

MONTESILVANO una città tra i binari



Ferrovia Adriatica Ancona - Pescara

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

Ferrovia Pescara - Monteseilvano - Penne

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

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

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

Coordinamento editoriale

Dario Recubini

Un ringraziamento particolare a:

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



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

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

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

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

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

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

On.le Nino Sospiri



Giunta Regionale

Il Componente preposto al Settore Trasporti, Mobilità e Viabilità

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

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

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

Dott. Mario Amicone



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



Montesilvano, anno 2003, Palazzo Municipale.



Montesilvano

Una Città che sente l'obbligo della riconoscenza

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

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

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

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



Montesilvano, anno 2003, centro storico di Montesilvano Colli.



Montesilvano, anno 1999, panorama di Montesilvano Marina.

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

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

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

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

Il Sindaco della Città
Renzo Gallerati

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



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



Montesilvano, anno 2003, Palazzo dei congressi.



Montesilvano Colli, anno 2000, veduta aerea.



Montesilvano, anno 1999, veduta aerea dal mare.

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

di Piero Muscolino



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INNO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antonio D'Orazio
Direttore delle Scuole

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

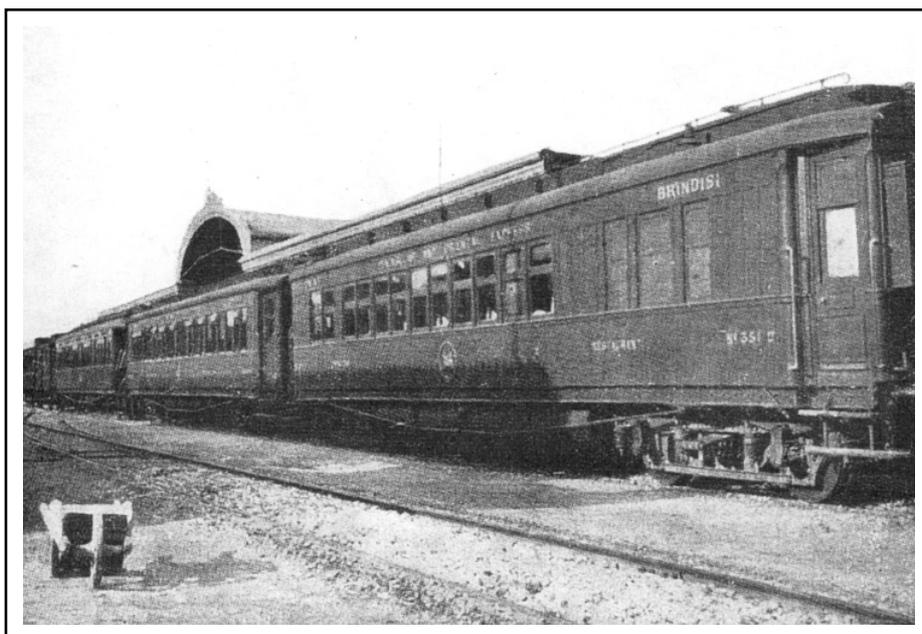
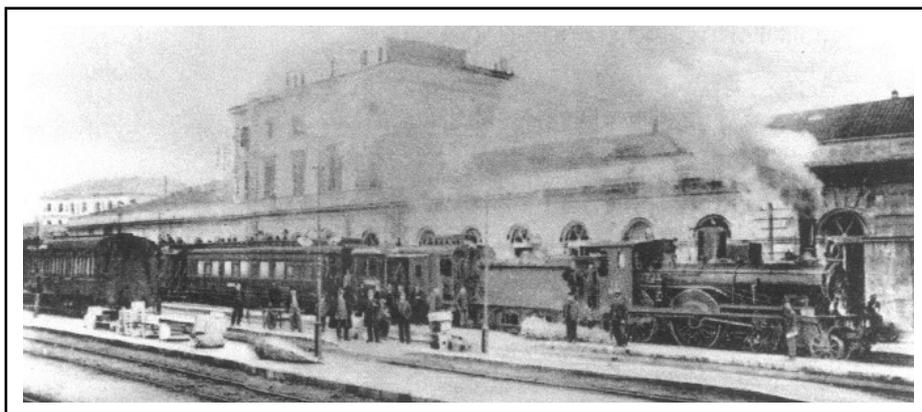
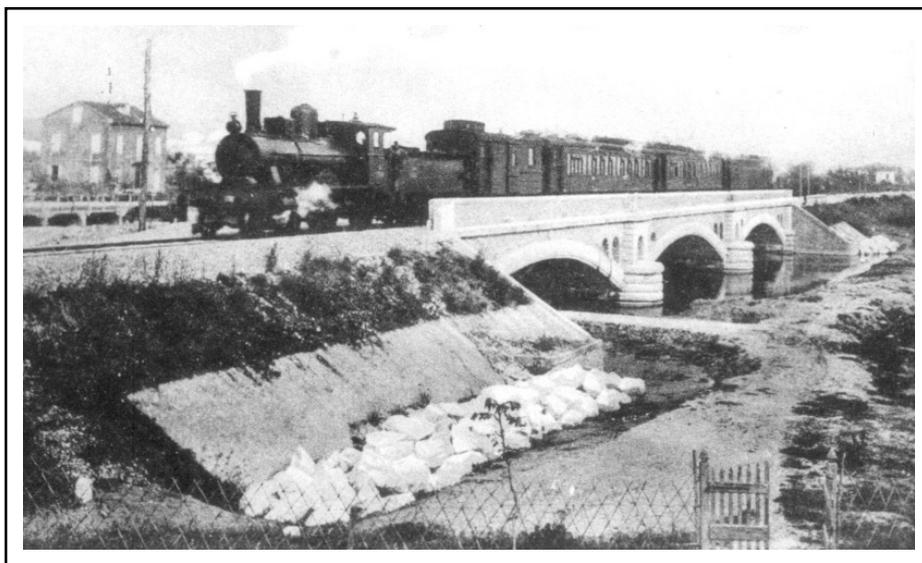
Corrispondenza per il Levante: + Al Pireo corrispondenza 2 settimane alternate per Smirne o Salonicco; a Costantinopoli servizi settimanali per Odessa, Costanza e Porti del Danubio; ed ogni 4 settimane per Novorossak e Batum. — * Toccano Durazzo e S. Giovanni Modua, per quale ultimo porto parte da Brindisi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

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

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

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

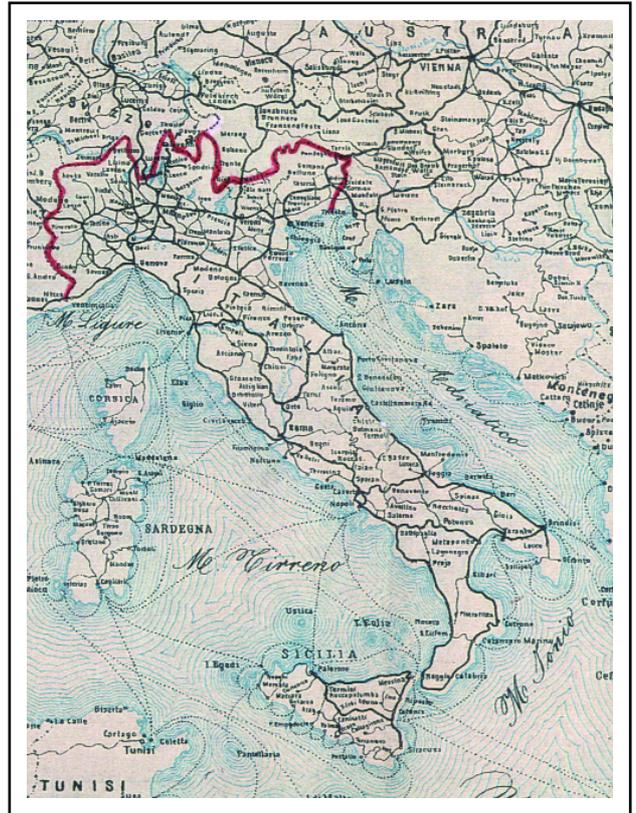
ove si effettuava il trasbordo per il traghettamento della Manica, ma poi da Calais a Brindisi il materiale rotabile (due carrozze letti e una carrozza ristorante a carrelli, due bagagliai a 2 assi) era sempre il medesimo e per ridurre al minimo i perditempi il treno aggirava Parigi percorrendo la grande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



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



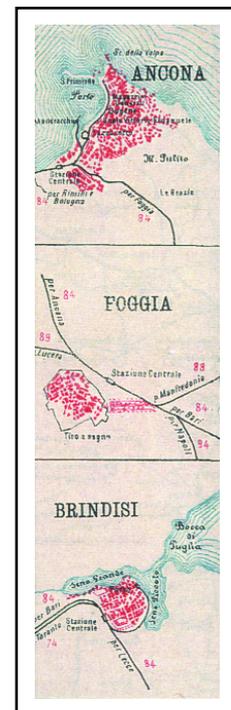
Un ricordo dei festeggiamenti per la costruzione della ferrovia Pescara – Sulmona – Roma. (Collezione Mannucci).



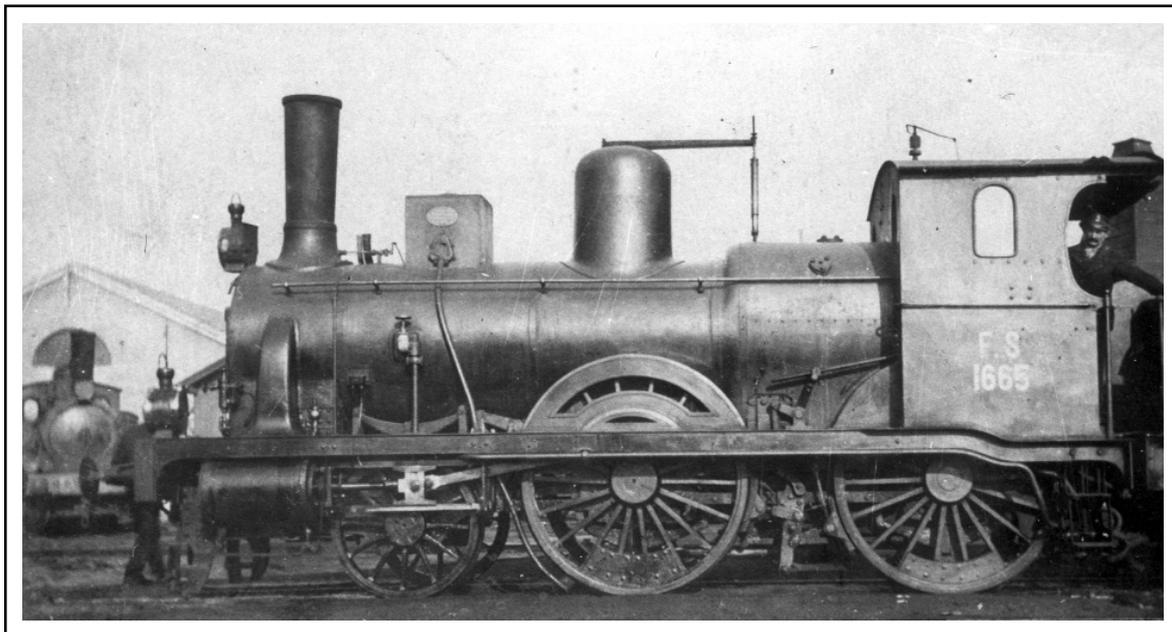
La rete ferroviaria italiana nel 1899, da un disegno d'epoca.



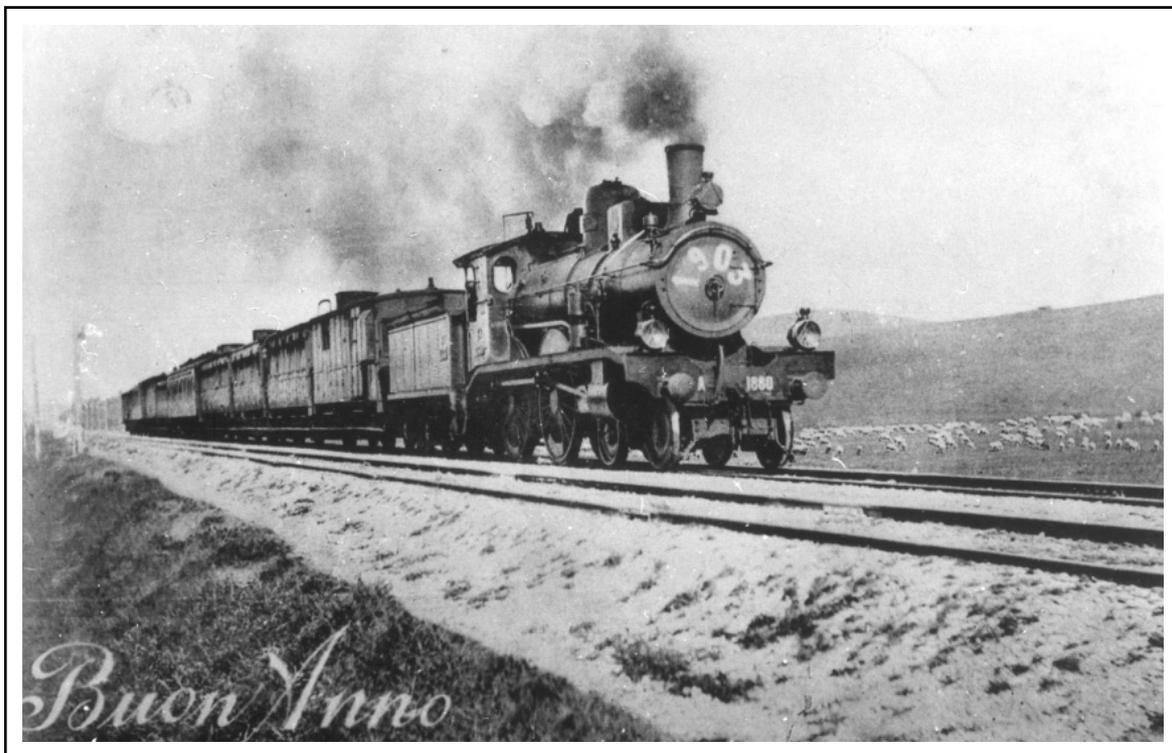
Il manifesto dell'itinerario della "Valigia delle Indie" con particolare risalto del percorso in Italia del Peninsular Express. (Collezione Boetticher, Monaco di Baviera).



