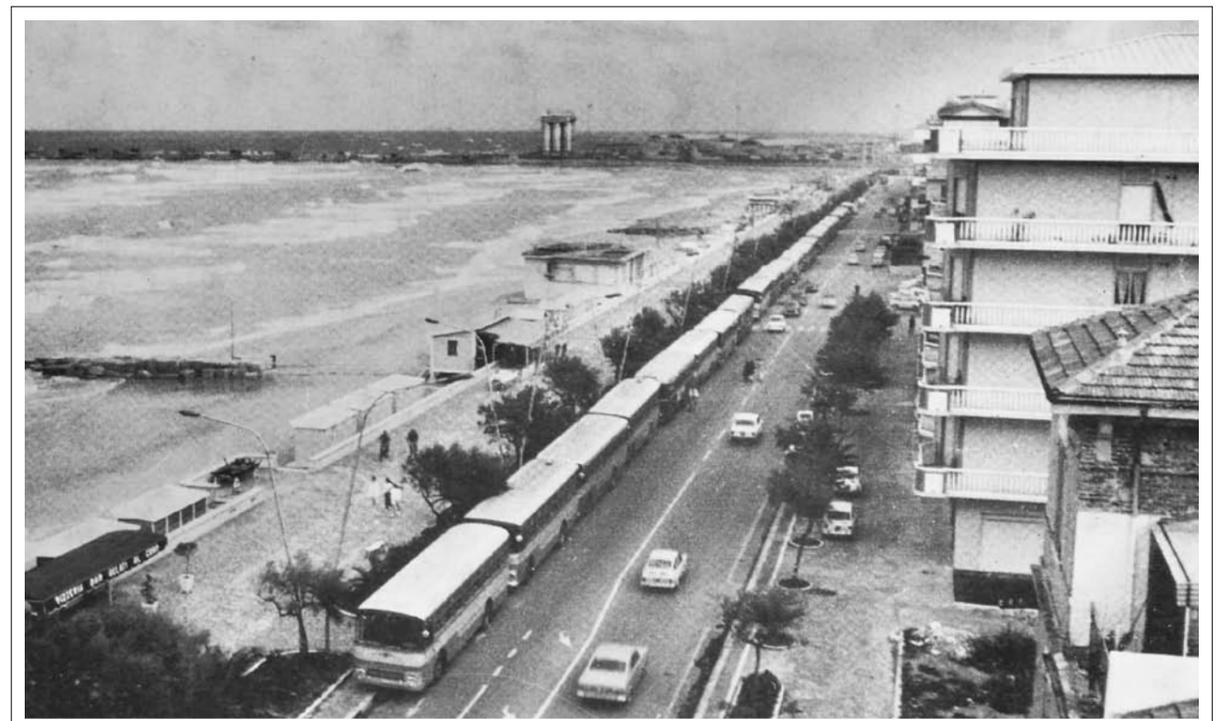
Fine anni '50 - I dipendenti Mirra, Franceschini, Fazzano e Di Santo, posano davanti ad un autobus del servizio extraurbano - Collezione Paolo Ambrosini.



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



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



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

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

Collezione Tullio Tonelli.



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



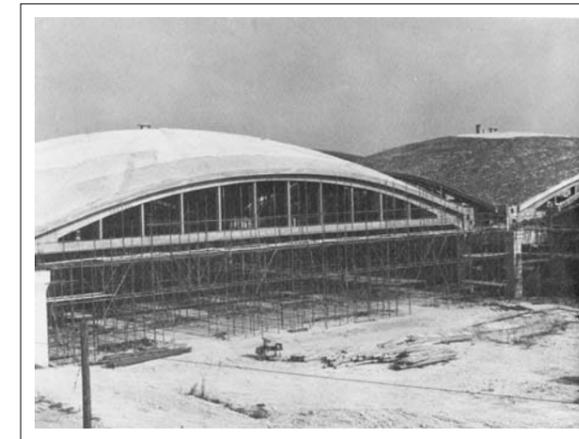
Anni '90 - Veduta aerea del nuovo complesso aziendale. - Collezione Tullio Tonelli.

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

Collezione Tullio Tonelli.

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

Collezione Tullio Tonelli.



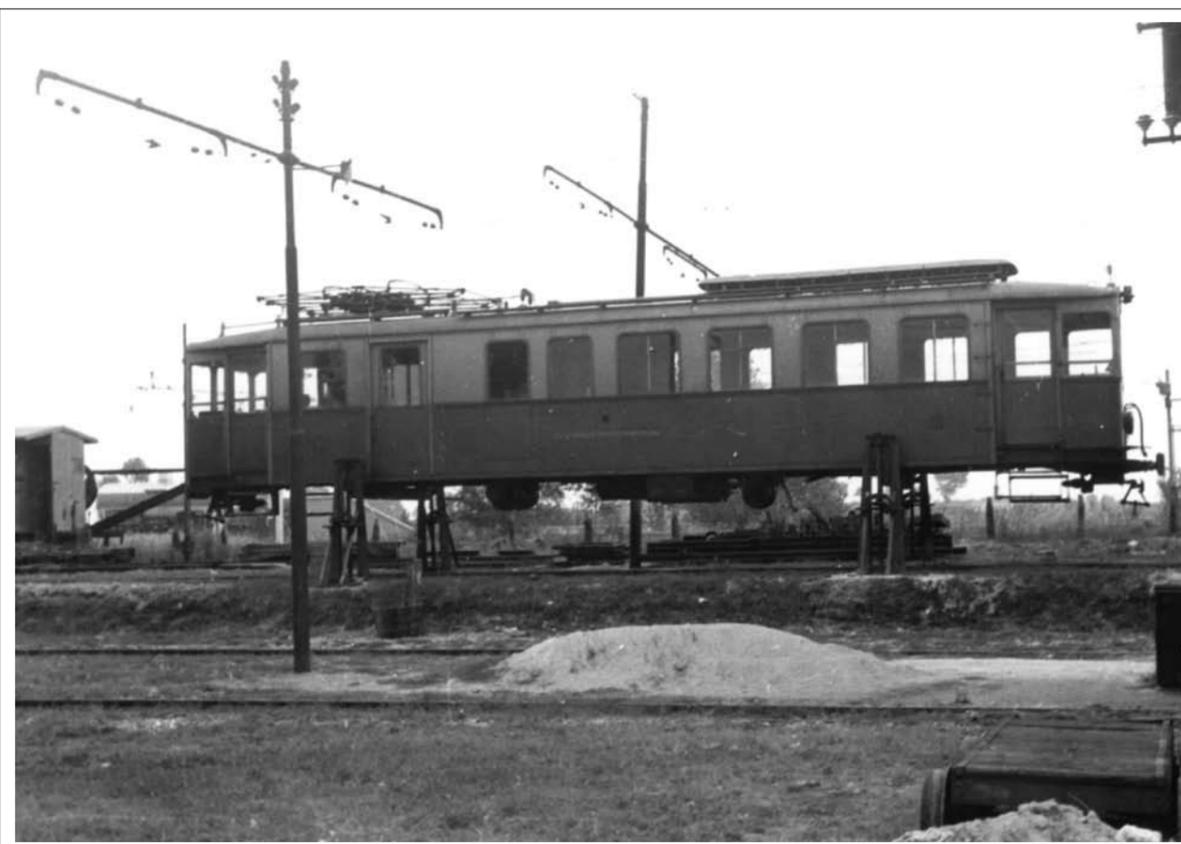
Anni '80 - Cantieri per la costruzione delle nuove infrastrutture aziendali. Collezione Tullio Tonelli.



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



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



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

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

Renzo Marini

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

Le caratteristiche tecniche erano le seguenti:

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

Materiale rotabile (situaz. 1963):

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

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

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

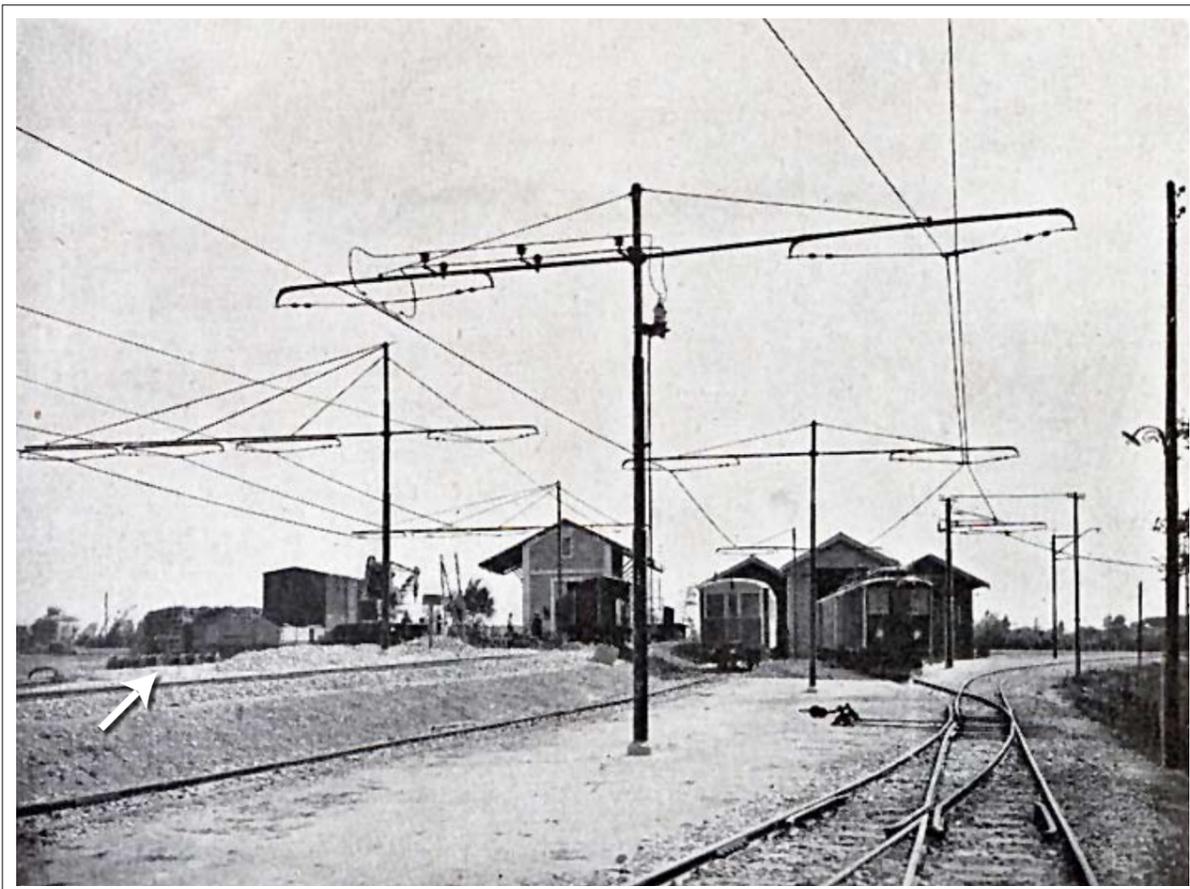


Maggio '62 - Interno della cabina di guida di un'elettromotrice in sosta a Pescara - Foto Renzo Marini.



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

## Ferrovie “a contatto”



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

## Uno sguardo alle altre ferrovie d'Abruzzo e Molise scomparse

Piero Muscolino

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

### L'Aquila – Capitignano

Questa ferrovia nasce come tronco intermedio dell'auspicata ma non realizzata trasversale ferroviaria Roma – Carsoli – L'Aquila – Teramo – Giulianova, e comunque del collegamento locale L'Aquila – Teramo, progettato ma anch'esso mai costruito. Viene concessa il 20 gennaio 1920 alla Società anonima Industriale dell'Aterno (S.I.A.) e ratificata con Regio Decreto n° 390 del 7 marzo seguente. Si tratta di una linea a semplice binario, scartamento normale, trazione a vapore, lunga 31,2 km con pendenze massime del 20 per mille e raggi di curva minimi di 280 metri. Il primo tronco da L'Aquila a Pizzoli di 12,6 km viene inaugurato il 22 agosto 1920 mentre l'intera linea è attivata il 27 febbraio 1922. L'orario iniziale prevede due coppie di treni viaggiatori al giorno con tempi di percorrenza di circa 1 ora e 20' ma la linea è interessata (altro elemento che ne favorì la costruzione) da un consistente traffico merci di torba proveniente dalla miniera di Sella Pedicace collegata allo scalo di Capitignano con una teleferica. Spesso vengono aggiunti carri di torba ai treni viaggiatori. Dal 1926 si hanno tre coppie di treni viaggiatori al giorno. Il materiale rotabile consiste in 4 locomotive-tender a vapore, 4 carrozze viaggiatori miste di prima e terza classe, 4 carrozze di terza classe, 4 carrozze con compartimento bagagliaio e postale, 12



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



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

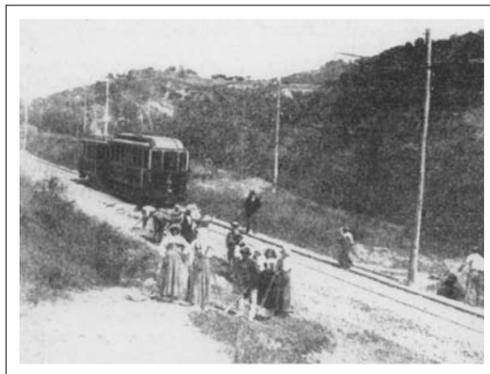


Ferrovia L'Aquila – Capitignano. Il fabbricato viaggiatori dell'antica stazione di Aquila da tempo priva dei binari. - Foto Piero Muscolino.

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

### Chieti scalo – Chieti città

Già dal 1892 l'ing. Giustino De Leonardis studia una ferrovia tra "Chieti e la sottoposta stazione", ma dopo altri vari progetti e vicissitudini la linea viene concessa il 20 giugno 1901 al comune di Chieti che la subconcede al sig. Giovanni Terrei Mincani, e la concessione è ratificata dal Regio Decreto n° 411 del 7 luglio successivo. La notevole differenza di quota fra la stazione (45 m s.l.m.) e la città (330 m s.l.m.) impone un tracciato tortuoso e acclive con ardite caratteristiche planoaltimetriche. Si tratta di una linea a semplice binario, scartamento di un metro, trazione elettrica da linea aerea a 700 Volt corrente continua, lunga 8,6 km con pendenze massime del 67 per mille e curve con raggi minimi di 25 metri per cui, nonostante la maggior parte del tracciato si svolga in sede propria, la linea stessa, classificata ferrovia, è più assimilabile ad una tramvia anche per il percorso urbano in sede promiscua nell'interno dell'abitato di Chieti. L'esercizio si attiva l'8 giugno 1905, ma pochi giorni dopo, il 12, il Re Vittorio Emanuele III e la Regina Elena visitano Chieti raggiunta sulla nuova ferrovia elettrica, ciò che costituisce la reale (è proprio il caso di dirlo) inaugurazione. L'orario iniziale prevede 7 coppie di treni al giorno che divengono 10 nel 1913, 11 nel 1920, 14 nel 1932. I tempi di percorrenza sono di 30 minuti. Il materiale rota-



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



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



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

bile consiste in 4 motrici, 3 rimorchiate, e 4 carri merci tutti a due assi. Una delle motrici è prevista per il trasporto merci (consistente fino dai primi tempi) ed il rimorchio dei carri, tanto che è costituita da un pianale ad alte sponde con le cabine alle estremità per il guidatore. L'esercizio è gestito dalla Società Anonima della Ferrovia di Chieti con sede in Roma in seguito inglobata nella Società per le Ferrovie Adriatico-Appen-

nino che esercita la rete della Ferrovia Sangritana. A causa dei gravissimi danni della seconda guerra mondiale, l'esercizio è sospeso dal 6 novembre 1943 e non più riattivato. La ferrovia viene sostituita da un autoservizio trasformato in filoviario il 16 luglio 1950.

### Archi – Atesa

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



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



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



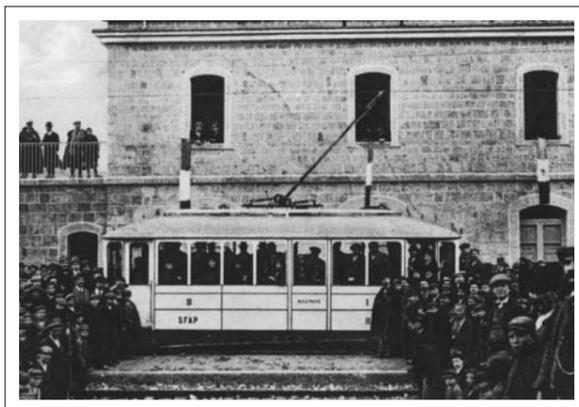
Tratto Archi - Atesa. Treno merci a scartamento ordinario nella stazione di San Luca. - Foto Alessandro Muratori.

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

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

### Pescolanciano - Agnone

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



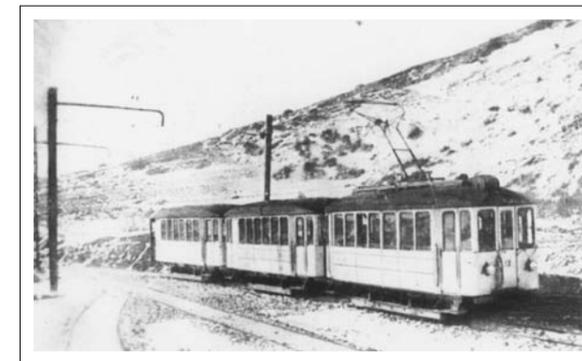
23 dicembre 1914 - Ferrovia Pescolanciano - Agnone. Festa popolare ad Agnone per l'arrivo in prova della prima elettromotrice. - Collezione Piero Muscolino.

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

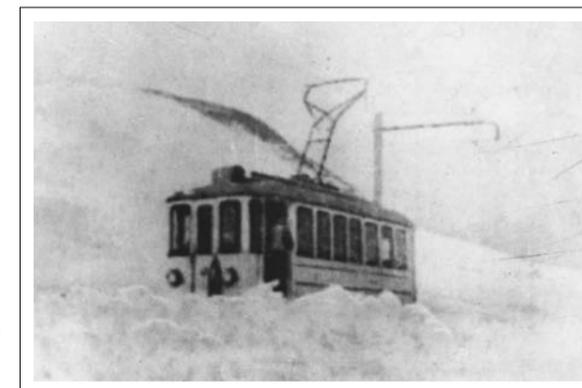
### La tramvia di Sulmona

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

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



Ferrovia Pescolanciano - Agnone. Convoglio a forte composizione. - Collezione Francesco Ogliaresi.



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

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

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

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

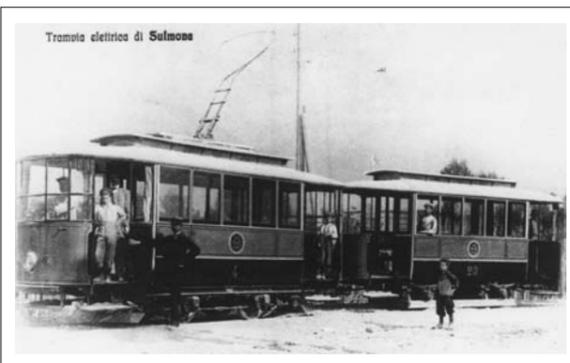
Il successo della tramvia orientò la società esercente a realizzare un prolungamento di circa 700 metri in città fino alla chiesa di San Francesco di Paola che fu attivato nel 1928 ed esercitato a spola da motrici isolate non disponendo di raddoppio terminale; il tempo di percorrenza complessivo aumentò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



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

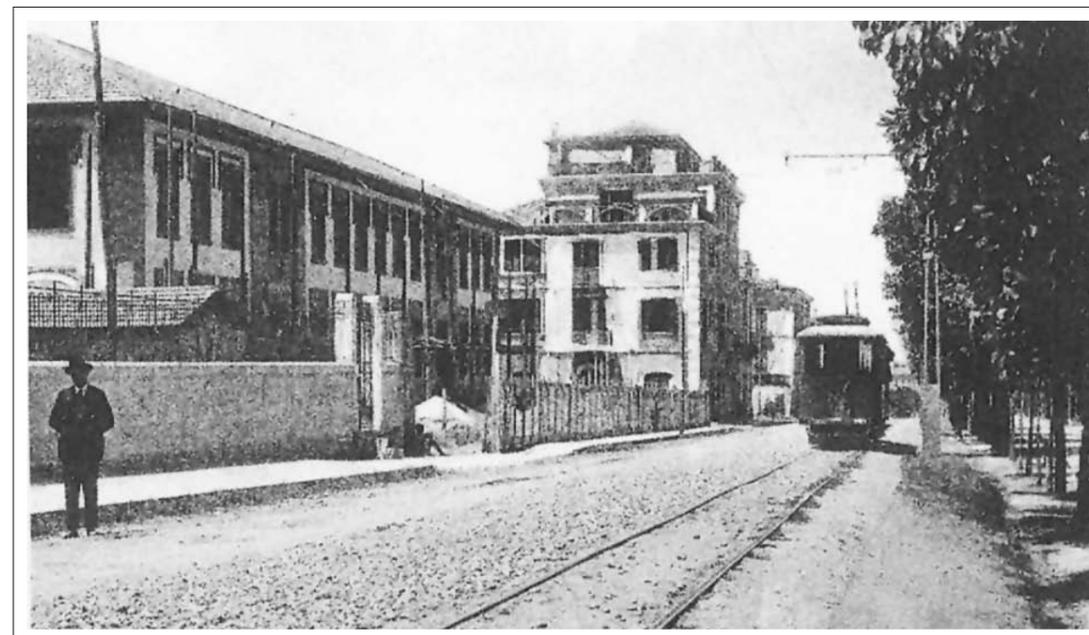


Tramvia di Sulmona. Elettromotrice sul corso Ovidio davanti alla chiesa della Santissima Annunziata. - Collezione Francesco Ogliari.

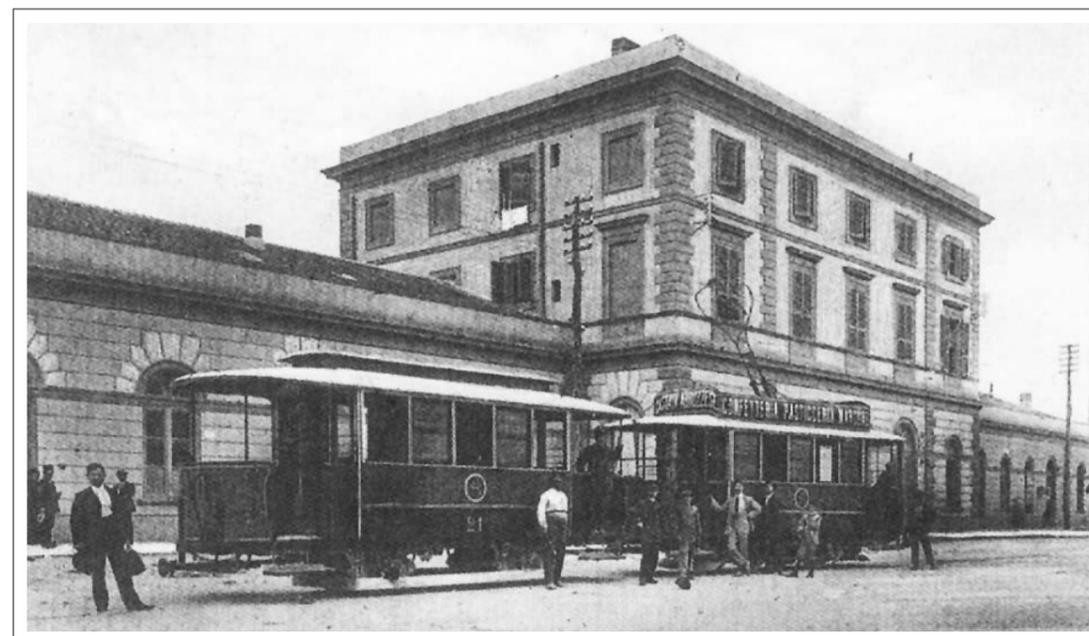


Tramvia di Sulmona. Convoglio di elettromotrici e rimorchio. - Collezione Morello Malaspina.

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



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



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



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



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

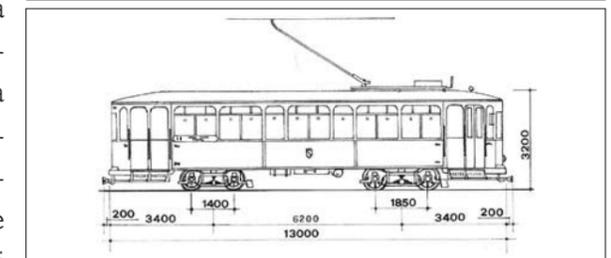
## Appunti sull'impresa di costruzioni ferro-tramviarie "Carminati, Toselli & c."

Antonello Lato

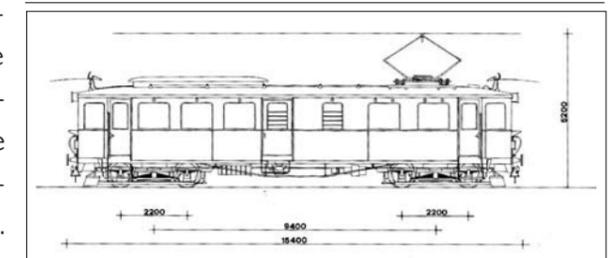
La Ditta Carminati, Toselli & C. nasce a Milano il 26 gennaio 1899 in via Messina. Scopo sociale è la "costruzione, riparazione, vendita di materiale mobile e fisso per ferrovie, tramvie e affini". Le prime commesse riguardano la riparazione di carrozze tramviarie, un settore assai florido al tempo.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



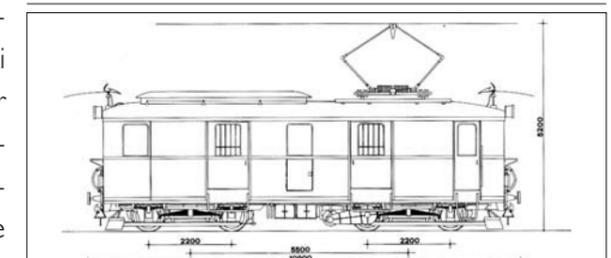
...il locomotore STEFER N.5 del 1922, del tipo costruito anche per la Ferrovia Torino Ceres - Collezione Antonello Lato...



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



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



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

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI  
Itinerari ed orari dei Procacci e degli Agenti rurali

(Mod. N. 26 - Ediz. 1900)  
N. 36

Il servizio fra Penne e Montesilvano che  
è seguito dal Procaccio di vestina, subcommissario  
del Procaccio di Penne  
colla retribuzione fissa di L. 3000 a carico  
del Amministrazione postale - Spagnola  
sarà regolato come segue, dal giorno 1° Novembre 1900.

Corse obbligatorie N. 2. Tempo accordato per ogni corsa ore 2 min. 45 sec. 0 fra Penne e Montesilvano.

DISTANZA tra una località e l'altra in chilometri	COINCIDENZE	ANDATA (67)	LINEA PERCORSA, con l'indicazione degli uffici e delle altre località ove succedono scanni di dispaesi o distribuzioni di corrispondenze	RITORNO (67)	COINCIDENZE	OSSESSAZIONI
1	2	3	4	5	6	7
		8 15	Penne	15 50		
9.30		9 15	Bravera di Picciano	14 50		
1.40		9 25	Bravera di Collecervino	14 40		
5.50		10 10	Moscufu	13 40		
2.40		10 20	Stoffere	12 30		
8.00	Ter. 11. 28	11 -	Montesilvano staz.	12 50	Ter. 10. 28	
27.000		12 20	Penne	17 50		
		13 30	Bravera di Picciano	18 50		
		13 40	Bravera di Collecervino	18 40		
		14 25	Moscufu	17 40		
		14 35	Stoffere	17 30		
	Ter. 11. 28	15 15	Montesilvano staz.	16 50	Ter. 10. 28	
		22 -	Penne	8 -		
		22 5	Bravera di Picciano	7 -		
		23 25	Bravera di Collecervino	6 50		
		24 15	Moscufu	5 50		
		24 30	Stoffere	5 40		
	Ter. 10. 28	1 30	Montesilvano staz.	5 -	Ter. 10. 28	

Visto e disposto addì \_\_\_\_\_ 1900 Teramo, addì 30 ottobre 1900  
Il Direttore o il titolare dell'ufficio \_\_\_\_\_  
Il Capo di Divisione Il Direttore \_\_\_\_\_

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

**PENNE-MONTESILVANO**

DIS SOCIETÀ AUTOMOB. VESTINA  
Km

0 20	9 38	14 14	p. »	<b>Penne</b> .....	a.	6 10	14 55	18 40
0 50	10 8	14 44	8	<b>Picciano</b> .....	▲	5 40	14 25	18 10
1 >	10 18	14 54	11	<b>Collecervino</b> .....		5 30	14 15	18 >
1 25	10 43	15 19	16	<b>Moscufu</b> .....		5 5	13 50	17 35
1 37	10 55	15 31	20	<b>Cappelle</b> .....	▼	4 53	13 38	17 23
2 5	11 23	15 59	a.	<b>Montesilvano</b>	p.	4 25	13 10	16 55

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

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

Antonio e Raffaele Ambrosini

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

Attorno a ciò nacque e si sviluppò un conseguente indotto :

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

un mezzo innovativo e di grande capacità per rispondere in maniera adeguata e duratura alle crescenti necessità: la tranvia. Sulle ali dell'entusiasmo ogni parlamentare e ogni comunità la chiese e la pose come soluzione insostituibile sui banchi del parlamento o sui tavoli delle varie amministrazioni: Castelli, Roseto, Penne ecc. Era un tipo di locomozione diffuso e di lusinghiere prospettive, soprattutto per le più elevate potenze specifiche aggiunte alle maggiori capacità di carico, nonché per la superiore affidabilità e sicurezza intrinseche, vantaggi tuttora validi. Nel frattempo, in attesa che l'idea di ferrovia maturi<sup>1</sup>, allo scopo di armonizzare e regolamentare il servizio<sup>2</sup> postale, l'8 ottobre 1899 il Consiglio Comunale di Penne, di concerto con l'Amministrazione delle Poste, delibera un appalto di messaggeria<sup>3</sup> postale "PENNE-MONTESILVANO" e viceversa per il triennio 1902-1904. Nel rileggerlo assaporiamo l'atmosfera di un'epoca remota di cavalli, carrozze, postiglioni ecc. e nello stesso tempo la straordinaria freschezza della modernità se non il futurismo delle gare di appalto esperite periodicamente, al contrario di un attuale ostentato libero mercato nei fatti bloccato e protetto, della serietà richiesta nell'espletamento dell'attività ecc. Esso consisteva in un "servizio" regolare, costante ed esatto per il trasporto della valigia postale ("chiusa a chiave in apposito ripostiglio al sicuro dalle intemperie e da qualsiasi altro danno e guasto"), corrispondenze, pacchi, merci, effetti e passeggeri con tre corse giornaliere:

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

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

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

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

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

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

3: servizio regolare di collegamento, di trasporto.

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

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

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

Picciano – traversa di Collecervino – Tavernola – Casone (Moscufo) – Staffieri (Cappelle) – Stazione di Montesilvano<sup>5</sup> per complessivi 27 Km e tempo di percorrenza dalle 2h e 45' delle corse diurne alle 3h e 30' della corsa notturna. Ai legni erano addetti il postiglione che governava i cavalli e il conduttore<sup>6</sup>. Quest'ultimo doveva " saper leggere e scrivere per ricevere i fogli di via dei pacchi, dispacci, effetti ecc., rilasciare ricevute, eseguire la registrazione dei viaggiatori, occuparsi della custodia e scambio degli effetti postali e delle relazioni con i viaggiatori, verso i quali sarà sempre deferente e cortese". Il conduttore era perciò una figura importante per il compito fondamentale che svolgeva all'interno del servizio, ma anche scomoda perché il capitolato esigeva, in maniera chiara e inequivocabile (a pena di multe onerosissime, risvolti penali e rescissione del contratto), che la consegna della "valigia postale" e annessi avvenisse in ogni caso, anche quando le condizioni delle strade o del tempo (neve, ecc.) non permettevano ai legni di raggiungere l'ufficio postale. E allora era lui – il conduttore – che doveva recapitare a piedi e in qualsiasi modo il prezioso carico, così come sempre lui, con "squilli di corni"<sup>7</sup>, annunciava la partenza da Penne e dalla Stazione di Montesilvano, mentre dava "lunghe e ripetuti squilli a 500 metri" prima delle traverse di Picciano e Collecervino, e anche prima delle curve pericolose o in condizioni di scarsa visibilità. Le imprese che assunsero il servizio negli ultimi anni delle carrozze furono Cesare Patini (1899-1901), Valentino Ambrosini e Raffaele Gallerati (alternatisi fino al 1909). Non mancano episodi curiosi. Il Patini, per esempio, assuntore della messaggeria, (più volte multato dall'Amministrazione Comunale per i continui ritardi e disservizi lamentati dai viaggiatori) preoccupato delle proprie responsabilità civili e penali, indaga sulle possibili cause e scopre alcuni comportamenti del personale addetto ai "legni" non proprio edificanti. Per risolvere il problema, allora, propone al Comune la soppressione del rilievo (= cambio) dei cavalli a Tavernola di Collecervino per evitare perdite di tempo (ai cavalli – assicura – avrebbe concesso 48 ore di riposo), ma soprattutto per impedire ai postiglioni di essere "attratti dall'occasione della sovrastante bettola in cui spesso si abbandonano ad abusi". La motorizzazione arriva anche a Penne e nel 1909 Valentino Ambrosini, titolare anche della Bisenti-Castiglione M.R. e della Bisenti-Teramo, acquista due vetture S.P.A. per sostituire le carrozze a cavalli, offrire più comodità e, soprattutto, ridurre i tempi di percorrenza. Esse si rivelano però – quasi subito – fragili e inadatte ad una strada difficile e disastrosa come quella di Penne, per cui esse vengono restituite alla fabbrica che ne fornisce altre di costruzione molto più solida e di maggior forza. Così il 10 luglio 1910 viene costituita la "Società Automobilistica Vestina" anonima per azioni (di cui Valentino Ambrosini è il promotore e maggior azionista) che eserciterà il servizio fino all'approssimarsi della I guerra mondiale. La stretta economica e la penuria di materie prime dirottate verso l'armamento, fecero innalzare vertiginosamente i prezzi di carburanti, lubrificanti, gomme ecc.; spese non ricompensate né da un maggior prezzo dei biglietti, né dall'incremento dell'utenza<sup>8</sup>. A nulla valsero le fatiche degli autobus S.P.A., battezzati con

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

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

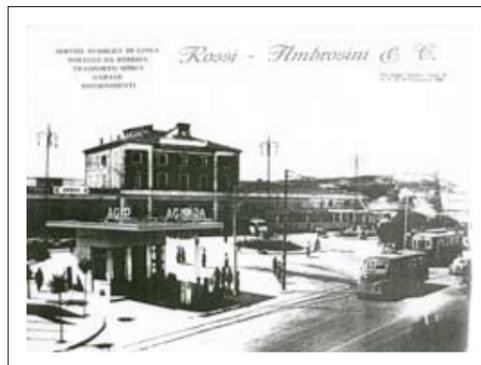
gli affettuosi e beneauguranti nomi di Fortuna, Aurora, Splendor e Stella, né l'acquisto ad Olten (Svizzera) della robusta e invincibile Berna. Infine il colpo di grazia: la requisizione delle vetture per inviarle al fronte! Così il 23 novembre 1915 la società Vestina cedette le autolinee gestite che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

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

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

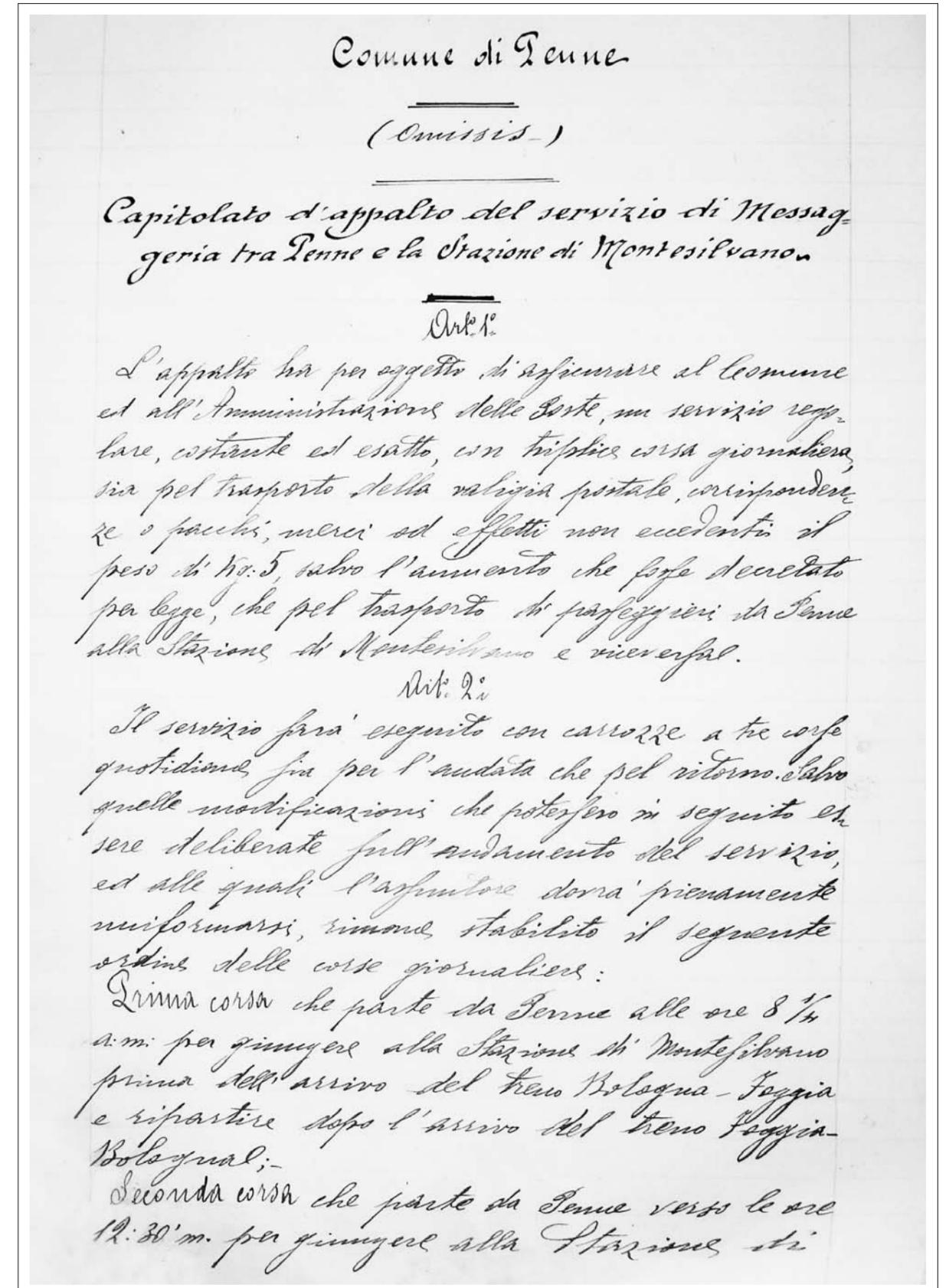
- 7 ottobre 1945: tratto Pescara - Moscufo;
- 1 luglio 1947: tratto Pescara - Collecorvino;
- 21 aprile 1949: tratto Pescara - Loreto A.;
- 30 luglio 1949: tratto Pescara - Penne.