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



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



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

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

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

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

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

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

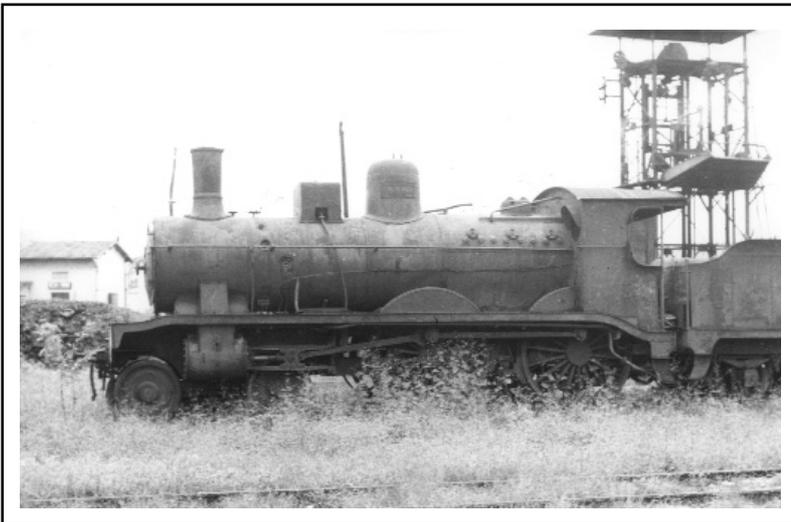
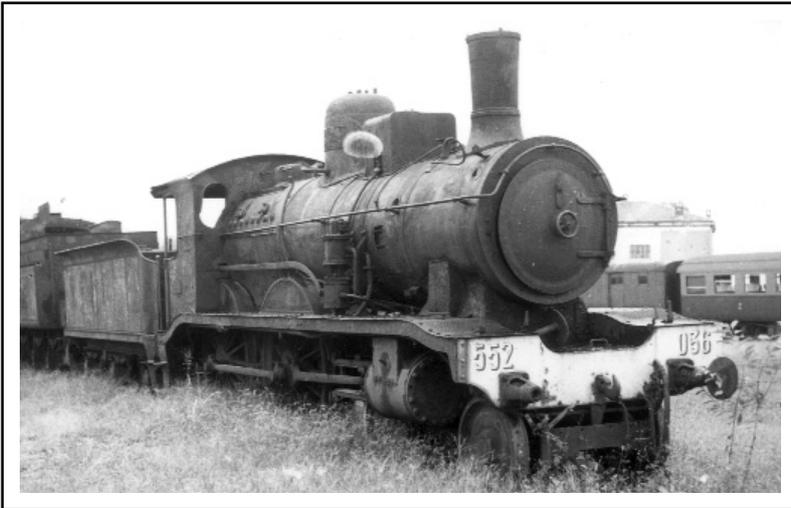
Gruppo 540 FS ex 1701-1718 RA già 241-258 e dal 1883 401-418 SFM. Costruite dal 1881 al 1886 con potenza di 510 cav., velocità massima 95 km/ora, vapore saturo, semplice espansione, diametro delle ruote motrici 1850 mm.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

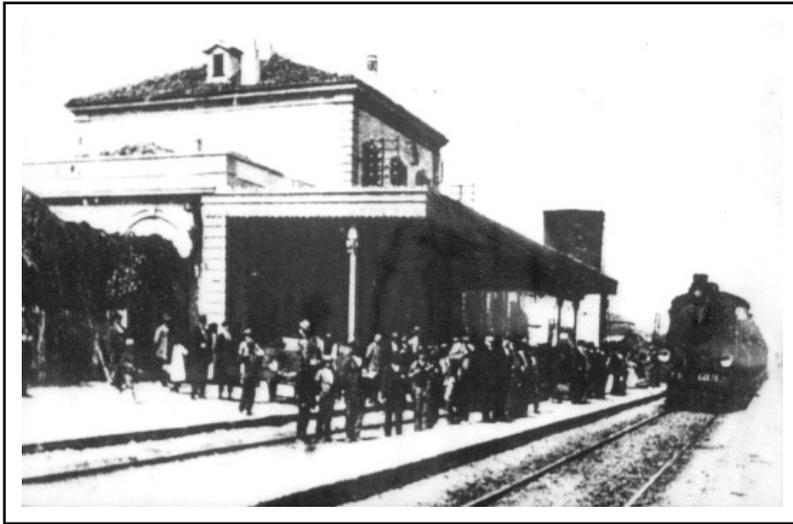
Nel tratto Ancona – Pescara che ci interessa particolarmente in questa occasione, si trova subito in partenza da Ancona, come già accennato, una livelletta a pendenza massima del 14,8 per mille (ridotta al 9,8 nella seguente galleria) che costituisce la più elevata del tratto dato che in seguito non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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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



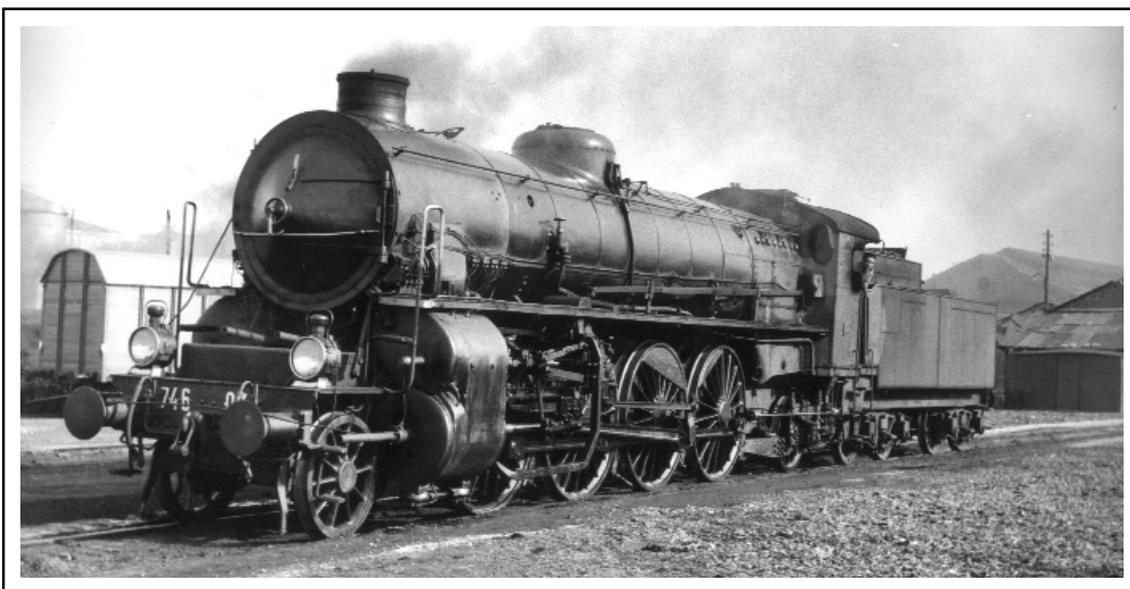
Fano, anni Trenta: un veloce treno viaggiatori al traino della 681.001 prende il passo su un treno più lento, verosimilmente merci, trainato dalla 740.220. La 681.001 deriva dalla 680.201 già 680.150; in seguito i gruppi 681 e 682 entreranno a far parte del gruppo S685. (Archivio foto Eusebi, Fano).



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



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



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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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



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





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

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

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

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

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



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



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

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



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



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



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



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



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

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

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

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

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

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



Antico carro chiuso FS. (Foto FS).



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

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

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

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



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

luppo verso Manoppello e l'aeroporto.

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



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



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



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



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



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

Anno 1938

86 segue (Bologna)-Ancona-Pescara Centrale-Foggia-Bari-Brindisi-Brindisi Marittima-Lecce) (10 febbraio 1938) 86

Per le condizioni di ammissione in questo treno vedasi a pag. 15.

Stazione	451	A303	155	A211 A305	157	A1581 A1307	A1311	A1309	159	1791	A223	1793	A1587	151	Alt.	Dist.
	acc. leg. 1.2.3	a.m.	km.													
Ancona X (Km. 2)	022		055	013	067	102	102	143	1718	2095	2055	2131	2131	2131	304	
Varano (Km. 2)			126	021	021	801	1037	801	1037	2018	2103	2018	2103	310		
Aspio			141	033	033	816	1048	816	1048	2030	2112	2030	2112	320		
Osimo (K. 8)-Castelfidardo X (K. 7)			154	047	047	830	1056	830	1056	2039	2120	2039	2120	328		
Porto Recanati			202	053	053	837	1100	837	1100	2044	2132	2044	2132	332		
Folena Fiera (K. 8)-Montelapone (K. 13)			216	063	063	848	1113	848	1113	2052	2141	2052	2141	341		
Porto Civitavecchia X			226	070	070	850	1118	850	1118	2056	2147	2056	2147	347		
per Macerata e Fabriano 242			231	076	076	852	1123	852	1123	2058	2150	2058	2150	349		
S. Elpidio a Mare 7 (Km. 9)			242	083	083	853	1126	853	1126	2059	2152	2059	2152	351		
Porto S. Giorgio p. Fermo 129			257	093	093	852	1134	852	1134	2058	2156	2058	2156	353		
Pedaso			312	103	103	858	1142	858	1142	2063	2163	2063	2163	358		
Cupramarittima			324	110	110	858	1149	858	1149	2067	2169	2067	2169	361		
Grottammare X			331	117	117	858	1153	858	1153	2067	2172	2067	2172	364		
San Benedetto del Tronto X			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Porto d'Ascoli X			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
per Ancona Marittima 245			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Colonnetta (Km. 6)			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Tortorito-Nereto (K. 10)-Controguerra 7 (K. 9)			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Cupramarittima			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Porto S. Giorgio per Fermo 129			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
S. Elpidio a Mare 7 (Km. 9)			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Porto Civitavecchia X			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
per Macerata e Fabriano 242			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Folena Fiera (K. 8)-Montelapone (K. 13)			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Porto Recanati			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Loriso X (Km. 3)			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Osimo (K. 8)-Castelfidardo X (K. 7)			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Aspio			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Varano (Km. 2)			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		
Ancona X (Km. 2) p. Ancona Maritt. 57			340	124	124	858	1157	858	1157	2067	2176	2067	2176	368		

FOGGIA - Grand Hôtel ROMA con grande RISTORANTE - Piazza Lanza - Telefono N. 52 147

86 segue (Lecce-Brindisi-Brindisi Marittima)-Foggia-Pescara Centrale-Ancona-(Bologna) (1 marzo 1938) 86

Per le condizioni di ammissione in questo treno vedasi a pag. 15.

Stazione	450	A210 A212	156	A1300	152	A1312	A1314	1792	6102	A304	A1310 A1302	1796	154	A1306 A1308	156	1950	6104
	acc. leg. 1.2.3																
Foggia X (Km. 1) per Manfredonia 298	032	107	339	339	620	630	710	1203	1203	1335	1641	1750	1916	1930	2307	2307	2307
Rignano Garganico		135	404	404	641	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
S. Severo X per Pesche 483		143	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
per Termoli 828		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Apricena 7 (Km. 4)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Poggio Imperiale (Km. 3)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Ripalta (Km. 5)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Chieti (Km. 5)-Serracapriola (Km. 15)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Campomarino (Km. 1)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Termoli X per Campobasso e Benevento 279		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Montenero (K. 10)-Potocciolo (K. 5)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
S. Salvo (Km. 5)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Vasto X (Km. 3)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Lebba		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Casalbordino (Km. 8)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Torino di Sangro (Km. 9)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Fossacchia (Km. 4)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
S. Vito (Km. 3)-Lanciano (Km. 14) 464		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Ortona X (Km. 5) 466, 466 bis		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Tollo (K. 7)-Canosa Sannita (K. 13)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Franca Villa a Mare		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Pineta di Pescara		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Pescara P. N. X (Km. 1)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
per Sulmona e Roma 88		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Pescara Centrale X 88		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Montesilvano		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Silvi		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Atri (Km. 13)-Pineto (Km. 5)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Scerne		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Roseto degli Abruzzi		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Colonna Marina		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Giulianova X (Km. 1)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
per Teramo 246		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Tortorito Sragaglia		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Tortorito-Nereto (K. 6)-Controguerra 7 (K. 9)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Colonnetta (Km. 6)		154	405	405	642	712	747	1246	1246	1412	1653	1804	1943	1943	2307	2307	2307
Porto d'Ascoli X		15															

Anno 1962

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

280

(S) (Trazione elettrica) **Ancona-Pescara-Foggia** (27 maggio 1962)

D. K.	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821	1822	1823	1824	1825	1826	1827	1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Ancona X 245 d.	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821	1822	1823	1824	1825	1826	1827	1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900