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



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

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



Settembre 1901 - Stralcio del capitolato d'appalto del Servizio di Messaggeria tra Penne e la stazione di Montesilvano. - Archivio Comune di Penne.


**DIREZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI DI Teramo**  
 N. di Prot. 18380 — Risposta al del  
 N. Div. Sez.  
**OGGETTO**  
 Orario della vettura postale  
 Allegati N.

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

L'impresa dei trasporti postali fra Penne e Montesilvano (stazione), alla quale feci comunicare la nota variazioni dell'orario, mi scrisse che è assolutamente impossibile eseguire il servizio fra Montesilvano e Penne, km. 27, quindici dei quali in salita, con meno di tre ore e minuti quindici. Avendo egli infatti obbligo di eseguire quattro scambi nelle località di Boppelle, Cboscufo, Collecorno e Picciano, per che occorrono in ogni caso di venti minuti ossia cinque minuti per ogni scambio, dovrebbe impiegare per trovarsi in orario meno di 7 minuti per Km. francamente ciò sembra davvero esagerato, laonde io prego la S. V. a voler riesaminare la cosa per stabilire se convenga ripristinare il vecchio orario.

Il Direttore  
 [Signature]

All' Ill. S. Sindaco  
 Penne

Calzone-Villa - Roma.

10 Aprile 1901 - Comunicazione del Direttore delle Poste e dei Telegrafi di Teramo al Sindaco di Penne, in materia di orari della vettura Postale. - Archivio Comune di Penne.

All' Ill. S. Sindaco  
 Penne

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

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

Con osservanza  
 Penne li 10 Ottobre 1901

L'Impresa  
 Valentino Ambrosini

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

*Comandante* *M. Pagnini*

**MUNICIPIO DI PENNE**

L'anno infortunatosi del giorno 12 dicembre nell'Ufficio della Segreteria Comunale di Penne.

Si è con deliberazione del 12 dicembre p.p. presa d'urgenza alla Giunte Municipali, deliberando e voluta dal Sig. Prefetto e ratificata dal Consiglio Comunale nella seduta del 2 dicembre successivo, di appaltare in un unico appalto il servizio della consegna postale di Penne, Montebelluno, e delle frazioni del circondario capitolato, con l'incarico di appaltatore, al compimento delle opere, come dall'atto di liberazione del detto 12 dicembre, per anche di urgenza e ratificata anche dal Consiglio della medesima seduta del 2 dicembre detto, con

i suddetti committenti, sono stati invitati il 12 agosto a volersi presentare in quest'Ufficio entro il giorno 3 del mese stesso per tentare la gara giusta prove d'arte e scienza.

Volendo ora dare esecuzione a quanto si sopra;

La Commissione, composta di: *Car. M. Pagnini, Leopardo, e altri* qualità di Presidente del Comune di Penne, e della rispettiva dal Segretario Comunale, Legale, quale Sig. Antonio Sestini, un loro incaricato sulla delegata ora di questo giorno, nell'Ufficio Comunale, ove, in modo sommario, si due concorrenti di ogni parte, ha ricevuto loro il foglio dell'appalto, facendo legge del 26 gennaio l'ospitale d'urgenza, ridotte a testo unico nella seduta di giunta del 2 dicembre corrente, per le emendate medesime e aggiunte, con richiamo, se la scelta operata in virtù, quindi della stipula del presente

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

L'anno 1908, il giorno 12 del mese di agosto, nell'Ufficio Comunale di Penne

Si permette che per appalto del servizio della consegna postale di Penne - Montebelluno (Stazione) e vicinanza, in base al Capitolato deliberato dal Consiglio Comunale nella tornata 30 agosto 1908, ridotte a testo unico dalla Giunta Municipale il 25 maggio p.p. e della medesima appaltatore della medesima Giunta in via d'urgenza il 18 luglio ultimo, avendo il relativo procedimento seguito col metodo della licitazione privata, furono invitati in data 21 luglio p.p. i Sig. Ambrosini Valentino, Claudio Lanza maritato Galliani, Antonino Pietro e Giuseppe Mangia, ritenuti idonei per detto appalto, a volersi presentare in quest'Ufficio entro le ore 10 a.m. del giorno 3 agosto 1908 per ammettere il detto appalto.

OMISSIS...

A tale effetto furono invitate i suddetti invitati del 21 agosto, in via d'urgenza a fornire dell'ultimo migliore offerente, sotto l'esperienza del ricordato Capitolato (debidamente ristretto dal Sig. Prefetto) con la medesima appaltatore con la delibera presa in via d'urgenza il 18 luglio p.p.

Dato di che in sottoscritto Sig. dove si per tentare di dimostrarlo, non sono venuti all'Ufficio Comunale, appalti dal Segretario Sig. Sestini Antonio, in questo giorno, alle ore 10 a.m. per completare le operazioni dell'appalto in parola.

Dato che alle ore 11 a.m. nessun concorrente si è presentato, ho dichiarato deserto l'incarico, rinviando al 2. esperimento per giorno 13 corrente alle ore 10 a.m. ritenute siccome in questo Ufficio, operando l'aggiudicazione, secondo si fosse un solo

OMISSIS...

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

**R. Sottoprefettura del Circondario DI PENNE**

**Avviso d'Asta**

SI RENDE NOTO

La presente sottoprefettura di Penne, in esecuzione di quanto è stato deliberato dal Consiglio Comunale di Penne, in data 12 dicembre 1909, e ratificata dal Consiglio Comunale di Penne, in data 12 dicembre 1909, di appaltare in un unico appalto il servizio della consegna postale di Penne, Montebelluno, e delle frazioni del circondario capitolato, con l'incarico di appaltatore, al compimento delle opere, come dall'atto di liberazione del detto 12 dicembre, per anche di urgenza e ratificata anche dal Consiglio della medesima seduta del 2 dicembre detto, con

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

**Impresa Gallerati**

Montebelluno, 6.8.8. Scaglia 1909

Al Sig. Sindaco di Penne

Avendo bene a conoscenza il Capitolato d'appalto della consegna postale di Penne, Montebelluno e vicinanza, e ritenuto a me stesso che si permette di accettare di poter eseguire con due cavalli la sola commessa dal 15 ottobre al 15 aprile, e non per tutto l'anno.

Visto questo, e che avverso la consegna con due cavalli invece di tre, e con un legno con la scuderia di Bartolomeo del fondo vicine di Penne, e appalto questa materia al medesimo ufficio, sento il dovere di protestare innanzi alla imparziale e giusta giustizia per questo improprio servizio non previsto nell'appalto, anzitutto di far osservare scrupolosamente la D.O.S. all'accettazione dell'impresa, e a ciò si non venga subito ad avvisare ulteriori reclami, con la solita stima la ringrazio

Al Signor Sindaco Gallerati

MUNICIPIO DI PENNE  
20. LUG. 1909  
V. P. 1909  
C. P. 1909

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

Per la cognizione del presente stato segnalato dichiaro di aver ricevuto una copia vera e propria dei miei diritti per il contrattorio

Luigi Galliani geniale procuratore di mia moglie Lucrezia Casari

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

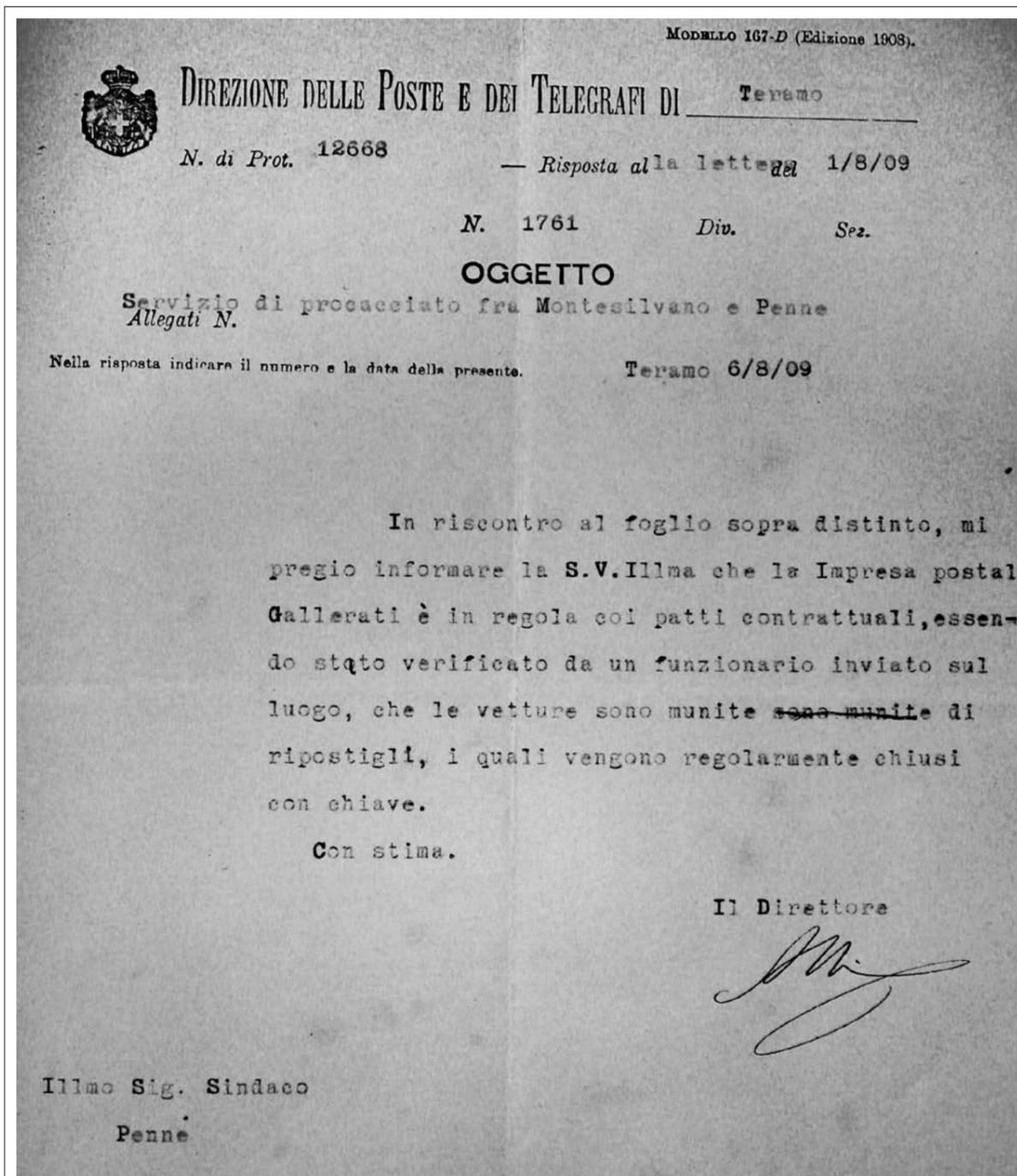
Attestazione medico-veterinaria sullo stato dei cavalli dell'impresa Gallerati.

N°	Specie	Sexo	Età	Manella	Totale	Segni particolari
1	Albetta	com	10	morello	1.40	
2	Albetta	com	6-7	boja	1.40	
3	Albetta	com	5-6	boja	1.40	macchia 78 gr. s.
4	Albetta	com	9	boja	1.40	macchia 78 gr. s.
5	Albetta	com	10	morello	1.50	
6	Albetta	com	8	boja	1.50	
7	Albetta	com	6	morello	1.50	
8	Albetta	com	10	boja	1.50	
9	Albetta	com	8	boja	1.50	
10	Albetta	com	7-8	boja	1.50	macchia 78 gr. s.
11	Albetta	com	8	boja	1.50	
12	Albetta	com	14	morello	1.60	stella ingombrata
13	Albetta	com	19	morello	1.48	
14	Albetta	com	11	morello	1.50	macchia 78 gr. s.
15	Albetta	com	11	morello	1.50	macchia 78 gr. s.
16	Albetta	com	11	morello	1.50	macchia 78 gr. s.
17	Albetta	com	11	morello	1.50	macchia 78 gr. s.
18	Albetta	com	11	morello	1.50	macchia 78 gr. s.
19	Albetta	com	11	morello	1.50	macchia 78 gr. s.
20	Albetta	com	11	morello	1.50	macchia 78 gr. s.

Il sottoscritto, medico-veterinario, in seguito all'invito del Sig. Sindaco di Penne, in data 10 luglio p.p. assistito dal Brigadiere delle Guardie Civili Sig. Livatore per i giorni 2-3-4 del mese di agosto, nelle cantierie dell'impresa di questa messaggeria postale, ha proceduto a regolare e verificare dei cavalli addetti al servizio medesimo presentati dal proprietario Sig. Gallerati, dopo che ha verificato che si è rispettato nel prospetto esposto, e che i cavalli sono ugualmente e speciali ammissioni per il servizio postale di Penne, 6 agosto 1909

Il medico-veterinario  
G. P. P.

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



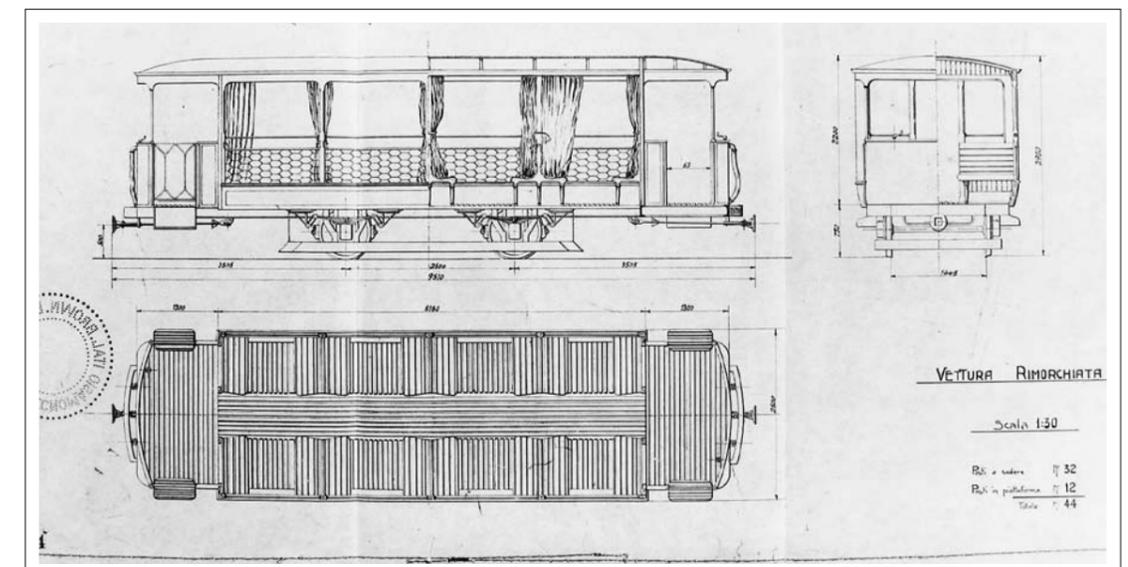
1 agosto 1909 - Lettera del Direttore delle Poste e dei Telegrafi di Teramo, inerente il "servizio di precacciato fra Montesilvano e Penne". - Archivio Comune di Penne.

## Testimonianze di una tramvia per il nuovo secolo '900:

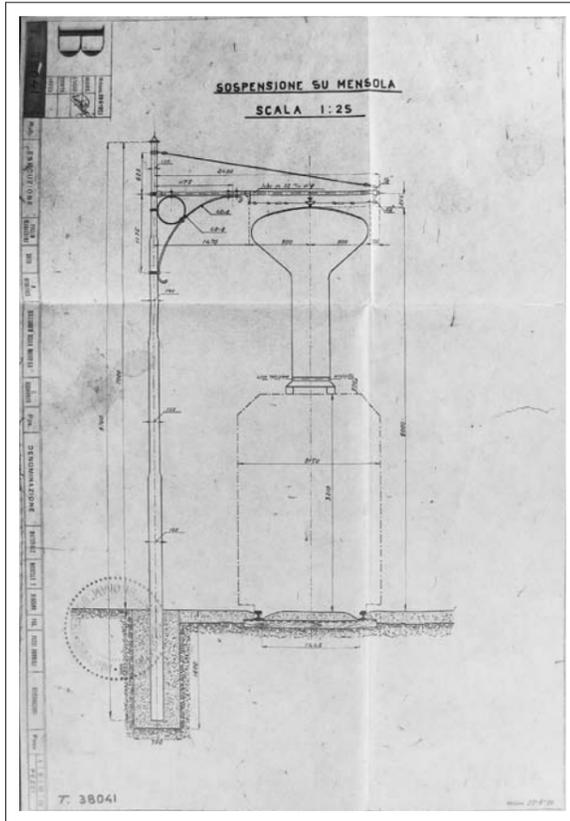
"Pescara - Castellamare Adriatico - Santa Filomena - Montesilvano"

Renzo Gallerati

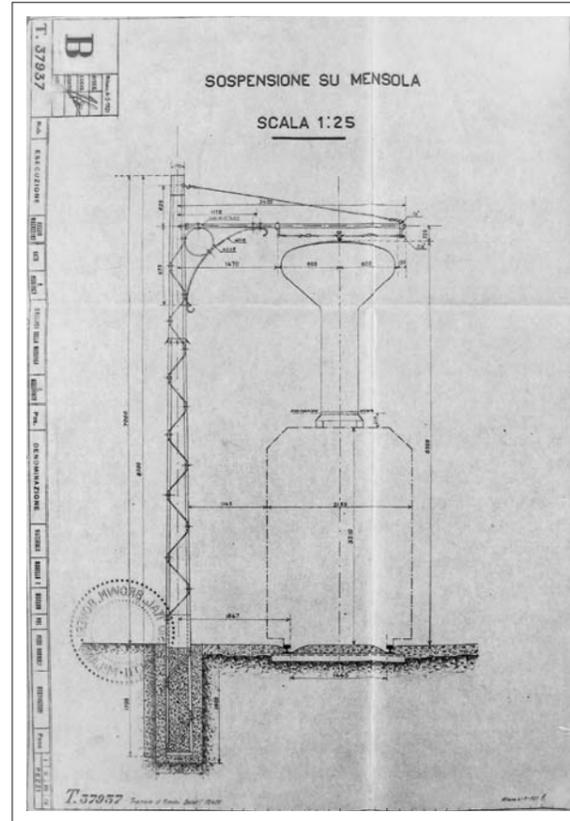
Alcune immagini e documentazioni delle vicende relative alla vita dei trasporti pubblici del primo Novecento, hanno sempre riferito dell'esistenza di mezzi su rotaia, nelle varie città della nostra regione, come in altre importanti realtà urbane italiane. Non può quindi sfuggire la pubblicazione, nelle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



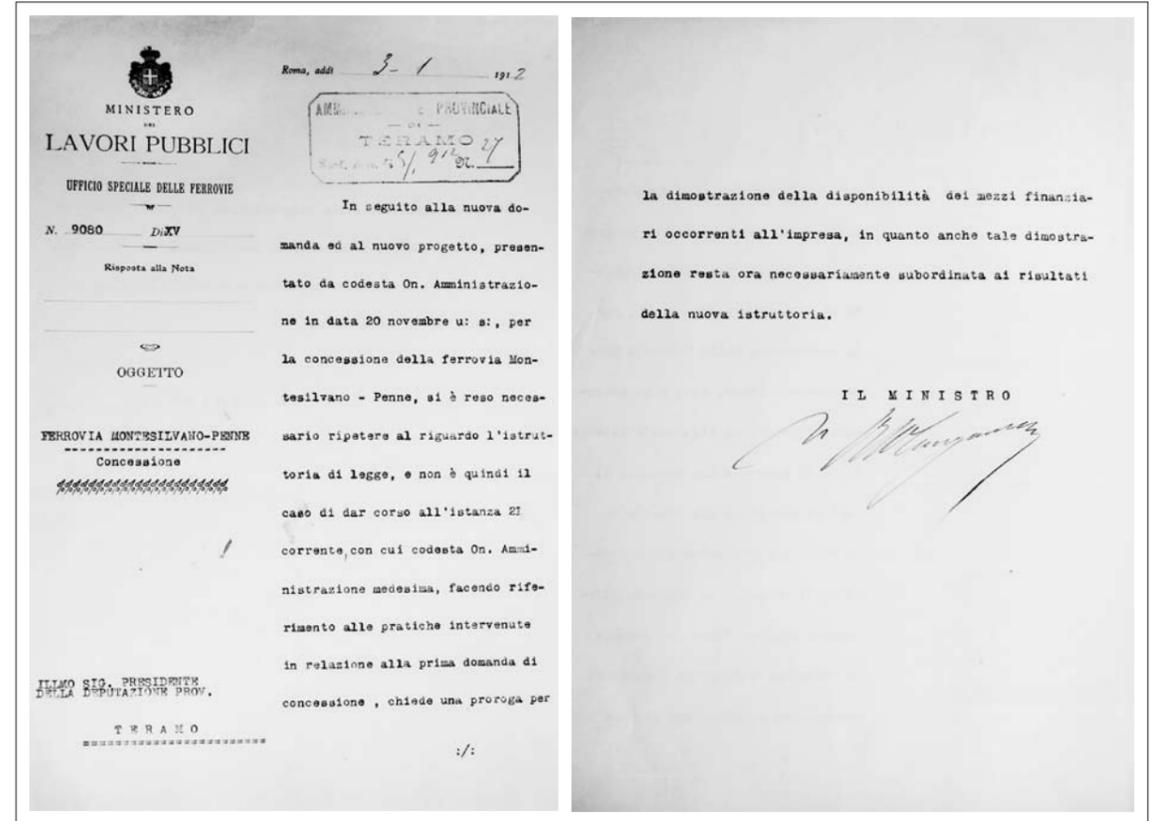
1921 - Vettura tramviaria rimorchiata (costruttore Tecnomasio Italiano-Brown-Boveri). - Collezione Stefano Mucciante.



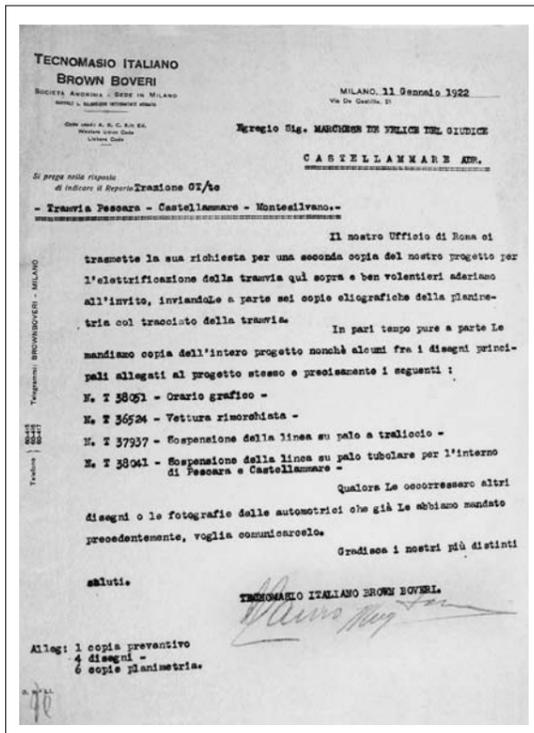
20 - 06 - 1921 - Tavola di progetto per sospensione a mensola con palo tubolare (costruttore Tecnomasio Italiano, Brown-Boveri). - Collezione Stefano Mucciantè.



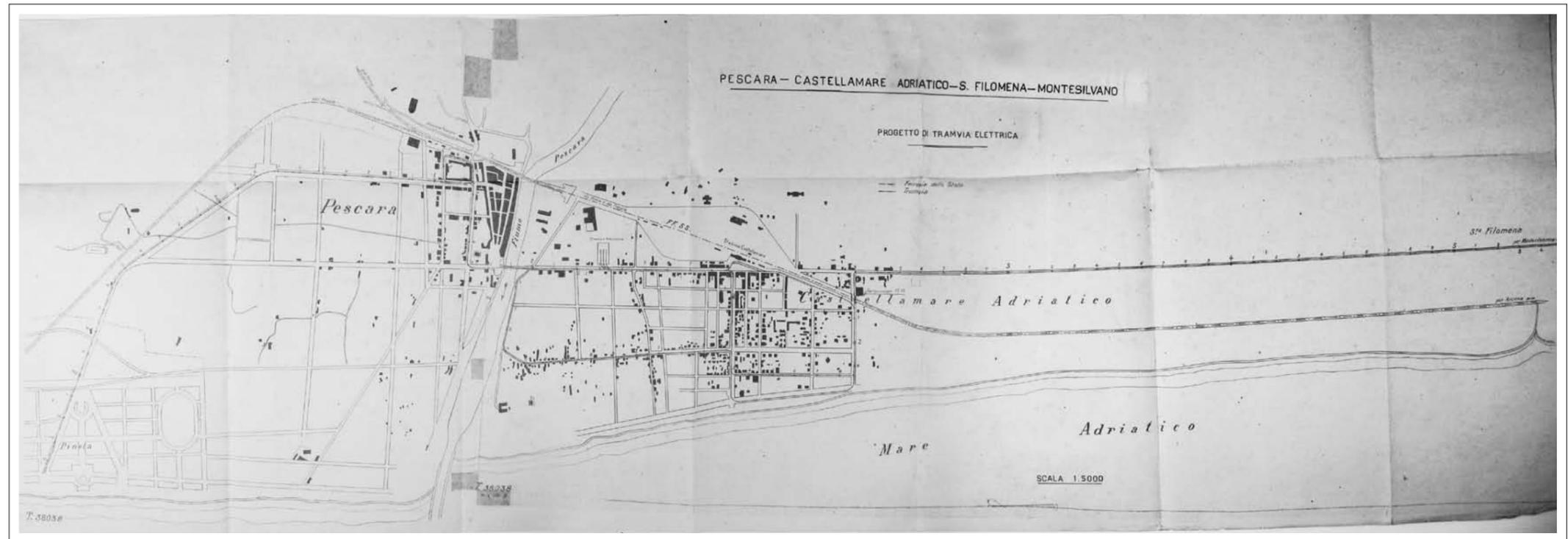
04 - 03 - 1921 - Tavola di progetto per sospensione a mensola con palo a traliccio (costruttore Tecnomasio Italiano, Brown-Boveri). - Collezione Stefano Mucciantè.



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



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



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

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

Si sono riuniti i seguenti Signori:

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

Assiste il Segretario di Castellamare Adriatico Signor Gianorio Pietro.

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

Il Signor Basile ha presentato agli intervenuti un progetto d'impianto di una tramvia a trazione elettrica fra Pescara-Castellamare-Montesilvano, redatto dal Tecnomico Italiano Brown Boveri di Milano, per una spesa preventiva di lire 3.620.000 - in cifra tonda 4 milioni - spiegando essere intendimento dell'Amministrazione di potersi prolungare detta tramvia fino alla pineta ed alla stazione di Pescara, onchè fino all'abitato di Francavilla al Mare e verso i centri più importanti sul Pescara.

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

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

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

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

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

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

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

Letto, confermato e sottoscritto/  
Firmati: Nicola D'Annunzio-Avv. Ferdinando Lami-Luigi De Felici-Avv. Basile Manlio-Gianorio Segretario.-

Copia conforme uso amministrativo  
Castellamare Adr. 7 Settembre 1921.

Il Segretario Comunale




  
*Municipio di Castellamare Adriatico*  
(PROVINCIA DI TERAMO)

---

N. *20* Cat. *X* Classe *6* Li *4 Gennaio 1922*

Risposta a Nota del *X* *6* N. *4* *4 Gennaio 1922*

OGGETTO:

ALLIGATI:

---

On.le Presidente Deputazione Provinciale di  
TERAMO

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

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

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

*Basile Manlio*

ING. AGOSTINO DE AGOSTINI  
 COMO ITALIA, 27  
 ROMA

Roma, 18 Gennaio 1922.

Ill. mo Signor  
 Marchese de Felici  
 ROMA.

Ho inviato oggi stesso al Signor Presidente della Deputazione Provinciale la domanda per la subconcessione.

Per quanto riguarda il desiderio di qualcuno di avere la linea a scartamento normale, desiderio che lei stesso mi espresse, devo dirle ancora che è assolutamente impossibile costruire ed esercire la Castellamare-Penne con scartamento normale; i vantaggi della scartamento ridotto sono tali e tanti da com- pensare ad usura il piccolo inconveniente del trasbordo, inconveniente che si potrà in avvenire eliminare se le esperienze che da tempo si fanno in Svizzera e nel Biellese con carrelli trasportatori e in America con casse mobili daranno, come sembra, pratici risultati.

Non bisogna dimenticare che la progettata linea arrivando, come io propongo, a Castellamare potrà avere un importante scalo alle banchine del costruendo porto, con quale vantaggio per la regione, lei può facilmente immaginare.

Le progettate Tranvie Urbane di Castellamare- Pescara non potranno che essere largamente vantaggiose dalla ferrovia.

La costruzione della Castellamare-Penne porterà sicuramente alla costruzione delle altre linee che metteranno in valore la fertile provincia di Teramo; non dubito quindi del suo interessamento e del suo appoggio del quale sin d'ora la ringrazio.

*Agostino De Agostini*

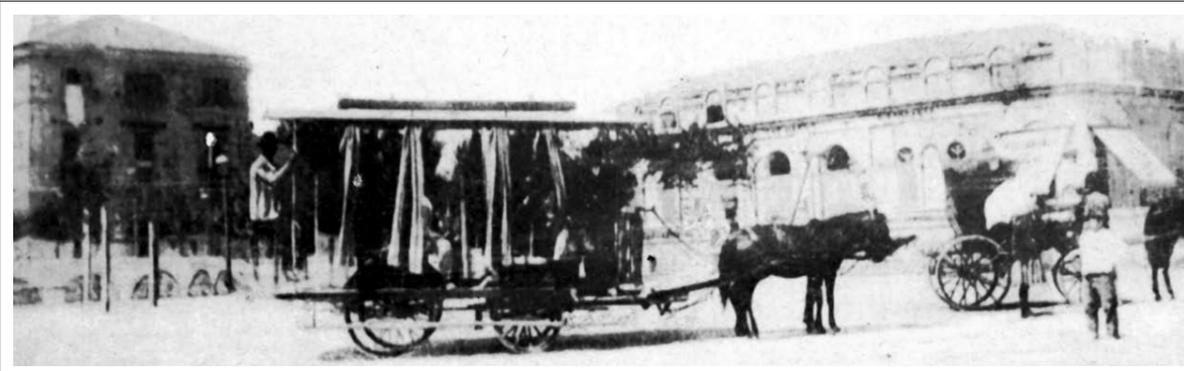
1922 - Corrispondenza a firma dell'ing. Agostino De Agostini. Collezione Stefano Mucciante.



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



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



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

**Ing. Antonio Cavalieri Ducati**  
 (archivio Comune di Collecervino)

ING. A. C. DUCATI

**PROGETTO PER LA FERROVIA  
 ELETTRICA A SCARTAMENTO  
 RIDOTTO CASTELLAMARE ADR.  
 MONTESILVANO PENNE**

31 GENNAIO 1924

R. Casa Tipografica Editrice D. DE ARCANGELIS e FIGLIO

Il presente Progetto - regolarmente approvato -  
 è ora in corso di esecuzione.  
 Aprile 1926

Atri - Stamperia Reale D. De Arcangelis e Figlio - 1926.

A MIO FIGLIO BRUNO  
 DISCEPOLO E COLLABORATORE

Le principali opere  
 dell'Ingegnere Antonio Cavalieri Ducati  
 già Allievo del R. POLITECNICO di MILANO

PROGETTI (pr) E COSTRUZIONI (co)

ACQUEDOTTI

di Chieti . . . . .	pr-co	di Zola Predosa . . . . .	pr-co
di Comacchio . . . . .	pr-co	Consorzio Interprovinciale di	
di Bazzone . . . . .	pr	Modena, Pistoia, Poggiano, . . . . .	pr
di Chioggia . . . . .	pr-co	Argenta, Ostellato . . . . .	pr
di Cesenatico . . . . .	pr	di Bassano V. . . . .	pr-co
di Cesena . . . . .	pr	Federale del Tavo: Consorzi di	
di Rimini . . . . .	pr	Penna, Castellamare, Atri . . . . .	pr
di Modena . . . . .	pr	Consorzio di Atri (Atrata, Bi-	
di Zocca . . . . .	pr-co	seni, Casilenti, Castiglio-	
di Salsola . . . . .	pr	ne, Elce, Montefino, Sili, . . . . .	pr-co
di Pola . . . . .	pr	Celino A., Mutignano, Atri	
di Trieste . . . . .	pr	e frazioni) . . . . .	pr-co
di Aleno . . . . .	pr	di Morrovalle . . . . .	pr
di Gorizia . . . . .	pr		

FERROVIE

Codigoro - Mare (Dario Garibaldi) . . . . .	pr	Elettrica Castellamare - Spolire -	
Caserta - Casertano . . . . .	pr	Penna . . . . .	pr
Montesilvano - Penne . . . . .	pr	Elettrica Castellamare - Montesil-	
		vano - Penne . . . . .	pr

BONIFICHE, LAGHI ARTIFICIALI ECC.