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

211

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

Segue **280**

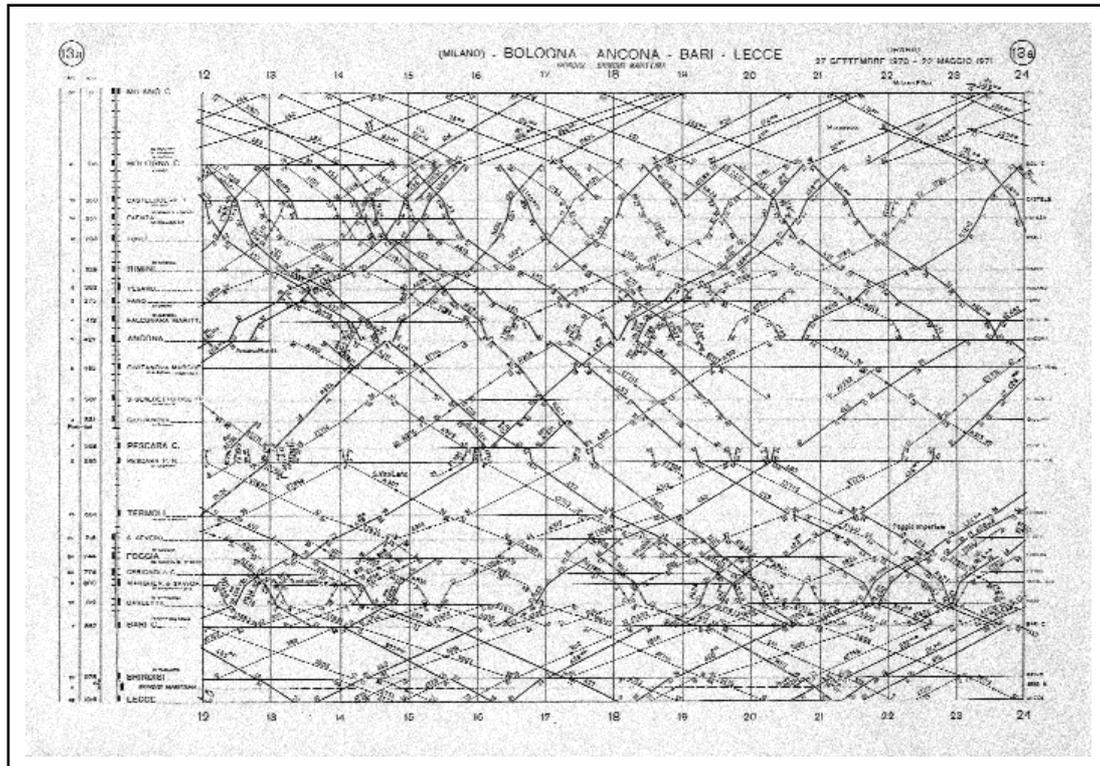
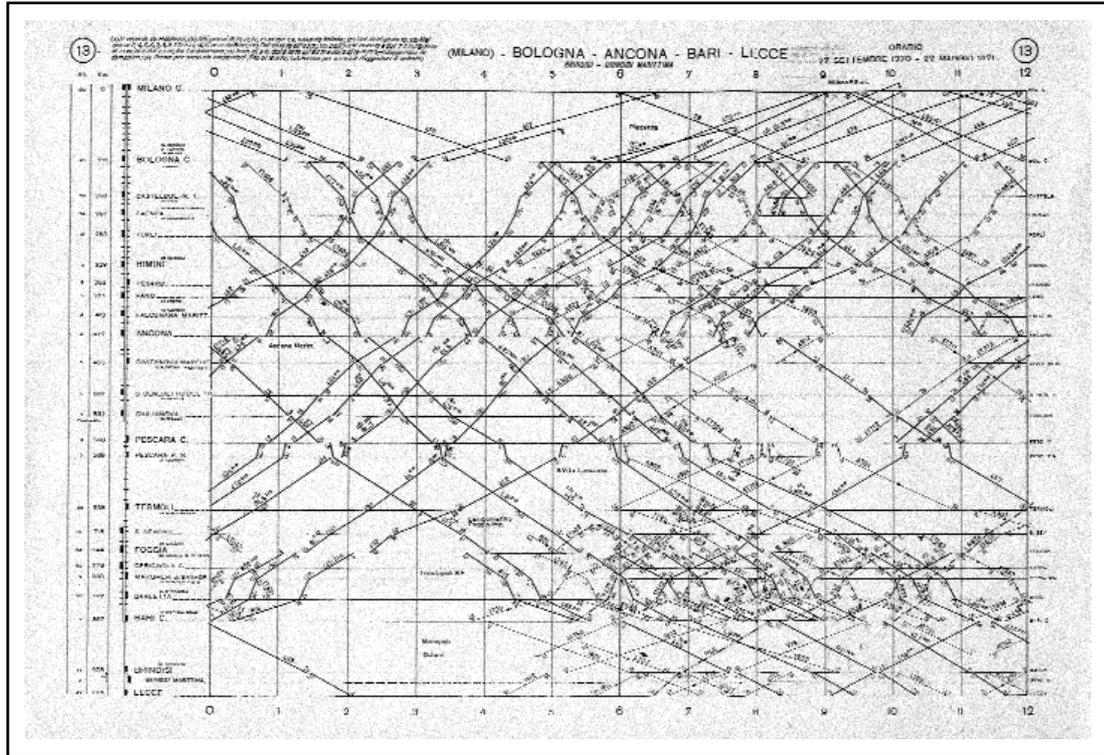
(S) (Trazione elettrica) **Foggia-Pescara-Ancona** (27 maggio 1962)

D. K.	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Foggia X 351 d.	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000

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

217

Orario grafico invernale 1970/'71



Anno 1974

286		Bologna-Ancona-Pescara-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce																286																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
(Trazione elettrica)																		(30 settembre 1974)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
2 ^a classe																		Treno:																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
a Napoli P. Bari-Asi																		608, 613, 515, 607, 609.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		Vedere annotaz. pag. 461.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		2502. Vedere annotazioni a pag. 463.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		2871. Autom. di 1 ^a e 2 ^a classe Teramo-Giulianova-Pescara.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		5567. Sapeze il 25 e 26-XII-74, 1. 5 e 6-1-75.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		Elettrotrattori di 2 ^a classe Pescara-C.Lobitino.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		6201. Sapeze il 25 e 26-XII-74 e 1-1-75.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		6202. Si affanna fine del 23-XII-74 e del 7-1-75.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		9773. CTD Peschici-S. Severo-Foggia.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		9777. CTD Peschici-S. Severo-Foggia.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		Autoservizio sostitutivo Teramo-Giulianova-Pescara.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		Corso 103. Sapeze il 25-XII-74: 1 ^a e 1-1-75. Fenne anche nelle località di Colapio e Soana.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		Autoservizio sostitutivo Ancoli P.-S. Benedetto T.-Pescara.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		Corso 261. Sapeze il 25-XII-74: 1 ^a e 1-1-75. Fenne anche nelle località di Montecorone, Celagino e Soana.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		Sono ammessi i Viaggiatori di qualsiasi specie. Dall'1 ^a dell'anno vengono emessi solo biglietti di corso servizio a tariffa ridotta, 1 ^a e di andata e ritorno ordinari a tariffa.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		Per usufruire della tariffa ridotta il viaggiatore deve presentare il biglietto presso le biglietterie di Ancona, o presso le biglietterie abilitate. Gli autoservizi sono emessi solo biglietti di corso servizio a tariffa ridotta, 1 ^a e di andata e ritorno ordinari a tariffa.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		Per usufruire della tariffa ridotta il viaggiatore deve presentare il biglietto presso le biglietterie di Ancona, o presso le biglietterie abilitate. Gli autoservizi sono emessi solo biglietti di corso servizio a tariffa ridotta, 1 ^a e di andata e ritorno ordinari a tariffa.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																		Per usufruire della tariffa ridotta il viaggiatore deve presentare il biglietto presso le biglietterie di Ancona, o presso le biglietterie abilitate. Gli autoservizi sono emessi solo biglietti di corso servizio a tariffa ridotta, 1 ^a e di andata e ritorno ordinari a tariffa.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
2704	Ancona X	515	529	543	557	571	585	599	613	627	641	655	669	683	697	711	725	739	753	767	781	795	809	823	837	851	865	879	893	907	921	935	949	963	977	991	1005	1019	1033	1047	1061	1075	1089	1103	1117	1131	1145	1159	1173	1187	1201	1215	1229	1243	1257	1271	1285	1299	1313	1327	1341	1355	1369	1383	1397	1411	1425	1439	1453	1467	1481	1495	1509	1523	1537	1551	1565	1579	1593	1607	1621	1635	1649	1663	1677	1691	1705	1719	1733	1747	1761	1775	1789	1803	1817	1831	1845	1859	1873	1887	1901	1915	1929	1943	1957	1971	1985	1999	2013	2027	2041	2055	2069	2083	2097	2111	2125	2139	2153	2167	2181	2195	2209	2223	2237	2251	2265	2279	2293	2307	2321	2335	2349	2363	2377	2391	2405	2419	2433	2447	2461	2475	2489	2503	2517	2531	2545	2559	2573	2587	2601	2615	2629	2643	2657	2671	2685	2699	2713	2727	2741	2755	2769	2783	2797	2811	2825	2839	2853	2867	2881	2895	2909	2923	2937	2951	2965	2979	2993	3007	3021	3035	3049	3063	3077	3091	3105	3119	3133	3147	3161	3175	3189	3203	3217	3231	3245	3259	3273	3287	3301	3315	3329	3343	3357	3371	3385	3399	3413	3427	3441	3455	3469	3483	3497	3511	3525	3539	3553	3567	3581	3595	3609	3623	3637	3651	3665	3679	3693	3707	3721	3735	3749	3763	3777	3791	3805	3819	3833	3847	3861	3875	3889	3903	3917	3931	3945	3959	3973	3987	4001	4015	4029	4043	4057	4071	4085	4099	4113	4127	4141	4155	4169	4183	4197	4211	4225	4239	4253	4267	4281	4295	4309	4323	4337	4351	4365	4379	4393	4407	4421	4435	4449	4463	4477	4491	4505	4519	4533	4547	4561	4575	4589	4603	4617	4631	4645	4659	4673	4687	4701	4715	4729	4743	4757	4771	4785	4799	4813	4827	4841	4855	4869	4883	4897	4911	4925	4939	4953	4967	4981	4995	5009	5023	5037	5051	5065	5079	5093	5107	5121	5135	5149	5163	5177	5191	5205	5219	5233	5247	5261	5275	5289	5303	5317	5331	5345	5359	5373	5387	5401	5415	5429	5443	5457	5471	5485	5499	5513	5527	5541	5555	5569	5583	5597	5611	5625	5639	5653	5667	5681	5695	5709	5723	5737	5751	5765	5779	5793	5807	5821	5835	5849	5863	5877	5891	5905	5919	5933	5947	5961	5975	5989	6003	6017	6031	6045	6059	6073	6087	6101	6115	6129	6143	6157	6171	6185	6199	6213	6227	6241	6255	6269	6283	6297	6311	6325	6339	6353	6367	6381	6395	6409	6423	6437	6451	6465	6479	6493	6507	6521	6535	6549	6563	6577	6591	6605	6619	6633	6647	6661	6675	6689	6703	6717	6731	6745	6759	6773	6787	6801	6815	6829	6843	6857	6871	6885	6899	6913	6927	6941	6955	6969	6983	6997	7011	7025	7039	7053	7067	7081	7095	7109	7123	7137	7151	7165	7179	7193	7207	7221	7235	7249	7263	7277	7291	7305	7319	7333	7347	7361	7375	7389	7403	7417	7431	7445	7459	7473	7487	7501	7515	7529	7543	7557	7571	7585	7599	7613	7627	7641	7655	7669	7683	7697	7711	7725	7739	7753	7767	7781	7795	7809	7823	7837	7851	7865	7879	7893	7907	7921	7935	7949	7963	7977	7991	8005	8019	8033	8047	8061	8075	8089	8103	8117	8131	8145	8159	8173	8187	8201	8215	8229	8243	8257	8271	8285	8299	8313	8327	8341	8355	8369	8383	8397	8411	8425	8439	8453	8467	8481	8495	8509	8523	8537	8551	8565	8579	8593	8607	8621	8635	8649	8663	8677	8691	8705	8719	8733	8747	8761	8775	8789	8803	8817	8831	8845	8859	8873	8887	8901	8915	8929	8943	8957	8971	8985	8999	9013	9027	9041	9055	9069	9083	9097	9111	9125	9139	9153	9167	9181	9195	9209	9223	9237	9251	9265	9279	9293	9307	9321	9335	9349	9363	9377	9391	9405	9419	9433	9447	9461	9475	9489	9503	9517	9531	9545	9559	9573	9587	9601	9615	9629	9643	9657	9671	9685	9699	9713	9727	9741	9755	9769	9783	9797	9811	9825	9839	9853	9867	9881	9895	9909	9923	9937	9951	9965	9979	9993	10007	10021	10035	10049	10063	10077	10091	10105	10119	10133	10147	10161	10175	10189	10203	10217	10231	10245	10259	10273	10287	10301	10315	10329	10343	10357	10371	10385	10399	10413	10427	10441	10455	10469	10483	10497	10511	10525	10539	10553	10567	10581	10595	10609	10623	10637	10651	10665	10679	10693	10707	10721	10735	10749	10763	10777	10791	10805	10819	10833	10847	10861	10875	10889	10903	10917	10931	10945	10959	10973	10987	11001	11015	11029	11043	11057	11071	11085	11099	11113	11127	11141	11155	11169	11183	11197	11211	11225	11239	11253	11267	11281	11295	11309	11323	11337	11351	11365	11379	11393	11407	11421	11435	11449	11463	11477	11491	11505	11519	11533	11547	11561	11575	11589	11603	11617	11631	11645	11659	11673	11687	11701	11715	11729	11743	11757	11771	11785	11799	11813	11827	11841	11855	11869	11883	11897	11911	11925	11939	11953	11967	11981	11995	12009	12023	12037	12051	12065	12079	12093	12107	12121	12135	12149	12163	12177	12191	12205	12219	12233	12247	12261	12275	12289	12303	12317	12331	12345	12359	12373	12387	12401	12415	12429	12443	12457	12471	12485	12499	12513	12527	12541	12555	12569	12583	12597	12611	12625	12639	12653	12667	12681	12695	12709	12723	12737	12751	12765	12779	12793	12807	12821	12835	12849	12863	12877	12891	12905	12919	12933	12947	12961	12975	12989	13003	13017	13031	13045	13059	13073	13087	13101	13115	13129	13143	13157	13171	13185	13199	13213	13227	13241	13255	13269	13283	13297	13311	13325	13339	13353	13367	13381	13395	13409	13423	13437	13451	13465	13479	13493	13507	13521	13535	13549	13563	13577	13591	13605	13619	13633	13647	13661	13675	13689	13703	13717	13731	13745	13759	13773	13787	13801	13815	13829	13843	13857	13871	13885	13899	13913	13927	13941	13955	13969	13983	13997	14011	14025	14039	14053	14067	14081	14095	14109	14123	14137	14151	14165	14179	14193	14207	14221	14235	14249	14263	14277	14291	14305	14319	14333	14347	14361	14375	14389	14403	14417	14431	14445	14459	14473	14487	14501	14515	14529	14543	14557	14571	14585	14599	14613	14627	14641	14655	14669	14683	14697	14711	14725	14739	14753	14767	14781	14795	14809	14823	14837	14851	14865	14879	14893	14907	14921	14935	14949	14963	14977	14991	15005	15019	15033	15047	15061	15075	15089	15103	15117	15131	15145	15159	15173	15187	1520