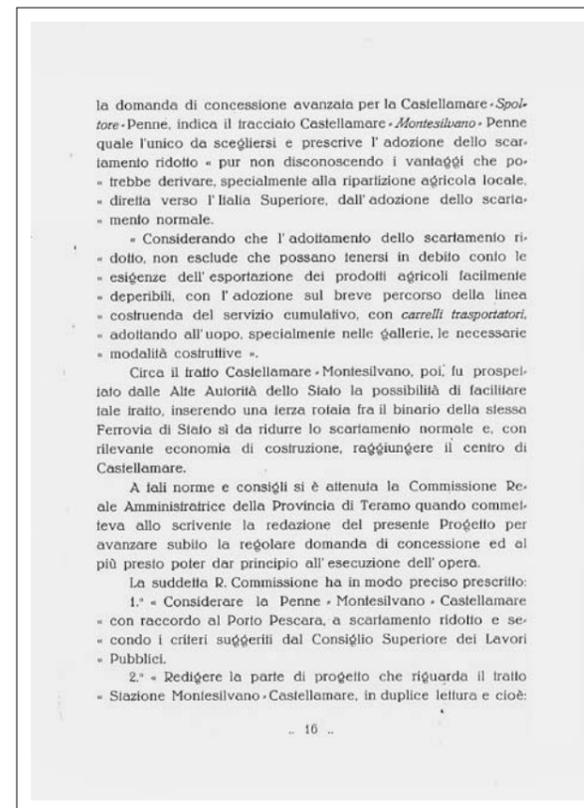
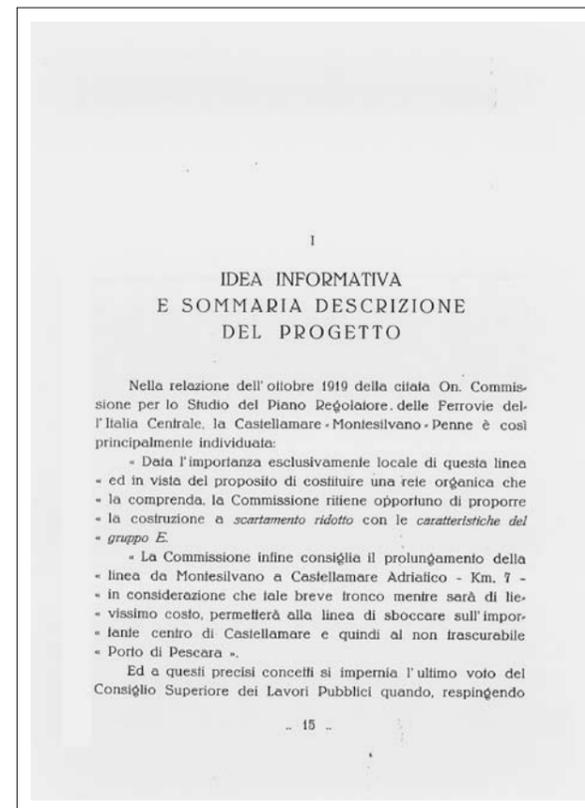
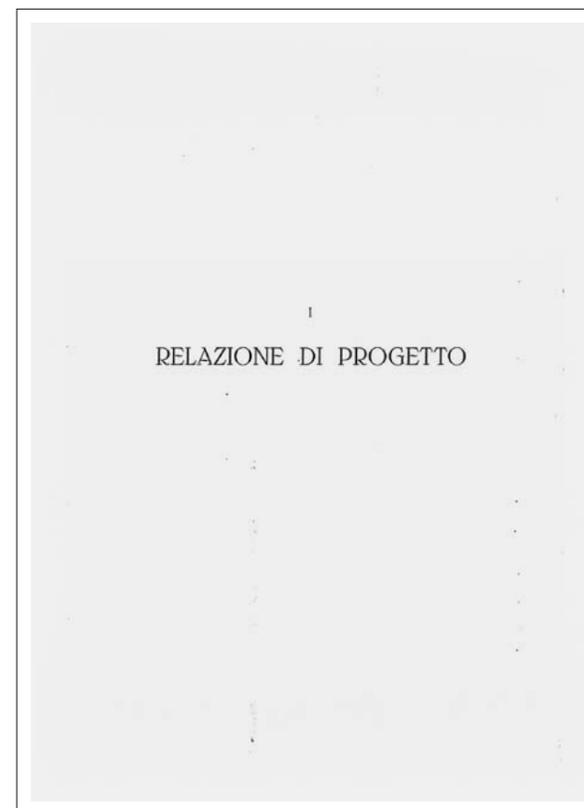
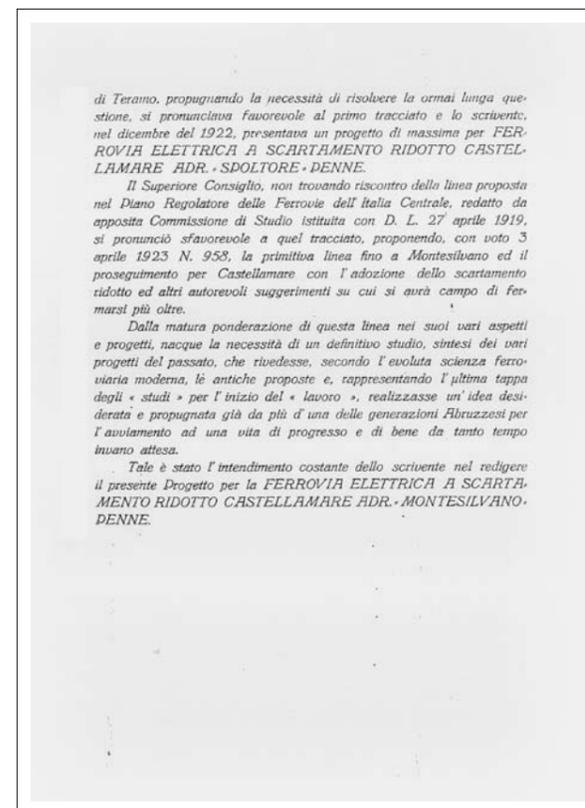
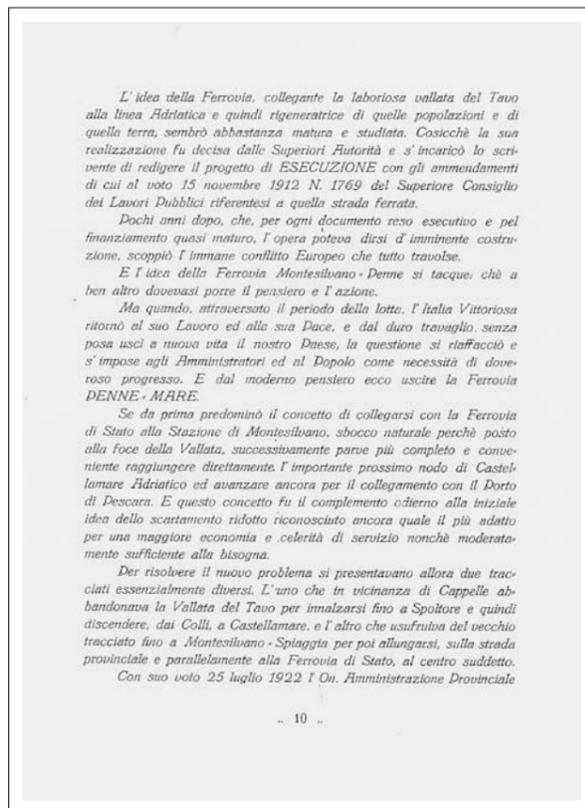
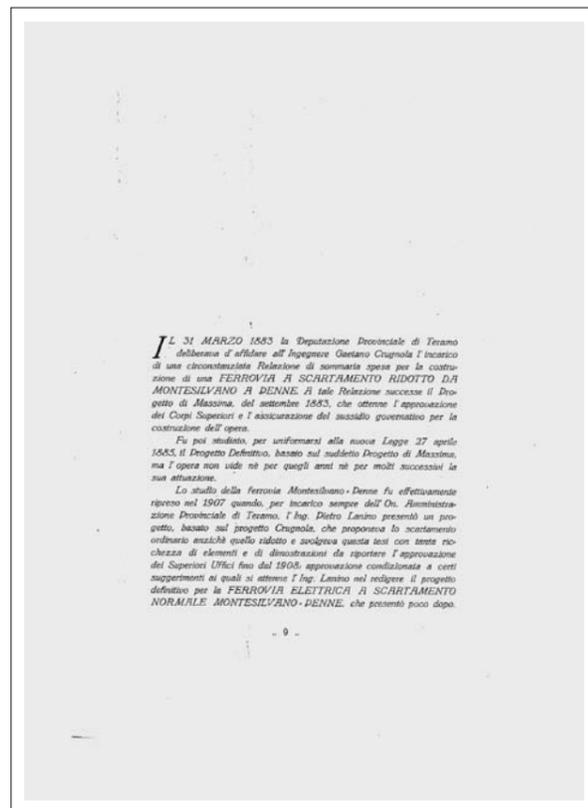
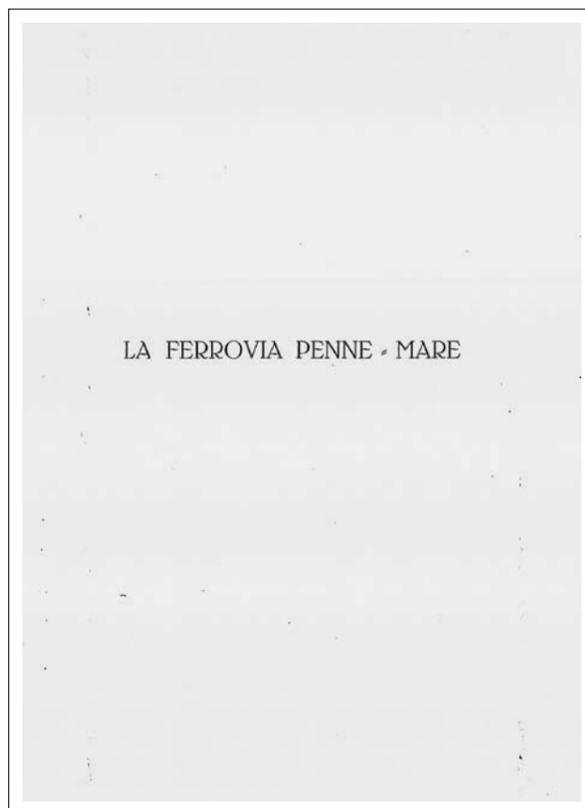
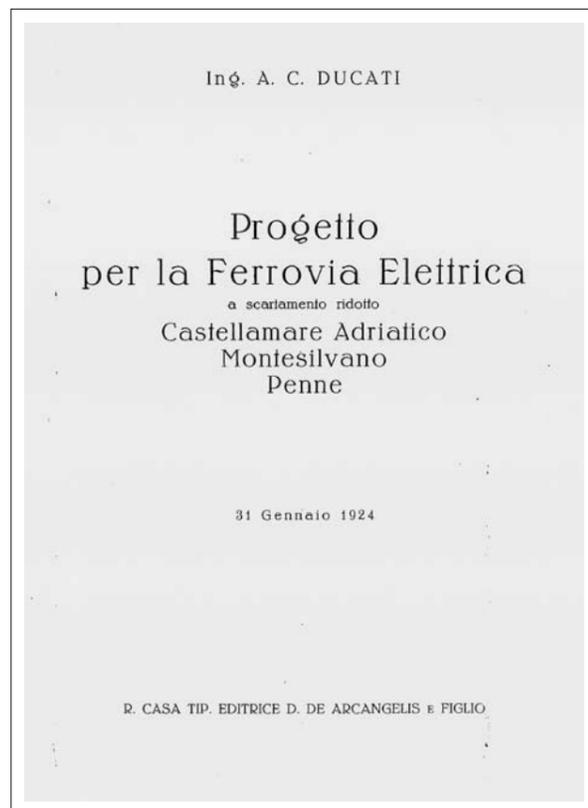
Bonifica d'Umans . . . . .	studio	Fornitura d'energia elettrica per	
Bonifica di Comacchio . . . . .	studio	la città di Trieste . . . . .	pr
Lago Artificiale Rovigo . . . . .	pr	id. per Bologna . . . . .	pr
Lago Stando . . . . .	pr	id. per Gorizia . . . . .	pr
		Deviazione del Tevere presso Roma . . . . .	pr

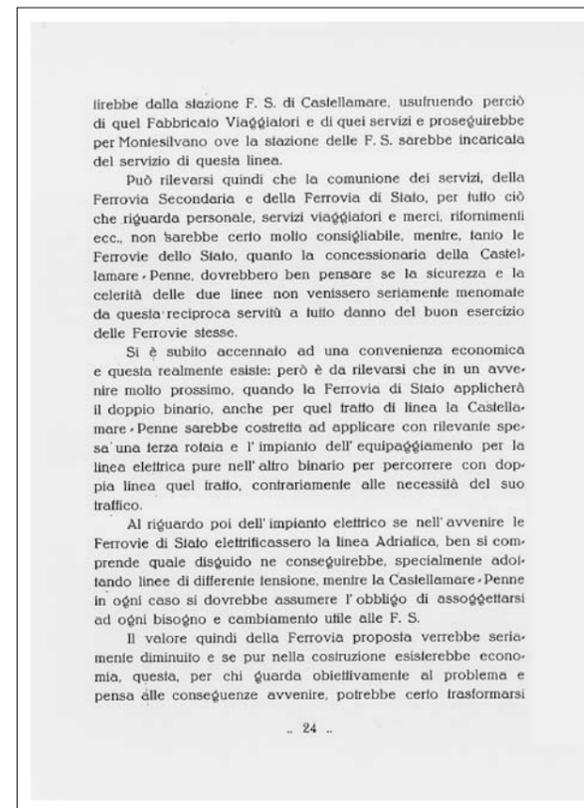
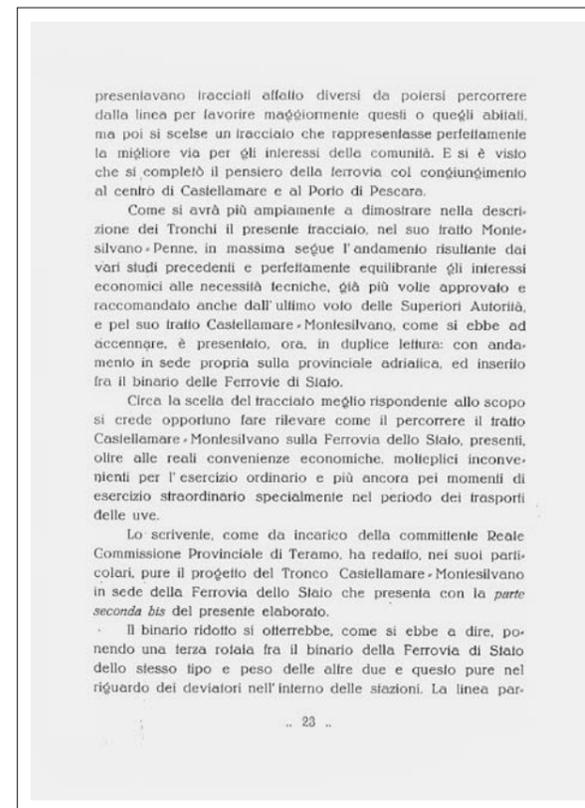
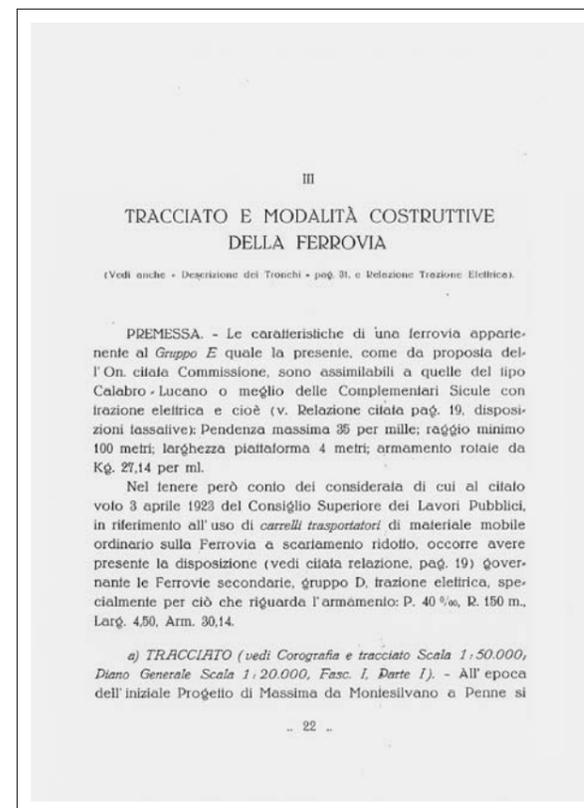
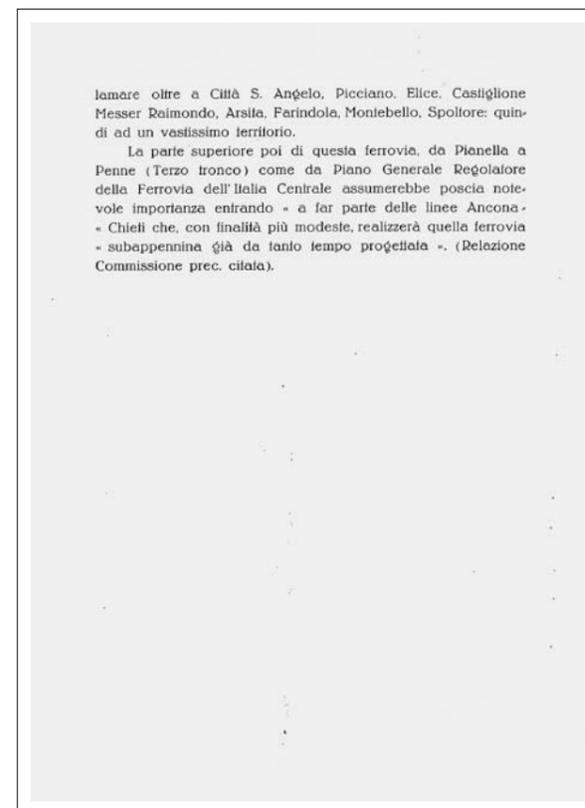
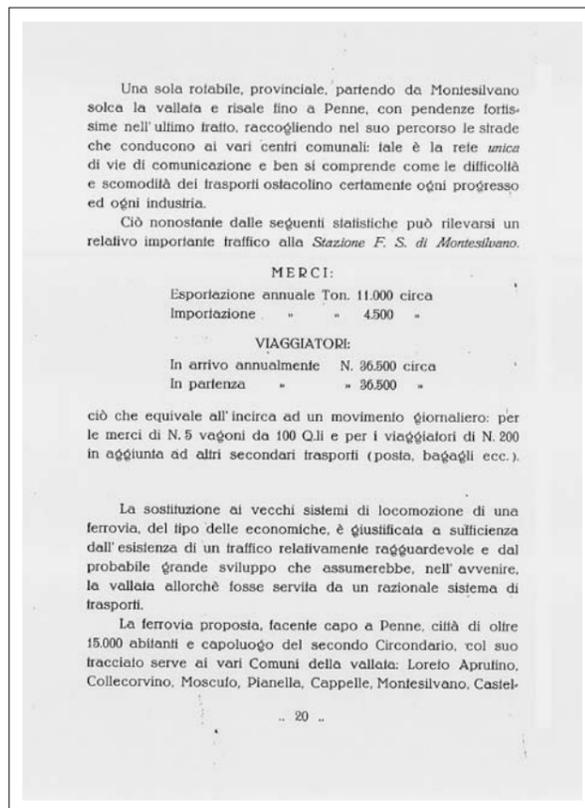
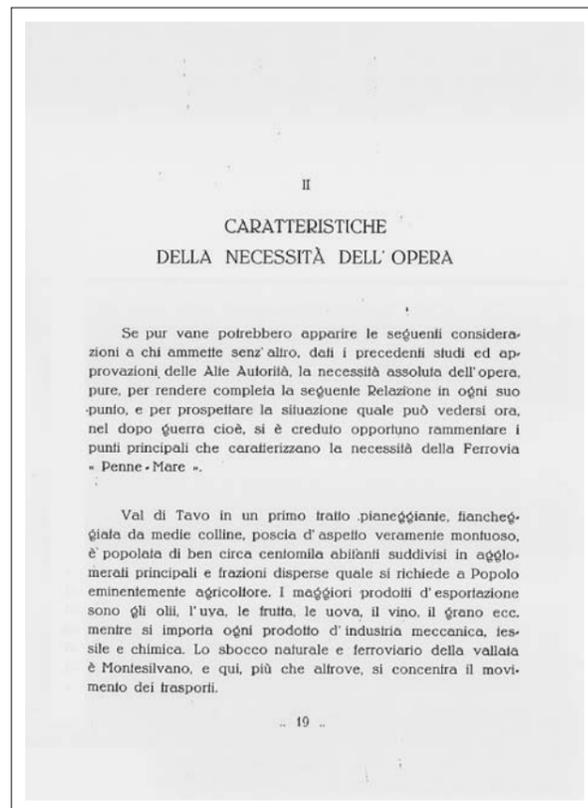
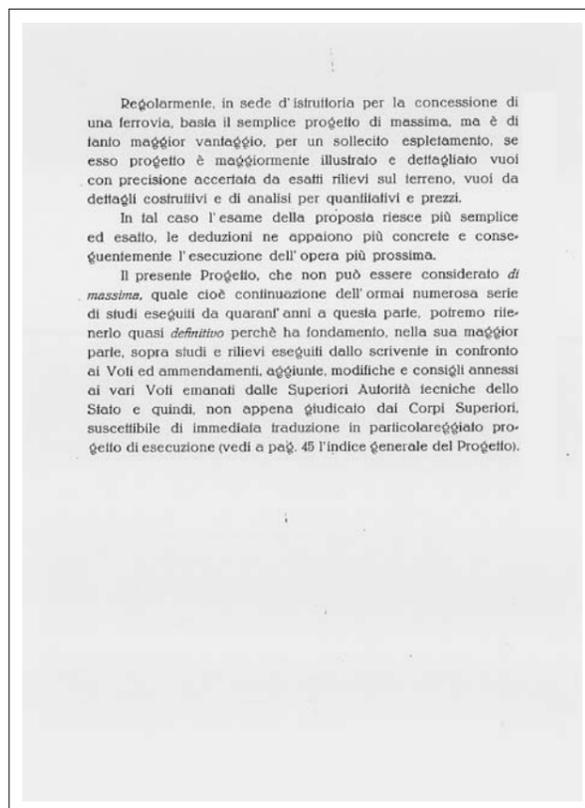
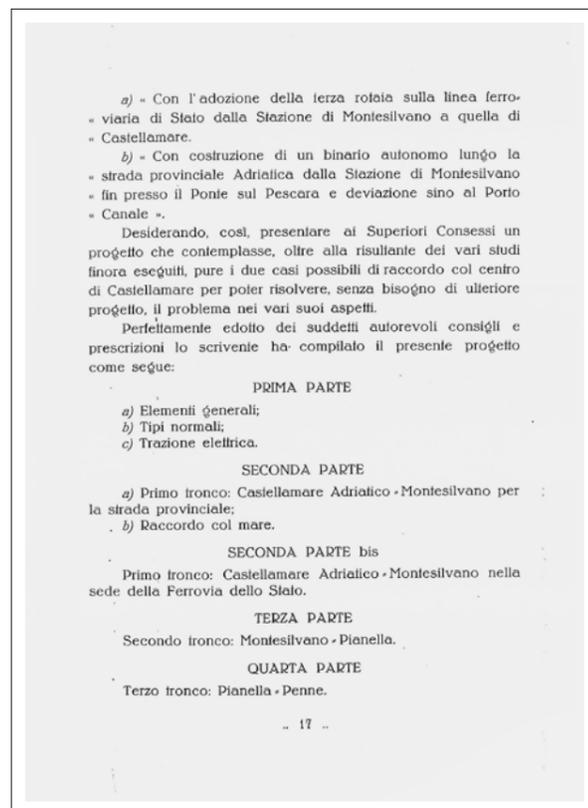
FOGNATURE

Per la Città di Trieste . . . . .	pr	Per la Città di Atri . . . . .	pr-co
Per la Città di Pola . . . . .	pr		

MONOGRAFIE A STAMPA

Le tramvie a vapore della Provincia . . . . .		Il nuovo Acquedotto di Trieste . . . . .	
di Bologna . . . . .		Acquedotto e fognature di Bologna . . . . .	
L'Acquedotto di Chieli . . . . .		Acquedotto di Chioggia (Selezio-	
Le Ferrovie ferraresi . . . . .		negli) . . . . .	pr
Note critiche al Progetto Lorenzelli . . . . .		L'Acquedotto del Tavo - Progetto . . . . .	
(Saraceni (Acq. Trieste) . . . . .		di Massima . . . . .	pr
Sulla Deltazione Paladini Salombrigi . . . . .		La ferrovia Elettrica Castellamare Adr. -	
(Acq. Trieste) . . . . .		Montesilvano - Penne . . . . .	pr





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

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

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

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

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

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

.. 25 ..

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

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

b) **DENDENZE E CURVE.** - Adottato il tracciato, per le varie sue convenienze tecniche e locali, così da rendere la linea equamente favorevole ai vari centri popolati, le pendenze, soltanto nel terzo tronco Pianella - Penne, risultano, per certe livellette, di un massimo del 30 ‰: massimo che rientra nei limiti necessari all'utile prestazione di treno ed al razionale traffico per questa linea. Queste normali pendenze inoltre permettono di adattarsi al terreno con evidente rilevante economia di costruzione, principalmente in considerazione che la natura dei terreni attraversati (argille) costringerebbe a sproporzionate spese di consolidamenti e sostegni qualora i movimenti di terra risultassero rilevanti.

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

.. 26 ..

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

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

c) **MODALITÀ DEL CORDO STRADALE.** Sede, armamento, gallerie, opere d'arte. (Vedi Sezioni tipo - Armamento, Opere d'arte normali, Opere d'arte maggiori, Tipi delle gallerie). - Allo scartamento ridotto, di ml. 0,96, si è fatto corrispondere una piastrina di ml. 4 così come è prescritta. Tenendo poi in considerazione il citato voto LL. PP. aprile 1923, per quanto si riferisce al transito di materiale ordinario su carrelli trasportatori, si è curato che le luci delle opere d'arte e delle gallerie siano alle a tale passaggio: e questo provvedimento, senza riescire oltremodo dispendioso, gioverà certo ad un eventuale traffico avvenire di reale importanza specialmente per le merci facilmente deperibili di esportazione.

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

.. 27 ..

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

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

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

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

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

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

.. 28 ..

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

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

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

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

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

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

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

.. 29 ..

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.. 32 ..

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

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

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

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

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

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

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

.. 33 ..

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

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

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

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

b) **PRIMO TRONCO - NELLA SEDE DELLA FERROVIA DI STATO.** - Già più volte si è accennato come, per percorrere questo tratto usufruendo della Ferrovia di Stato, si propone d'inserire una terza rotaia fra le altre due, si da ridurre lo scartamento da ml. 1.445 a ml. 0,95.

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

.. 34 ..

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

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

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

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

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

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

.. 35 ..

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

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

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

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

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

.. 36 ..

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

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

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

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

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

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

.. 37 ..

l'avvalimento della Fonte, con un viadotto in muratura, sorpassante due volte la strada ed il dislivello succennato.

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

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

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

La Ferrovia prosegue con media pendenza oltre la con-

.. 39 ..

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

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

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

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

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

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

.. 38 ..

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

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

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

La stazione di Penne (pr. 34.189,80), proposta a valle della Città di Penne, in orizzontale della lunghezza di ml. 250, è la stazione di testa della linea: situata presso quest'abitato e precisamente lungo la strada di circonvallazione, oltre la Porta San Francesco e fino al bivio della strada comunale del Cupo. È proposto un sufficiente parco di deposito e manovra e la stazione, dotata di un Fabb. Viagg. e di un M. M. tipo A possiede ogni servizio relativo ed occorrente.

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

.. 40 ..

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

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

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

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

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

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

V

**COSTRUZIONE DELL' OPERA**

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

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

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

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

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

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

.. 42 ..

II

**INDICE GENERALE DEI DOCUMENTI COMPONENTI IL PROGETTO**

**PRIMA PARTE**

**a) Elementi generali.**

Fasc. I N. 1. Relazione generale.

- II = 2. Corografia e tracciato generale della Linea: Sulla carta dell'Istituto Geografico Militare in scala 1:50.000.

- III = 3. Piano e Profilo generale riassuntivo: Planimetria generale in scala 1:20.000, Profilo longitudinale in scala 1:20.000; 1:2.000.

- IV = 4. Andamento allometrico e planimetrico della linea: Tabella del profilo longitudinale, Tabella delle curve e dei rettili.

- V = 5. Espropriazioni: Elenchi distinti per i vari tronchi e per ciascun Comune attraversato.

- VI = 6. Tabella dei prezzi unitari: Di mano d'opera, per le provviste e per ciascun lavoro.

- VII = 7. Perizia riassuntiva dell'opera.

**b) Tipi normali.**

Fasc. I - Modalità costruttive del corpo stradale: A - Sezioni tipo, B - Tipi delle gallerie.

- Ia N. 8. Sezioni tipo.

.. 47 ..

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

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

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

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

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

Tali due importi riescono in cifre arrotondate come segue:

**PRIMO CASO.**

Raccordo col mare . . . . .	L. 2.051.000,00
1° Tronco Castell. - Mont. . . . .	= 5.220.000,00
2° " " Mont. - Pianella . . . . .	= 6.787.000,00
3° " " Staz. Pianella - Penne . . . . .	= 13.170.000,00
<b>TOTALE OPERE</b> . . . . .	<b>L. 27.228.000,00</b>
Impianto elettrico ed Equipaggiamento elettrico . . . . .	L. 2.750.000,00
Materiale mobile . . . . .	= 3.250.000,00
<b>TOTALE</b> . . . . .	<b>L. 6.000.000,00</b>
<b>Totale costo linea Primo Caso (per la strada Adriatica)</b> . . . . .	<b>L. 33.228.000,00</b>

.. 43 ..

**SECONDO CASO (3° rotaia Ferrovia dello Stato).**

Raccordo al mare . . . . .	L. 2.051.000,00
1° Tronco (sulla Ferrovia) . . . . .	= 2.624.000,00
2° " " . . . . .	= 6.789.000,00
3° " " . . . . .	= 13.170.000,00
<b>TOTALE COSTO OPERE</b> . . . . .	<b>L. 24.633.000,00</b>
Impianto elettrico e materiale mobile . . . . .	= 6.000.000,00
<b>Totale costo Ferr. Secondo Caso (3° rotaia)</b> . . . . .	<b>L. 30.633.000,00</b>

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

Bologna, 30 Gennaio 1924.

L'INGEGNERE  
**ANTONIO CAVALIERI DUCATI**

Fasc. Ib N. 9. Tipi delle gallerie e loro perizia di spesa.

- II = 10. Armamento: Der lo scartamento ordinario e per la terza rotaia nella Sede F. S.

- III = 11. Materiale fisso: a) Chiusure, b) Cancelli in ferro, c) Chiusure per passaggio livello, d) Sbarre di sicurezza manovrabili a distanza, e) Sbarre girevoli in ferro.

- IV = Fabbricati tipo e loro perizia di spesa: A - Fabbricati tipo, disegni, B - Perizia di spesa per i singoli tipi di fabbricati.

- IVa = 12. Fabbricati tipo, disegni: a) Fabbr. viagg. tipo A, b) Fabbr. viagg. e M. M. tipo B, c) Fabbr. per fermate, d) M. M. tipo A, e) Mag. manutenzione, f) Fabbr. servizi accessori, h) Rimessa per un locomotore, g) Rimessa per quattro locomotori, i) Casa cantoniera, l) Cessi isolati tipo A, m) Cessi isolati tipo B, n) Rifornitore in cemento armato, o) Forno isolato da pane, p) Dozzo per acqua potabile.

- IVb = 13. Perizia di spesa per i singoli tipi di fabbricati.

- V = Opere d'arte normali e loro perizia di spesa: A - Opere d'arte normali, disegni, B - Perizia di spesa per i singoli tipi di opere d'arte.

- Va = 14. Opere d'arte normali, disegni: a) Acquedotti normali in cemento, b) Tombino a lastroni tipo A, c) Tombino a lastroni tipo B, d) Muri di sostegno.

- Vb = 15. Perizia di spesa per i singoli tipi di opere d'arte normali.

**c) Trazione elettrica.**

Fasc. I N. 16. Elementi generali: Relazione tecnica per l'elettrificazione della ferrovia, Sistema adottato, Equipaggiamento di linea, sottostazione di Pianella, materiale mobile e di trazione. Allegati: Orario grafico e schema dei circuiti per la sottostazione.

.. 48 ..

Fasc. II N. 17. Equipaggiamento di linea: Tipi di sospensione per linea a catenaria, nei rettili, nelle curve, in stazioni, nelle gallerie, Tipo dei giunti elettrici per le rotaie.

- III = 18. Materiale mobile: Vettura autotrice a carrelli, Carrozza trasportata, carro merci aperto a sponde alte, Carrello trasportatore.

- IV = 19. Perizia di spesa: Per l'elettrificazione ed il materiale mobile. Allegato: Tabella dei prezzi unitari per la trazione elettrica.

**SECONDA PARTE**

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

Fasc. I N. 20. Planimetria generale: In scala 1:2.000.

- II = 21. Profilo longitudinale: In scala 1:2.000 - 1:200.

- III = 22. Sezioni trasversali: In scala 1:200 dalla sez. 1 alla sez. 62.

- IV = 23. Fabbricati alla Staz. di Castellamare Adr.: Fabbr. viagg. e M. M. per Castellamare e piano di trasbordo.

- V = 24. Piani generali Stazioni Castellamare Adr. e Montesilvano: In scala 1:1.000.

- VI = 25. Opere d'arte speciali: Viadotto in ferro sulla ferrovia di Stato e ponte in ferro sul F. Mazzocco, Disegni e relativi calcoli giustificativi.

- VII = 26. Computi metrici e movimenti di materia.

- VIII = 27. Perizia di spesa.

.. 49 ..

**b) Raccordo col mare.**

Fasc. I N. 28. Planimetria generale:  
In scala 1:2.000.

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

**SECONDA PARTE bis**

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

Fasc. I N. 35. Planimetria generale:  
In scala 1:2.000.

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

.. 50 ..

**TERZA PARTE**

**2° Tronco: Montesilvano - Pianella.**

Fasc. I N. 41. Planimetria generale:  
In scala 1:2.000.

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

**QUARTA PARTE**

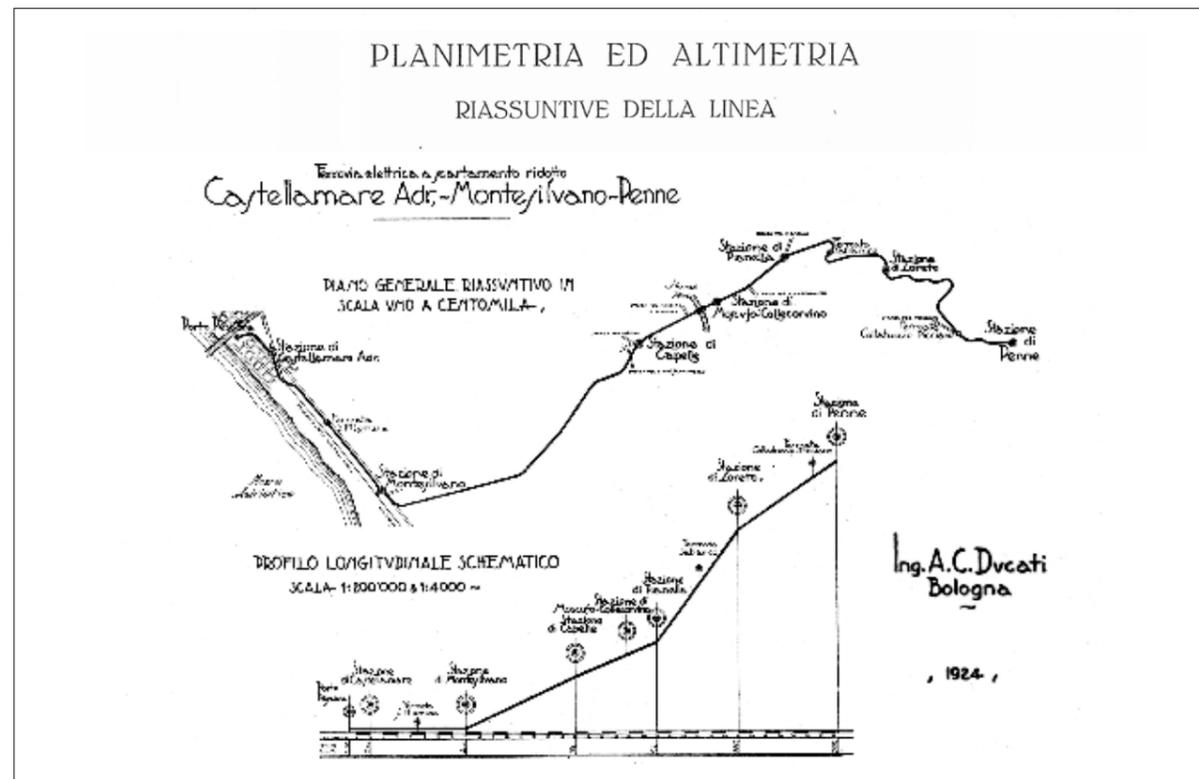
**3° Tronco: Pianella - Penne.**

Fasc. I N. 48. Planimetria generale:  
In scala 1:2.000.

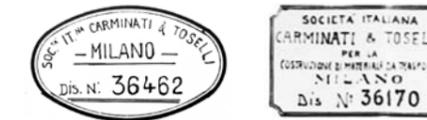
- II - 49. Profilo longitudinale:  
In scala 1:2.000 - 1:200.
- III - 50. Sezioni trasversali:  
In scala 1:200 dalla sez. 553 alla sez. 824.
- III bis - 51. Sezioni trasversali:  
Dalla sez. 824 alla sez. 1204.

Fasc. IV N. 52. Opere d'arte speciali:  
Viadotto a quattro archi presso Loreto, Ponte sul F. Moretto, Consolidamento frana.

- V - 53. Piani generali delle stadi di Loreto e Penne e della fermata di Collatuccio - Picciano:  
In scala 1:500.
- VI - 54. Computi metrici e movimenti di materia.
- VII - 55. Perizia di spesa.

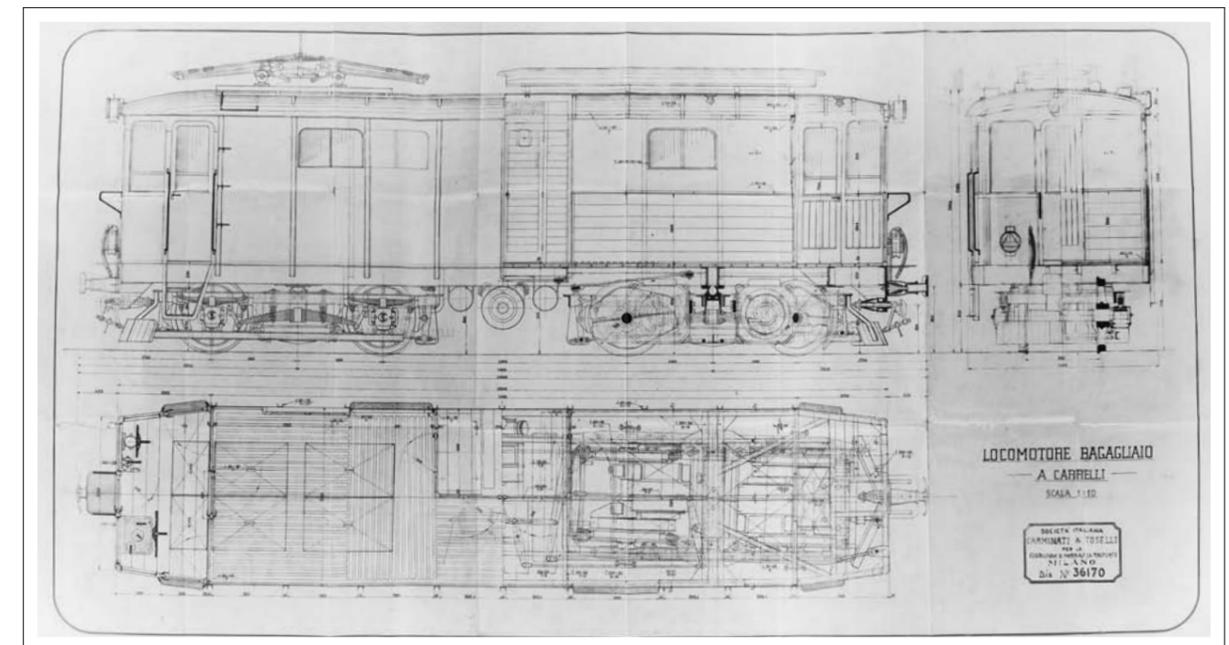


1924 - Profilo longitudinale schematico. - Archivio GTM ex G.G..

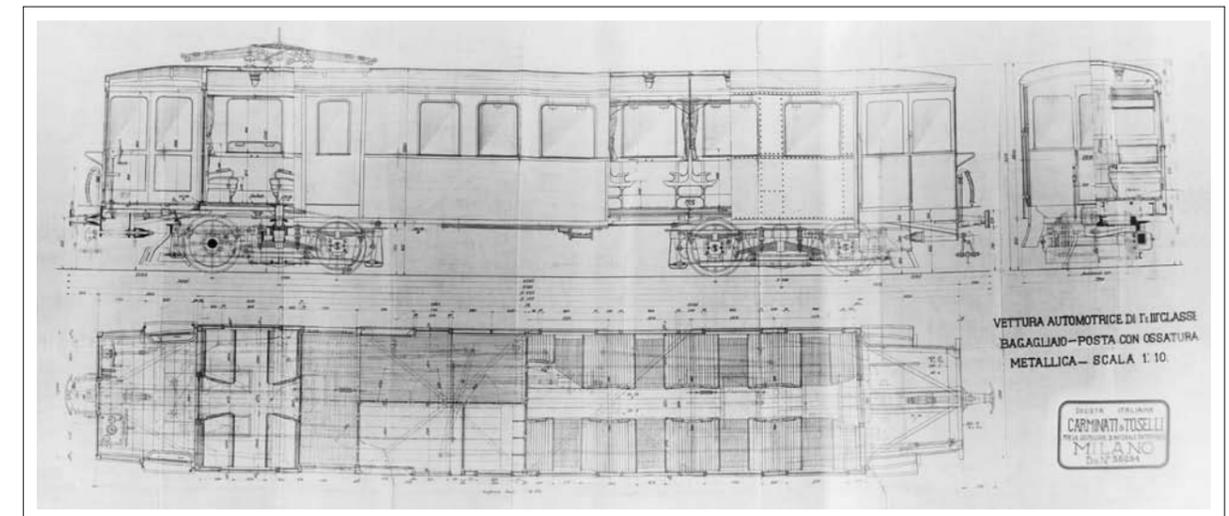


(Particolari di sigilli aziendali in uso per le tavole di progetto).

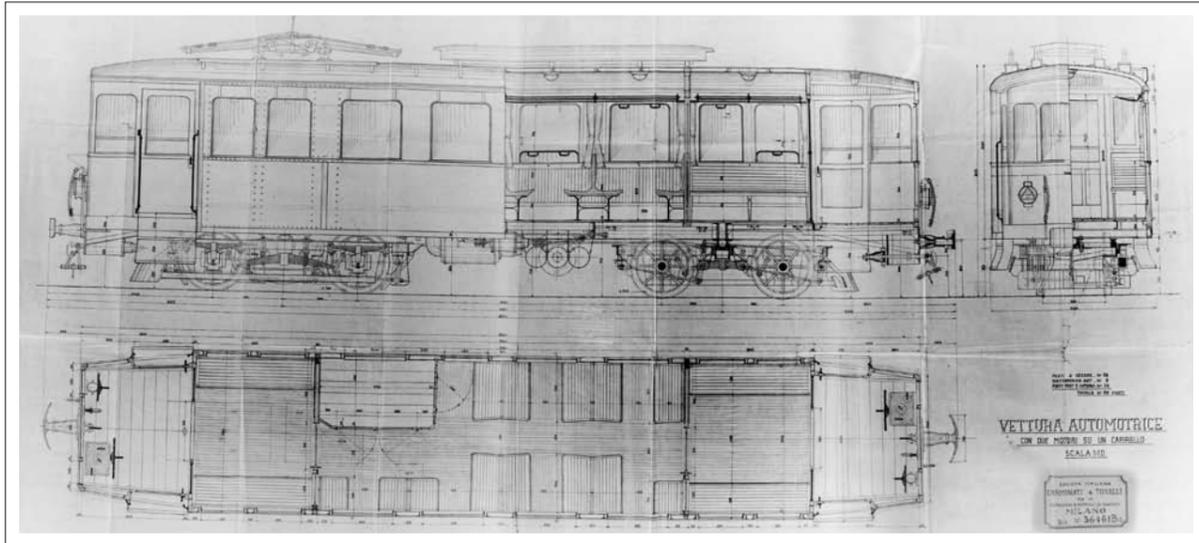
## Tavole di progetto del materiale di trazione, rimorchiato e di servizio in dotazione alle "Ferrovie Elettriche Abruzzesi" Fondi dell'Archivio di Stato di Pescara



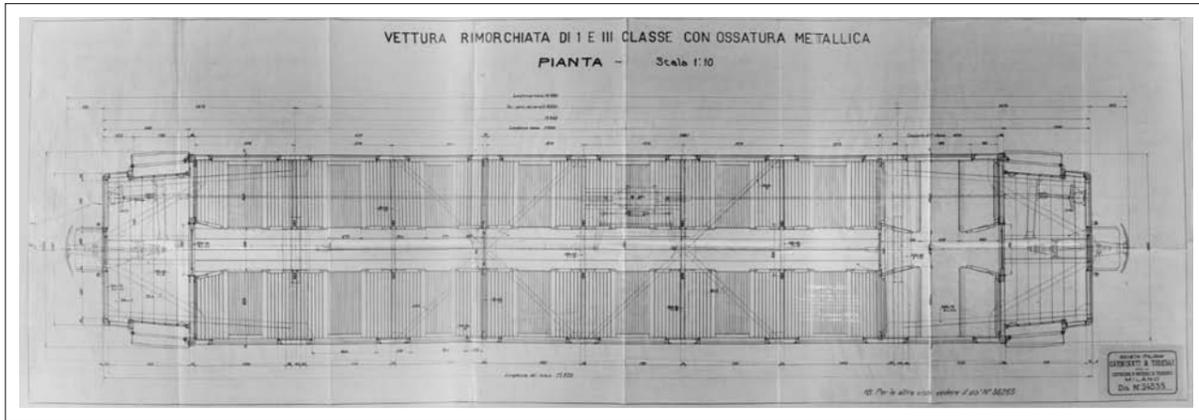
Locomotore-bagagliaio - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



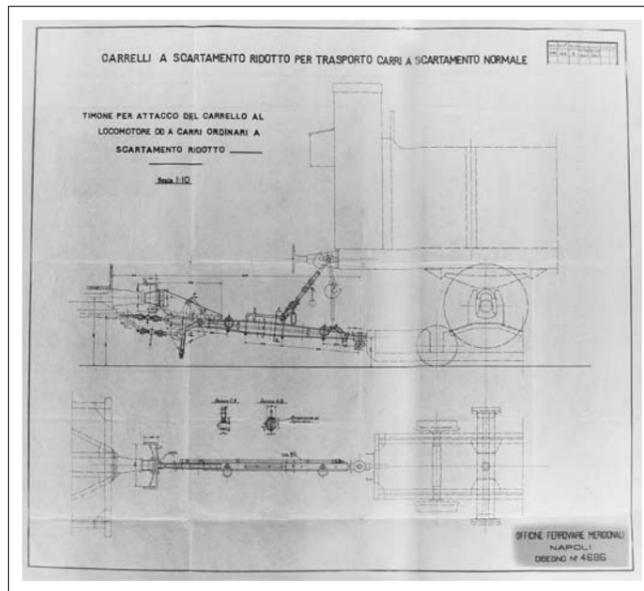
Elettromotrice per servizio extra-urbano. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



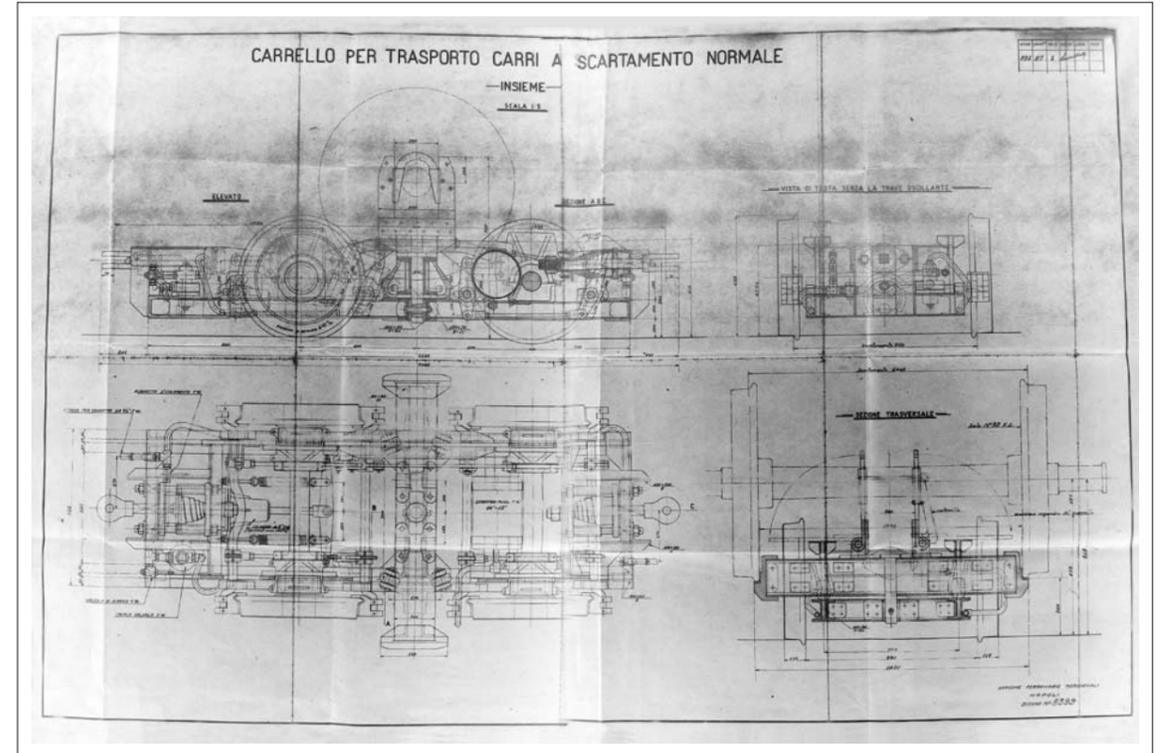
Elettromotrice per servizio urbano, tipo "Tramvia"- Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



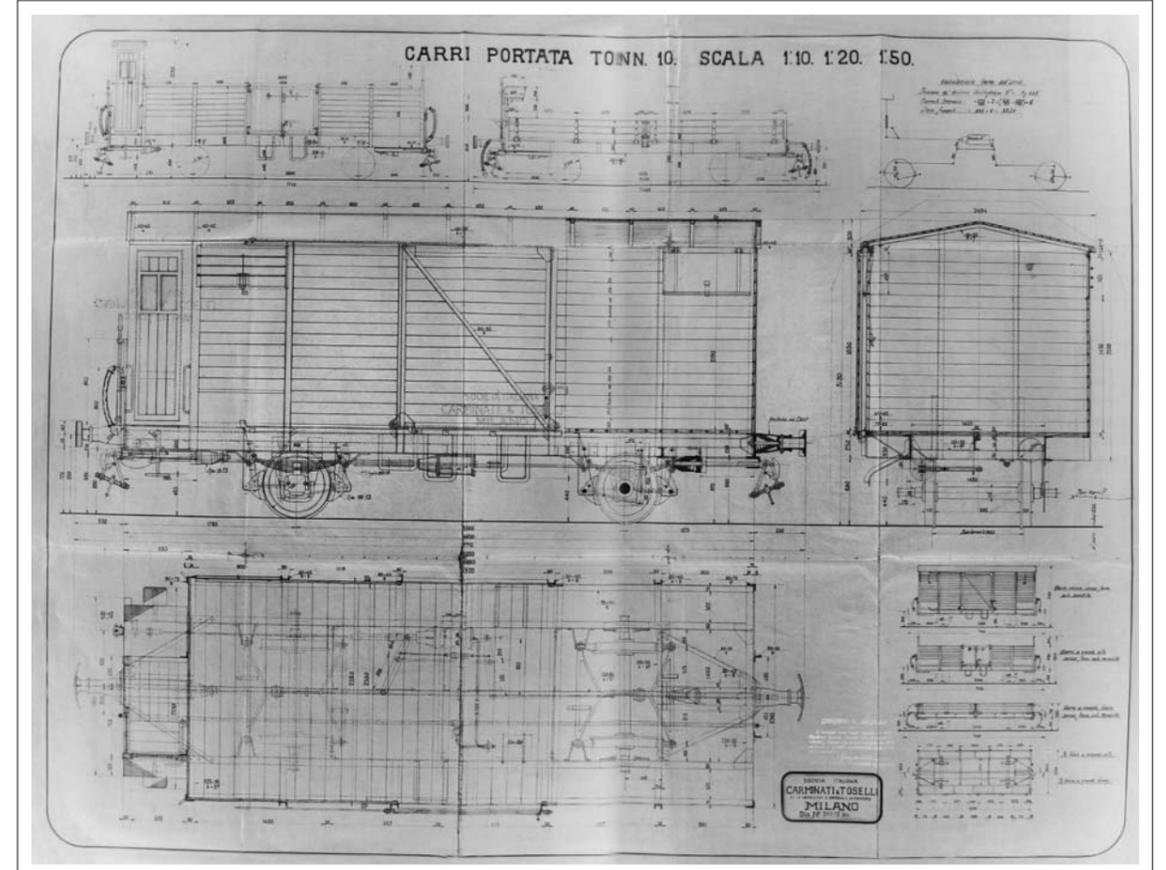
Vettura rimorchiata (Pianta - tavola interni)- Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



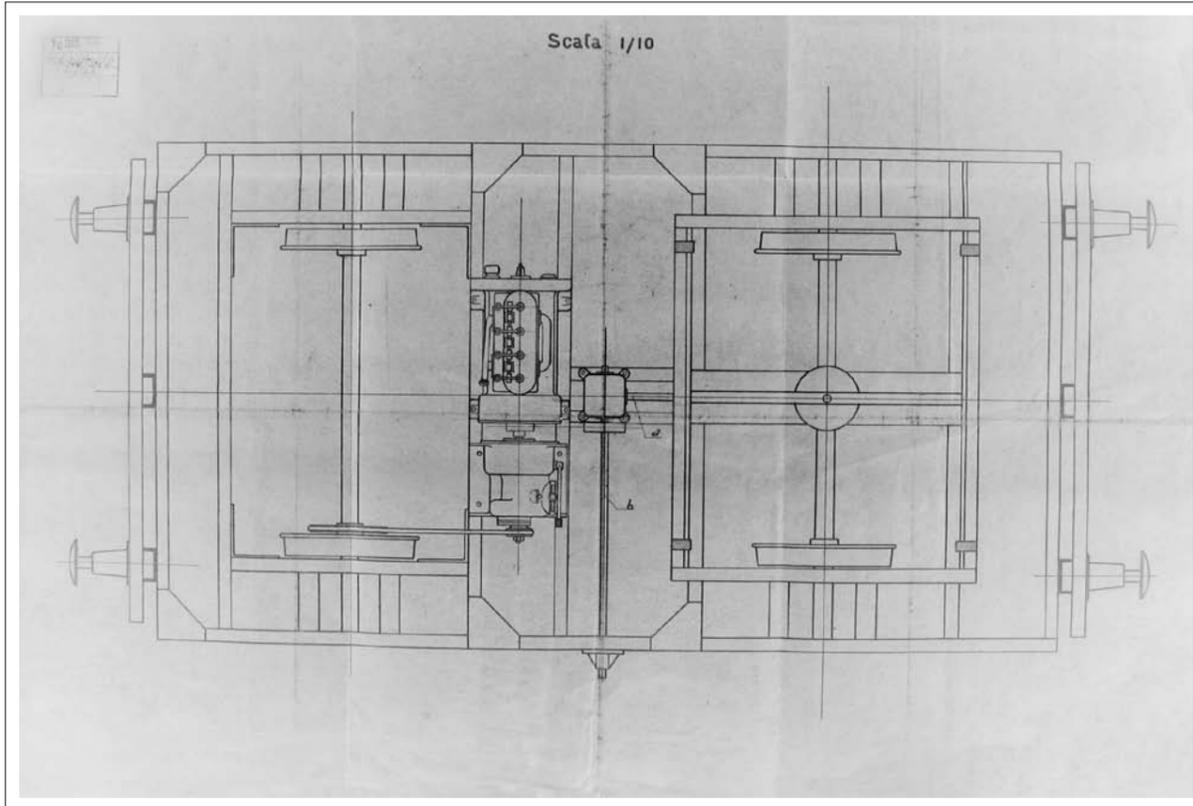
Timone - attacco per carrello trasportatore- Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



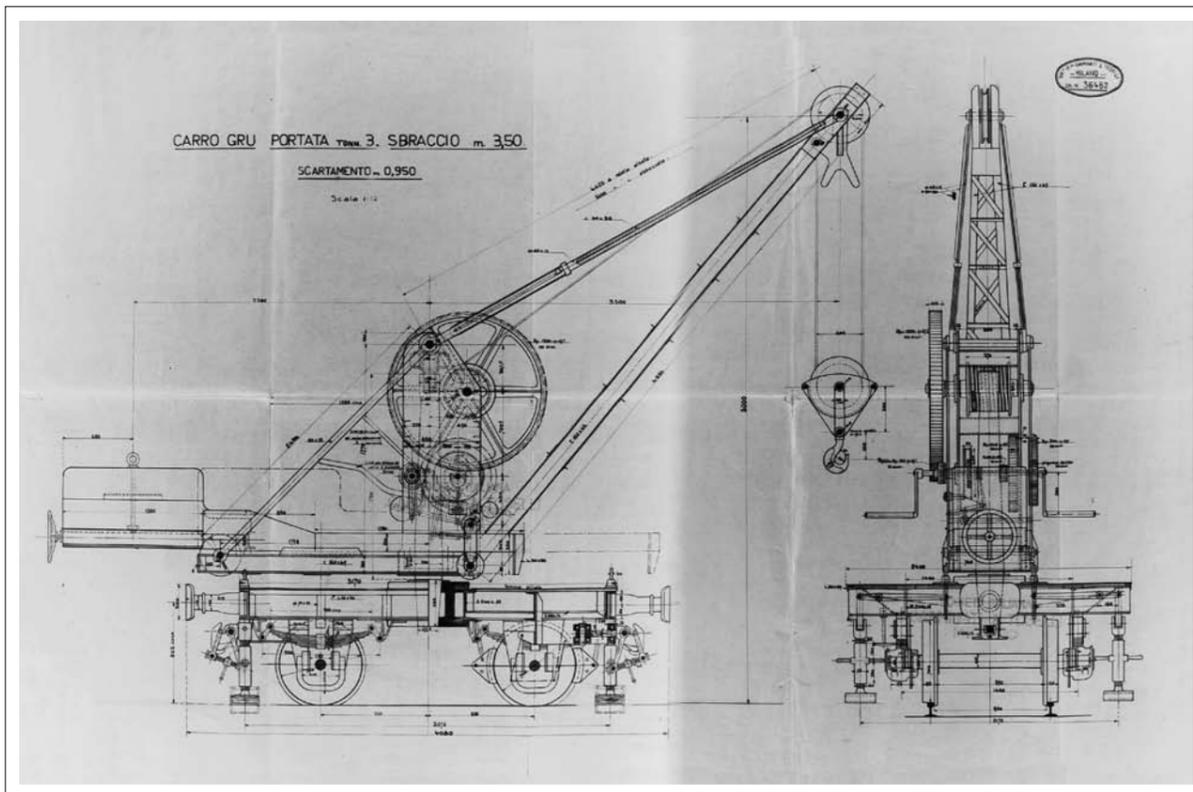
Carrello trasportatore- Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



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



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



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

Ferrovie Elettriche Abruzzesi

### CARRO GRU DA 3 TONN.<sup>™</sup>

**AVVERTENZE PER L'USO DELLA GRU**

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

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

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

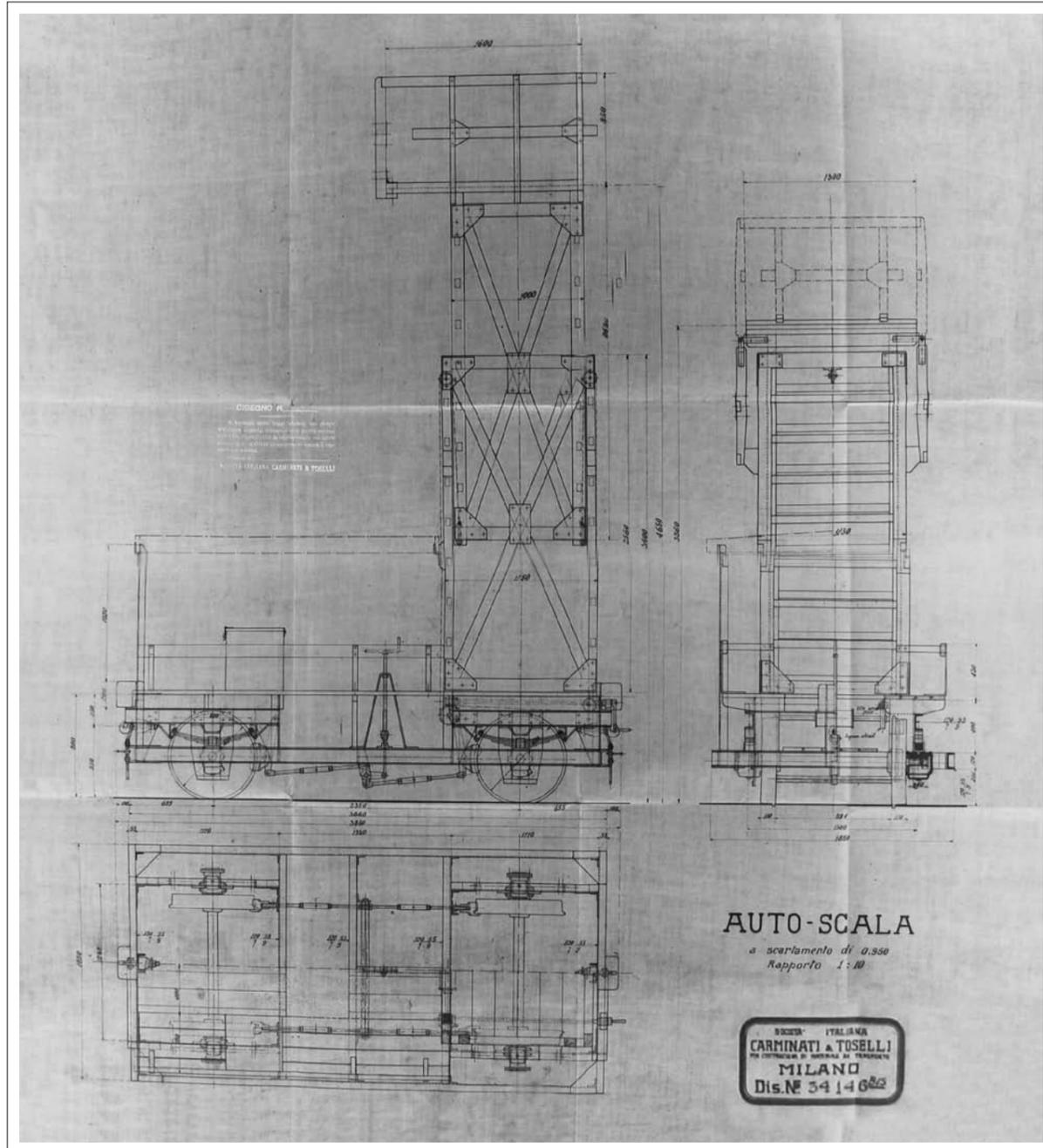
**MANOVRA DEL PESO** - Il freno tiene sempre sospeso il carico. Per farlo discendere a manovelle ferme si abbassa lentamente la leva esterna L regolando dolcemente la velocità della discesa. Per fare discendere il gancio senza peso, o per accompagnare la discesa del carico colle manovelle si abbassa lentamente la leva interna l.

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

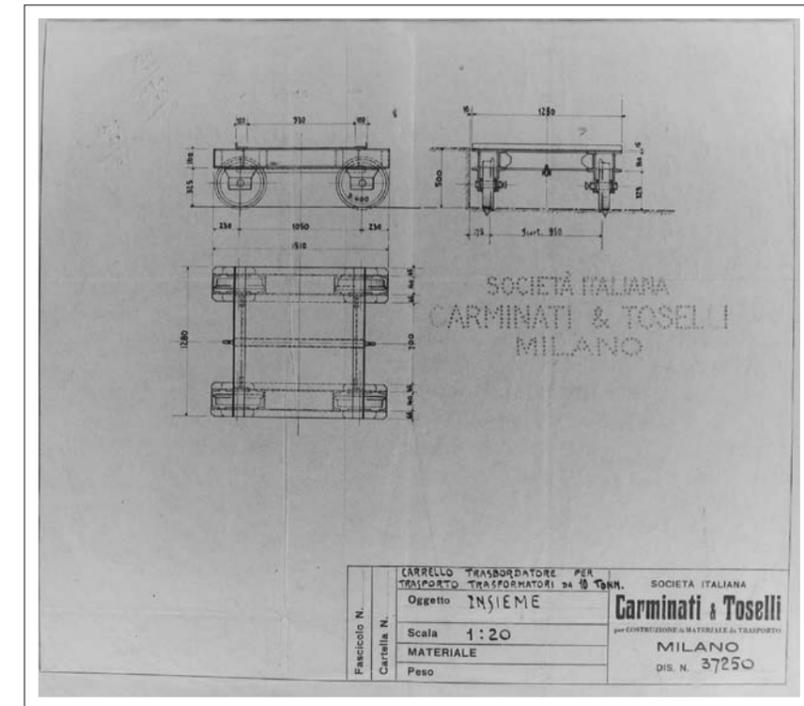
Portata della gru con piedi appoggiati e contrappeso fuori	Kg. 3000
" " " " " sollevati " " ritirato "	" 1500

SOC. I<sup>™</sup> "CARMINATI & TOSELLI"  
MILANO  
No. 90. 950

Istruzioni per l'utilizzo del carro gru. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 20.



Carrello auto-scala per manutenzione della linea aerea. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 3, fascicolo 25.



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

**PESO DEI VEICOLI**

SPECIE	MARCA N°	TOTALE	CASSA CON FANTOGRAFO	CARRELLI MOTORE	CARRELLI PORTANTE
Automotrice Grande	01	29.865	14.665	15.200	
Automotrice Grande	02	30.005	14.915	15.090	
Automotrice Piccola	11	23.555	12.795	7.600	3.160
Automotrice Piccola	12	23.585	12.825	7.600	3.160
Locomotore	21	27.135	11.565	15.570	
Locomotore	22	26.925	11.545	15.380	
Autocarrello scala	31	2.820			
Carro sponde basse po.	1	4.010			
"	2	4.000			
"	P. 21	3.470			
"	22	3.420			
"	23	3.450			
"	24	3.420			
Carro sponde alte Lo.	51	4.550			
"	52	4.560			
"	53	4.560			
"	71	3.770			
"	72	3.780			
"	73	3.810			
"	74	3.750			
"	75	3.720			
"	76	3.780			
"	77	3.810			
Rimorchisti I e III	51	15.260	8.930		6.330
"	I e III	15.460	8.900		6.560
"	di III	14.930	8.320		6.610
"	III	14.810	8.490		6.320
Carro chiuso Po.	101	5.210			
"	102	5.210			
"	103	5.060			
"	104	5.120			
"	P	121	4.380		
"	"	122	4.450		
"	"	123	4.410		
"	"	124	4.380		
Carro gru	G	601	10.610		
Carrello trasportatore			2.030		
Asta di collegamento			154		
Timone di attacco.....			165		

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

## Stralci di una relazione tecnico-contabile

4 vetture rimorchiata a due carrelli, portanti i nn° 51-52-51-52;

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

10 carri merci a sponde alte;

8 carri chiusi;

6 pianalif;

1 carro grù;

2 carrelli officina;

2 carri scala;

1 autoscala;

16 carrelli trasportatori.-

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

1 tornio grande;

1 limatrice;

1 trapano veloce grande;

1 trapano veloce piccolo;

1 sega a motore;

1 mola a smeriglio;

1 fucina completa;

1 gassometro per saldature, completo di attrezzi;

1 convertitore di corrente per carica accumulatori.-

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

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

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

	1939	1940	1941	1942	Fino al 7.11.1943
n. viagg. trasport.	794.290	889.303	1.581.647	2.675.699	2.327.294
n° viaggiatori Km.	5.260.759	6.550.794	10.983.361	17.119.852	18.023.603
Tonn. merci trasport.	4.397	6.931	9.081	12.874	13.263
Tonn. Km. merci	91.935	165.765	252.980	420.097	362.352

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

**OMISSIS...**

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

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

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

	1939	1940	1942	1943	Fino al 7/11/1943
Prodotti di esero.	851.000	1.067.900	1.808.700	3.029.100	3.331.000
Spese di esercizio	1.140.800	1.245.600	1.922.700	2.375.700	(1)
Utili e perdite	289.800	177.700	114.000	652.400	(1)
Coeff. di esero.	1,3	1,2	1,0	0,78	(1)

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

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

Si rammenta peraltro, come fu prospettata nella seduta 10 agosto 1945, che non è agevole per ora rendersi esatto conto della situazione economica finanziaria dell'Azienda, che si è rifiutata di consegnare gli atti relativi alla sua gestione ed ha presentato ricorso al Consiglio di Stato, avverso la nomina di un commissario governativo.- La concessione del concorso dello Stato deve essere fatta quindi, come per il tronco Moscufo-Pineta di Pescara con ogni riserva di tener debito conto in avvenire a tutti gli effetti, delle risultanze degli accertamenti dell'Azienda.-

La gestione Governativa della Società F.E.A. denunciava in data 2 febbraio 1945 all'Ispektorato Compertimentale di Ancona i danni subiti dalla Ferrovia, dichiarando in pari data la propria decisione di ricostruire la ferrovia stessa, per cui allagava la domanda per essere ammessa ai benefici di cui al D.L. 15 ottobre 1944, n. 345, corredata di una perizia generale di ricostruzione per tutta la linea da Pineta di Pescara a Penne.- Detta perizia di cui anche il concessionario riconosceva l'incertezza della valutazione dovuta alla instabilità dei prezzi sul mercato, ascendeva globalmente a L.132.964.789,70; ma, in considerazione della minore difficoltà dei lavori di ricostruzione del tratto fra Pineta di Pescara e Moscufo (non comprendente opere d'arte notevoli e per buona parte ancora amate), la Società stralciò della detta perizia la parte relativa a questo 1° tratto e chiese che venisse intento presso in esame questo 1° gruppo di lavori; ciò era anche logico perché il citato tratto Pineta di Pescara-Moscufo era quello che, per le forti distruzioni edilizie subite dalla città di Pescara, si presentava come più urgente dovendo servire soprattutto per portare dalla località extraurbane di S. Filomena-Montesilvano e Pineta di Pescara i cittadini di Pescara

**OMISSIS...**

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

## La Costruzione

(Atti amministrativi e tecnici per l'acquisizione delle aree)



1927 - Particolare di carta intestata per lettera della società F.E.A. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

Mod. 14-I B  
Div. IV  
*N. 10 di Rapporto*

N. *8245*

**IL PREFETTO**  
DELLA PROVINCIA DI Pescara

Visto il R. Decreto 10 Dicembre 1925 N. 2347 che approva e rende esecutiva la Convenzione stipulata il 3 Dicembre 1925 per la concessione alla Società Ferrovie Elettriche della costruzione e dell'esercizio della Ferrovia del Tavo Penne - Montesilvano - Pescara;

Visto che il Piano particolareggiato di esecuzione di detta ferrovia che percorre il territorio del Comune di Montesilvano (parte unica) ed il relativo **Elenco di espropriazione**, sono stati regolarmente pubblicati a norma della Legge 25 giugno 1865 N. 2359;

Vista l'Ordinanza di questa Regione in data 20 Luglio 1927 che disponeva il deposito alla Cassa di Depositi e Prestiti dello Stato delle indennità rappresentanti le espropriazioni comprese nell'Ordinanza medesima, quali risultano dalla Sevizia Guizot redatta dal Teuto Sig. Englar. Michele Montillo di Penne

Visto che tali Deposito venne eseguito come prova la Dichiarazione provvisoria di versamento del 2 Agosto 1927

Visto l'articolo 48 della predetta Legge 25 giugno 1865;

**DECRETA**

**ARTICOLO 1.** — La Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi è autorizzata ad occupare permanentemente i beni descritti nel seguente quadro, occorrenti in Comune di Montesilvano (parte unica) per la costruzione della citata Ferrovia.