Anno 1992

286		Bologna-Ancona-Pescara-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce																		286	
km	Provenienza	Expr 1716	Expr 1716	Expr 1717	Expr 1816	Expr 2041	Expr 721	Expr 1951	Expr 721	Expr 2043	Expr 733	Expr 1733	Expr 8345	Expr 8347	Expr 1718	Expr 6667	Expr 389	Expr 8951	Expr 1734	Expr 19851	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
204	Ancona	18 14	1 28	1 18	1 26		1 41	2 21	2 30	2 44		3 28	3 30		4 38	4 38		5 28	5 28	6 12	
210	Verano																				6 20
220	Casmo-Castelfidardo																				6 30
228	Loreto																				6 40
230	Porto Recanati																				6 45
241	Porto Recanati																				6 50
241	Porto Recanati																				6 55
247	Chitignano M. Montegrano																				7 00
254	Porto S. Giorgio																				7 05
263	Porto S. Giorgio-Fermo																				7 10
273	Palazzo																				7 15
281	Grottemare																				7 20
284	Grottemare																				7 25
289	S. Benedetto del Tronto																				7 30
294	Porto d'Ascoli																				7 35
303	Alba Ad. Nerio-Controguerra																				7 40
307	Tortoreto Labo																				7 45
313	Giulianova 255																				7 50
322	Roseto degli Abruzzi																				7 55
331	Pheto-Abr.																				8 00
338	Montesilvano																				8 05
343	Pescara Centrale																				8 10
350	Pescara P.N. 288																				8 15
363	Pescara P.N. 288																				8 20
363	Pescara P.N. 288																				8 25
360	Francavilla al Mare																				8 30
365	Tolo-Carone Sanna																				8 35
372	Ortona 448																				8 40
372	Ortona 448																				8 45
374	S. Vito Lanciales 450																				8 50
381	Fossacesia																				8 55
382	Torino di Sangro-Paglietta																				9 00
396	Casabonino-Politto																				9 05
406	Porto di Vasto																				9 10
416	Vasto S. Sisto																				9 15
428	Montenero-Pescocostanzo																				9 20
434	Coppola																				9 25
440	Teramo S.13																				9 30
447	Campomarino																				9 35
457	Chieti-Serracapriola																				9 40
466	Ripalta																				9 45
474	Lesina																				9 50
483	Poggio Imperiale																				9 55
487	Apollonia																				10 00
498	S. Severo 451																				10 05
512	Rignano Garganico																				10 10
527	Foggia																				10 15
527	Foggia																				10 20
560	Bari Centrale																				10 25
560	Bari Centrale																				10 30
592	Lecce																				10 35

25° DAL 1965

pic nic DA MAURIZIO ristorante pizzeria

47037 Rimini / Via Tempio Malatestiano / Tel. 0541 21916

286		Bologna-Ancona-Pescara-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce																		286	
km	Provenienza	Expr 12001	Expr 2009	Expr 2009	Expr 12033	Expr 12033	Expr 2013	Expr 1737	Expr 8281	Expr 705	Expr 1209	Expr 12093	Expr 707	Expr 1127	Expr 867	Expr 8283					
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15					
204	Ancona	8 16			8 16	8 32	7 08								10 16	10 26					
210	Verano	8 25			8 25	8 41	7 17								10 25	10 35					
220	Casmo-Castelfidardo	8 30			8 30	8 46	7 22								10 30	10 40					
228	Loreto	8 41			8 41	8 57	7 33								10 35	10 45					
230	Porto Recanati	8 48			8 48	9 04	7 40								10 40	10 50					
241	Porto Recanati	8 54			8 54	9 10	7 46								10 45	10 55					
241	Porto Recanati	9 00			9 00	9 16	7 52								10 50	11 00					
247	Chitignano M. Montegrano	9 06			9 06	9 22	7 58								10 55	11 05					
254	Porto S. Giorgio	9 12			9 12	9 28	8 04								11 00	11 10					
263	Porto S. Giorgio-Fermo	9 18			9 18	9 34	8 10								11 05	11 15					
273	Palazzo	9 24			9 24	9 40	8 16								11 10	11 20					
281	Grottemare	9 30			9 30	9 46	8 22								11 15	11 25					
284	Grottemare	9 36			9 36	9 52	8 28								11 20	11 30					
289	S. Benedetto del Tronto	9 42			9 42	9 58	8 34								11 25	11 35					
294	Porto d'Ascoli	9 48			9 48	10 04	8 40								11 30	11 40					
303	Alba Ad. Nerio-Controguerra	9 54			9 54	10 10	8 46								11 35	11 45					
307	Tortoreto Labo	10 00			10 00	10 16	8 52								11 40	11 50					
313	Giulianova 255	10 06			10 06	10 22	8 58								11 45	11 55					
322	Roseto degli Abruzzi	10 12			10 12	10 28	9 04								11 50	12 00					
331	Pheto-Abr.	10 18			10 18	10 34	9 10								11 55	12 05					
338	Montesilvano	10 24			10 24	10 40	9 16								12 00	12 10					
343	Pescara Centrale	10 30			10 30	10 46	9 22								12 05	12 15					
350	Pescara P.N. 288	10 36			10 36	10 52	9 28								12 10	12 20					
363	Pescara P.N. 288	10 42			10 42	10 58	9 34								12 15	12 25					
363	Pescara P.N. 288	10 48			10 48	11 04	9 40								12 20	12 30					
360	Francavilla al Mare	10 54			10 54	11 10	9 46								12 25	12 35					
365	Tolo-Carone Sanna	11 00			11 00	11 16	9 52								12 30	12 40					
372	Ortona 448	11 06			11 06	11 22	9 58								12 35	12 45					
372	Ortona 448	11 12			11 12	11 28	10 04								12 40	12 50					
374	S. Vito Lanciales 450	11 18			11 18	11 34	10 10								12 45	12 55					
381	Fossacesia	11 24			11 24	11 40	10 16								12 50	13 00					
382	Torino di Sangro-Paglietta	11 30			11 30	11 46	10 22								12 55	13 05					
396	Casabonino-Politto	11 36																			



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



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



Cartolina inizio secolo '900.



Montesilvano, anno 1998, panorama.

L'Adriatica, spina dorsale nella storia delle ferrovie

di Dario Recubini

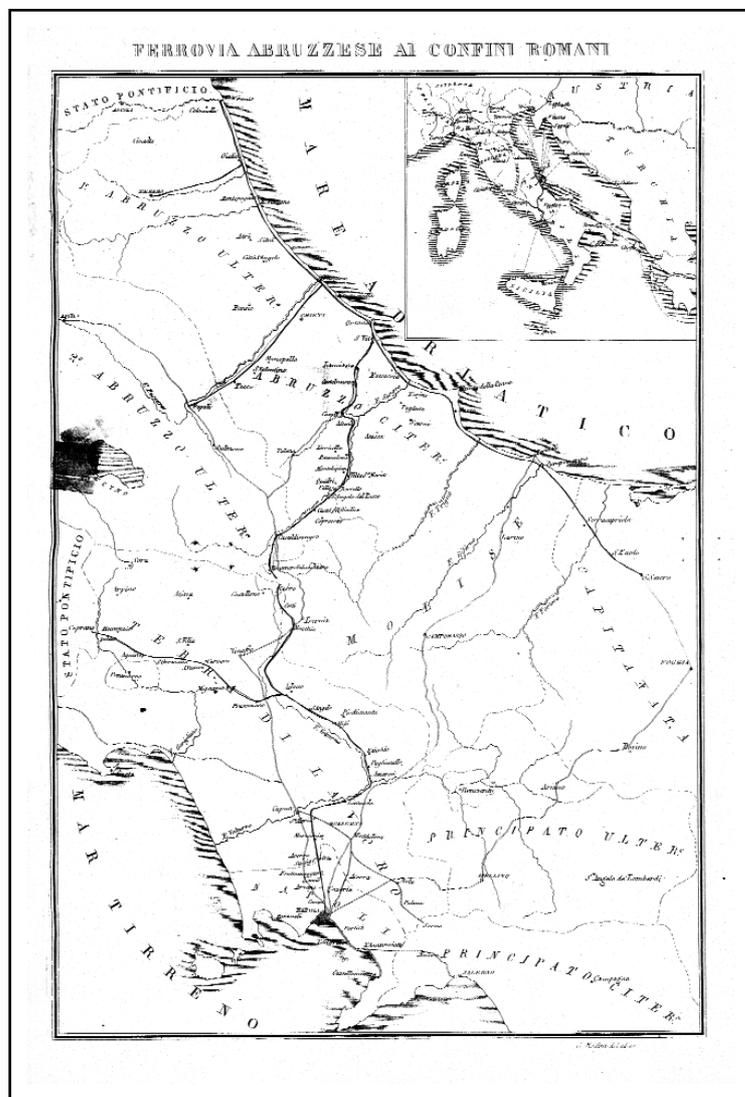
Il 13 maggio 1863 si inaugurava la linea ferroviaria adriatica da Ancona a Pescara.

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

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

Ma torniamo a quel 13 maggio 1863. Era passato quasi mezzo secolo dalle prime realizzazioni di strade ferrate in Europa, che, nel corso dell'Ottocento, avevano segnato una svolta fondamentale per la vita sociale ed economica dell'umanità. Infatti, l'invenzione della macchina a vapore aveva dato un decisivo impulso alla prima rivoluzione industriale: prima fissa e poi in movimento sui binari, capace di trasportare persone e cose ad una velocità fino ad allora inimmaginabile, la nuova macchina agevolò la meccanizzazione degli impianti di produzione e facilitò gli scambi commerciali.

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



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

TRONCO COMUNE				RAMO DESTRO			
STAZIONI	Distanze		Classe delle Stazioni	STAZIONI	Distanze		Classe delle Stazioni
	tra loro	da Napoli			tra loro	da Napoli	
Napoli	0	0	(*)	Ailano	50	2	
Caupo	2 1/2	2 1/2	3	Isernia e Macchia	65	2	
Arzano	1 1/2	3 1/2	3	Colli	69	3	
Fratte Maggiore e Grumo	1 1/2	5	3	Cerro	73	3	
Orta e Succivo	1 1/4	6 1/4	3	Montenero	78	3	
Marcianise	4 3/4	11	3	Castel di Sangro	83	1	
Limatola	12 1/2	23 1/2	2	S. Angelo del Pesco e Castel del Giud.	8 1/2	3	
Amoroso	6 1/2	30	2	Borrello e Fallo	3 1/2	3	
Faicchio	3 1/2	33 1/2	3	Villa S. Maria e Montesarchio	3 1/2	3	
Piedimonte	7 1/2	41	2	Penna domo	6 1/2	3	
S. Angelo	6	47	3	Altino	3	2	
Ailano	3	50	2	Casoli	5 1/2	2	
RAMO SINISTRO				Castel Nuovo	3	3	
Ailano	50	2		Lanciano	7	2	
Presenzano	5 1/2	55 1/2	2	Ortona	6	3	
Mignano	6	61 1/2	3	Francavilla	4	1	
S. Vittore	6	67 1/2	3	Pescara	4	3	
S. Germano	4 1/2	72	2	Civita S. Angelo	4	3	
Aquino	6	78	3	Silvi	9	3	
Isoletta	7	85	1	Montepagano	6	2	
				Giulia-Nova	10	1	
				Tronto	170	1	

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

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



Montesilvano, anni '70, Stazione.

Darlington, raggiungesse le banchine di Stockton.

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

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

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

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

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

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

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

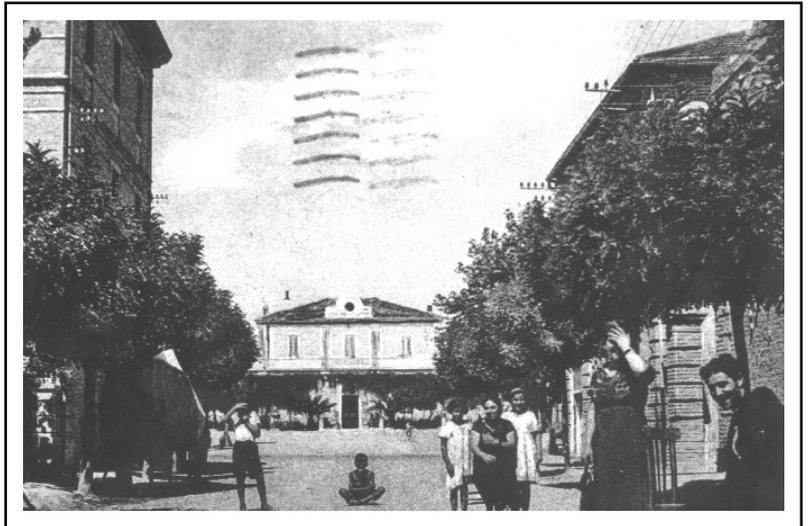
In Italia, il primo convoglio su rotaia muoveva i primi passi il 3 ottobre 1839 da Napoli a Portici. Voluta da Re Ferdinando di Borbone per accrescere il proprio prestigio e quello di tutto il Regno, la locomotiva, progettata dall'ingegner Armand Bayard, percorreva la distanza di otto chilometri in soli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

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

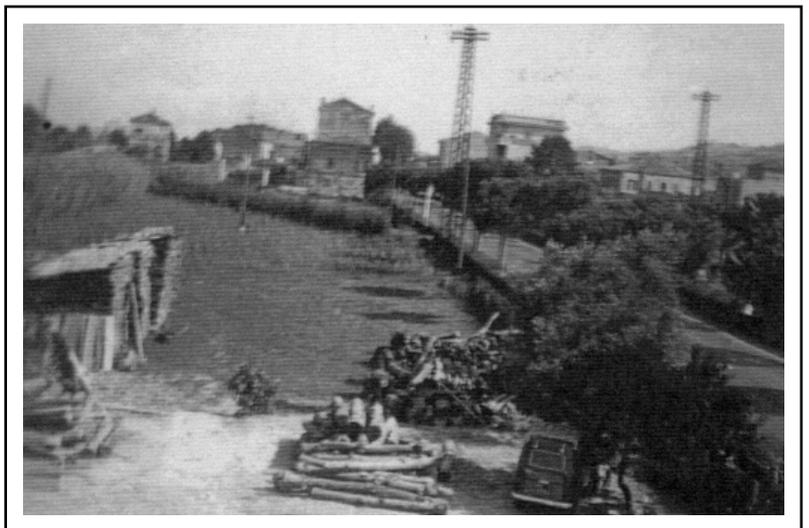
e al commercio tra i diversi paesi. In pochi anni il regno Sabauda si dotava di una fitta rete di tracciati ferroviari. I primi tratti da Torino a Moncalieri /Asti, e da Alessandria a Novi Ligure venivano aperti all'esercizio pubblico tra il 1848 e il 1850.