**ARTICOLO 2.** — A cura e spese della Società stessa, il presente decreto sarà registrato, e pubblicato per estratto nel Foglio periodico degli annunci legali della Provincia di Teramo

**ARTICOLO 3.** — La Società provvederà ad eseguire entro i termini di legge a tutte le operazioni necessarie perché le trascrizioni apparenti dai libri ipotecari risultino in piena corrispondenza colla traslazione di beni stabili e colle servitù indette col presente Decreto, rimandando la voltura catastale a dopo la misurazione definitiva delle aree effettivamente occupate.

*Pescara 4 Agosto 1927*

*Il Prefetto*  
*f. Sererini*

REGISTRATO A PESCARA  
1. 8. 1927. A. E.  
196

1927 - Decreto Prefettizio - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

4802

Stampato Mod. 135 - IMPOSTE DIRETTE

*S. A. Ferrovie Elettriche Abruzzesi*

Foglio di mezzo del Catasto provvisorio.

DESIGNAZIONE delle Sezioni	NATURA delle colture e delle proprietà	DENOMINAZIONE della proprietà o dei luoghi in cui sono situate	ESTENSIONE DELLE TERRE			RENDITA NETTA		BILANCIO	MOTIVO di carico e di scarico
			1 <sup>a</sup> Classe	2 <sup>a</sup> Classe	3 <sup>a</sup> Classe	Colonna di carico	Colonna di scarico		
B 352	terra	di Chiaffini	0.2.0.5			4.27	4.27	1/100	Da
B 369	terra	di Carica	0.0.0.3			0.16	0.16	1877	Da
B 391	terra	di Carica	0.0.1.0			0.95	3.78	1867	Da
B 394	terra	di Carica	0.0.2.10			2.83			Da
B 357	terra	di Carica	0.0.2.0.5			2.42			Da
B 381	terra	di Carica	0.0.0.7.3			0.41			Da
B 384	terra	di Carica	0.1.0.0			5.67	19.41	1867	Da
B 406	terra	di Carica	0.0.2.16.3			2.37			Da
B 424	terra	di Carica	0.0.1.6.6			8.54			Da
B 355	terra	di Carica	0.1.2.7.2			8.93			Da
B 357	terra	di Carica	1.0.4.0			26.47			Da
B 358	terra	di Carica	0.3.5.11			22.37	65.41	3847	Da
B 325	terra	di Carica	0.0.2.4			2.64			Da
B 326	terra	di Carica	0.1.0.8.3			3.07			Da
B 115	terra	di Carica	0.2.2.0			1.93			Da
							8.51		
							93.33		

OMISSIS...

Anni '30 - Stralcio del foglio di mezzo del Catasto provvisorio, modello Imposte Dirette. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

N.° delle Sezioni	COGNOME, NOME E PATERNITA' dei Proprietari dichiarati o comunque indicati tali		INDICAZIONI SULLE QUANTITA' DA OCCUPARSI		CONFINI delle aree espropriande	Indennità	
	Natura attuale dei beni espropriandi	Superfici preventive	metri quadrati			Lire	Cent.
103	Donni	Car. Giulio fu Michele	Feminat	1180	Nord: fosso; Ovest: stessa proprietà e Prada Nazionale; Sud: fosso e stessa proprietà; Est: stessa proprietà	19.285	40
195	id	id	Femin	400	Nord: Sud: stessa proprietà; Ovest: Prada Nazionale; Est: Ferrovie dello Stato	8.516	-
197	id	id	Femin	1000	Nord: Sud: stessa proprietà; Ovest: Sannaronati; Est: Prada Nazionale	1.145	90
Totale indennità						27.946	30
106	De Silippis	Delfico Conte	Peschella	1980	Nord: Frazione Maria; Ovest: Prada Nazionale; Sud: Prada Comunale; Est: Ferrovie dello Stato	22.699	68

OMISSIS...

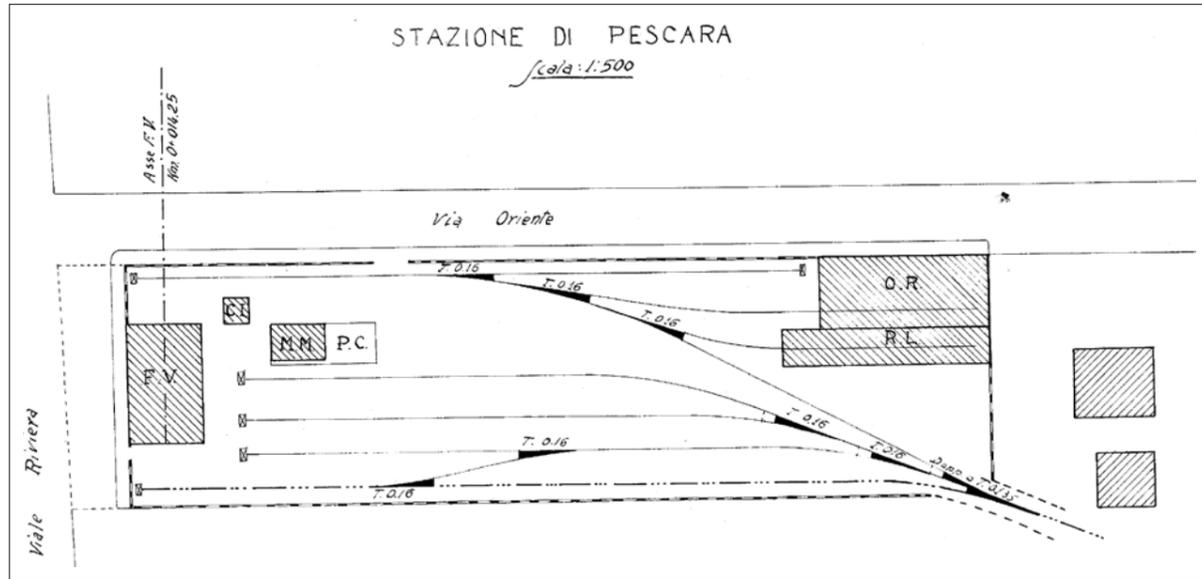
Anni '30 - Stralcio del foglio di mezzo del Catasto provvisorio, modello Imposte Dirette. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.



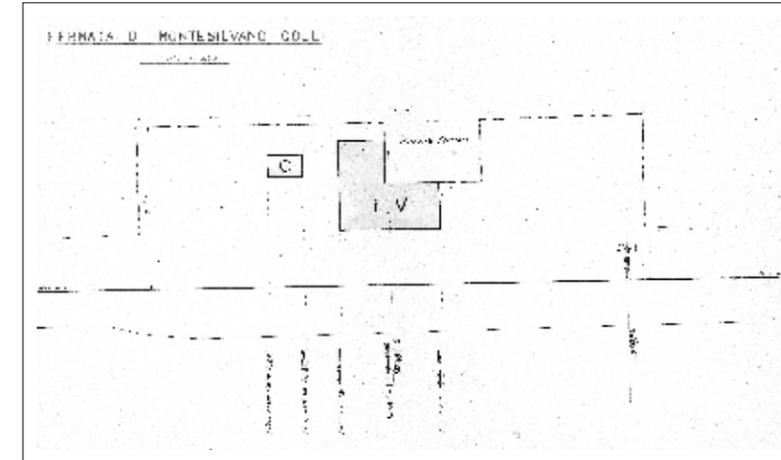
Anni '20 - Frontespizio progetto esecutivo, "Opere di sostegno, difesa e consolidamento". - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 17.

# Planimetria di alcune stazioni e fermate, con progetti e prospetti di fabbricati

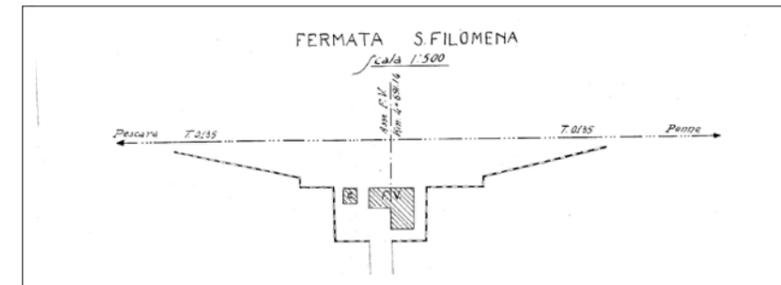
(Archivio ex G.G.)



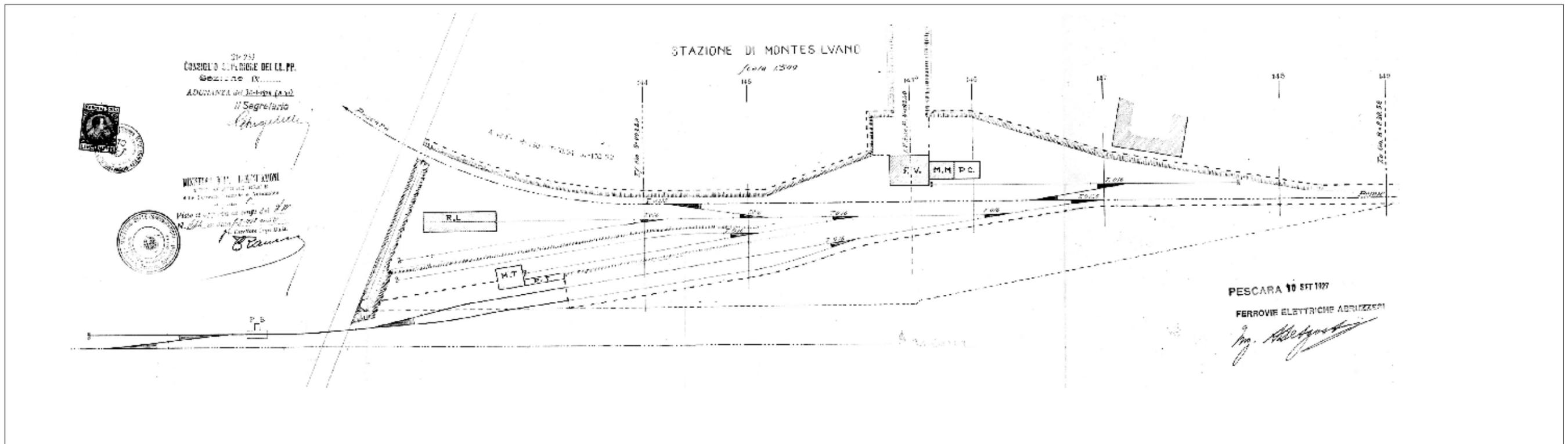
Anni '20 - Planimetria della stazione di Pescara-Porto.



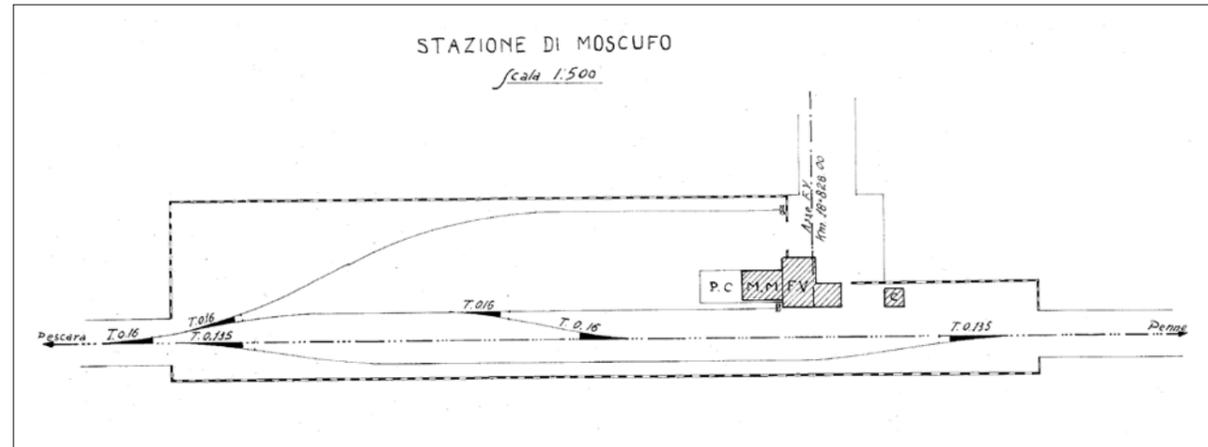
Anni '30 - Planimetria della fermata F.E.A. di Montesilvano Colli.



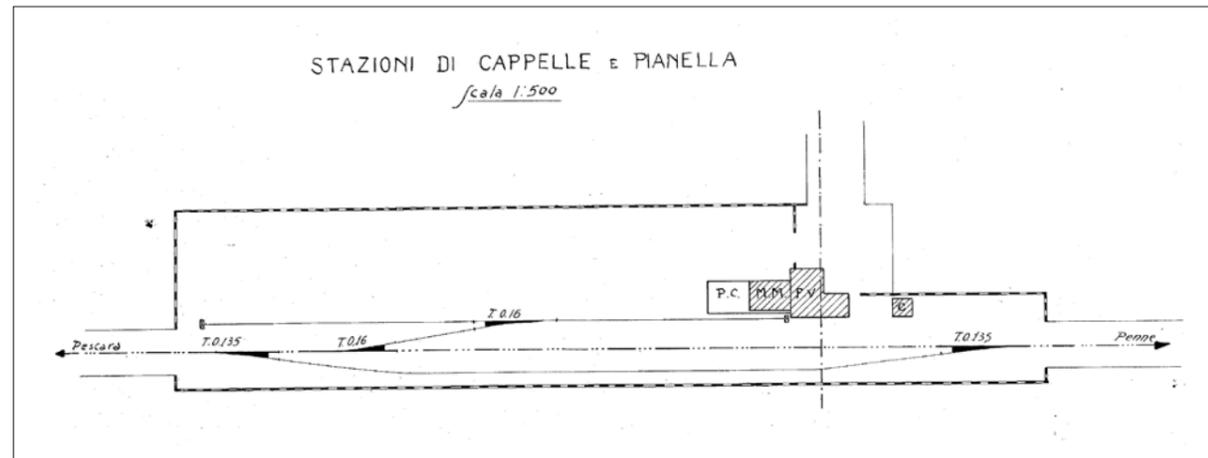
Anni '20 - Planimetria della fermata F.E.A. di Santa Filomena.



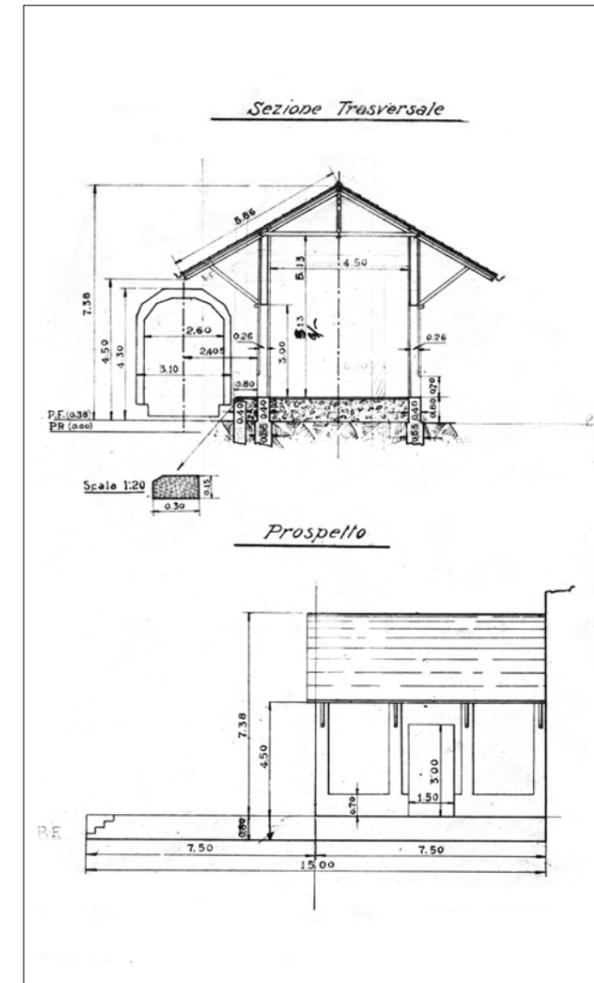
Anni '20 - Progetto planimetrico della Stazione di Montesilvano, con tratti di binari di raccordo alla linea F.S..



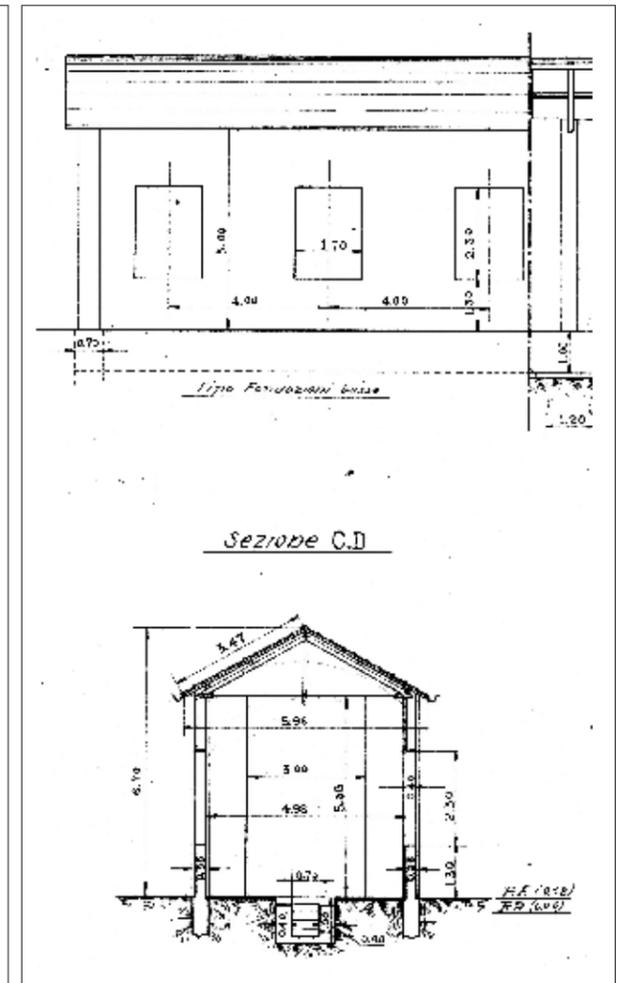
Anni '20 - Planimetria della stazione di Moscufo.



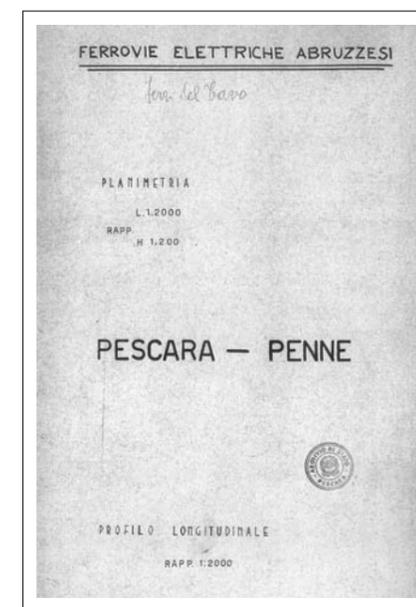
Anni '20 - Planimetria delle stazioni di Cappelletto sul Tavo e Pianella.



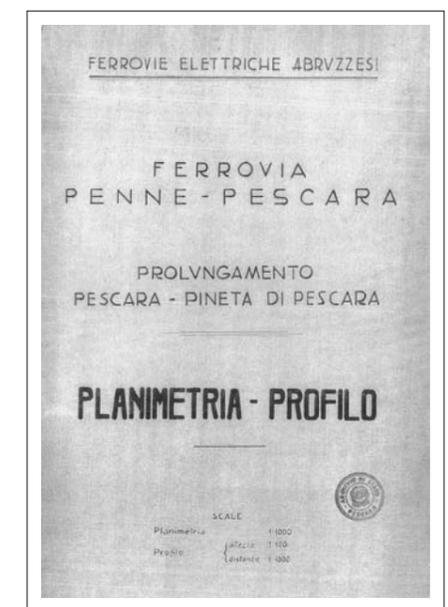
Anni '20 - Prospetto magazzino merci tipo F.E.A..



Anni '20 - Prospetto rimessa tipo F.E.A..



Anni '20 - Frontespizio profilo longitudinale. Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.



Anni '30 - Frontespizio planimetria profilo della linea urbana. Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

# Atti tecnici ed amministrativi (Archivio di Stato ed ex G.G.)

Cartella \_\_\_\_\_ Allegato 3

**FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI**  
Società Anonima - Capitale Sociale L. 3.500.000 int. versato  
Sede: ROMA

**FERROVIA  
PENNE - PESCARA**  
Scartamento 0,95 - Trazione Elettrica

**PROLUNGAMENTO  
PESCARA - PINETA DI PESCARA**

**PROGETTO ESECUTIVO**

*Elenco dei prezzi*

**613<sup>1</sup>**

Anni '20 - Frontespizio del progetto esecutivo "Elenco dei prezzi". - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

**ELenco DEI PREZZI**

MACO D'OPERA

1 - Terraiolo e manovale	per ora L.	1,60
2 - Muratore	" " "	2,50
3 - Cementista	" " "	3,00
4 - Scalpellino	" " "	3,50
5 - Falgname	" " "	2,70
6 - Fabbro ferrajo	" " "	2,70
7 - Armatore	" " "	3,50
8 - Aiuto armatore	" " "	1,85

Lavori e forniture

9 - Scavo in terreno compatto ( sede stradale mo.	6,30
10 - Formazione di rilevati con materiali provenienti dagli scavi a qualsiasi distanza per mo.	2,20
11 - Formazione di rilevati con materiali provenienti da cave di prestito	5,00
12 - campo per esaurimenti per mo. di scavo	5,00
13 - Scavi di fondazione a qualsiasi profondità comprese le armature	11,00
14 - Calcestruzzo di fondazione ( cemento 200 Kg. per mo.) comprese casseforme	93,00
15 - Idem ( con 350 Kg. di cemento)	135,00
16 - Murature di elevazione	125,00
17 - Travi di ferro in opera per qle.	140,00
18 - Tondini di ferro ( compresa filettatura	250,00
19 - Rotole a gola a pié d'opera	140,00
20 - Rotole Vignole	140,00
21 - Piccolo materiale d'armamento	238,00
22 - traverse di ferro per rotaie a gola	140,00
23 - Traverse di rovere 1'Una	16,00
24 - filo rame elettrolitico scannato 4/1 qle.	7,50
25 - Pali di acciaio Mannesmann 4/1 qle.	2,45

Anni '20 - Stralcio dell'elenco dei prezzi. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

Regio Decreto I° Giugno 1933, n. 745, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del Regno n.197, dell'8 luglio 1933 - Approvazione della Convenzione 17 maggio 1933, per la concessione del tronco ferroviario Pescara-Pineta di Pescara -

Vittorio Emanuele III  
per Grazia di Dio e per Volontà della Nazione  
Re d'Italia

Visto il Testo Unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e le automobili, approvato con Nostro decreto 9 maggio 1912, n.1447;

Viste le leggi 27 giugno 1912 n. 638; 14 luglio 1912 n.835; 29 dicembre 1912 n. 1365; 8 giugno 1913 n. 631; 23 luglio 1914 n.742 ed il Nostro decreto 8 marzo 1914 n.428;

Visti i Decreti-Legge 23 febbraio 1919 n. 303; 8 luglio 1919 n. 1327; 23 gennaio 1921 n. 56; 31 agosto 1921 n. 1222; 6 febbraio 1923 n. 431; 23 maggio 1924 n. 996 e 998, convertiti nella legge 17 aprile 1925 n.473;

Visti i Decreti-Legge 3 aprile 1926 n. 757, convertito nella legge 25 giugno 1926 n. 1262; 29 luglio 1925 n. 1509, convertito nella legge 18 marzo 1926 n. 562; 31 dicembre 1925 n. 2525 convertito nella legge 25 novembre 1926 n. 2083; 16 agosto 1926 n. 1895 convertito nella legge 23 giugno 1928 n. 1473; ed il Decreto Legge 2 agosto 1929 n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n.1752;

Visto il decreto-legge 22 ottobre 1932 n. 1378 convertito nella legge 22 dicembre 1932 n. 1832;

Visto il Nostro decreto 10 dicembre 1925 n. 2347 col quale venne approvata la convenzione 3 dicembre 1925 per la concessione all'Amministrazione Provinciale di Teramo e per essa alla Soc. Ferrovie Elettriche Abruzzesi della costruzione e dell'esercizio della ferrovia del Tavo da Penne a Pescara per Montesilvano, con raccordo al Porto di Pescara;

Visto il Nostro decreto 10 agosto 1928 n. 2032 col quale venne approvato l'atto aggiuntivo 25 luglio 1928 per l'armamento, completamento, elettrificazione ed esercizio della suddetta ferrovia;

Udito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sentito il Consiglio dei Ministri Segretario di Stato per le Comunicazioni e per le Finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' approvato e reso esecutivo l'atto addizionale stipulato

Il 17 maggio 1933 - XI tra i delegati dei Ministri per le Comunicazioni e per le Finanze in rappresentanza dello Stato ed i legali rappresentanti della Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi per il riconoscimento di detta Società quale concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Penne-Pescara con raccordo al Porto di Pescara e per la concessione alla medesima del tronco di prolungamento da Pescara a Pescara Pineta.

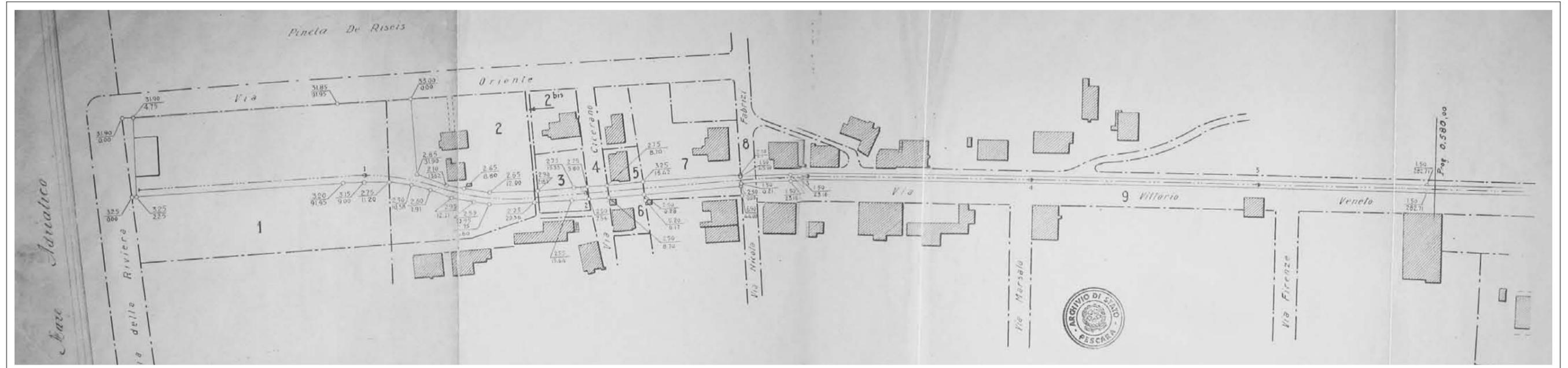
Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1 Giugno 1933-XI

Vittorio Emanuele  
Mussolini - Ciano - Jung

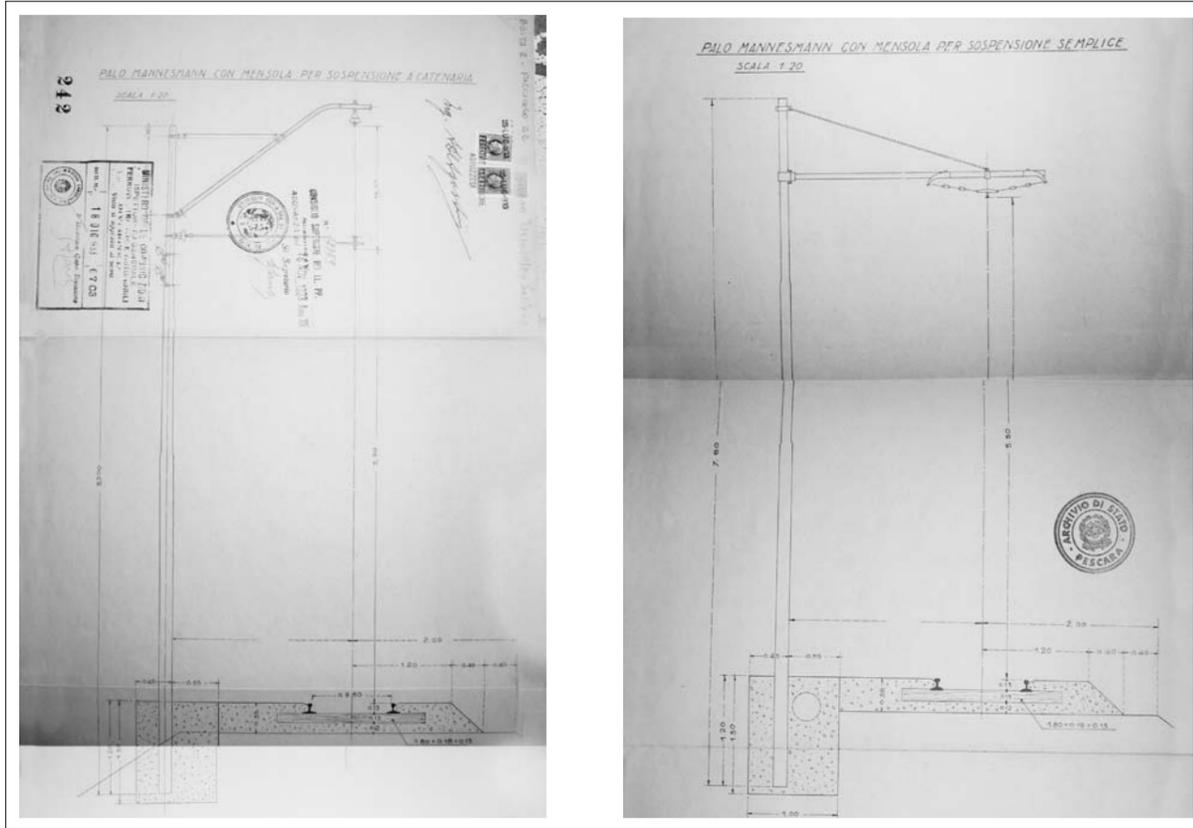
Visto - Il Guardasigilli : De Francisci  
Registrato alla Corte dei Conti, addì 30 giugno 1933 - XI  
Atti del Governo - Reg. 333 - foglio 169 - Mancini.

Regio Decreto del 1° giugno 1933, n. 745: "approvazione della convenzione 17 maggio 1933, per la concessione del tronco ferroviario Pescara-Pineta di Pescara". Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 5, fascicolo 50.

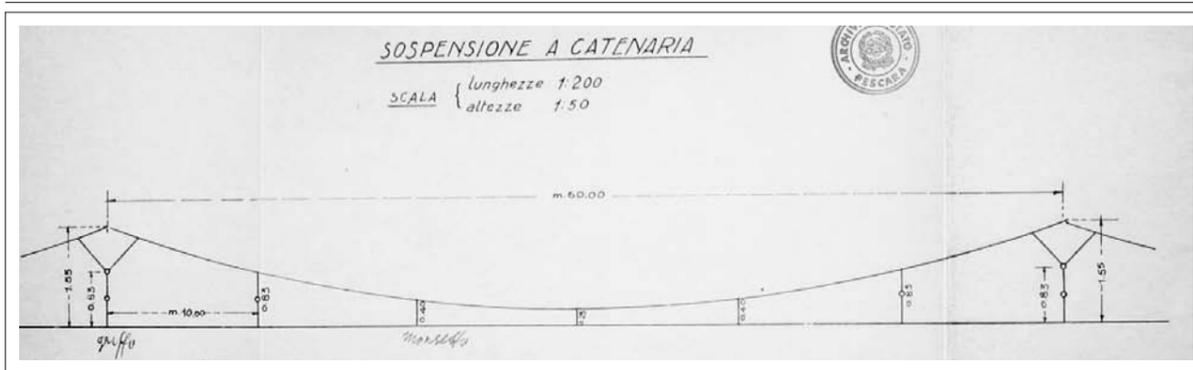


Anni '20 - Planimetria della stazione di Pescara-Porto, nella zona rivierasca. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 17.

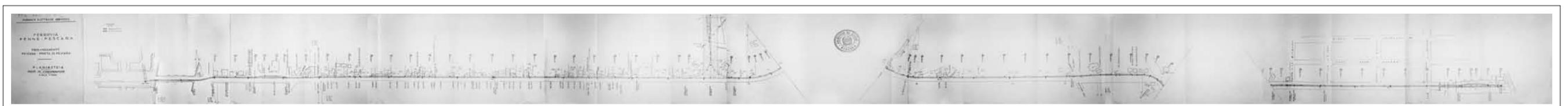
# Tavole di progetto per gli impianti di alimentazione di tutta la rete F.E.A.



Anni '20 - Tipi di pali per l'alimentazione della linea aerea. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

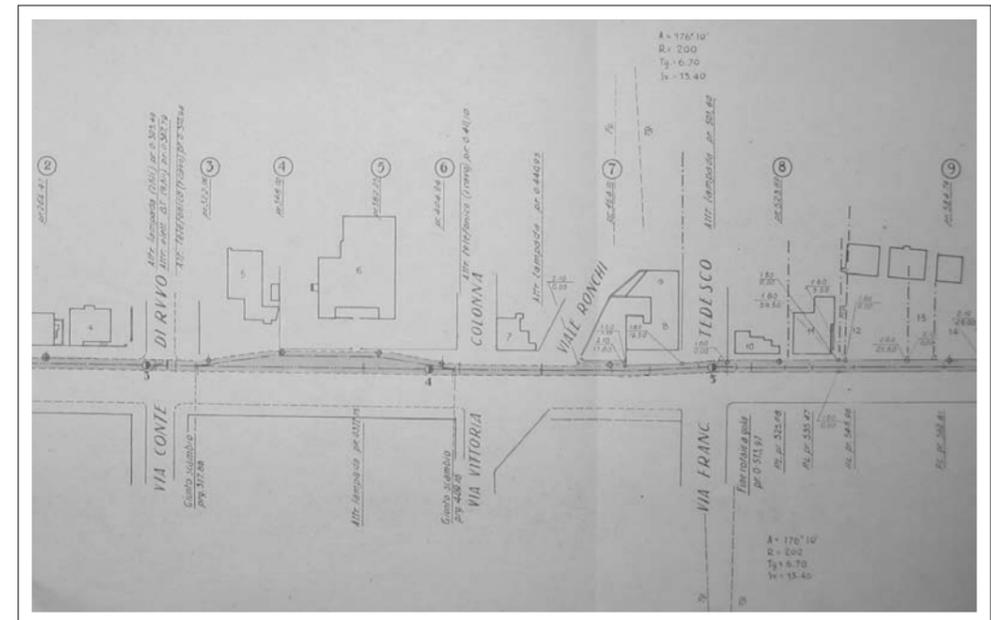


Anni '20 - Tipi di cavi elettrici della sospensione a catenaria. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

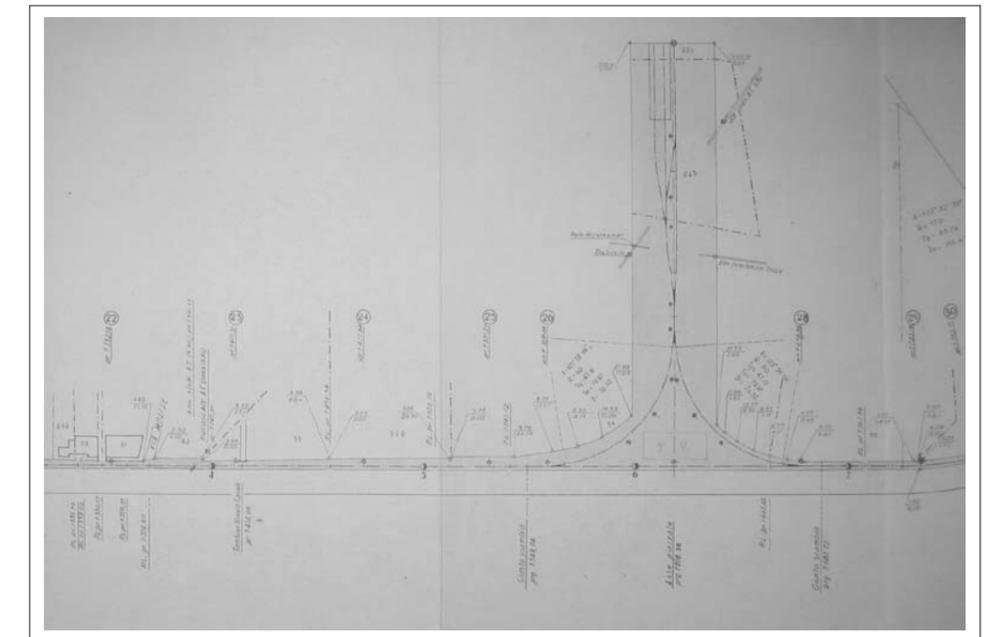


Anni '20 - Pescara, tracciato quasi completo della "Tramvia", sull'attuale Via Marconi, sino al capolinea della "Pineta". - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

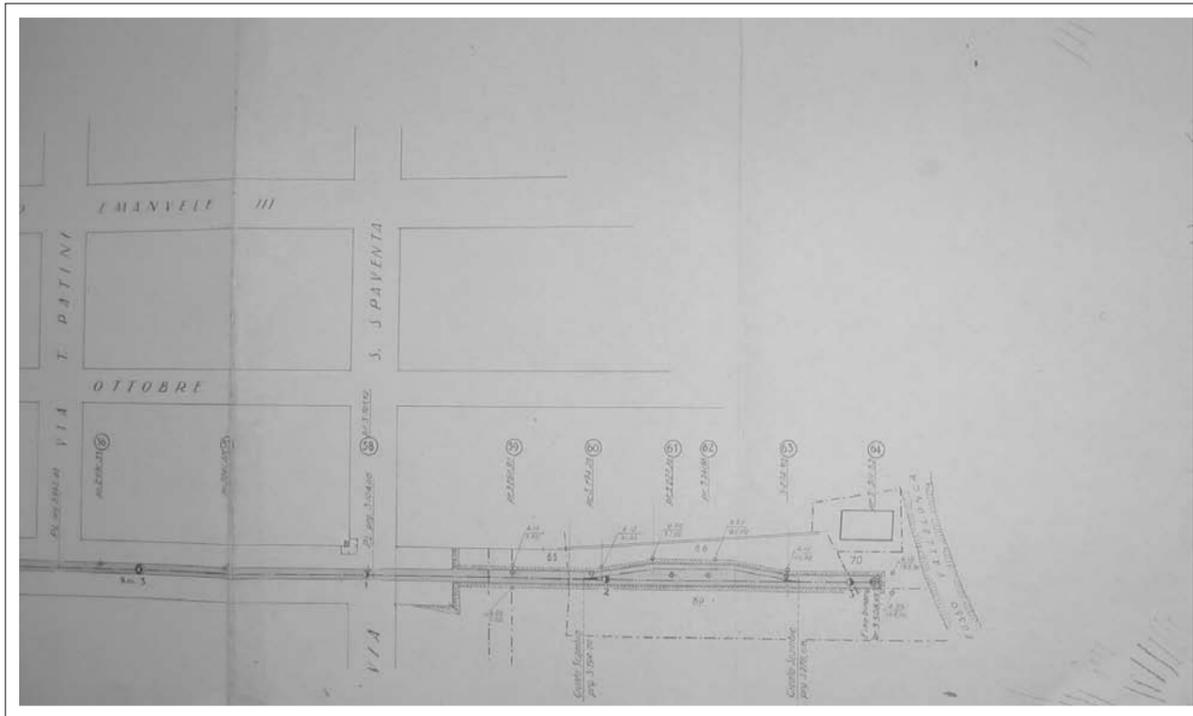
# Stralci planimetrici del percorso urbano



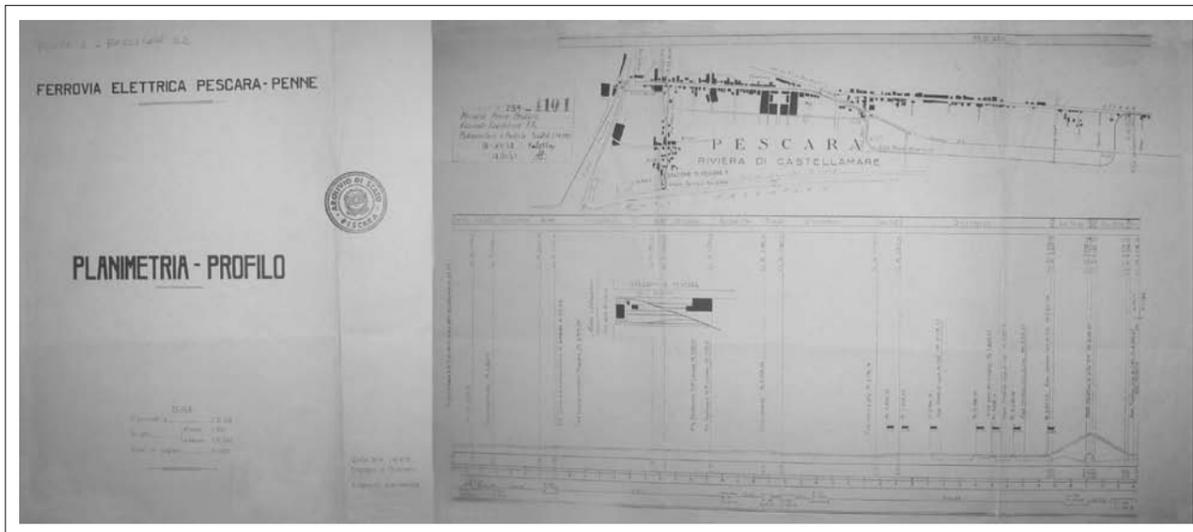
Anni '20 - Pescara, attuale Via Marconi. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.



Anni '20 - Particolare degli scambi d'ingresso alla rimessa della "Tramvia", nei pressi della zona Stadio. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.



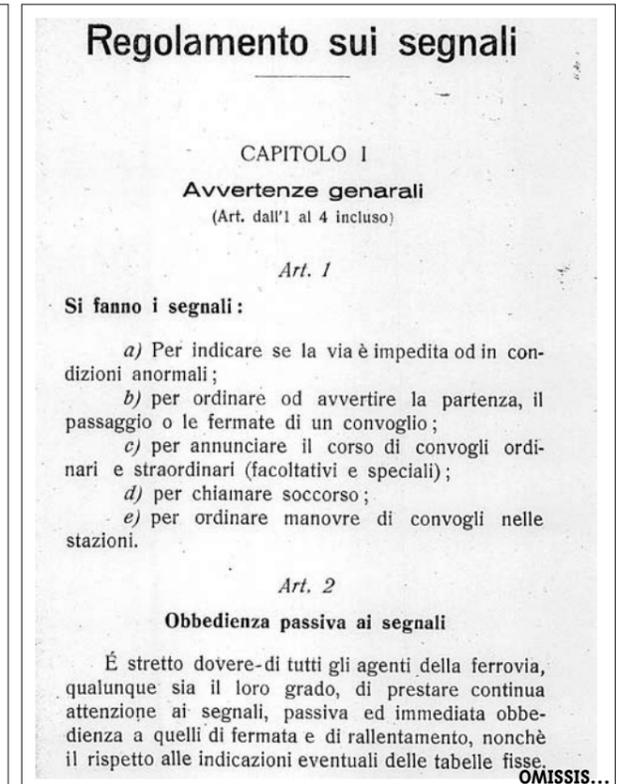
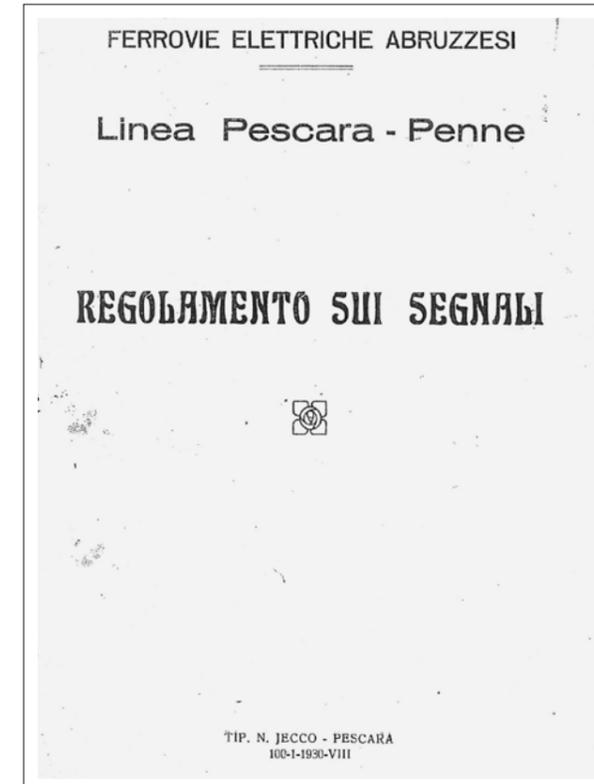
Anni '20 - Pescara, attuale Via Scarfoglio. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.



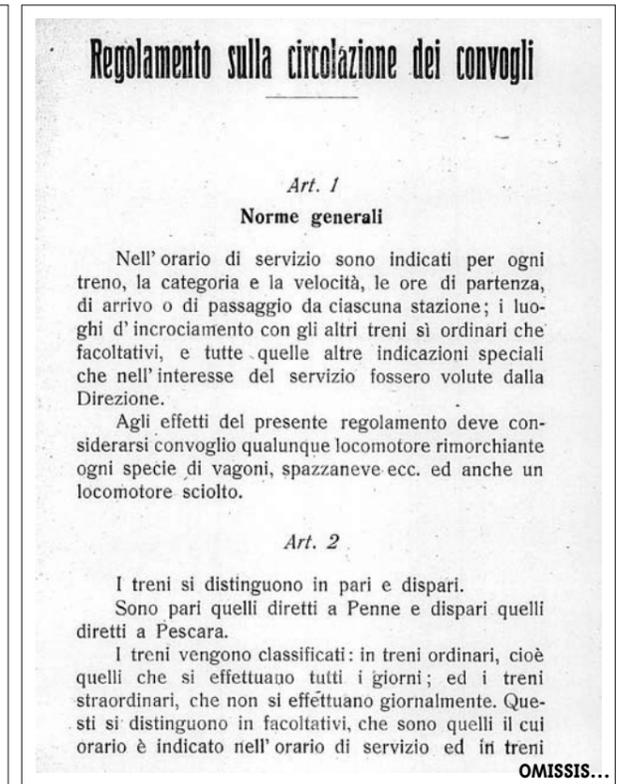
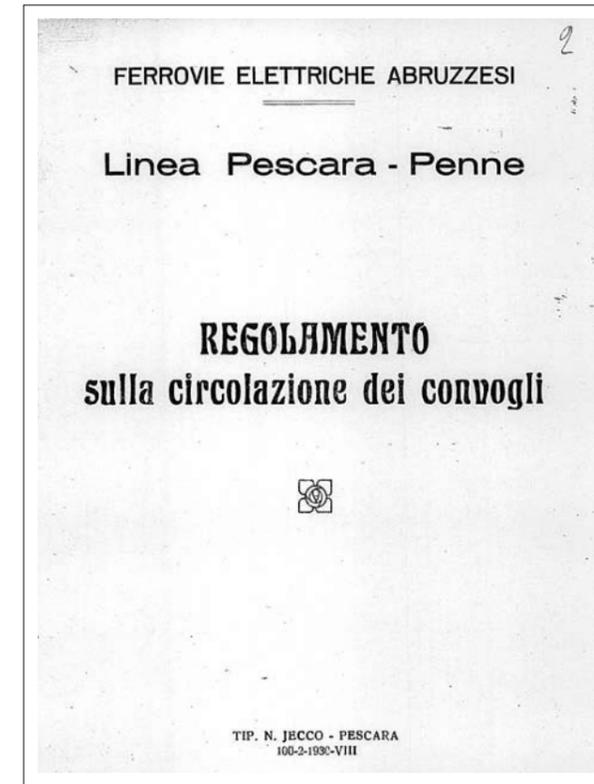
1932 - Particolari planimetrici del quartiere Zanni, con cavalcavia sulla linea F.S., e della zona del capolinea di Pescara-Porto. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 2, fascicolo 22.

# Stralci del regolamento di servizio per il personale F.E.A.

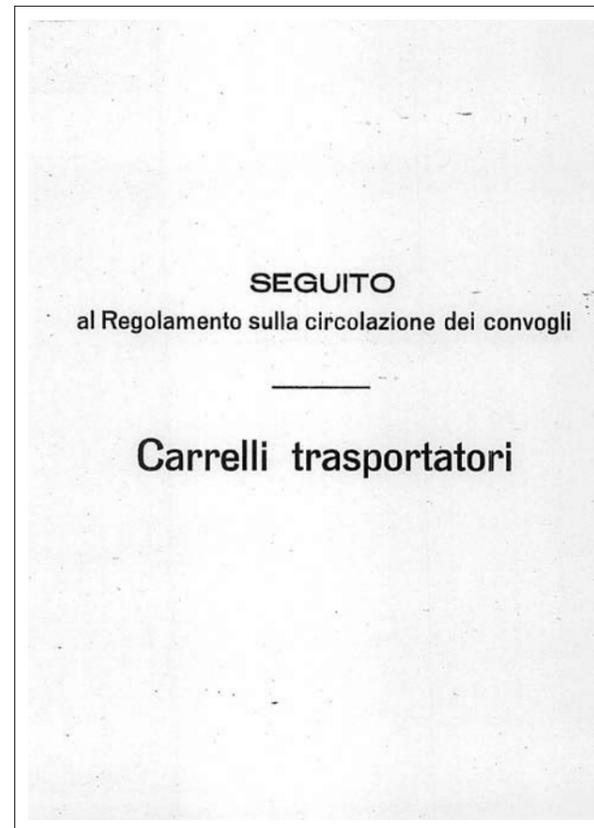
Per gentile concessione di Elio Marrone, già funzionario del Gruppo F.S. - Trenitalia "Cargo".



OMISSIS...



OMISSIS...



## REGOLAMENTO PER IL PERSONALE DEI TRENI

### a) Attribuzioni e disposizioni generali

#### Art. 1

Ogni convoglio viaggiatori con automotrice è servito da un Capotreno ed eventualmente da un frenatore. Il primo è responsabile di tutto quanto concerne la sicurezza del treno e il buon andamento del servizio.

I frenatori possono essere comandati a scortare i treni in qualità di Capotreno; in tal caso verranno considerati come tali agli effetti del presente regolamento; perciò dovranno uniformarvisi.

Questi agenti dei convogli sono incaricati:  
del servizio dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e del servizio posta;  
della illuminazione e della untura dei veicoli;  
della manovra dei freni;  
della sorveglianza e sicurezza del convoglio.  
Essi dipendono dalla Direzione dell' Esercizio e nelle stazioni e fermate sono sotto gli ordini dei rispettivi Capi. Sono personalmente responsabili di tutti i fatti relativi al loro servizio.

OMISSIS...

## ISTRUZIONI PER IL SERVIZIO DEGLI SCAMBI

#### Art. 1

Gli scambi della linea sono di un solo tipo manovrabile a mano.

#### Art. 2

La pulizia, lo sgombrò della neve, l'untura, la custodia e la piccola manutenzione degli scambi, l'accensione e pulizia fanali, viene fatta dai manovali di stazione.

La grossa manutenzione (ricambio di pezzi, di traverse, ecc.) spetta al servizio del mantenimento. In caso di neve, spetta ai manovali di stazione lo sgombrò dei binari e dei piazzali rispettivi.

#### Art. 3

Il servizio degli scambi (cioè le ispezioni, la manovra, e le segnalazioni ai medesimi), spetta ai Capo stazione e Capifermata, i quali possono affidarlo ai manovali rispettivi, sempre però sotto la propria piena responsabilità.

Gli scambi in piena linea (per raccordi e fabbriche, stabilimenti ecc.) sono affidati, tanto per la

OMISSIS...

## Regolamento pei Guidatori

### CAPITOLO I

#### Disposizioni generali

#### Art. 1

#### Attribuzioni del Guidatore

Le attribuzioni speciali del Guidatore sono le seguenti:

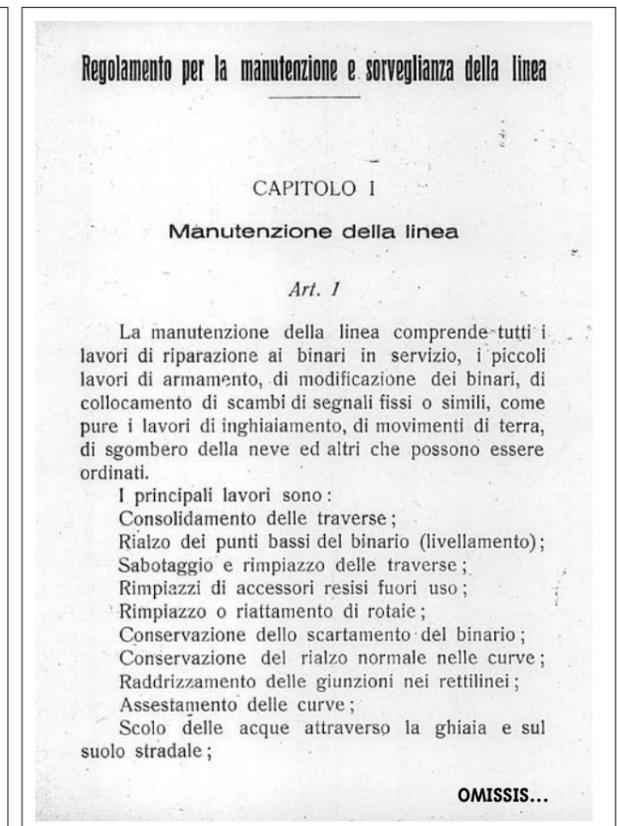
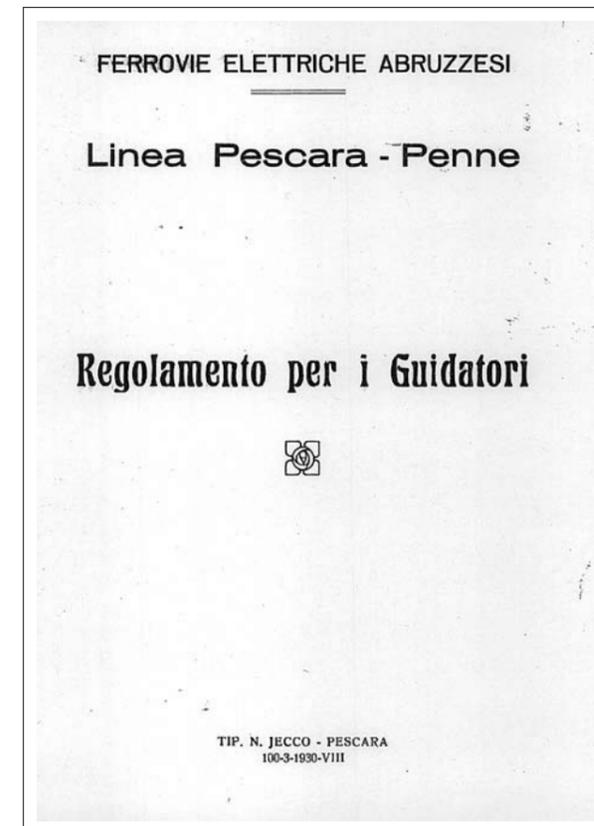
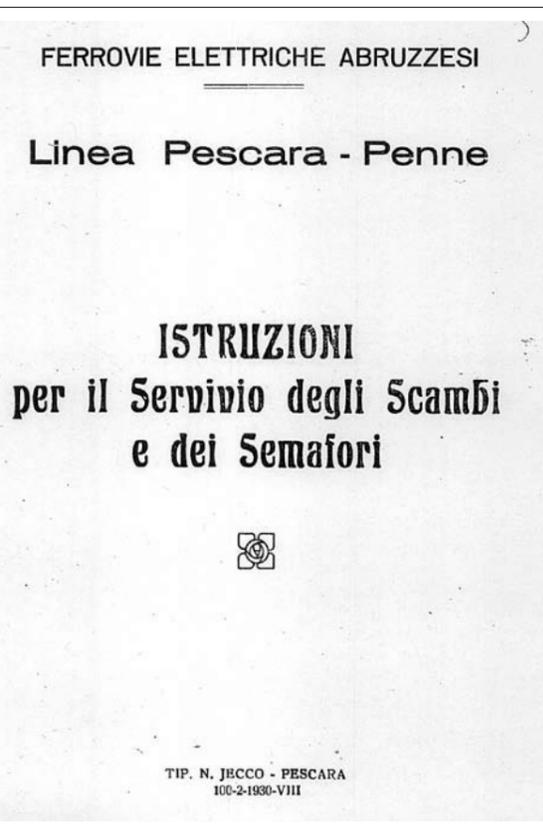
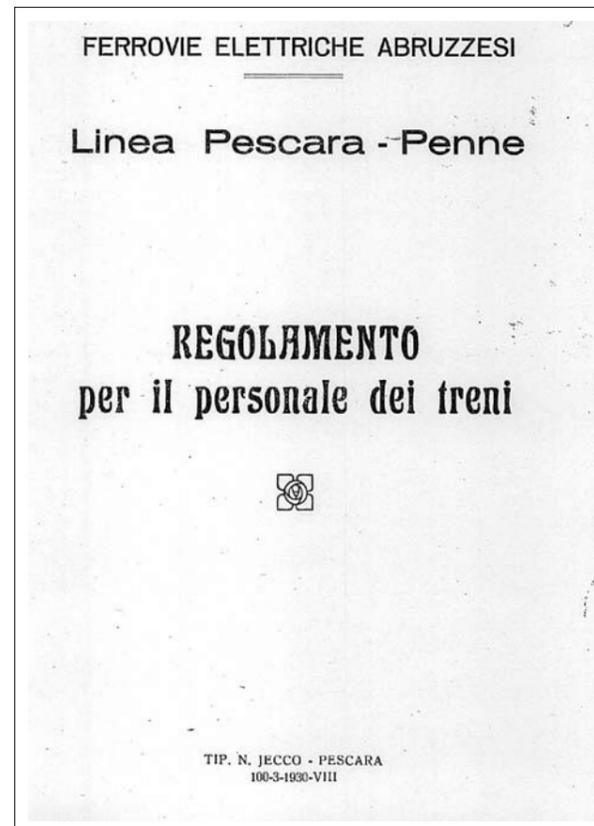
Guidare i locomotori che gli sono affidati e mantenere in buono stato tutte le parti prevenendone i guasti con frequenti visite al meccanismo.

Prestare costante attenzione alla strada che percorre ed obbedire ciecamente e prontamente ai segnali.

Condurre con regolarità e nel tempo prescritto i convogli a lui affidati.

Tenera una condotta esemplare, tanto in servizio che fuori servizio.

OMISSIS...



FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI

Linea Pescara - Penne

## REGOLAMENTO per la manutenzione e sorveglianza della linea

TIP. N. JECCO - PESCARA  
100-2-1930-VIII

## DISPOSIZIONI DI POLIZIA FERROVIARIA

### Principali obblighi dei viaggiatori

È vietato:

- 1 — Di entrare nelle vetture quando il numero delle persone che esse possono normalmente contenere è raggiunto, e di fare opposizioni in qualsiasi maniera alle ingiunzioni del personale di servizio.
- 2 — Di entrare nelle vetture in stato di ubriachezza e non decentemente vestiti; di turbare l'ordine e di ostacolare il servizio degli Agenti del treno.
- 3 — Di introdurre cani od altri animali nei compartimenti di 1. classe. I cani sono ammessi nei soli compartimenti di 3. classe purchè accompagnati dal proprietario, muniti di museruola, di corda o catena e non diano molestia al pubblico.
- 4 — Di rifiutarsi di pagare il prezzo del biglietto o di entrare nel treno senza essere munito di biglietto preso nella stazione, e di rifiutare di presentare il biglietto a qualunque richiesta degli Agenti incaricati del controllo.
- 5 — Di prendere posto in uno scompartimento di classe superiore senza richiedere immediatamente il supplemento; di viaggiare al di là della stazione

OMISSIS...

## Tabella distanziometrica

DISTANZE IN KM. FRA LE STAZIONI

1 - Pescara

3,5														
5,7	2,2													
6,9	3,4	1,2												
9,2	5,7	3,5	2,3											
10,7	7,2	5,-	3,8	1,5										
13,-	9,5	7,3	6,1	3,8	2,3									
15,-	11,5	9,3	8,1	5,8	4,3	2,-								
17,5	14,-	11,8	10,6	8,3	6,8	4,5	2,5							
19,8	16,3	14,1	12,9	10,6	9,1	6,8	4,8	2,3						
23,4	19,9	17,7	16,5	14,2	12,7	10,4	8,4	5,9	3,6					
25,7	22,2	20,-	18,8	16,5	15,-	12,7	10,7	8,2	5,9	2,3				
27,8	24,3	22,1	20,9	18,6	17,1	14,8	12,8	10,3	8,-	4,4	2,1			
30,6	27,3	25,1	23,9	21,6	20,1	17,8	15,8	13,3	11,-	7,4	5,1	3,-		
34,5	31,-	28,8	27,6	25,3	23,8	21,5	19,5	17,-	14,7	11,1	8,8	6,7	3,7	

Le Fermate di S.Filomena, Montesilvano Colle, Villa Carmine, Cappelle-Campotino, Cartella e Collatuccio non sono abilitate al servizio merci.  
Le fermate di Montesilvano Colle, Villa Carmine, Cappelle-Campotino, Cartella e Collatuccio sono impresenziate e pertanto i biglietti si emettono in treno esenti dal diritto di esazione.

## Primi rapporti Sindacato-Azienda

(fondi Archivio di Stato Pescara)

### VERBALE DI ACCORDO

Addi 6 Ottobre 1936 -XVI presso l'Unione Fascista degli Industriali della Provincia di Pescara

n T r a

Il Sindacato Interprovinciale Imprese Ferrotramviarie di Ancona

e

Il Sindacato Interprovinciale di Ancona della Federazione Nazionale degli Autoferrotramvieri ed Autointernavigatori, si sono prese in esame le seguenti questioni relative alla Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi di Pescara e personale dipendente. Sono presenti:-

Il Dr. Giesumino Maniconi per il Sindacato Interprovinciale Imprese Ferrotramviarie, assistito dal Sig. Roberto Simeoni Vice Direttore dell'Unione Fascista Industriali della Provincia di Pescara;

Il Fascista Leonello Rossi Segretario dell'Un. Fasc. Lav. dell'Industria di Pescara, delegato alle trattative dal Segretario del citato Sindacato Interprovinciale Ferrotramvieri, assistito dal Fascista Simeone Molinari dell'Unione stessa e dal fascista Angelo De Bellis, Segretario Sezionale del Sindacato/ in rappresentanza della F.E.A. sono intervenuti l'Ing. Tommaso Menè Direttore dell'Esercizio di Pescara e il Sig. Carlo Fasoli.

### QUESTIONI ESAMINATE

1)- TRATTAMENTO OPERAI RICHIAMATI = Le parti mentre perdono atto che sono state favorevolmente risolte le pratiche relative agli operai Del Trecco e Ronca, convengono, per quanto attiene al caso Rensetti che da parte industriale si provvederà ad interessare la Federazione Nazionale di categoria per la pronta risoluzione al punto 6 del verbale interfederale 3 dicembre 1936; relativamente al Pacifici sarà regolata la sua posizione solo con riconoscimento da parte della Ditta della anzianità a partire dalla prima assunzione, e si assicura che sarà liquidato secondo diritto per tutto ciò che concerne il trattamento economico per il periodo di richiamo, qualora la somma corrisposta non dovesse risultare esatta.

2°- SERVIZIO DI CONTROLLO DA PARTE DEI CAPITRENO SULLA LINEA URBANA  
Inoltre per quanto attiene alla situazione passata si conviene che l'Azienda concederà ai tre capitreno la somma di L.250 a titolo di gratifica.

Si stabilisce per l'avvenire che la Direzione disporrà, d'intesa cogli interessati, sia per la durata dell'orario che per il compenso relativo.

3°- GUARDIABARRIERE = Dall'esame dei documenti è risultato non trattarsi di dipendenti dell'azienda, bensì di assumptici di servizio in proprio con contratto regolare.

4)- CAPI = FERMATA

Esaminata attentamente la situazione, si riconosce agli interessa-

ti il godimento del riposo settimanale e delle ferie.

Si prende atto che la situazione è normalizzata a tutto l'anno 1937.

**5-REGOLAZIONE ONERI A R DELLA PROVVISORIA**  
 Resta inteso che gli agenti di provenienza in direzione la quale procederà all'esame dei documenti, in occasione della prossima firma, ne farà prendere visione per regolarità agli interessati.

**6-FATTORINI ADDETTI ALLA GRAVIA - TURNI DI SERVIZIO E PRESTAZIONE DI ASSISTENZA**  
 Entro il 15 ottobre, per il periodo di tempo già trascorso in tale servizio agli interessati sarà concesso la somma di L. 75, ciascuna, si precisa per l'avvenire, che la Direzione intende avvalersi dei fattorini per il servizio telefonico, che si procederà ai contingenti voluti in relazione al 50% del servizio prestato.

**7-INDENNITA' DI FAMIGLIA**  
 La Ditta assicura che saranno attentamente esaminati i precedenti e nel contempo di tale indennità sarà praticato lo stesso trattamento in atto dal 1932 al 1936.

Si fa atto della piena collaborazione che hanno dimostrato le parti nel corso della discussione e dello spirito conciliativo che ha animato i rappresentanti della P.N.F. e si fanno voti infine perché le pratiche cospicue e tuttora pendenti in sede federale vengano al più presto definite.

Letto confermato e sottoscritto.

Fir. Ing. Camb = Leonello Rossi = Meniconi = Simeoni  
 Fascioli = Molinari

Pescara, 8 Ott. 1936 XVI  
 Copia autentica

6 ottobre 1936: Seguito verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.

**CONTRATTO COLLETTIVO DI LAVORO NAZIONALE PER LE FERROVIE DELLE AZIENDE FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE INTERNA, DERIVATE DALLA INDUSTRIA PRIVATA E DA PROVINCE, COMUNI, CONSORZI E DA COOPERATIVE DI TRASPORTO**

L'anno millesettecentotredici - XVII, il giorno quattordici del mese di dicembre, in Roma

t r a

la Federazione Nazionale Fascista degli Interenti Imprese Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione Interna, rappresentata dal suo Presidente Ing. GIUSEPPE OTTORE, assistito dall'Ing. MARLIO COSENZA, Direttore della Federazione stessa, e Ing. OSARE AVALLIS, con la partecipazione dell'Avv. Prof. RENATO TRIVISANI e Dr. EMILIO BISSOLA, presenti gli industriali Ing. CARLO ANGHILERI, Ing. GIUSEPPE BARBINI, Ing. LUIGI GIUFFRÈ, Ing. STEFANO PERILLO, Ing. GIOV. BATTISTA SIRETTI, Ing. IVO VAREI

la Federazione Nazionale Fascista delle Aziende Municipalizzate di Trasporto, rappresentata dal suo Presidente On. Avv. ANTONELLO GARLINO, assistito dall'Ing. LUIGI RIGGI, Direttore della Federazione stessa, con la partecipazione dell'Ing. CARLO GALLIANI, presenti gli industriali Ing. FERRUCCIO FRANCO-SCHINI, Ing. VITTORIO INIZI, Dr. ARFURIO CESARI, Rag. UMBERTO USARDI, assistite dalla Confederazione Fascista degli Industriali, rappresentata dal Dr. SILVIO MARCHESONI;

sentita la Federazione Nazionale Fascista delle Cooperative di Trasporto;

e

la Federazione Nazionale Fascista degli Autoferrotramvieri ed Autoferrotramviatori rappresentata dal suo Segretario Sig. BASILIO MORELLI, assistito dal Dr. CARLO FELICIA, Dr. LUIGI ROMANI, Dr. UGO STRINATI e VITTORIO FIORELLI Organizzatori Federali e da GIORDANO BRUNO CERISI, ERRO MARANGONI, Dr. GUIDO BIANCARDI e ANTONINO BIANCA, rispettivamente Segretari dei Sindacati Interprovinciali Fascisti degli Autoferrotramvieri ed Autoferrotramviatori con sede Milano, Roma, Napoli e Bari;

6 ottobre 1936: Seguito verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.

le sorti alla scadenza.

Le provvidenze eventualmente applicate dalle singole aziende si intenderanno riassorbite nei benefici di cui al presente articolo, dovendo in ogni caso valere il migliore dei due trattamenti.

**Art. 4**  
**PROVVISORIA PER GLI AGENTI EX COMBATTENTI**

A tutti gli agenti ex combattenti che godono del trattamento di stabilità ed agli agenti ex combattenti di nuova assunzione in ruolo, viene applicato, sempre che non abbiano precedentemente goduto di analoghi benefici, anche presso altri agenti, il seguente trattamento:-

a)- conferimento di un biennio di maggiore anzianità di servizio, agli effetti giuridici;

b)- corresponsione di un aumento periodico di stipendio o paga, o per i casi in cui i contratti o i regolamenti aziendali non prevedessero aumenti periodici, di un premio, di un aggiunte alla retribuzione, pari al 5% dello stipendio o paga.

Tale trattamento si applica agli agenti ex combattenti della grande guerra, agli ex combattenti dell'A.O.I. ed a quelli dell'O. N.S., senza che il titolo di ex combattente di più guerra dia luogo a cumulo dei benefici innanzi indicati.

Salvo alle eventuali più favorevoli disposizioni contrattuali, col conferimento dell'aumento periodico non si dovrà superare il massimo dello stipendio o paga delle tabelle organiche.

Agli agenti ex combattenti che all'entrata in vigore del presente contratto, avessero già raggiunto il massimo dello stipendio o paga e non avessero precedentemente goduto per il titolo anzidetto almeno di un accoglimento biennale di carriera, agli effetti economici sarà concesso un premio pari all'importo di un aumento periodico.

Agli ex combattenti che si trovino nelle condizioni di cui al precedente comma, ma che raggiungessero il massimo dello stipendio

6 ottobre 1936: Seguito verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.

o paga nel periodo compreso tra il 29 ottobre 1938 XVII ed il 28 ottobre 1940 XVIII, all'importo dell'aumento periodico sarà aggiunto il premio di cui al precedente comma in misura proporzionale al periodo di tempo già maturato per raggiungere l'aumento periodico, trascorrendo le frazioni di tempo inferiore a 15 giorni.

La concessione dell'aumento periodico agli ex combattenti non modifica la decorrenza dei normali aumenti periodici.

Agli agenti ordinari e straordinari che non abbiano in precedenza al 28 ottobre 1938 XVII goduto, anche presso altre aziende, di provvidenze analoghe e complessivamente non inferiori a quelle previste dal presente comma, sarà conferito, in aggiunta alla loro retribuzione, un assegno pari al 5% del relativo stipendio o paga.

Qualora gli agenti avessero già goduto, sempre per la loro qualifica di ex combattente, della concessione di premi o benefici analoghi di carattere economico, anche presso altre aziende, e data la facoltà all'azienda di dedurre l'importo relativo dell'ammontare dei premi e benefici sopra previsti.