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

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



Montesilvano, anni, '30, via Roma.



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



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



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

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

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

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

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

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

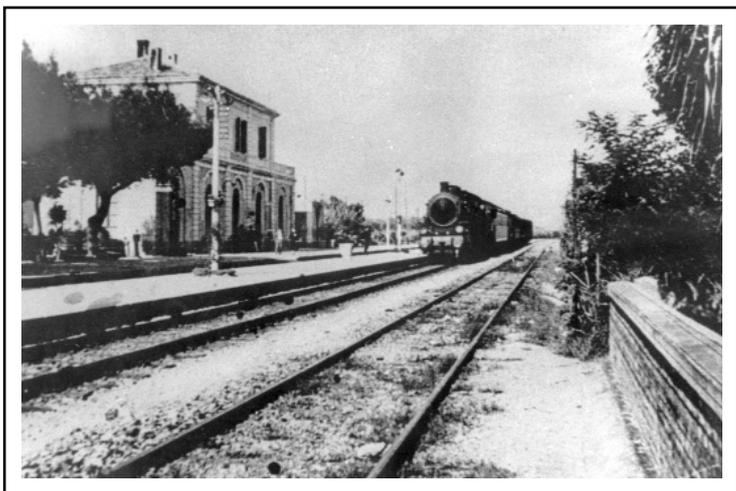
e come scrive, con una vena di ironia, il torinese Carlo Petitti *“i pellegrini continuano a raggiungere la Città Eterna a piedi come vuole la tradizione”*. Si dovrà aspettare il papato di Pio IX, per vedere inaugurata, il 14 luglio del 1856, la Roma Frascati e il 16 aprile 1859 per ufficializzare il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

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

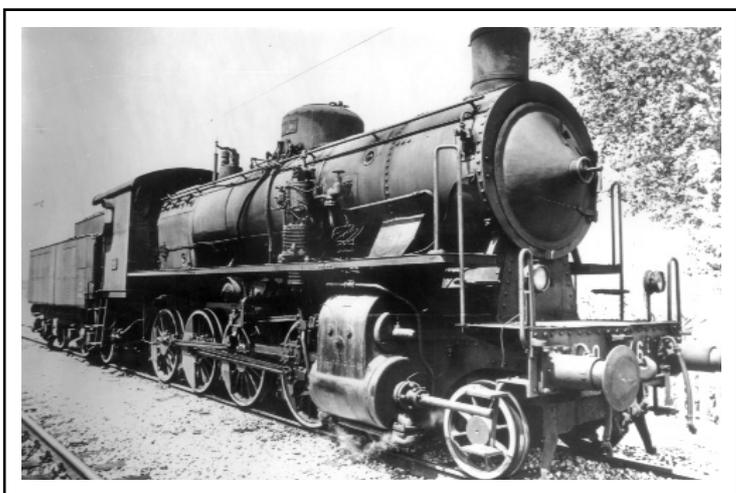
Successivamente, il conte Cavour porterà la questione ferroviaria sul piano politico dell'unità nazionale. Famoso il suo *“Etude des chemins de fer en Italie”* pubblicato sulla *“Revue Nouvelle”* di Parigi nel 1846. Nel saggio Cavour afferma che *“Nessun paese, più dell'Italia, è in diritto di fondare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



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



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



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



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



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

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

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

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

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

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

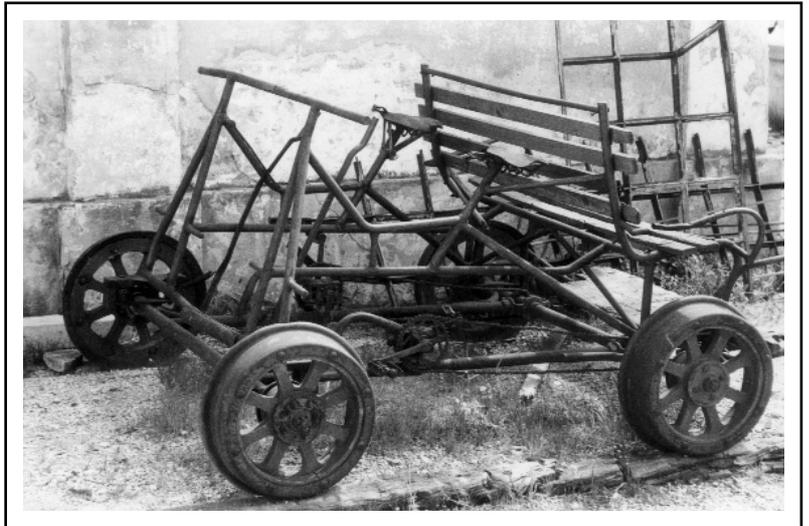
trale. Il governo del Granducato di Toscana risvegliato nei propri sentimenti d'indipendenza, alle pressioni dei banchieri rispondeva che *“se Vienna voleva comprare le ferrovie toscane non c'era nulla da fare, ma se avesse desiderato, invece, promuovere l'unione di tutte le ferrovie italiane avrebbe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

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

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

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

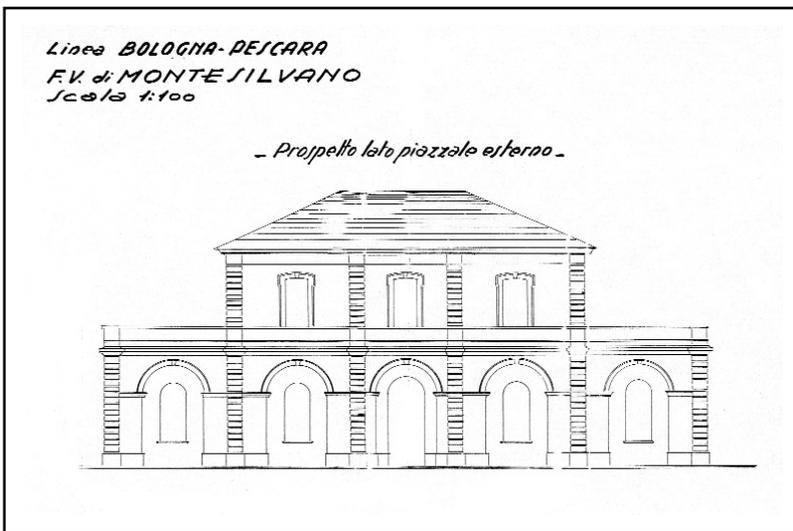
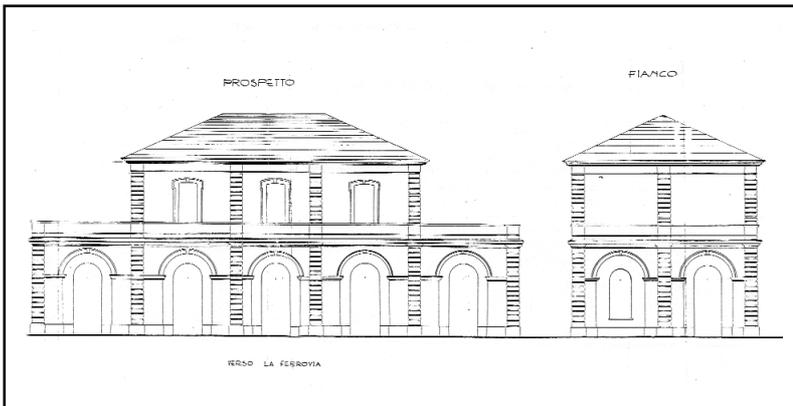
Mentre il neo parlamento italiano affrontava i problemi dell'unificazione delle leggi e delle monete, l'ingegner francese Paolino Talabot e il banchiere James Rothschild proponevano al governo la costruzione delle ferrovie nell'ex stato borbonico. I parlamentari rifiutano l'offer-



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



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



Prospetti fabbricato viaggiatori (ricostruzione secondo dopoguerra).

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

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

Agostino Depretis e Quintino Sella, il 22 agosto 1862, firmavano la legge con cui il governo italiano autorizzava il conte Bastogi alla costruzione e all'esercizio delle linee ferroviarie: Ancona - Lecce, via Termoli con diramazione da Bari per Taranto; Foggia - Napoli per Eboli e Salerno; Pescara - Ceprano, per Sulmona e Sora; Voghera - Pavia in congiunzione con la Brescia - Cremona. Nasceva così la “Società per le strade ferrate Meridionali”.

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

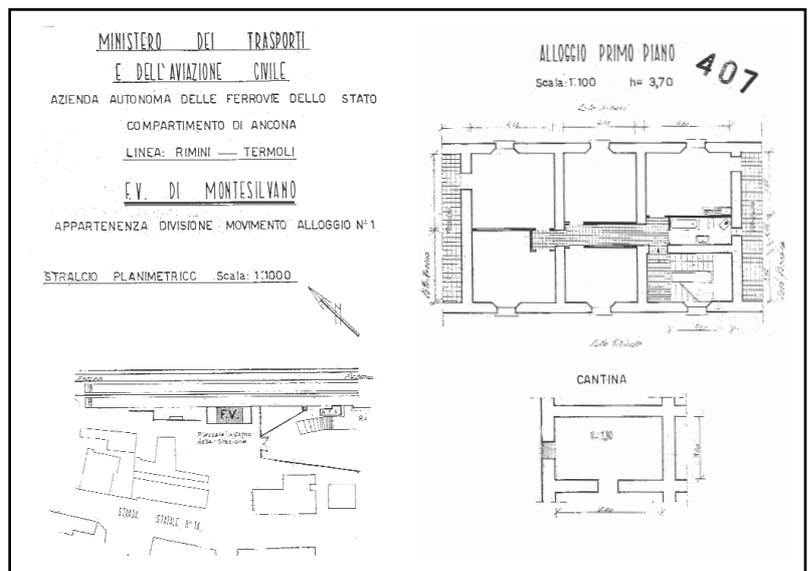
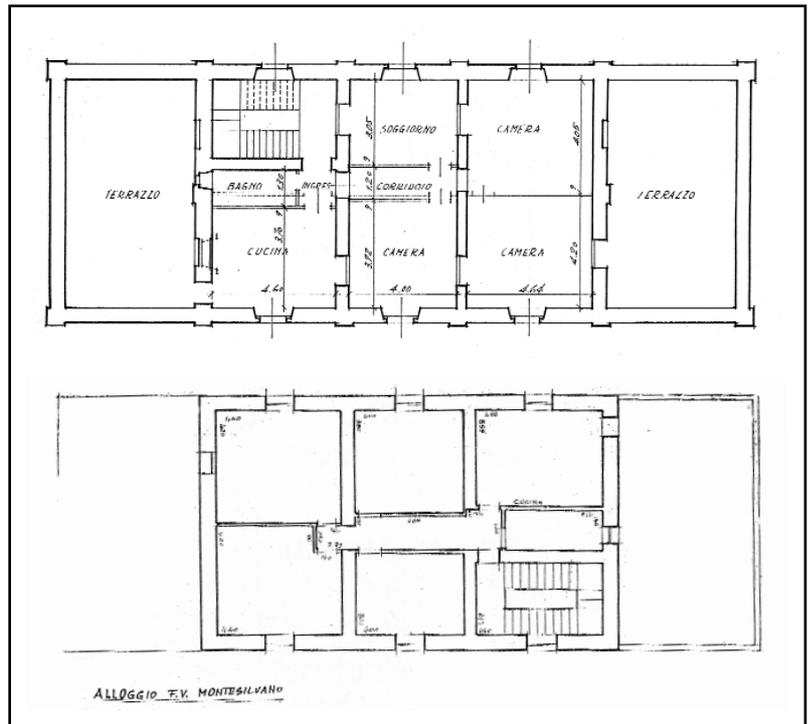
Ma nonostante le difficoltà, le minacce, i ricorsi, le denunce e le inchieste parlamentari la ferrovia arrivava a Pescara il 13 maggio 1863 e il 9 novembre dello stesso anno raggiungeva Foggia, dopo un memorabile viaggio inaugurale alla presenza del Re Vittorio Emanuele II.