Qualora gli eventuali provvedimenti già liberamente adottati dalle singole aziende a favore degli agenti ex combattenti, facessero a questi agenti singolarmente considerati conseguire vantaggi giuridici ed economici maggiori di quelli derivanti dall'applicazione del presente articolo, a tali singoli agenti dovranno continuare ad essere applicati i sopraddetti più favorevoli provvedimenti aziendali.

Sono da considerarsi ex combattenti della grande guerra quelli che si trovano nelle condizioni indicate nell'art. 1 del R.D. 18 marzo 1925, n° 695.

Sono pure da considerarsi ex combattenti:-

a)- coloro che hanno partecipato nei reparti mobilitati delle forze armate dello Stato in A.O.I. o nelle colonie alle operazioni militari svoltesi prima del 5 maggio 1936 XIV.

b)- coloro i quali in occasione ed a causa delle operazioni militari in A.O.I., anche dopo la suddetta data, abbiano riportati mutila-

6 ottobre 1936: Seguito verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.

assistite dalla Confederazione Fascista dei lavoratori dell'industria rappresentata dall'Avv. MAURO JONARDI;

per le aziende esercenti servizi di trasporto, rappresentate dalle suddette Federazioni industriali e per il personale di tali aziende, rappresentate dalla Federazione Nazionale Fascista Autoferrotramvieri ed Autoferrotramviatori,

**si conviene**

**Art. 1**  
**MODIFICA DEI CONTRATTI COLLETTIVI DI LAVORO AZIENDALI**

I contratti collettivi di lavoro aziendali disattesi e quelli non disattesi e rinnovati che scadono prima del 28 ottobre 1940 - XIX, si intendono rispettivamente richiamati in vigore e prorogati con scadenza alla anzidetta data.

Ove i contratti anzidetti non venissero disattesi alla scadenza del 28 ottobre 1940 - XIX, la loro validità si intenderà confermata di biennio in biennio.

**Art. 2**  
**AGGIORNAMENTO DEI CONTRATTI**

Entro il 30 aprile 1939 - XVII, le Associazioni periferiche provvederanno a completare l'aggiornamento delle singole situazioni contrattuali aziendali, in conformità delle disposizioni di cui all'art. 6 del Contratto Interconfederale 14 maggio 1937 - XV, e a compilare un testo definitivo in applicazione dei contratti Nazionali e dei vari contratti aziendali suocostituiti.

Per essere, per quanto possibile, le eventuali sperequazioni che dovessero derivare in sede di formulazione del testo definitivo anzidetto, in conseguenza dell'aggiornamento degli stipendi, paghe, competenze, ecc., potranno essere effettuati arrotondamenti e ritocchi, senza che questi determinino per le aziende nuovi apprezzabili oneri.

Tali oneri, comunque, saranno contenuti entro il limite dell'uno per cento dell'onere complessivo attualmente sostenuto per ciascuna azienda per il personale da essa direttamente dipendente.

L'ammontare dell'onere derivante da aggiornamenti già effettuati sarà dedotto da quello relativo alla percentuale di cui al 1° comma e

6 ottobre 1936: Seguito verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.

fino a concorrenza del medesimo.

Tutte le disposizioni del presente articolo non si applicano ai contratti collettivi aziendali per i quali, nelle loro rinnovazioni, si sia già provveduto all'aggiornamento ed alla modificazione dei vigenti testi contrattuali, nazionali e aziendali, precedenti al presente contratto.

Gli accordi di massima per la rinnovazione dei contratti disattesi, firmati dai rappresentanti delle competenti associazioni sindacali dopo il 9 maggio 1937, rimangono confermati, ed provvedere all'aggiornamento e al testo definitivo del contratto non si farà luogo ad alcuno nuovo onere per le aziende.

**Art. 3**  
**PROVVISORIA PER I BENEFIZI DELLA GRANDE GUERRA**

Agli agenti in servizio o di nuova assunzione iscritti al P.N.F. che hanno partecipato alla Marcia su Roma, sarà corrisposto, in aggiunta al trattamento in loro favore stabilito con il Contratto Nazionale 28 giugno 1934 XIII (Bollettino Off. del Ministero delle Corporazioni del 1° aprile 1935 XIII - Fasc. IX - All. n. 67) un assegno di stipendio o paga pari all'1,20% dello stipendio o paga lorda degli stessi percepiti.

Uguale assegno sarà corrisposto per ogni ferita riportata per Onere Fascista agli iscritti al P.N.F. prima della Marcia su Roma.

Le condizioni di cui sopra dovranno essere attestate dal relativo Brevetto rilasciato dalla Direzione del P.N.F.

Per conseguire i benefici di cui al presente articolo, gli interessati debbono presentare domanda scritta alla propria azienda, corredata dai brevetti di cui sopra (che, presane visione, saranno dall'azienda restituiti all'interessato) e dimostrare di essere tuttora regolarmente iscritti al P.N.F. e di esserlo sempre stati senza interruzione dalla Marcia su Roma.

Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano a partire dal 28 ottobre 1938 XVI, come integrano quelle del Contratto Nazionale 28 giugno 1934 XIII su richiamato, di cui pertanto seguono

6 ottobre 1936: Seguito verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.

zioni, ferite, ovvero siano stati insigniti di medaglia al valore militare;

c)- coloro che in servizio militare non furono all'estero, abbiano partecipato a relative operazioni militari.

Entro sei mesi dalla data di pubblicazione del presente contratto, e per il personale di nuova assunzione, entro sei mesi dall'assunzione stessa, i singoli agenti interessati dovranno esibire all'azienda dalla quale dipendono i documenti probatori (atto di servizio rilasciato dall'autorità militare o altri documenti validi in loro possesso) per conseguire i benefici fissati nel presente articolo. Diversamente ed entro gli stessi termini dovranno produrre una dichiarazione delle autorità competenti che attestati che è in corso la pratica per l'accolimento dei requisiti prescritti.

**Art. 5**  
**CONDIZIONI DI ASSUNZIONE**

Il personale impiegatizio ordinario e straordinario, anche in relazione all'art. 32 del Contratto Interconfederale 5 agosto 1937 - XV, sarà concesso la corresponsione della tredicesima mensilità.

L'obbligo della corresponsione della tredicesima mensilità viene esteso altresì al personale delle qualifiche cosiddette impiegatizie, soggetto al R.D. dell'8 gennaio 1931 - IX, n° 148.

Le norme per l'applicazione di questo nuovo stabilito formeranno oggetto di contratto separato.

**Art. 6**  
**LA SERTIMANA**

Con separato contratto verranno prescritti i criteri di spolliazione del contratto interconfederale 14 ottobre 1938 - XVI, relativo alla gratificazione di fine d'anno e il personale a cui esso sarà riferito.

**Art. 7**  
**AGGIORNAMENTO DEL CONTRATTO NAZIONALE 14 AGOSTO 1937 - XV PER LE AZIENDE FERROVIARIE E STRADALI**

Le parti contraenti si impegnano di provvedere, entro il 15 feb-

6 ottobre 1936: Seguito verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.

braio 1939 - XVII, alla rinnovazione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 20 agosto 1931 - IX. Il nuovo contratto avrà decorrenza dal 28 ottobre 1938 - XVI, e non dovrà comportare un onere superiore al 4,50% valutato, in senso nazionale, sul costo complessivo attuale del personale ordinario e straordinario, compresi in detta percentuale gli oneri derivanti dal presente contratto collettivo, per il personale in oggetto, ad eccezione di quello relativo alle gratifiche di fine d'anno.

**Art. 8**  
**UNIFORME - VESTIARIO**

La scelta e l'acquisto delle stoffe e degli indumenti vari, costituenti l'uniforme vestitoria, la confezione delle uniformi, e le forniture inerenti, saranno disposte dal Direttore dell'Esercizio o da un suo incaricato, assistito da un rappresentante dei lavoratori.

**Art. 9**  
**OPERTA IN VIGORE - VALIDITA' - SCADENZA**

Il presente contratto entra in vigore il 28 ottobre 1938 - XVI ed avrà la validità fino al 27 ottobre 1940 XVIII.

**Art. 10**  
**DEPOSITO - PUBBLICAZIONE**

Al deposito del presente contratto per la sua pubblicazione ai sensi di legge, provvederanno le parti contraenti entro 30 giorni dalla data di stipulazione.

P. LA FEDERAZIONE NAZIONALE FASCISTA DEGLI INTERENTI IMPRESE FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE INTERNA  
 Il Ing. Giuseppe Ottone  
 Dr. Renato Trivisani  
 Ing. Emilio Cosenza

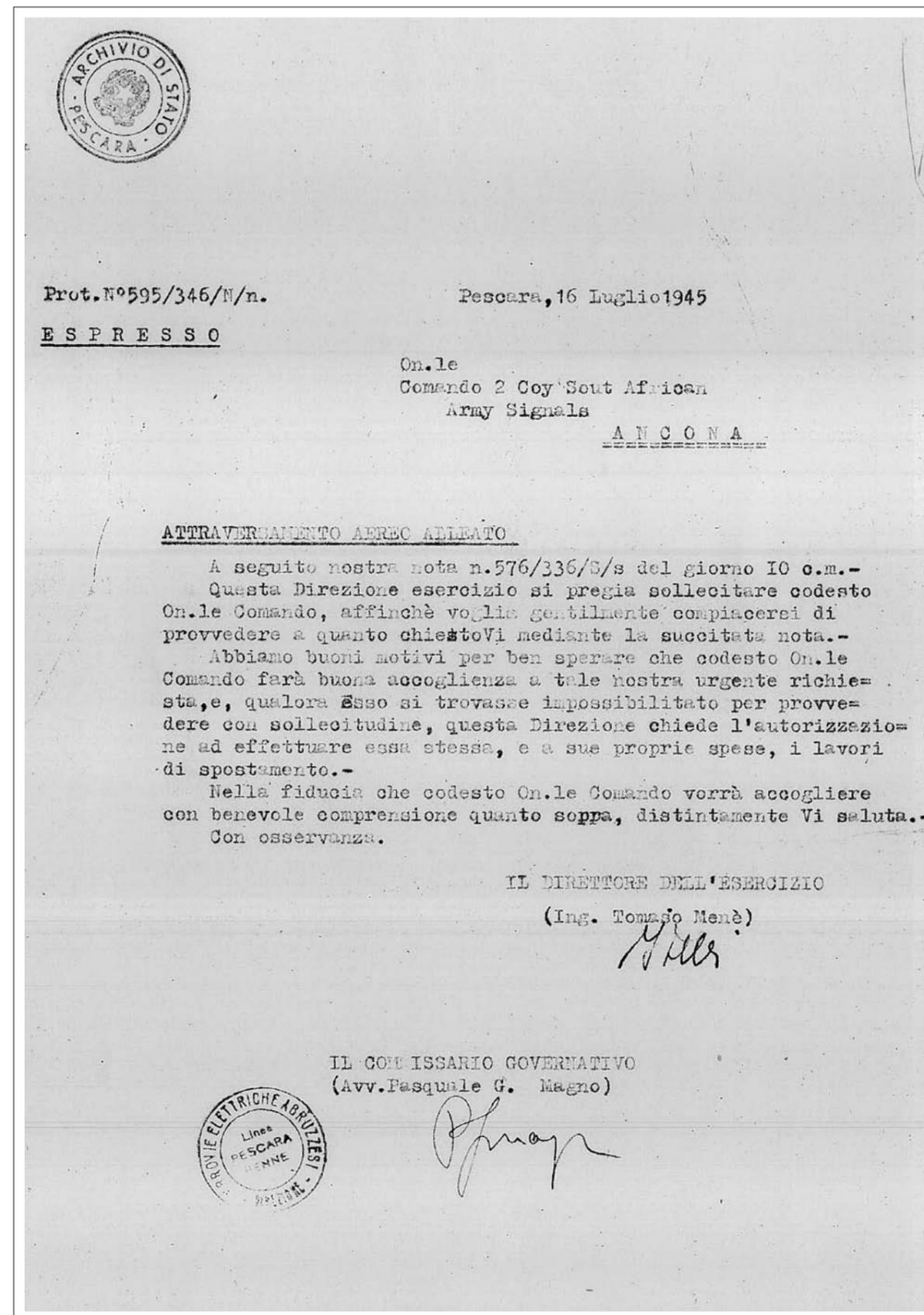
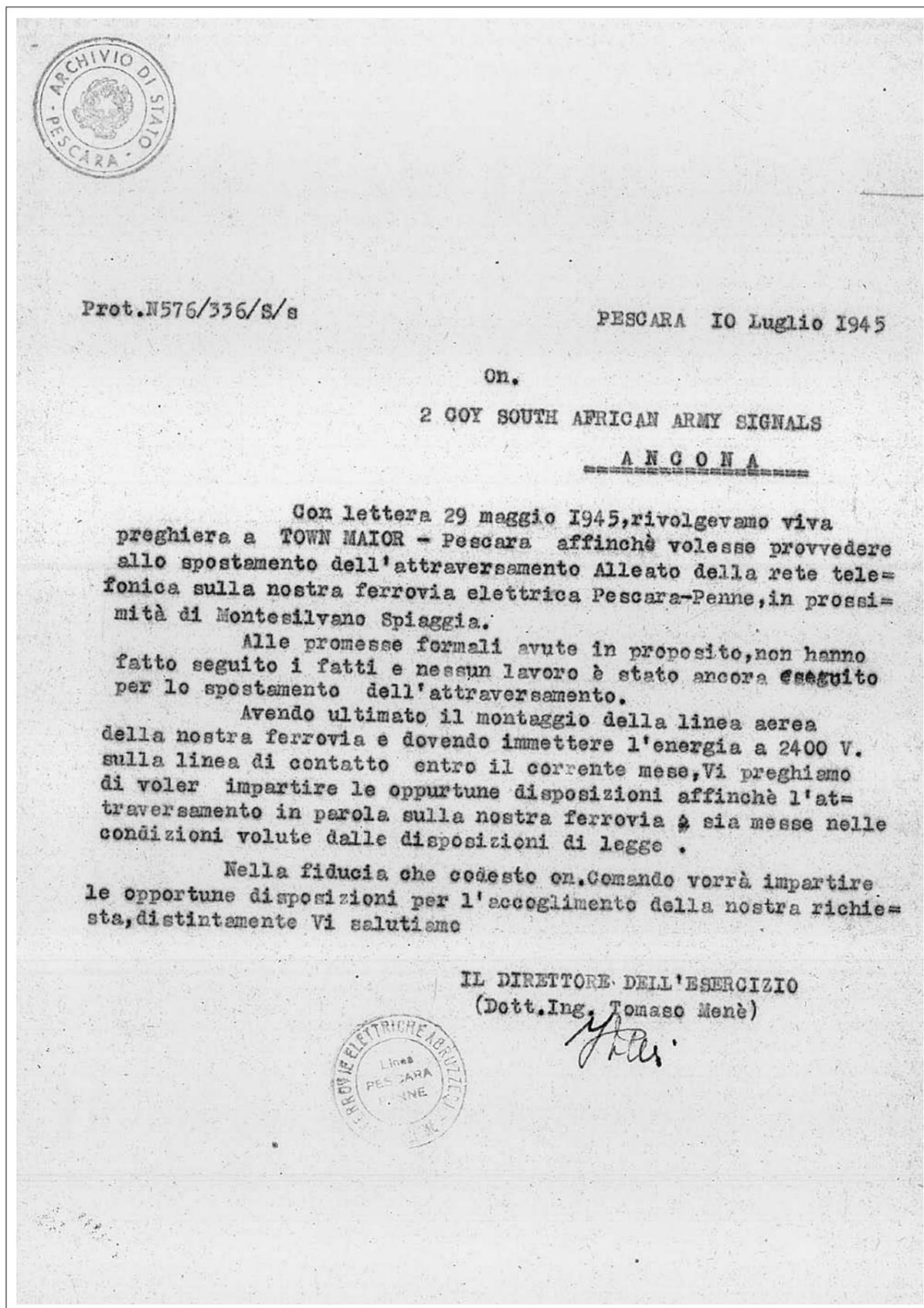
P. LA FEDERAZIONE NAZIONALE FASCISTA DELLE AZIENDE MUNICIPALIZZATE DI TRASPORTO  
 Dr. Antonio Caprino  
 Ing. Luigi Riggi

P. LA FEDERAZIONE NAZIONALE FASCISTA DEGLI AUTOFEROTRAMVIARI ED AUTOFEROTRAMVIATORI  
 Dr. Basilio Morelli

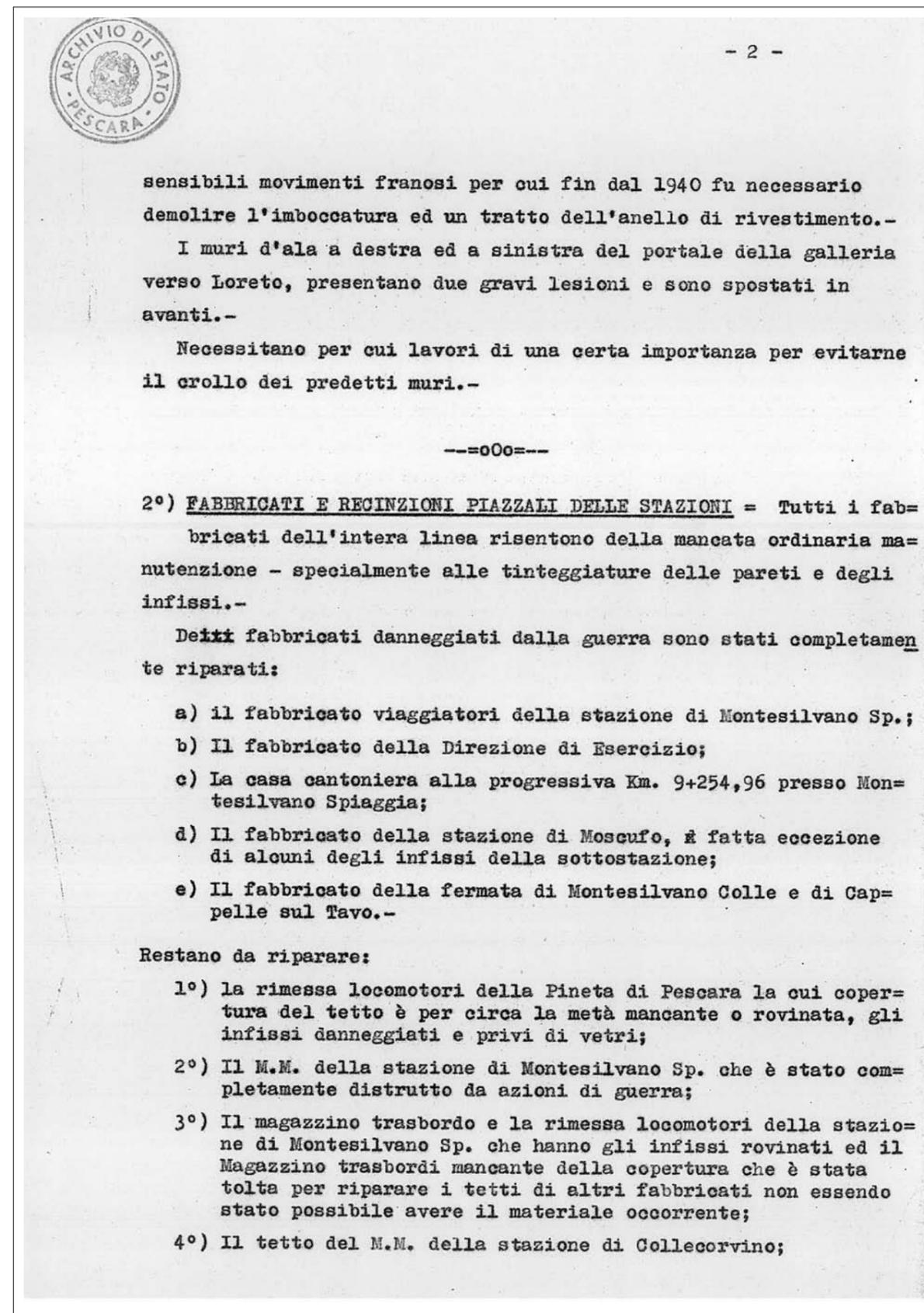
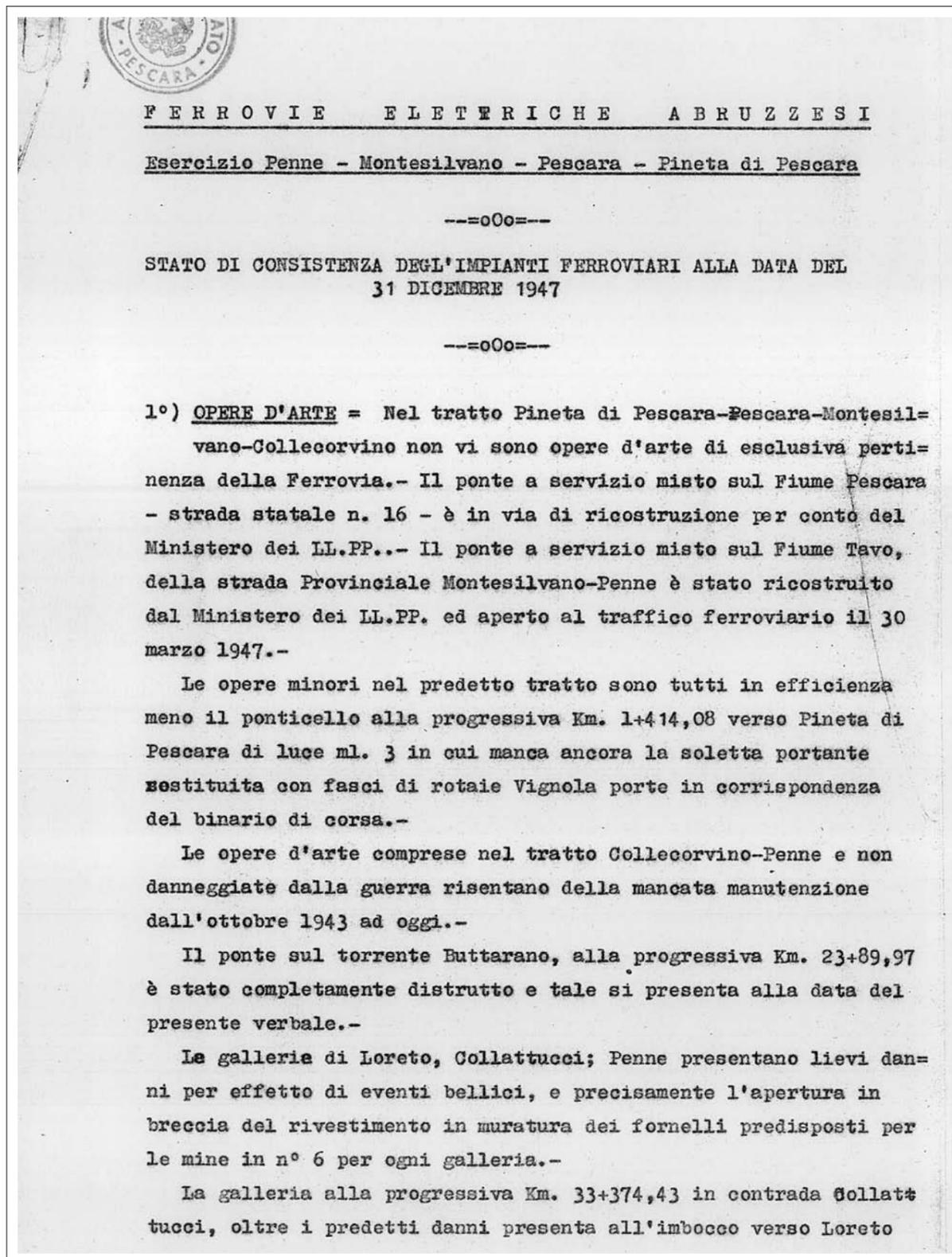
P. LA CONFEDERAZIONE FASCISTA DEI LAVORATORI DELLA INDUSTRIA  
 Dr. Avv. Ignazio Jorico

6 ottobre 1936: Seguito verbale di accordo tra il Sindacato di Imprese ferroviarie e quello degli Autoferrotramvieri. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 37.





## Condizioni del patrimonio





- 3 -

- 5°) La stazione di Pianella i cui infissi hanno bisogno di riparazioni ed alcuni sono mancanti;
- 6°) La casa cantoniera a progressiva Km. 27+565,33 presso Loreto Aprutino con il tetto, i soffitti, infissi ed intonaco da rifare;
- 7°) Il fabbricato viaggiatori della stazione di Loreto Aprutino che ha il tetto ed i soffitti completamente rovinati, le pareti salnistrate con gl'intonaci caduti, gl'infissi rovinati, i vetri mancanti;-
- 8°) Il M.M. della stazione di Loreto Aprutino privo del tetto e di tutti gli infissi;
- 9°) I cessi viaggiatori della stazione di Loreto Aprutino ~~hanno~~ che hanno il tetto rovinato e due porte mancanti;
- 10) La casa cantoniera Collattuccio a progressiva Km. 32+585,34 che presenta varie lesioni ai muri esterni ed ha i soffitti rovinati;
- 11) Il fabbricato viaggiatori della stazione di Penne che deve essere ripulito, revisionato il tetto e riparati gli infissi;
- 12) Il M.M. della stazione di Penne che necessita della riparazione alla copertura;
- 13) La rimessa locomotori ed il dormitorio di Penne hanno bisogno di riparazioni; la prima nella copertura del tetto ed agli infissi che sono anche privi dei vetri mentre nel dormitorio devono essere rintonacate le pareti ed il soffitto e sono mancanti i seguenti infissi:  
una porta del cesso viaggiatori;  
" " " " dormitorio;  
" " " " dormitorio;  
" finestra del dormitorio.-

---oOo---

3°) ARMAMENTO = Nel tratto Pineta di Pescara-Pescara-Montesilvano-Collecorvino fino alla progressiva Km. 21+849,94 l'armamento ricostruito in parte e precisamente per ml. 5.900,85 presenta solamente la discontinuità del tratto corrispondente al ponte in via di ricostruzione sul Fiume Pescara per ml. 160 circa armato con rotaie Phoenix da Kg. 48,700.-

L'armamento del tratto predetto è in esercizio si trova in mediocri condizioni sia per lo stato delle traverse di rovere sia per le condizioni di una forte percentuale di caviglie (15%) che



- 4 -

presentano la filettatura quasi completamente distrutta dalla ruggine e sia per le condizioni delle chiavarde di stringimento che anch'esse presentano una forte percentuale di scarto per avere la filettatura ugualmente deteriorata dalla ruggine.-

Sempre nello stesso tratto molte sono le piastrine di stringimento fuori uso e le piastre di appoggio a quattro fori fortemente deteriorate dalla ruggine.-

La massiciata stradale è deficiente in genere di ghiaia, e il Corpo stradale in molti punti non presenta una perfetta sagoma, sia per lo stato delle cunette non perfettamente sagomate e livellate, sia per le condizioni delle scarpate dei rilevati in parte deformati da smattonamento o da azioni belliche.-

Nel tratto Collecorvino-Penne l'armamento manca completamente perchè asportato dalle truppe tedesche di occupazione e il corpo stradale si presenta assai danneggiato sia per azioni belliche sia per la mancata completa manutenzione essendo stata limitata, in detto tratto la manutenzione alla sola pulitura della cunetta di scolo.-

Per tutto il tratto da Montesilvano a Penne le siepi di recinzione sono state in parte distrutte ed in parte in pessimo stato.

In molti tratti dei rilevati delle zone franose le piantagioni di acacia di consolidamento e di protezione sono state danneggiate dai civili sfollati da Pescara e riparati lungo la zona fiancheggiante la ferrovia, nel periodo Settembre 1943 - giugno 1944.-

---oOo---

4°) LINEA AEREA E TELEFONICA = Nel tratto Pineta di Pescara-Pescara-Montesilvano-Collecorvino, fino alla progressiva Km. 21+849,94 la linea aerea ricostruita in massima parte e precisamente per Km. 12+272,83 presenta solamente la discontinuità del tratto comprendente al ponte in corso di ricostruzione sul fiume Pescara per una estensione di ml. 160.-

Nel tratto predetto la linea di contatto è costituita da fili di



- 5 -

rame di sezione m/mq. 100 da Pineta di Pescara (Km. 3+308,68) a Pescara (Km. 0+000) e da Pescara a progressiva Km. 6+308,00; da fili di contatto di sezione m/mq. 95 dalla progressiva Km. 6+308,00 alla progressiva Km. 19+606,29 e dal Km. 19+606,29 al Km. 21+849,94

Nei piazzali delle stazioni la linea nei binari di raccordo è costituito da fili di rame a sezione m/mq. 80.-

Non è in efficienza la linea di contatto nel deposito di Pineta di Pescara dalla punta scambio a progressiva Km. 1+187,72 alla rimessa locomotori per complessive ml. 340 e nel raddoppio di Vallelunga da progressiva Km. 3+194,28 a progressiva Km. 3+274,83.-

La linea telefonica del tratto in oggetto Pescara-Collecorvino anch'essa in massima parte per Km. 21 + 645,35 si trova in buona efficienza.-

Eli apparecchi telefonici in buono stato.-

Nel tratto Collecorvino Penne, manca completamente la linea di contatto e la linea telefonica.-

Per tutta la linea da Pineta di Pescara a Penne tutta la palificazione si presenta in pessimo stato di tinteggiatura e n° 5 pali vanno sostituiti perchè fortemente danneggiati da azioni belliche.-

---oOo---

5°) SOTTOSTAZIONE DI CONVERSIONE DI MOSCUFO = La sottostazione di conversione di Moscufo trovasi in piena efficienza.- Risultano solo leggermente scheggiata da colpi di arma da fuoco i pannelli in marmo del quadro di manovra.-

---oOo---

6°) MATERIALE ROTABILE = Il materiale rotabile si trova nelle seguenti condizioni:



- 6 -

- 1°) Automotrice N° 1 - In servizio - Necessita la verniciatura esterna ed interna.- La tappezzeria nello scompartimento della I° classe, le tendine ai finestrine e qualche vetro;
- 2°) Automotrice N° 2 - In disuso - La carrozzeria totalmente distrutta fatta eccezione delle parti metalliche.- Danni impronunciabili ai motori;
- 3°) Locomotore N° 21 - In servizio - Necessita la verniciatura esterna ed interna ed alcuni vetri;
- 4°) Locomotore N° 22 - Non in uso - La carrozzeria è stata riparata ed i congegni di comando.- Restano da revisionare i motori e riverniciare l'intera carrozzeria;
- 5°) Vettura tramviaria N° 11 - In servizio - Necessita la verniciatura esterna ed interna.- Rimettere alcuni vetri e le tendine ai finestrini;
- 6°) Vettura tramviaria N° 12 - In servizio - come sopra;
- 7°) Vettura tramviaria N° 31 - In servizio - ripulitura generale interna e riverniciatura esterna.- Rimettere i vetri e le tendine;
- 8°) Vettura Tramviaria N° 32 - Non in uso - Completamente distrutta;-
- 9°) Rimorchiata N° 52 - Non in uso - La carrozzeria totalmente distrutta fatta eccezione delle parte metalliche deformate;
- 10°) Rimorchiata N° 62 - In uso - E' priva di pareti divisorie tra uno scompartimento e l'altro.- Predisposizione dei sedili provvisorio.- I porta bagagli non esistono.- Vetri mancanti. Necessita inoltre la riverniciatura esterna;
- 11°) Rimorchiata N° 61 - In uso - E' priva di pareti divisorio tra uno scompartimento e l'altro e dei portabagagli;
- 12°) Rimoschiata 51 - In uso - Necessita la verniciatura generale esterna ed interna.- Sistemazione dello scompartimento della 1° classe con rinnovo della tappezzeria e dei cuscini.- Tendine alle finestrine e vetri;
- 13°) Carro merci chiuso Fc.101 - In servizio - Necessita la verniciatura e piccoli rappazzi al pavimento;
- 14°) Carro merci chiuso Fc 102 - In servizio - Necessita della verniciatura generale, rappazzi al pavimento e ricopertura al tetto con tela olona;
- 15°) Carro merci chiuso Fc 103 - In servizio - Necessita la verniciatura generale e la ricopertura del tetto con tela Olona;
- 16°) Carro merci chiuso Fc 104 - Non usabile - E' privo del tetto, di una testata, della cabina del frenatore, di una porta e necessita la verniciatura generale;

- 7 -



- 17°) Carro merci chiuso F 121 - Non usabile - Privo del tetto e del pavimento, pareti da ricostruire parzialmente, due longaroni del telaio contorti, traversini di ferro sotto il pavimento da raddrizzare. Traversoni in ferro delle testate da sostituire. Privo delle due pareti delle testate.- Verniciatura generale;
- 18°) Carro merci chiuso F 122 - In servizio - Rappezzi al pavimento. Verniciatura generale;
- 19°) Carro merci chiuso F 123 - In servizio - Tela olona per la ricopertura del tetto, rappezzi alla pareti longitudinali, verniciatura generale;
- 20°) Carro merci chiuso F 124 - In servizio - Tela olona per la ricopertura del tetto, verniciatura generale;
- 21°) Carro a sponde alte Lc 51 - Non usabile - Pareti e pavimento da ricostruire - Verniciatura generale;
- 22°) Carro a sponde alte Lc 52 - Non usabile - Pavimento mancante, fiancate e testate parzialmente da ricostruire, verniciatura generale;
- 23°) Carro a sponde alte Lc 53 - Non usabile - Pavimento da ricostruire, una testata mancante ed una fiancata parzialmente da ricostruire - porte in ferro mancanti, serrature da sostituire, verniciatura generale;
- 24°) Carro a sponde alte L 71 - In servizio - Verniciatura generale,
- 25°) Carro a sponde alte L 72 - In servizio - Verniciatura generale;
- 26°) Carro a sponde alte L 73 - Non usabile - da ricostruire totalmente le due testate ed il pavimento e parzialmente una fiancata, le due porte in ferro con i relativi ferramenti, verniciatura generale;
- 27°) Carro a sponde alte L 74 - Non usabile - Lamiere delle fiancate da sostituire parzialmente, raddrizzare il ferro a U della testata del telaio e tutte le traversine di ferro sotto il pavimento, verniciatura generale;
- 28°) Carro a sponde alte L 75 - Non usabile - Da ricostruire il pavimento, le testate, le fiancate e le porte in ferro con le relative armature e chiusure, verniciatura generale;
- 29°) Carro a sponde alte L 76 - In servizio - Rappezzi alle porte in legno, di una fiancata, verniciatura generale;
- 30°) Carro a sponde alte L.77 - Non usabile - Privo di una testata in legno, di una fiancata, delle porte in lamiera di ferro e dei relativi ferri di sostegno e di chiusura, verniciatura generale;
- 31°) Carro a sponde basse Pc 1 - In servizio - Rappezzi alle testate e fiancate, predellini del frenatore da riparare, verniciatura generale;

- 8 -



- 32°) Carro a sponde basse Pc 2 - In servizio - Riparazioni al pavimento e verniciatura generale;
- 33°) Carro a sponde basse P 21 - In servizio - Verniciatura generale e piccole riparazioni alle sponde;
- 34°) Carro a sponde basse P 22 - Non usabile - Longaroni del telaio contorti, un asse delle ruote piegato, armatura in ferro delle fiancate e testate mancanti o fuori uso, verniciatura generale;
- 35°) Carro a sponde basse P 23 - In servizio - Riparazioni al cassone, verniciatura generale;
- 36°) Carro a sponde basse P 24 - In servizio - da riparare l'ammagliatore di chiusura delle sponde, verniciatura generale.-
- 37°) Carrello trasportatore N° 16 -
- 38°) Carro Gmue - In uso -
- 39°) Carrello scala con motore a scoppio - fuori uso -

Tutti i motori delle automotrici e dei locomotori devono considerarsi deteriorati nella misura del 10% per il fatto che sono rimasti all'aperto sotto l'intemperie, dall'agosto 1943 al 7 ottobre 1945 ed alcuni (quelli rimasti a Loreto) fino al 5 marzo 1947.-

--=000=--

7°) IMPIANTI FISSI = Tutti gli impianti fissi dell'intera linea sono stati danneggiati e si deve ancora provvedere alla loro sistemazione.-

--=000=--

SEMAFORI - Tutti i semafori sono privi della corda metallica, della manovra delle carruoglette di scorrimento, dei vetri di segnalazione e delle lanterne.- Alcuni sono privi anche della scalletta in ferro ed altri anche del contropeso.-

BASCULE - Le bascule installate nelle stazioni di Montesilvano Spiaggia, Moscufo, Penne sono tutte da revisionare.- I casotti in legno delle bascule di Montesilvano Spiaggia e di Penne sono state asportate, mentre quelle della bascula di Moscufo richiede radicali riparazioni.-



- 9 -

CHIUSURA PIAZZALI STAZIONE = Nelle varie stazioni della linea le cancellate di ricenzone in cemento armato sono rovinate, e quindi si dovranno sostituire con altre nuove come qui di seguito indicate:

Montesilvano Spiaggia.....per circa metri lineari.....	296
Montesivano Colle	18,50
Collecervino	30
Pianella	16
Loreto Aprutino	196
Penne	60

TABELLE MONITORIE = Delle tabelle monitorie previste nella perizia generale Pineta di Pescara-Pescara-Penne in n° 64 non sono state poste in opera nessuna.-

CROCI S. ANDREA = Previste nella perizia generale Pineta di Pescara-Pescara-Penne in n° 12, sono state poste in opera 4 nel tratto Collecervino-Pescara/-

---oOo---

8°) OFFICINA = L'officina è perfettamente in efficienza, manca ancora per il ripristino dello stato ante-guerra il gruppetto convertitore della potenza HP 2½ per la carica delle batterie.-

---oOo---

9°) MAGAZZINO ED ARREDI UFFICI = La posizione del magazzino è data dettagliatamente dal registro inventario chiuso alla data del 31 dicembre 1947.-

La dotazione di magazzino in detta data rappresenta in quantitativo di merci appena il 20% di quella esistente alla data 31.3.943.

GESTIONE GOVERNATIVA  
Ferrovia Penne-Pescara

---oOo---

MATERIALE ROTABILE PER L'ESERCIZIO

Automotrici tipo ferroviario a carrelli a 4 motori da 103 HP	N° 2
Automotrici tipo tramviario a carrelli a 2 motori da 103 HP	N° 2
Automotrici tipo tramviario a carrelli a 2 motori da 50,4 HP	N° 2 (1)
Locomotori tipo ferroviarie a carrelli a 4 motori da 103 HP	N° 2 (2)
Vetture rimorchiate tipo ferroviario a carrelli	N° 4
Carri chiusi a due assi per trasporti merci e bestiame	N° 8 (3)
Carri a sponde alte a due assi	N° 10 (4)
Carri a sponde basse a due assi	N° 6
Carro gru (portata Tonn.3)	N° 1
Carrelli trasportatori per carri a scartamento normale	N° 2

- (1) una automotrice distrutta dagli eventi bellici;
- (2) un locomotore distrutto, recuperando i motori ed i carrelli, nell'incidente occorso il 2 Dicembre 1954;
- (3) N° 2 carri danneggiati dalla guerra sono in attesa di riparazione o di demolizione;
- (4) N° 6 carri danneggiati dalla guerra sono in attesa di riparazione o demolizione.

19.XI.58  
P

# Orari e ordini di servizio

## Ferrovie Elettriche Abruzzesi

(Soc. An. - Sede in Roma - Cap. Soc. L. 3.500.000 versato)

### LINEA PESCARA - MONTESILVANO - PENNE.

#### ORARIO dal 1° Novembre 1930

##### SERVIZIO PASSEGGIERI

###### SERVIZIO FERROVIARIO PESCARA (Passaggio a Livello) - PENNE

PESCARA - PENNE		PENNE - PESCARA	
ARRIVI	PARTENZE	ARRIVI	PARTENZE
6.55	7.10	12.15	12.30
7.10	7.25	12.30	12.45
7.25	7.40	12.45	13.00
7.40	7.55	13.00	13.15
7.55	8.10	13.15	13.30
8.10	8.25	13.30	13.45
8.25	8.40	13.45	14.00
8.40	8.55	14.00	14.15
8.55	9.10	14.15	14.30
9.10	9.25	14.30	14.45
9.25	9.40	14.45	15.00
9.40	9.55	15.00	15.15
9.55	10.10	15.15	15.30
10.10	10.25	15.30	15.45
10.25	10.40	15.45	16.00
10.40	10.55	16.00	16.15
10.55	11.10	16.15	16.30
11.10	11.25	16.30	16.45
11.25	11.40	16.45	17.00
11.40	11.55	17.00	17.15
11.55	12.10	17.15	17.30
12.10	12.25	17.30	17.45
12.25	12.40	17.45	18.00
12.40	12.55	18.00	18.15
12.55	13.10	18.15	18.30
13.10	13.25	18.30	18.45
13.25	13.40	18.45	19.00
13.40	13.55	19.00	19.15
13.55	14.10	19.15	19.30
14.10	14.25	19.30	19.45
14.25	14.40	19.45	20.00
14.40	14.55	20.00	20.15
14.55	15.10	20.15	20.30
15.10	15.25	20.30	20.45
15.25	15.40	20.45	21.00
15.40	15.55	21.00	21.15
15.55	16.10	21.15	21.30
16.10	16.25	21.30	21.45
16.25	16.40	21.45	22.00
16.40	16.55	22.00	22.15
16.55	17.10	22.15	22.30
17.10	17.25	22.30	22.45
17.25	17.40	22.45	23.00
17.40	17.55	23.00	23.15
17.55	18.10	23.15	23.30
18.10	18.25	23.30	23.45
18.25	18.40	23.45	24.00
18.40	18.55	24.00	24.15
18.55	19.10	24.15	24.30
19.10	19.25	24.30	24.45
19.25	19.40	24.45	25.00
19.40	19.55	25.00	25.15
19.55	20.10	25.15	25.30
20.10	20.25	25.30	25.45
20.25	20.40	25.45	26.00
20.40	20.55	26.00	26.15
20.55	21.10	26.15	26.30
21.10	21.25	26.30	26.45
21.25	21.40	26.45	27.00
21.40	21.55	27.00	27.15
21.55	22.10	27.15	27.30
22.10	22.25	27.30	27.45
22.25	22.40	27.45	28.00
22.40	22.55	28.00	28.15
22.55	23.10	28.15	28.30
23.10	23.25	28.30	28.45
23.25	23.40	28.45	29.00
23.40	23.55	29.00	29.15
23.55	24.10	29.15	29.30
24.10	24.25	29.30	29.45
24.25	24.40	29.45	30.00
24.40	24.55	30.00	30.15
24.55	25.10	30.15	30.30
25.10	25.25	30.30	30.45
25.25	25.40	30.45	31.00
25.40	25.55	31.00	31.15
25.55	26.10	31.15	31.30
26.10	26.25	31.30	31.45
26.25	26.40	31.45	32.00
26.40	26.55	32.00	32.15
26.55	27.10	32.15	32.30
27.10	27.25	32.30	32.45
27.25	27.40	32.45	33.00
27.40	27.55	33.00	33.15
27.55	28.10	33.15	33.30
28.10	28.25	33.30	33.45
28.25	28.40	33.45	34.00
28.40	28.55	34.00	34.15
28.55	29.10	34.15	34.30
29.10	29.25	34.30	34.45
29.25	29.40	34.45	35.00
29.40	29.55	35.00	35.15
29.55	30.10	35.15	35.30
30.10	30.25	35.30	35.45
30.25	30.40	35.45	36.00
30.40	30.55	36.00	36.15
30.55	31.10	36.15	36.30
31.10	31.25	36.30	36.45
31.25	31.40	36.45	37.00
31.40	31.55	37.00	37.15
31.55	32.10	37.15	37.30
32.10	32.25	37.30	37.45
32.25	32.40	37.45	38.00
32.40	32.55	38.00	38.15
32.55	33.10	38.15	38.30
33.10	33.25	38.30	38.45
33.25	33.40	38.45	39.00
33.40	33.55	39.00	39.15
33.55	34.10	39.15	39.30
34.10	34.25	39.30	39.45
34.25	34.40	39.45	40.00
34.40	34.55	40.00	40.15
34.55	35.10	40.15	40.30
35.10	35.25	40.30	40.45
35.25	35.40	40.45	41.00
35.40	35.55	41.00	41.15
35.55	36.10	41.15	41.30
36.10	36.25	41.30	41.45
36.25	36.40	41.45	42.00
36.40	36.55	42.00	42.15
36.55	37.10	42.15	42.30
37.10	37.25	42.30	42.45
37.25	37.40	42.45	43.00
37.40	37.55	43.00	43.15
37.55	38.10	43.15	43.30
38.10	38.25	43.30	43.45
38.25	38.40	43.45	44.00
38.40	38.55	44.00	44.15
38.55	39.10	44.15	44.30
39.10	39.25	44.30	44.45
39.25	39.40	44.45	45.00
39.40	39.55	45.00	45.15
39.55	40.10	45.15	45.30
40.10	40.25	45.30	45.45
40.25	40.40	45.45	46.00
40.40	40.55	46.00	46.15
40.55	41.10	46.15	46.30
41.10	41.25	46.30	46.45
41.25	41.40	46.45	47.00
41.40	41.55	47.00	47.15
41.55	42.10	47.15	47.30
42.10	42.25	47.30	47.45
42.25	42.40	47.45	48.00
42.40	42.55	48.00	48.15
42.55	43.10	48.15	48.30
43.10	43.25	48.30	48.45
43.25	43.40	48.45	49.00
43.40	43.55	49.00	49.15
43.55	44.10	49.15	49.30
44.10	44.25	49.30	49.45
44.25	44.40	49.45	50.00
44.40	44.55	50.00	50.15
44.55	45.10	50.15	50.30
45.10	45.25	50.30	50.45
45.25	45.40	50.45	51.00
45.40	45.55	51.00	51.15
45.55	46.10	51.15	51.30
46.10	46.25	51.30	51.45
46.25	46.40	51.45	52.00
46.40	46.55	52.00	52.15
46.55	47.10	52.15	52.30
47.10	47.25	52.30	52.45
47.25	47.40	52.45	53.00
47.40	47.55	53.00	53.15
47.55	48.10	53.15	53.30
48.10	48.25	53.30	53.45
48.25	48.40	53.45	54.00
48.40	48.55	54.00	54.15
48.55	49.10	54.15	54.30
49.10	49.25	54.30	54.45
49.25	49.40	54.45	55.00
49.40	49.55	55.00	55.15
49.55	50.10	55.15	55.30
50.10	50.25	55.30	55.45
50.25	50.40	55.45	56.00
50.40	50.55	56.00	56.15
50.55	51.10	56.15	56.30
51.10	51.25	56.30	56.45
51.25	51.40	56.45	57.00
51.40	51.55	57.00	57.15
51.55	52.10	57.15	57.30
52.10	52.25	57.30	57.45
52.25	52.40	57.45	58.00
52.40	52.55	58.00	58.15
52.55	53.10	58.15	58.30
53.10	53.25	58.30	58.45
53.25	53.40	58.45	59.00
53.40	53.55	59.00	59.15
53.55	54.10	59.15	59.30
54.10	54.25	59.30	59.45
54.25	54.40	59.45	60.00
54.40	54.55	60.00	60.15
54.55	55.10	60.15	60.30
55.10	55.25	60.30	60.45
55.25	55.40	60.45	61.00
55.40	55.55	61.00	61.15
55.55	56.10	61.15	61.30
56.10	56.25	61.30	61.45
56.25	56.40	61.45	62.00
56.40	56.55	62.00	62.15
56.55	57.10	62.15	62.30
57.10	57.25	62.30	62.45
57.25	57.40	62.45	63.00
57.40	57.55	63.00	63.15
57.55	58.10	63.15	63.30
58.10	58.25	63.30	63.45
58.25	58.40	63.45	64.00
58.40	58.55	64.00	64.15
58.55	59.10	64.15	64.30
59.10	59.25	64.30	64.45
59.25	59.40	64.45	65.00
59.40	59.55	65.00	65.15
59.55	60.10	65.15	65.30
60.10	60.25	65.30	65.45
60.25	60.40	65.45	66.00
60.40	60.55	66.00	66.15
60.55	61.10	66.15	66.30
61.10	61.25	66.30	66.45
61.25	61.40	66.45	67.00
61.40	61.55	67.00	67.15
61.55	62.10	67.15	67.30
62.10	62.25	67.30	67.45
62.25	62.40	67.45	68.00
62.40	62.55	68.00	68.15
62.55	63.10	68.15	68.30
63.10	63.25	68.30	68.45
63.25	63.40	68.45	69.00
63.40	63.55	69.00	69.15
63.55	64.10	69.15	69.30
64.10	64.25	69.30	69.45
64.25	64.40	69.45	70.00
64.40	64.55	70.00	70.15
64.55	65.10	70.15	70.30
65.10	65.25	70.30	70.45
65.25	65.40	70.45	71.00
65.40	65.55	71.00	71.15

**Ferrovia PENNE-PESCARA - PINETA di PESCARA - Orario dal 10 FEBBRAIO 1955**

0,56	7,30	11,18	18,17	19,10	Arriivi a	ANCONA	Partenze da	8,30	12,27	14,17	16,07	19,30	23,05
5,23	7,52	11,04	12,19	15,35	Pescara C.	TERMOLE	Pescara C.	9,38	14,31	15,45	18,30	23,27	
4,45	8,01	11,21	18,41	21,07	da	R O M A	per	9,52	12,43	14,22	16,44	19,24	1,20
5,40	7,39	11,15	13,25	18,30	21,30	CHIETI (Mella)		8,00	9,30	13,40	16,15	18,00	22,20

2	12	32	4	6	8	STAZIONI	1	3	11	31	5	7
6,00	7,30	11,09	13,00	18,00	21,00	PINETA	8,25	9,50	13,25	15,55	18,25	21,55
6,10	7,42	11,12	13,12	18,12	21,12	P. Duch D'Aosta	8,13	9,43	13,13	15,43	18,13	21,43
6,14	8,07	11,37	13,50	18,50	21,34	P. S. Filomena	7,49	9,23	12,53	15,19	17,51	21,25
6,17	8,10	11,40	13,53	18,53	21,37	P. S. Filomena	7,46	9,20	12,50	15,16	17,48	21,22
6,20	8,13	11,43	13,56	18,56	21,40	P. S. Filomena	7,38	9,18	12,48	15,06	17,48	21,20
6,28	8,23	11,53	14,03	19,03	21,47	30	7,30	9,10	12,40	15,00	17,37	21,12
6,41	8,36	11,56	14,06	19,06	21,50	40	7,27	9,07	12,37	14,57	17,34	21,09
6,43	8,26	11,56	14,08	19,08	21,52	45	7,25	9,05	12,35	14,55	17,32	21,07
6,47	8,32	12,02	14,12	19,12	21,56	60	7,18	8,58	12,28	14,47	17,28	21,03
6,50	8,35	12,05	14,15	19,15	21,59	75	7,15	8,55	12,25	14,44	17,25	21,00
6,54	8,39	12,09	14,19	19,19	22,03	85	7,11	8,51	12,21	14,40	17,21	20,56
7,02	8,47	12,17	14,30	19,30	22,10	115	7,08	8,51	12,21	14,37	17,18	20,53
7,06	8,51	12,21	14,34	19,34	22,14	130	7,04	8,47	12,17	14,33	17,14	20,49
7,13	8,58	12,28	14,41	19,41	22,20	155	6,58	8,38	12,08	14,18	17,03	20,38
7,19	9,04	12,34	14,47	19,47	22,25	170	6,42	8,27	11,57	14,12	16,57	20,32
7,23	9,08	12,38	14,51	19,51	22,28	180	6,38	8,23	11,53	14,08	16,53	20,28
7,29	9,14	12,44	14,57	19,57	22,33	195	6,32	8,17	11,47	14,02	16,47	20,22
7,39	9,21	12,51	15,04	20,04	22,40	220	6,25	8,10	11,40	13,55	16,40	20,15

× ORARIO AUTOLINEA: ELICE - PICCIANO - COLLECORVINO - STAZIONE COLLECORVINO  
 Sez. Collecovino: Arrivi: da Ellice 6,50; da Picciano 8,32 - 14,03 - da Piccanello 16,23  
 Partenze: per Picciano 7,10 - 12,43; per Piccanello 14,40; per Ellice 19,53

A Pescara i viaggiatori da e per la volta di Penne possono salire o scendere indifferentemente alle due fermate di Pescara.  
 + FERMATA FACOLTATIVA - Richiederla per tempo al personale.  
 (=) Tra Piazza dei Vestini e Pineta il servizio viene effettuato con vetture tramviarie.  
 (1) Trisettimanale: Lunedì - giovedì - sabato - (2) Inziale (3) festiva.

1955 - Archivio ex F.E.A. per Avv. Prof. F. Oglitari.

Gestione Commissariale Governativa  
**FERROVIA PENNE - PESCARA**  
**ISTITUZIONE DI NUOVI TRENI**  
 A partire da lunedì 1. Aprile p. v. sono istituiti, in via di esperimento, i seguenti treni:

<b>42</b>	<b>41</b>	
17,15 p.	PESCARA C.	a. 6,20
17,23 p.	S. Filomena	p. 6,12
17,26 p.	(1) Villa Verrocchio	p. 6,09
17,28 a.	MONTESILVANO S.	p. 6,07
17,33 p.	(1) Montesilvano C.	a. 6,06
17,37 p.	(1) Villa Carmine	p. 6,03
17,40 p.	(1) Cappelle sul Tavo	p. 6,00
17,44 p.	(1) Cappelle e Campotino	p. 5,56
17,47 p.	MOSCUFO	p. 5,53
17,51 p.	COLLECORVINO	p. 5,49
17,55 p.	(1) Pianella	p. 5,45
18,02 p.	(1) Cartella	p. 5,38
18,08 p.	LORETO A.	p. 5,32
18,12 p.	(1) Collatuccio	p. 5,28
18,18 p.	PENNE	p. 5,22
18,25 a.		p. 5,15

(1) FERMATA FACOLTATIVA. Richiederla per tempo al personale.  
 Pescara, 20 Marzo, 1957  
 La Direzione dell'Esercizio

1957 - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 39.

GESTIONE GOVERNATIVA  
**FERROVIA PENNE - PESCARA**  
**ORARIO DAL 18 OTTOBRE 1958**

2	12	32	4	6	8	STAZIONI	1	3	11	31	5	7
6,00	7,30	11,09	13,00	18,00	21,00	PENNE	8,25	9,50	13,25	15,55	18,25	21,55
6,10	7,42	11,12	13,12	18,12	21,12	P. Duch D'Aosta	8,13	9,43	13,13	15,43	18,13	21,43
6,14	8,07	11,37	13,50	18,50	21,34	P. S. Filomena	7,49	9,23	12,53	15,19	17,51	21,25
6,17	8,10	11,40	13,53	18,53	21,37	P. S. Filomena	7,46	9,20	12,50	15,16	17,48	21,22
6,20	8,13	11,43	13,56	18,56	21,40	P. S. Filomena	7,38	9,18	12,48	15,06	17,48	21,20
6,28	8,23	11,53	14,03	19,03	21,47	30	7,30	9,10	12,40	15,00	17,37	21,12
6,41	8,36	11,56	14,06	19,06	21,50	40	7,27	9,07	12,37	14,57	17,34	21,09
6,43	8,26	11,56	14,08	19,08	21,52	45	7,25	9,05	12,35	14,55	17,32	21,07
6,47	8,32	12,02	14,12	19,12	21,56	60	7,18	8,58	12,28	14,47	17,28	21,03
6,50	8,35	12,05	14,15	19,15	21,59	75	7,15	8,55	12,25	14,44	17,25	21,00
6,54	8,39	12,09	14,19	19,19	22,03	85	7,11	8,51	12,21	14,40	17,21	20,56
7,02	8,47	12,17	14,30	19,30	22,10	115	7,08	8,51	12,21	14,37	17,18	20,53
7,06	8,51	12,21	14,34	19,34	22,14	130	7,04	8,47	12,17	14,33	17,14	20,49
7,13	8,58	12,28	14,41	19,41	22,20	155	6,58	8,38	12,08	14,18	17,03	20,38
7,19	9,04	12,34	14,47	19,47	22,25	170	6,42	8,27	11,57	14,12	16,57	20,32
7,23	9,08	12,38	14,51	19,51	22,28	180	6,38	8,23	11,53	14,08	16,53	20,28
7,29	9,14	12,44	14,57	19,57	22,33	195	6,32	8,17	11,47	14,02	16,47	20,22
7,39	9,21	12,51	15,04	20,04	22,40	220	6,25	8,10	11,40	13,55	16,40	20,15

1958 - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 39.

GESTIONE GOVERNATIVA  
**FERROVIA PENNE - PESCARA**  
**ORARIO DAL 28 SETTEMBRE 1959**

2	12	32	4	6	8	STAZIONI	1	3	11	31	5	7
6,00	7,30	11,09	13,00	18,00	21,00	PENNE	8,25	9,50	13,25	15,55	18,25	21,55
6,10	7,42	11,12	13,12	18,12	21,12	P. Duch D'Aosta	8,13	9,43	13,13	15,43	18,13	21,43
6,14	8,07	11,37	13,50	18,50	21,34	P. S. Filomena	7,49	9,23	12,53	15,19	17,51	21,25
6,17	8,10	11,40	13,53	18,53	21,37	P. S. Filomena	7,46	9,20	12,50	15,16	17,48	21,22
6,20	8,13	11,43	13,56	18,56	21,40	P. S. Filomena	7,38	9,18	12,48	15,06	17,48	21,20
6,28	8,23	11,53	14,03	19,03	21,47	30	7,30	9,10	12,40	15,00	17,37	21,12
6,41	8,36	11,56	14,06	19,06	21,50	40	7,27	9,07	12,37	14,57	17,34	21,09
6,43	8,26	11,56	14,08	19,08	21,52	45	7,25	9,05	12,35	14,55	17,32	21,07
6,47	8,32	12,02	14,12	19,12	21,56	60	7,18	8,58	12,28	14,47	17,28	21,03
6,50	8,35	12,05	14,15	19,15	21,59	75	7,15	8,55	12,25	14,44	17,25	21,00
6,54	8,39	12,09	14,19	19,19	22,03	85	7,11	8,51	12,21	14,40	17,21	20,56
7,02	8,47	12,17	14,30	19,30	22,10	115	7,08	8,51	12,21	14,37	17,18	20,53
7,06	8,51	12,21	14,34	19,34	22,14	130	7,04	8,47	12,17	14,33	17,14	20,49
7,13	8,58	12,28	14,41	19,41	22,20	155	6,58	8,38	12,08	14,18	17,03	20,38
7,19	9,04	12,34	14,47	19,47	22,25	170	6,42	8,27	11,57	14,12	16,57	20,32
7,23	9,08	12,38	14,51	19,51	22,28	180	6,38	8,23	11,53	14,08	16,53	20,28
7,29	9,14	12,44	14,57	19,57	22,33	195	6,32	8,17	11,47	14,02	16,47	20,22
7,39	9,21	12,51	15,04	20,04	22,40	220	6,25	8,10	11,40	13,55	16,40	20,15

1959 - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 4, fascicolo 39.

GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA  
**FERROVIA PENNE - PESCARA**  
**ORARIO dal OTTOBRE 1957**

TARIFFE 2 <sup>a</sup> CLASSE	A	22	2	4	6	8	STAZIONI	A	1	11	3	21	31	23	5	7	TARIFFE 2 <sup>a</sup> CLASSE		
And. Rit.	22	2	4	6	8	8	E FERMATE	41	1	11	3	21	31	23	5	7	And. Rit.		
-	-	6,30	7,10	8,45	11,30	12,50	PESCARA C.	6,31	7,38	8,10	9,50	11,38	13,50	14,51	17,45	21,20	30	240	230
30	55	5	6,36	7,18	8,51	11,38	S. FILOMENA	6,15	7,30	-	9,42	-	13,42	14,45	17,37	21,12	31	810	330
45	75	7	6,39	7,21	8,54	11,41	Villa Verrocchio	6,12	7,27	-	9,39	-	13,39	14,42	17,34	21,09	29	195	310
50	85	8	6,41	7,23	8,56	11,43	M. SILVANO SR	6,10	7,25	8,02	9,37	11,30	13,37	14,40	17,32	21,07	28	190	300
70	110	10	-	7,27	8,59	11,47	Montesilvano C.	6,07	7,18	-	9,33	11,17	13,33	14,37	17,28	21,03	26	175	280
80	150	12	-	7,30	9,01	11,50	Villa Carmine	6,05	7,15	-	9,30	11,15	13,30	14,35	17,25	21,00	24	160	255
95	150	14	6,49	7,34	9,07	11,54	CAPPELE T.	6,00	7,11	-	9,26	11,10	13,26	14,30	17,21	20,56	22	150	235
115	185	17	-	7,37	9,09	11,57	Cappelle-Campotino	5,58	7,08	-	9,23	-	13,23	14,28	17,18	20,53	19	130	205
130	205	19	6,55	7,41	9,13	12,01	MOSCUFO	5,54	7,04	-	9,19	11,04	13,19	14,24	17,14	20,49	17	115	195
140	230	21	6,57	7,45	9,15	12,05	CORVINO	5,52	7,00	-	9,15	11,02	13,15	14,22	17,10	20,45	15	100	180
170	270	25	-	7,52	-	12,12	Pianella	-	6,53	-	9,08	-	13,08	-	17,03	20,38	11	75	120
190	300	28	7,03	7,58	9,21	12,18	Cartella	5,47	6,47	-	9,02	11,57	13,02	14,17	16,57	20,32	9	60	95
195	310	29	7,07	8,02	9,25	12,22	LORETO AP.	5,44	6,43	7,44	8,58	11,54	12,58	14,14	16,53	20,28	7	50</	



*Gestione Governativa*  
**FERROVIA PENNE - PESCARA**  
 AUTOSERVIZI URBANI DI PESCARA  
 DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Pescara, 27 Aprile 1962  
 Longomare Matteotti, 43 - Tel. 30.591

Sig. RENZO MARINI  
 Presso Innocenzo Buscemi  
 Viale Quattro Venti 104

Prot. N. 1859 Allegati .....  
 Risposta a nota del .....  
 N. .... R. O. M. A.

OGGETTO VISITA AGLI IMPIANTI FERROVIARI

Con riferimento alla Sua cortese richiesta, nulla osta da parte di questa Direzione per una visita ai ns/ impianti nonché al materiale rotabile.

Si informa però che la ns/ ferrovia, aperta all'esercizio nel 1929, non può evidentemente rivestire particolare importanza ai fini di uno studio o comunque di un'indagine più o meno approfondita sulla trazione ferroviaria in generale.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO  
 (Dott. Ing. Candido Coatiti)

Mod. 343 - 21x297 - ord. n. 65 - 2008 (17-7-61) Tip. Fabiani

CC/ba

27 aprile 1962 - Comunicazione aziendale per l'epoca molto realistica, ma decisamente "eloquente", nonostante il testo stringato delle ultime quattro righe prima dei "distinti saluti". - Collezione Renzo Marini.

## La fine del servizio su rotaia

Il servizio ferroviario è stato  
 effettuato a tutto il giorno 19  
 Giugno 1963 col  treno N. 1.  
 In detta giornata il treno  
 N. 6 non è partito perché i  
 viaggiatori hanno preferito  
 l'autobus A/6 istituito con  
 decorrenza 16 Giugno 1963  
 con l'ord. n. N° 71/1963

STATO PESCARA  
 DIREZIONE  
 ESERCIZIO

Giovanni Vittorini

1963 - Rapporto di servizio, a firma del Cav. Giovanni Vittorini, Caposervizio. - Archivio di Stato di Pescara; Fondo F.E.A. busta 6, fascicolo 70.

IGM. 77<sup>bis</sup>  
PESCARA 11 GIU 1963 196

**Ministero dei Trasporti**  
E DELLE AVIAZIONI CIVILI  
ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE  
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE  
ISPETTORATO COMPARTIMENTALE  
per l'Abruzzo e Molise

**ALLA GESTIONE COMM/LE GOVERNATI**  
**FERROVIA PENNE-PESCARA**  
Direzione di Esercizio.  
PESCARA

Prot. N.° 5847 *Allegati*  
FE-G-FEA

Risposta al f. del 3/6/1963  
Serr. *Uff* N.° 2836

**OGGETTO** Ferrovia Penne-Pescara- Autoservizio sostitutivo.

GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA				
FERROVIA PENNE - PESCARA				
N.°	2836	12 GIU. 1963		
Direzione	C. S. V. I.	C. M. I.	SEGR.	UFF. ...

In relazione alla richiesta formulata con la istanza a riscontro, si autorizza codesta Gestione a sostituire le corse ferroviarie contraddistinte n° 1 e 6 sul percorso intero con altrettante corse automobilistiche sullo stesso percorso, a decorrere dalla data del 16 giugno c.a.

Resta stabilito che nelle more del completo trasferimento dell'intero traffico interessato sul servizio automobilistico, codesta Gestione continuerà l'esercizio delle corse ferroviarie in parola.

Si resta in attesa di ricevere per l'approvazione n° 10 esemplari del prospetto degli orari di servizio della ferrovia in parola e di conoscere la data in cui i treni in questione saranno soppressi.

  
IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE  
(Dott. Ing. Ferdinando Fanelli)

*Fanelli*

RG/vv

17 Giugno 1963

3083/v. 10

11/6/1963

5847/FE-G-FEA

On/le  
ISPETTORATO COMPARTIMENTALE DELLA MCTC  
Per l'Abruzzo ed il Molise

P E S C A R A

**AUTOSERVIZIO SOSTITUTIVO**  
**FERROVIA PENNE-PESCARA.-**

In riferimento alla nota a margine, si comunica che a far data dal 16 corrente sono state istituite le Autocorse n° A1, A6 destinate a sostituire i treni N° 1 e 6.

Si trasmettono, allegati alla presente, n° 10 esemplari dell'orario generale degli autoservizi extraurbani aggiornato alla suddetta data, con riserva di trasmettere, appena pronto, nel medesimo numero di copie, il quadro dell'orario murale.

Con osservanza.



IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO  
(Dott. Ing. *Caridlo Coatiti*)

# Prospetti contabili relativi a contributi straordinari per il personale

(Dicembre 1945 - Fondo Archivio di Stato Pescara).

Numero d'ordine	COGNOME E NOME	QUALIFICA	PIENA	Importo
1	LAURE	Francesco D.	L.	1.500,00
2	D'AMILIO	Benigno	"	1.500,00
3	COMPAGNA	Rocco M.	"	1.500,00
4	PAIAMA	Giuseppe	"	1.500,00
5	D'AMICO	Vincenzo M.	"	1.500,00
6	MARUCCI	Domenico M.	"	1.500,00
7	VALVI	Zepito M.	"	1.500,00
8	ADDIAYATTI	Fileno M.	"	1.500,00
9	GHIAVARELLI	Franco M.	"	1.500,00
10	DI FEDERICO	Zepito	"	1.500,00
11	SARAZIO	Domenico M.	"	1.500,00
12	COLETTA	Giorgio	"	1.500,00
13	LAONE	Luigi T.	"	1.500,00
14	D'AGOSTINO	Ettore T.	"	1.500,00
15	DE BELLIS	Angelo	"	1.500,00
16	NOBILIO	Raffaele	"	1.500,00
17	SACRIFANTE	Franco	"	1.500,00
18	CRINA	Vincenzo T.	"	1.500,00
19	ANGRILLI	Nicola T.	"	1.500,00
20	CARDELOGO	Giuseppe	"	1.500,00
21	TRIVELLORE	Giovanni	"	1.500,00
22	SALVATORE	Antonio T.	"	1.500,00
23	RONCA	Dante	"	1.500,00

Ricostruzione:  $\text{L. } 35.591,50$

Numero d'ordine	COGNOME E NOME	Importo
24	VITTORIA Giovanni M.	1.500,00
25	CAPOLI Severino	1.500,00
26	BOSAI Umberto	1.500,00
27	DE NIGRO Giuseppe	1.500,00
28	MASTRANGELO Ugo	1.500,00
29	DI FERTIMA Remo	1.500,00
30	ADDIAYATTI Zepito	1.500,00
31	NOBILIO Gaetano	1.500,00
32	GRATI Francesco	1.500,00
33	DI NICOLA Guido	1.500,00
34	FERRISE Vincenzo	1.500,00
35	DI SANTE Amedeo	1.500,00
36	PACIFICI Enrico	1.500,00
37	MADURITI Gaetano	1.500,00
38	AGUI Attilio	1.500,00
39	LABUS Pasquale	1.500,00
40	GIORRETTI Alberto	1.500,00
41	DEL FREDDO Ettore	1.500,00
42	BERGA Geom. Emma D.	1.500,00
43	STELLA Rag. Mario D.	1.500,00
44	NOBILIO Saverio D.	1.250,00
45	DE CARLO Vito	1.500,00
46	CAPURRO Giovanni	1.250,00
47	GIANNANTONIO Giuseppe	1.150,00

Numero d'ordine	COGNOME E NOME	Importo
48	RONCA Antonio	1.100,00
49	SAVANI Nicola	1.100,00
50	POMPONIO Giuseppe	1.050,00
51	DIONISIO Antonio	1.150,00
52	DE VINCENTIS Ernesto	1.150,00
53	DELLA ROMANA Raffaele	1.100,00
54	DE SINCRIS Carmine	900,00
55	RENZETTI Santino	1.100,00
56	RENZETTI Giovanni	1.100,00
57	SAVANI Franco	1.150,00
58	CANELLI Antonio	800,00
59	MARZOLI Alvaro	1.950,00
60	MARZOLI Alberto	1.750,00
61	STRACCIALINI Mario M.	1.500,00
62	DI CRISTO Domenico M.	1.450,00
63	SERGANTE Ippolito M.	1.500,00
64	MILLEVOLTE Oreste M.	1.750,00
65	INNOCENTI Giovanni M.	1.400,00
66	D'ASSERIO Giovanni	1.150,00
67	MASTRANGELO Igolo	1.000,00
68	SACRIFANTE Vincenzo	1.100,00
69	ING. TOMASO	1.500,00

101 marche da bollo

# Titoli di viaggio e gestione biglietteria



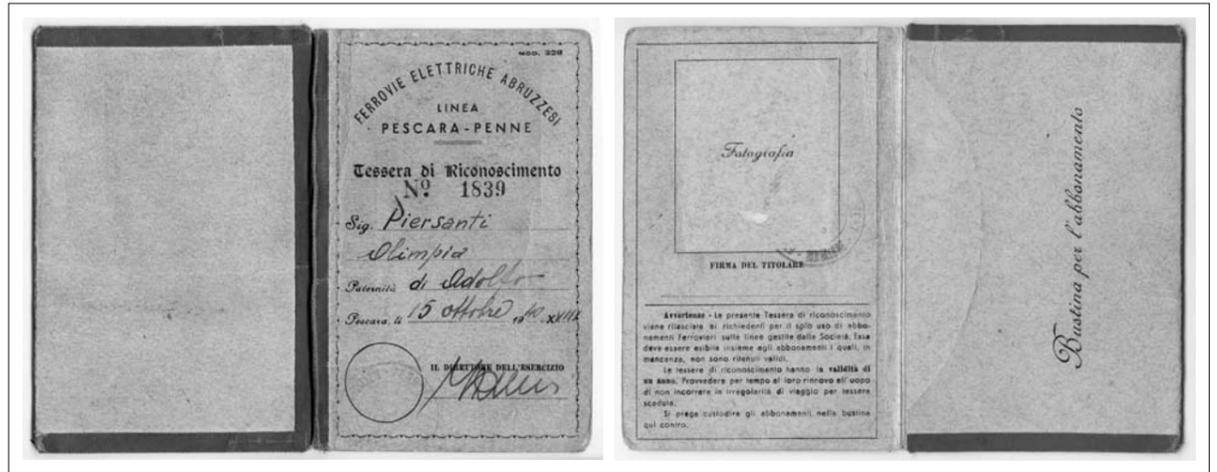
Anni '30 - Località imprecisata, foto scattata dal finestrino di una vettura F.E.A.. - Collezione Achille Rasetta.



1957 - La studentessa magistrale Anna Schiavone, in viaggio sulla tratta Loreto Aprutino-Pescara. - Collezione Achille Rasetta.



1935 - Fronte e retro abbonamento studente. - Collezione Achille Rasetta, per gentile concessione della Famiglia Falcone.



1940- Tessera di riconoscimento con "bustina per l'abbonamento". - Collezione Giuseppe Castagna.