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

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

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

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

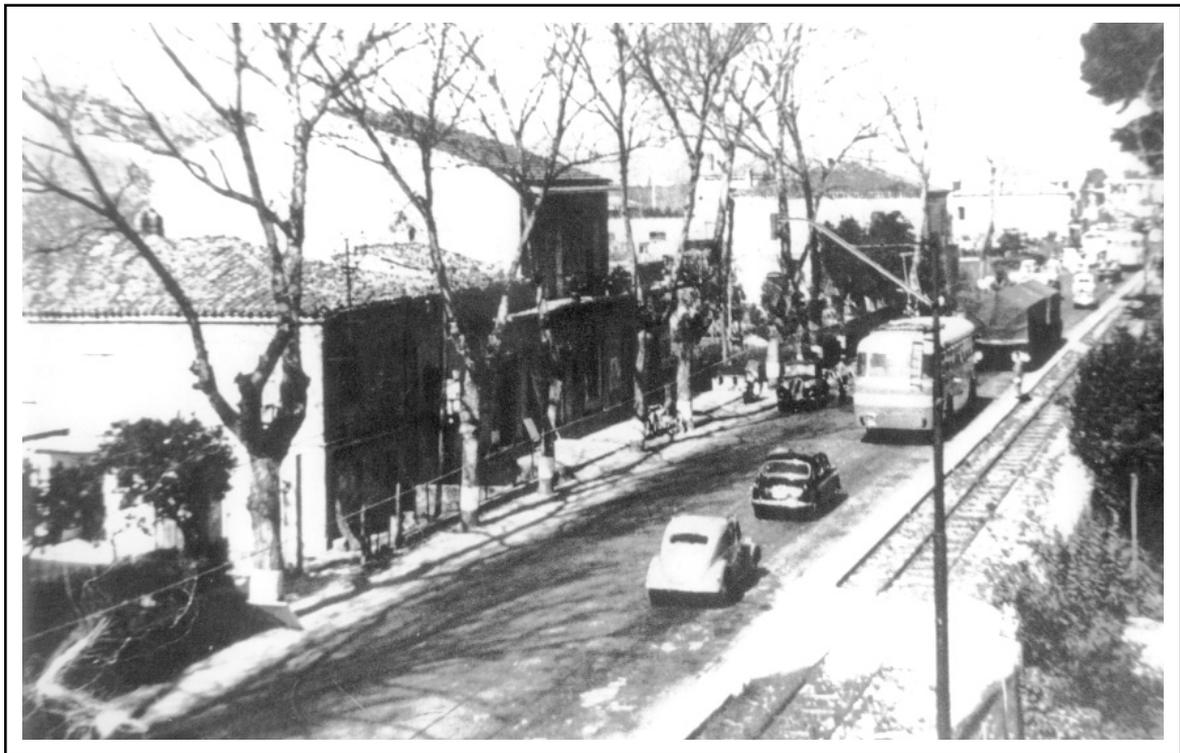


Interni progettuali del vecchio fabbricato viaggiatori di Montesilvano.

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

Bibliografia

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



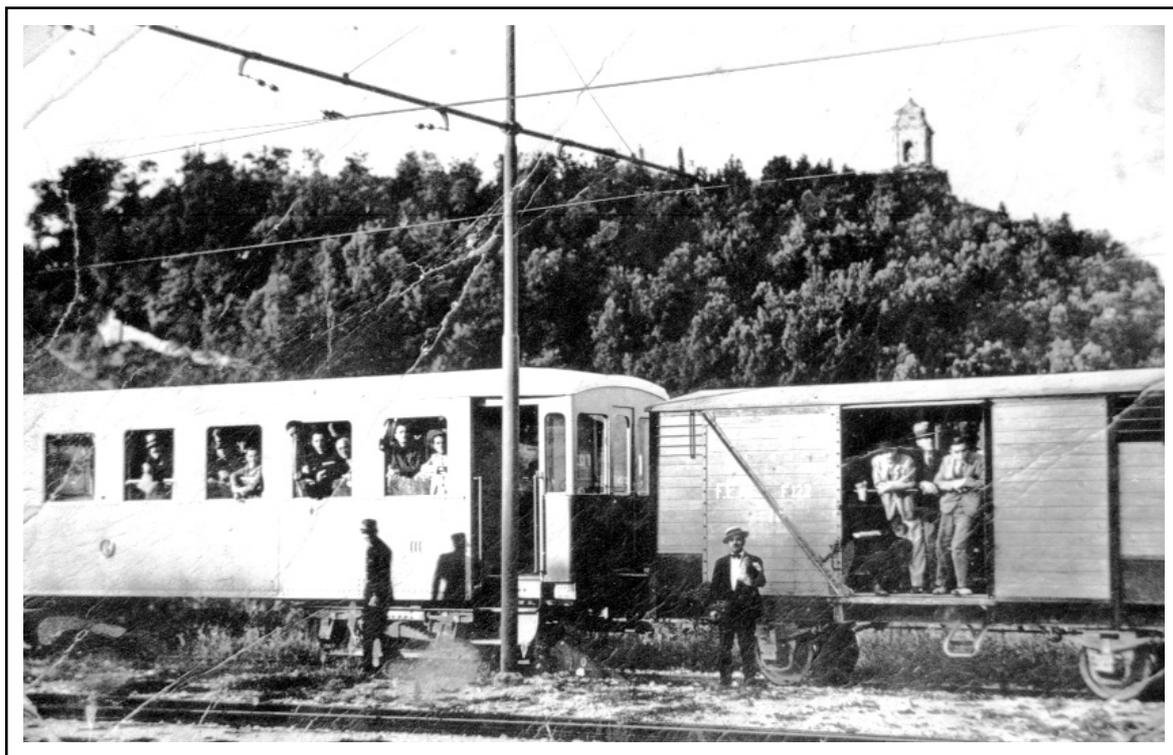
Montesilvano, anni '50/'60, "la strada Nazionale Adriatica" in zona Villa Verrocchio.



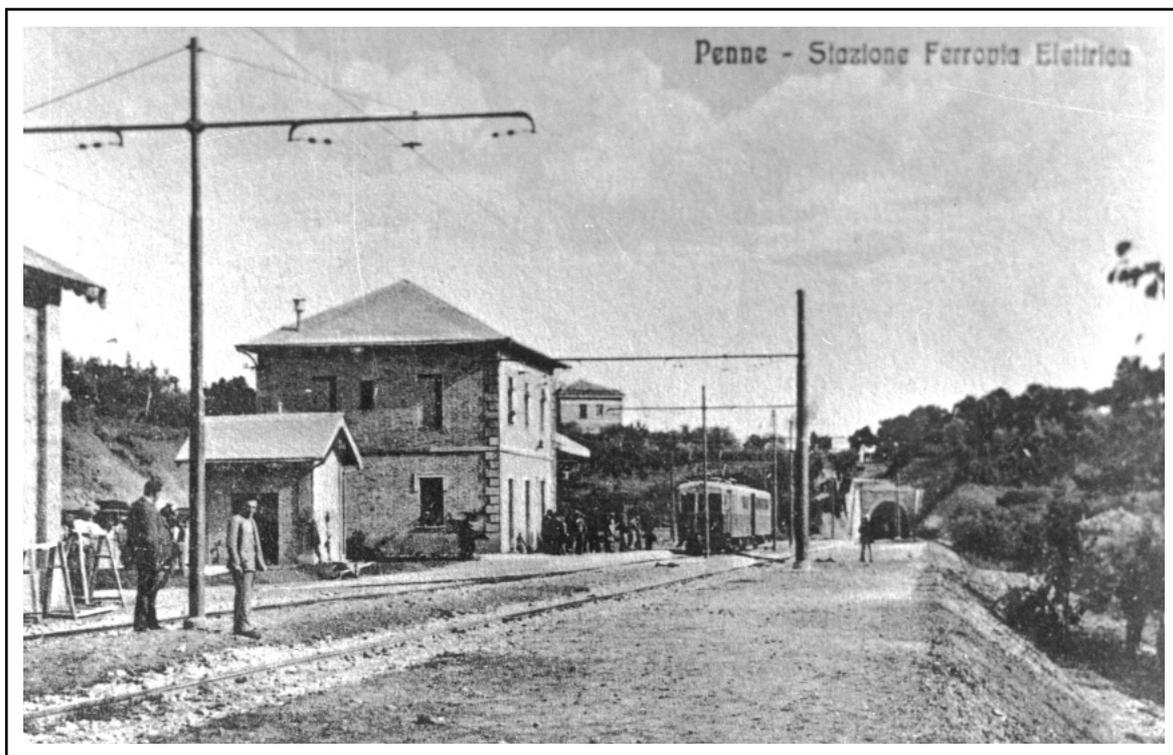
Penne, fine anni '50, panorama e stazione F.E.A..



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



Penne, anni '30, convoglio misto in stazione.



Penne, anni '30, stazione.

Storia delle Ferrovie Elettriche Abruzzesi

di Tullio Tonelli

Alle ore 18.00 del 13 giugno 1963 ho assistito alla partenza dell'ultima corsa ferroviaria per Penne. Partenza triste, poiché nessun viaggiatore ha preso posto sul treno, preferendo l'autobus che partiva alla stessa ora.

Quel giorno si è chiuso un ciclo che era iniziato circa 80 anni prima e che, nelle brevi note che seguiranno, voglio richiamare alla attenzione dei lettori.

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

La storia che ha portato alla costruzione della ferrovia collegante Penne a Montesilvano e Pescara può desumersi da due documenti importanti: la relazione del progettista, ingegnere Antonio Cavalieri Ducati, che accompagnava il progetto di massima datato 31 gennaio 1924, e la deliberazione estratta dal verbale della seduta della Reale Commissione straordinaria per la Provincia di Teramo, che ebbe luogo il giorno 28 ottobre 1925, con la quale si accettava lo schema di convenzione ed annesso capitolato per la costruzione e l'esercizio della ferrovia elettrica a scartamento ridotto Penne – Montesilvano – Castellammare Adriatico, rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici il 27 agosto 1925.

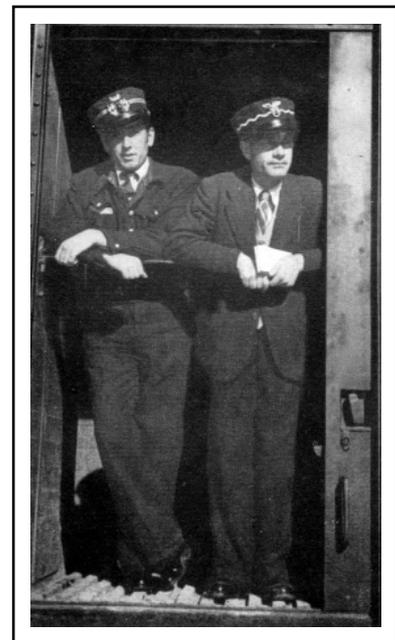
Fin dal 1881 il Consiglio Provinciale di Teramo, nella cui giurisdizione rientravano i comuni interessati dalla ferrovia Penne-Pescara, dopo aver risolto il problema del collegamento ferroviario tra Teramo e Giulianova, affrontò l'analogo problema che interessava la costa pescarese con il suo principale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

Il 31 marzo 1883 affidò all'ingegnere Gaetano Crugnola l'incarico di redigere un progetto di massima di una ferrovia a scartamento ridotto collegante Montesilvano e Penne. Il progetto, però, non ebbe seguito, come analogo progetto redatto nel 1888 dall'ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale.

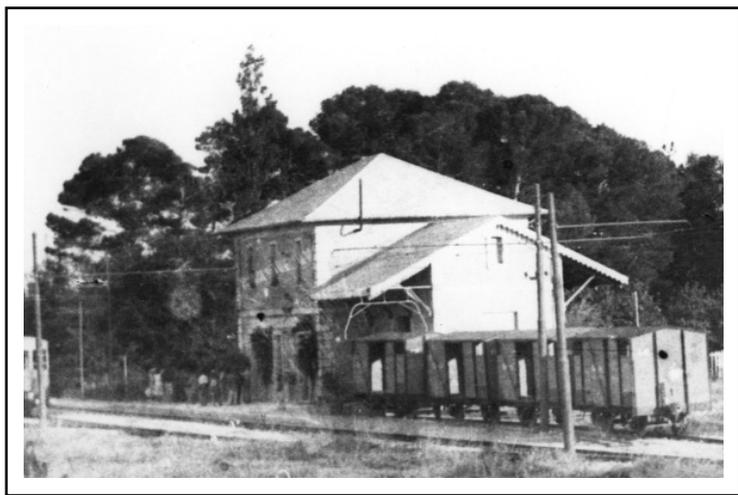
Con la promulgazione della legge 12 luglio 1906, n. 444, che aumentava i sussidi governativi per le ferrovie affidate all'industria privata, si dette nuovo impulso alla attività imprenditoriale in questo settore. Sta di fatto che l'Amministrazione Provinciale di Teramo nel 1907 dette un nuovo incarico all'ingegnere Pietro Lanino di redigere un progetto di massima, sempre sul percorso Montesilvano-Penne, ma per una ferrovia a scartamento normale. Questa volta il progetto ottenne una approvazione condizionata nel 1908 e fu incaricato l'ingegnere Antonio Cavalieri Ducati di predisporre il progetto esecutivo. Ma il conflitto mondiale, che sconvolse l'Europa, fermò la realizzazione dell'opera, poiché, come lo stesso ingegnere



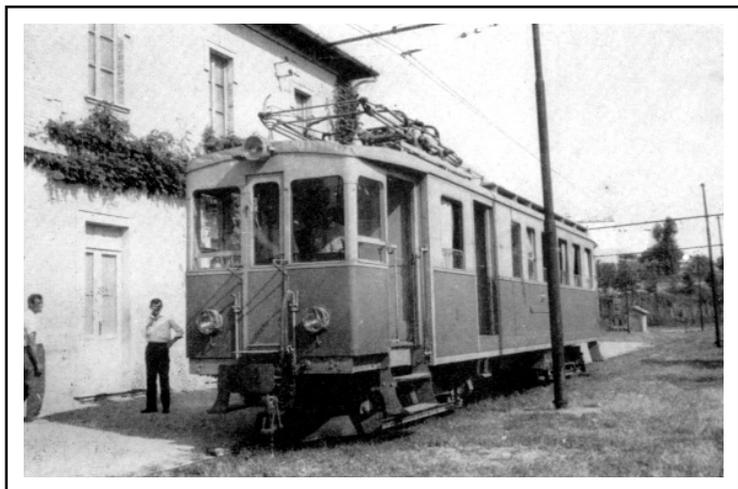
Foto ricordo della riapertura della Pescara - Moscufo (7 ottobre 1945). Il capotreno Remo Di Pentima e il funzionario della F.E.A. dottor Mario Stella.



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



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



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



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

Ducati scrisse nella relazione "a ben altro dovevasi porre il pensiero e l'azione".

Terminato il burrascoso periodo bellico, l'Amministrazione Provinciale di Teramo riprese con pervercia l'iniziativa volta a realizzare la ferrovia Penne - Castellammare Adriatico. Con la deliberazione consiliare 6 febbraio 1922, autorizzò la Deputazione ad esperire la pratica necessaria per ottenere la concessione per la realizzazione di una linea elettrica a scartamento ridotto tra le due località citate.

L'11 ottobre 1923 coinvolse di nuovo l'ingegnere Ducati per approntare un nuovo progetto di massima. L'ingegnere Ducati, che nel dicembre 1922, dopo aver valutato gli istradamenti possibili su cui realizzare l'impianto, aveva presentato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, un progetto di massima sul percorso Castellammare Adriatico - Spoltore - Penne, ottenendone pronuncia sfavorevole, presentò il nuovo progetto di ferrovia a scartamento ridotto Penne - Montesilvano - Castellammare Adriatico il 31 gennaio 1924, trasmettendolo al Ministero il successivo 6 febbraio ed ottenendo, questa volta, l'approvazione del Consiglio Superiore dei LL.PP. col voto del 2 marzo 1925, n. 507. La gara per la esecuzione dei lavori vide in competizione due società: la società anonima "Ferrovie Elettriche Abruzzesi", con sede a Roma, rappresentata dall'ing. Agostino De Agostini, e la società "Elettrica Abruzzese per la ferrovia del Tavo", con sede a Roma, rappresentata dal Gr. Uff. Giulio De Cesare. La scelta cadde sulla prima.

Il 3 dicembre 1925 venne stipulata la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Penne-Pescara, approvata con Regio Decreto del 10 dicembre 1925, n. 2347. Detta convenzione imponeva tempi ristretti per la conclusione dell'opera, prevedendo la consegna da parte del concessionario del progetto esecutivo entro sei mesi dalla data di approvazione

e l'inizio dei lavori entro quattro mesi dalla approvazione del progetto con il termine fissato entro due anni. La successiva convenzione del 25 luglio 1928, approvata con Regio Decreto del 10 agosto 1928, n. 2032, disciplinò l'armamento, il completamento, la elettrificazione e l'esercizio della linea ferroviaria Penne-Pescara, assegnando il termine di 18 mesi per completare l'opera, la quale fu terminata in un tempo minore, in quanto venne aperta all'esercizio il 22 settembre 1929. Il deposito delle vetture ferroviarie e la Direzione di Esercizio vennero ubicate in Pescara sul Lungomare Matteotti tra le Vie Foscolo e Manzoni.

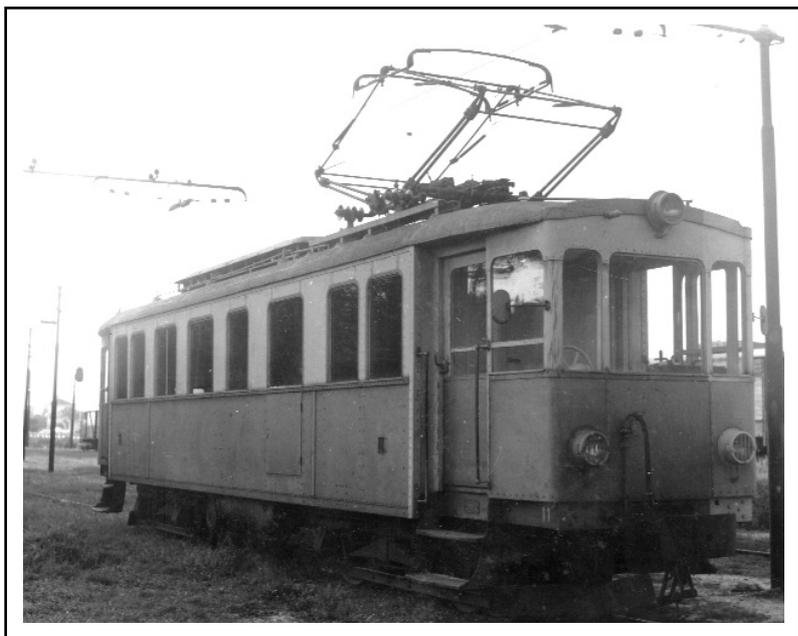
Il 16 settembre 1930 la FEA, che dal successivo 1° novembre istituì un servizio tranviario nell'abitato di Castellammare Adriatico, chiese la concessione del tronco di prolungamento fino alla Pineta di Pescara per attivare un servizio tranviario urbano Zanni-Pineta. La Convenzione fu firmata in data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

Il Progetto

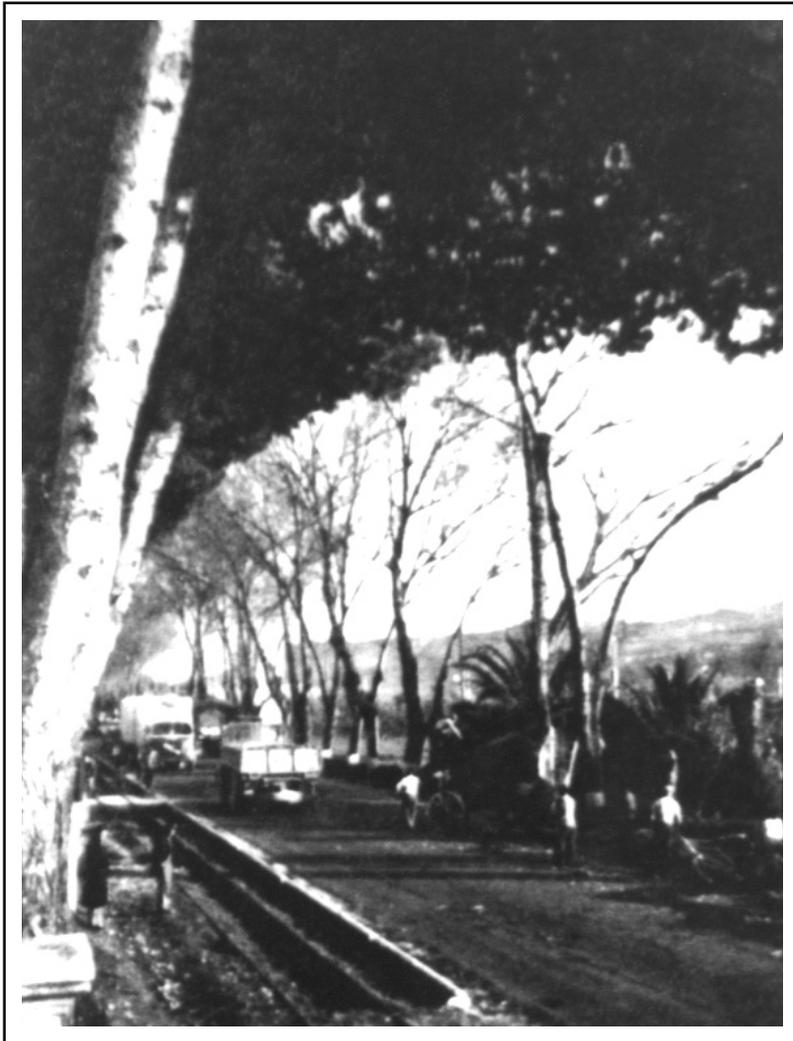
Una prima decisiva indicazione progettuale venne data dalla Commissione per lo Studio del Piano Regolatore delle Ferrovie dell'Italia Centrale nella relazione dell'ottobre 1919. La Commissione attribuiva una importanza esclusivamente locale alla progettanda ferrovia consigliandone lo scartamento ridotto ed il prolungamento di 7 km, rispetto alla ipotesi originaria, da Montesilvano a Castellammare Adriatico "in considerazione che tale breve tronco sarà di lievissimo costo, permetterà alla linea di sboccare sull'importante centro di Castellammare e quindi al non trascurabile Porto di Pescara". Per la realizzazione del tratto Montesilvano - Castellammare indicò due possibili soluzioni: l'adozione di una terza rotaia sulla linea delle Ferrovie dello Stato ovvero la costruzione di un binario autonomo lungo la strada provinciale Adriatica collegante Montesilvano fino al ponte sul Pescara con deviazione sul Porto Canale. Il progettista, ing. Ducati, mostrando competenza e lungimiranza, pur predisponendo un progetto preliminare per ciascuna delle ipotesi indicate, propose la seconda soluzione. Infatti, ritenne effimero il vantaggio economico di utilizzare la sede delle Ferrovie dello Stato (ammontante a circa due milio-



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



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



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

ni e mezzo di lire dell'epoca) perché "è da rilevarsi che in un avvenire molto prossimo, quando la Ferrovia dello Stato applicherà il doppio binario, anche per quel tratto di linea la Castellammare - Penne sarebbe costretta ad applicare con rilevante spesa una terza rotaia e l'impianto dell'equipaggiamento per la linea elettrica pure nell'altro binario per percorrere con doppia linea quel tratto, contrariamente alle necessità del suo traffico". Inoltre, saggiamente, osservò che la coesistenza di due servizi che rispondevano ad esigenze diverse su un unico binario avrebbe seriamente compromesso il buon esercizio. Al momento di progettare la ferrovia, il principale polo di attrazione della vallata del Tavo era costituito da Montesilvano verso cui confluivano le merci ed i viaggiatori che l'ing. Ducati stimò annualmente in 11.000 ton. circa in esportazione e 4.500 ton. circa in importazione e 36.500 viaggiatori sia in entrata che in uscita.

Il tracciato complessivo presentava due caratteristiche del tutto differenti. Infatti, il tratto Castellammare - Pianella era sostanzialmente pianeggiante,

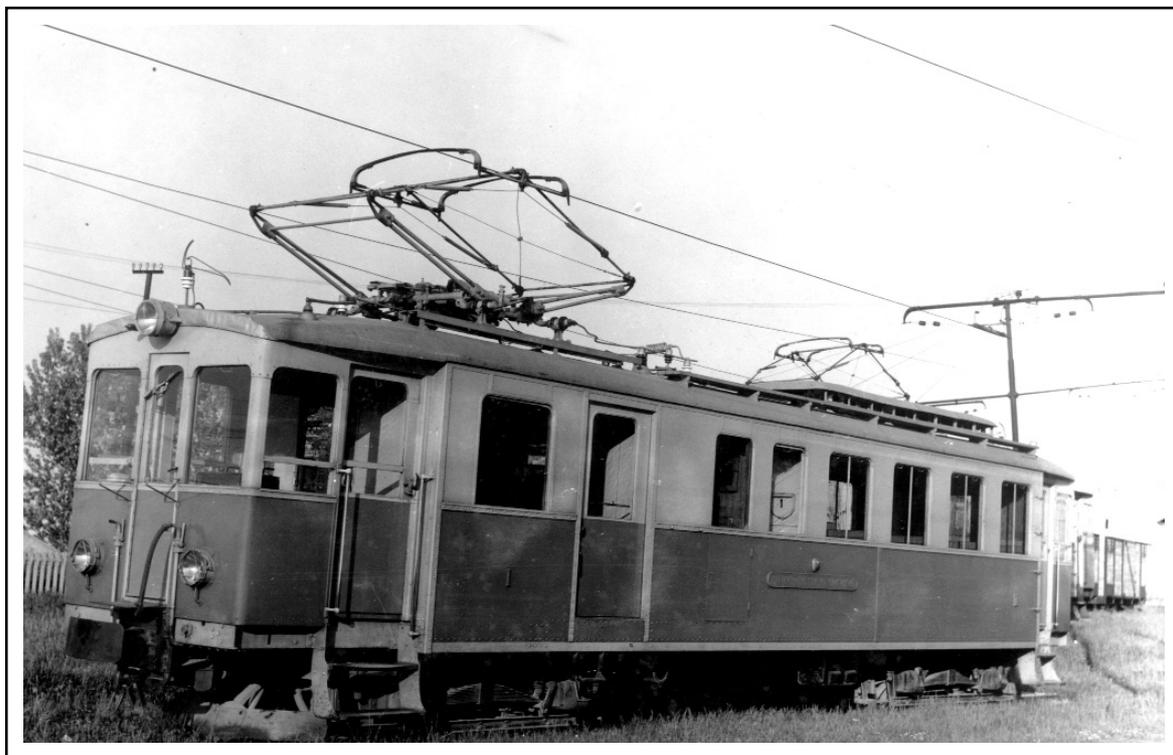
mentre da Pianella iniziava il tronco montano che collegava Penne. Su quest'ultimo tratto, ovviamente, si incontravano le difficoltà maggiori sia per le pendenze da affrontare (comunque, non superiori al trenta per mille, limite inferiore a quello massimo del trentacinque per mille fissato per le ferrovie appartenenti al gruppo E, nel quale rientrava la ferrovia Penne - Pescara) che per le opere d'arte da realizzare (tre gallerie nei comuni di Loreto Aprutino e Penne ed alcuni viadotti, pur se di non rilevante lunghezza). La sottostazione di trasformazione per l'energia elettrica fu prevista alla stazione di Pianella, anche se, successivamente, venne spostata alla stazione di Moscufo.

La ferrovia fu progettata per sviluppare una velocità massima di 40 km all'ora, talché poteva collegare i capilinea, compreso il tempo di sosta per effettuare le fermate intermedie, in poco più di un'ora. Per quanto riguarda i fabbricati da edificare nelle stazioni e nelle fermate, il progettista studiò strutture tipo sia per il fabbricato viaggiatori che per quello merci e per le rimesse. Eccezioni furono previste soltanto per la stazione di Castellammare Adriatico per motivi logistici, essendo posta a fianco della stazione delle Ferrovie dello Stato, per la stazione di Montesilvano (che, peraltro, vedeva nel territorio comunale la ubicazione di una seconda stazione, quella di Montesilvano Colle) per la necessità di collegarsi diretta-

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

L'esercizio

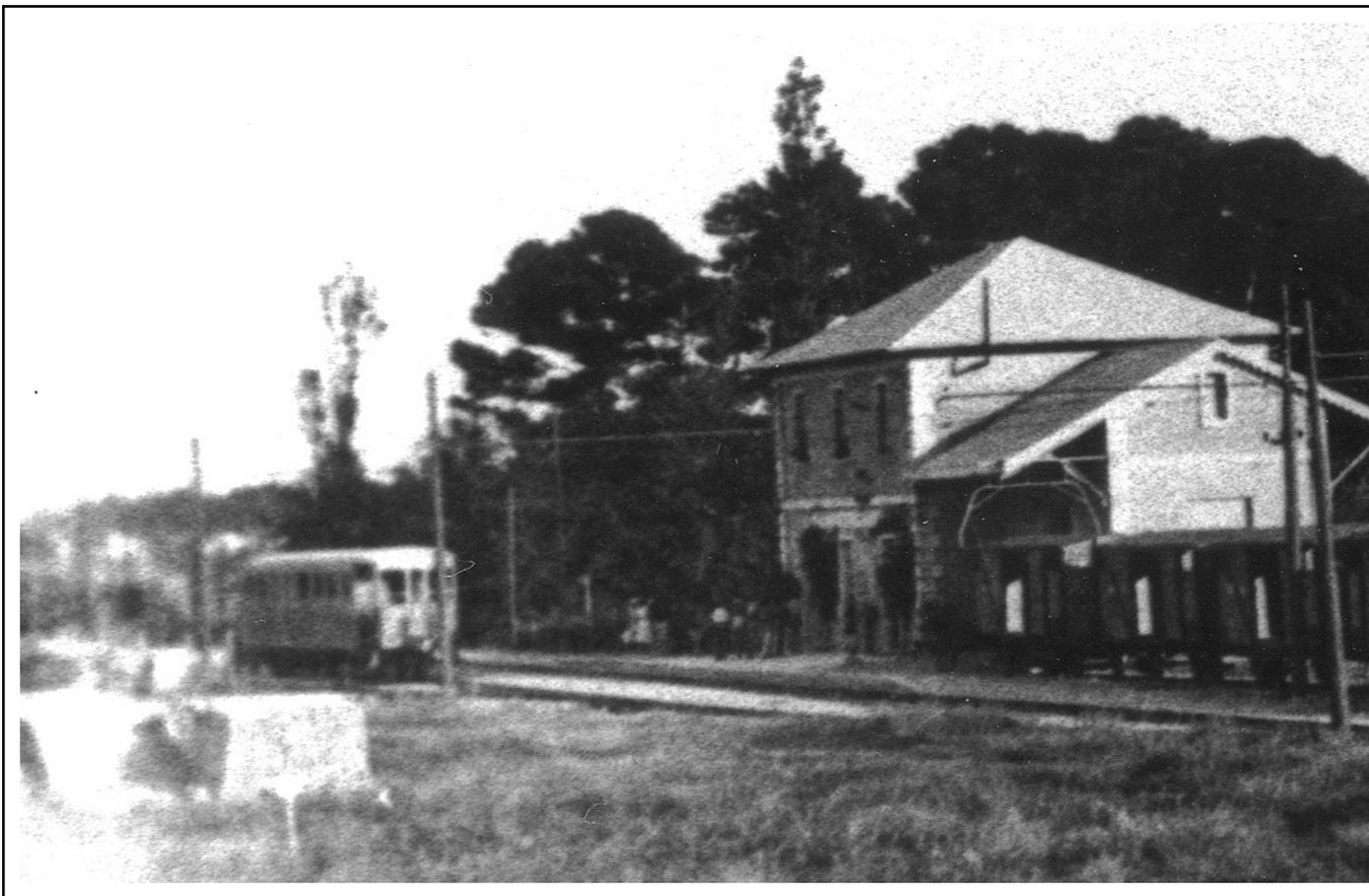
Come si è detto, il 22 settembre 1929 fu inaugurata la linea ferroviaria Penne - Montesilvano - Pescara. Dal 1° novembre 1930, oltre a quattro coppie di treni sull'intero percorso ed ad una coppia di treni tra Pescara e Montesilvano, fu migliorato il servizio tranviario urbano, attivato il 7 dicembre 1929, con partenze ogni 15 minuti dai due capilinea ubicati fra il passaggio a livello posto al confine nord del comune di Pescara ed il ponte sul fiume Pescara. Nel tratto urbano di Pescara, tra la stazione centrale ed il deposito di Pescara Porto, la ferrovia fu stradata su Corso Vittorio Emanuele, sia per consentire il rientro dei treni in deposito che per l'esercizio tranviario. Tale stradamento fu dapprima contestato dal Direttorio del Partito Nazionale Fascista, che, nella riunione tenutasi il 7 gennaio 1927, chie-



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

se lo spostamento dei binari sulla via Salaria (l'attuale via Ferrari) ovvero sulla via della Riviera. Comunque, dopo i chiarimenti forniti dagli Amministratori della F.E.A., la richiesta di spostamento fu revocata. Senonchè, iniziati i lavori, fu il Comune di Pescara, con lettera del 9 marzo 1929 a firma del Podestà Bernardo Montani, a chiedere di nuovo lo spostamento dei binari previsti sul Corso Vittorio Emanuele, adducendo la motivazione che tale importante arteria cittadina necessitava di una migliore sistemazione con allargamento dei marciapiedi. La disputa andò avanti per molto tempo ed alla fine si incentrò, essendo ormai conclusi i lavori, su chi dovesse farsi carico dei costi dello spostamento dei binari per consentire l'allargamento dei marciapiedi, ferma restando la utilizzazione di Corso Vittorio Emanuele. La questione si concluse con l'accettazione da parte del Comune, amministrato dal Podestà Forcella, dei costi relativi allo spostamento dei binari, comunicando questa decisione agli Amministratori della F.E.A. con la lettera inviata il 27 aprile 1931. L'episodio ricordato conferma che la utilizzazione di Corso Vittorio Emanuele da parte dei servizi pubblici di trasporto è stata sempre una questione controversa.

Parallelamente allo sviluppo del trasporto ferroviario, cominciano anche ad attuarsi i primi collegamenti automobilistici. Dal 1° luglio 1931 la ditta Forlini attiva le autovie urbane di Pescara che prevedevano corse tra Piazza Vittorio Emanuele e la Prefettura, S. Filomena e Viale Sabucchi, nonché il collegamento tra il Teatro Michetti e la Pineta. Per rendere più funzionale il trasporto ferroviario, la F.E.A. istituì dal 1° maggio 1932 un servizio automobilistico per collegare le stazioni ferroviarie di Moscufo, Collecervino e Pianella con il centro dei paesi che erano distanti, rispettivamente, circa 5, 3,5 e 6 km. La ferrovia ebbe uno sviluppo positivo negli anni trenta, ma il secondo conflitto mondiale segnò, come per



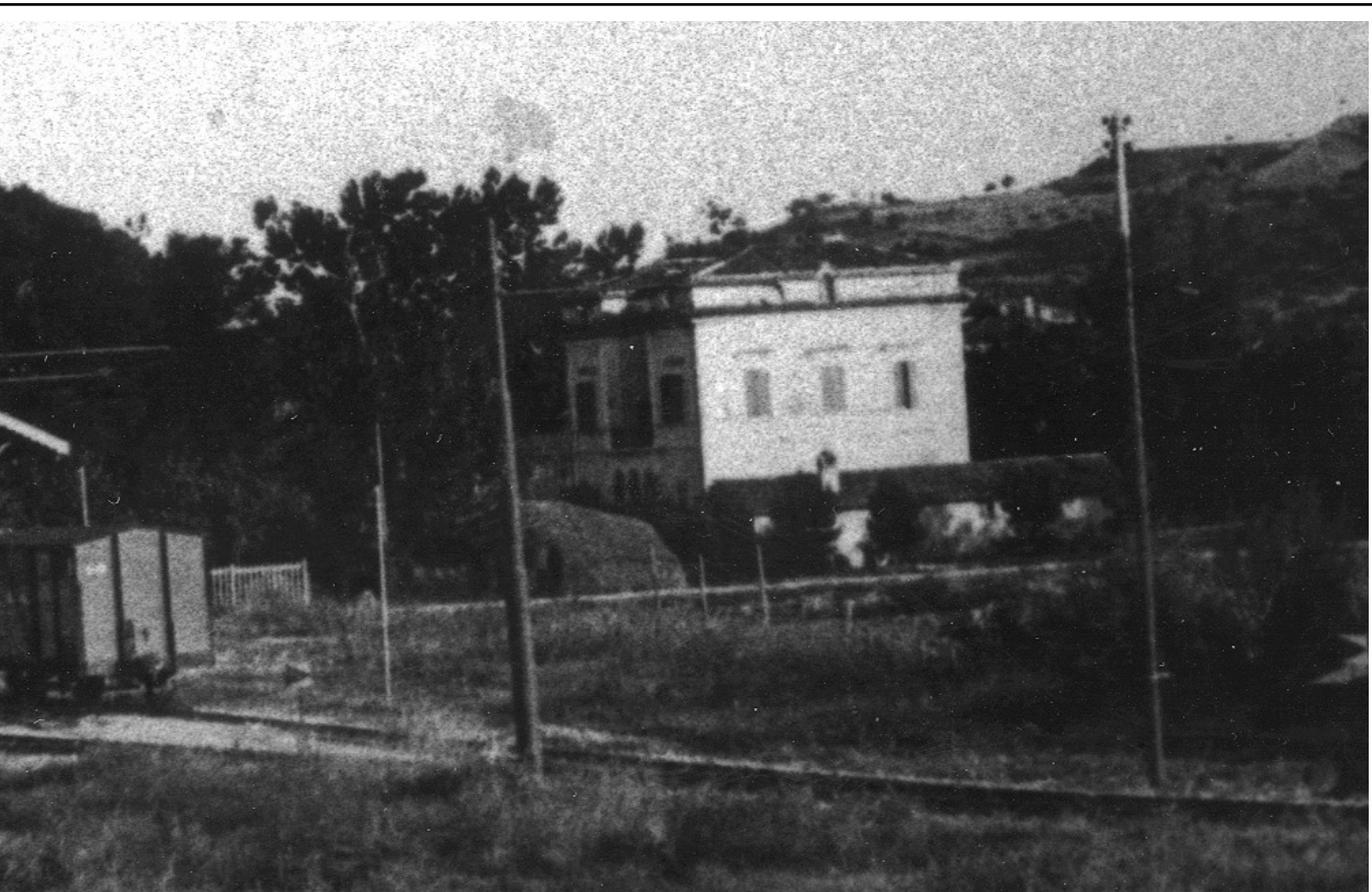
Anni '30, la stazione F.E.A. di Montesilvano Marina, attigua agli impianti FS.

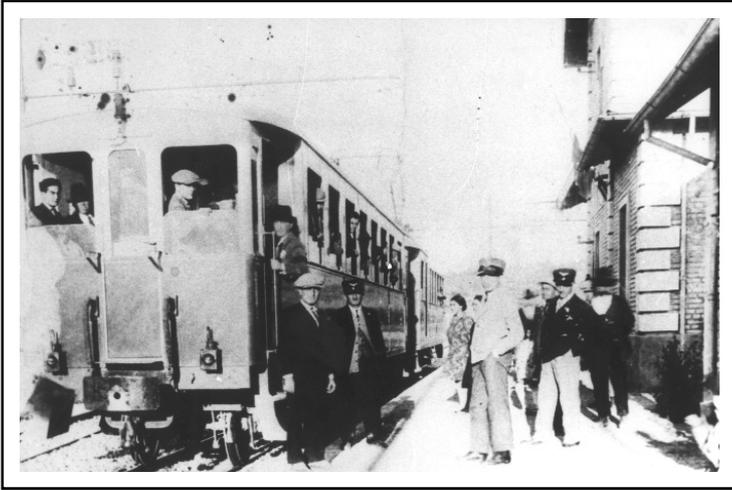
tante altre attività, un grosso freno alla sua utilizzazione, anche per il fatto che i bombardamenti ne distrussero circa i tre quarti del tracciato e buona parte del materiale rotabile. In queste ore drammatiche il personale aziendale dimostrò grande abnegazione e con tanta determinazione cominciò l'opera di ricostruzione. Il 7 ottobre 1945 venne riattivato il collegamento tra Pescara e Moscufo, il 1° luglio 1947 la linea fu riaperta fino a Collecervino ed il successivo 21 aprile 1949 raggiunse Loreto Aprutino, per completare il ricongiungimento con Penne il 30 luglio 1949.

Ma dall'inizio degli anni cinquanta, dopo appena poco più di 20 anni dall'attivazione, comincia il declino inarrestabile della linea ferroviaria che si concluderà, in poco più di un decennio, con il suo smantellamento.

Le cause della decadenza

Il dopoguerra fu caratterizzato da una forte ripresa delle attività produttive e da un grande sviluppo della motorizzazione privata. Questa voglia di ripresa e di uscire dal periodo buio della guerra contagiò anche il settore del trasporto pubblico su gomma, proiettato verso il miglioramento dei collegamenti e delle tecnologie costruttive dei veicoli. Detto periodo contrassegnò anche l'inizio della decadenza del trasporto ferroviario assicurato dalla linea Penne - Montesilvano - Pescara. Analizzando più da vicino il fenomeno possono essere individuati tre elementi principali che hanno contribuito a tale decadenza: la eccessiva distanza delle fermate dai centri abitati; la concorrenza sempre maggiore esercitata dal trasporto privato; l'eccessivo costo di esercizio rispetto ad altre forme di trasporto pubblico ed, in particolare, a quello su gomma.

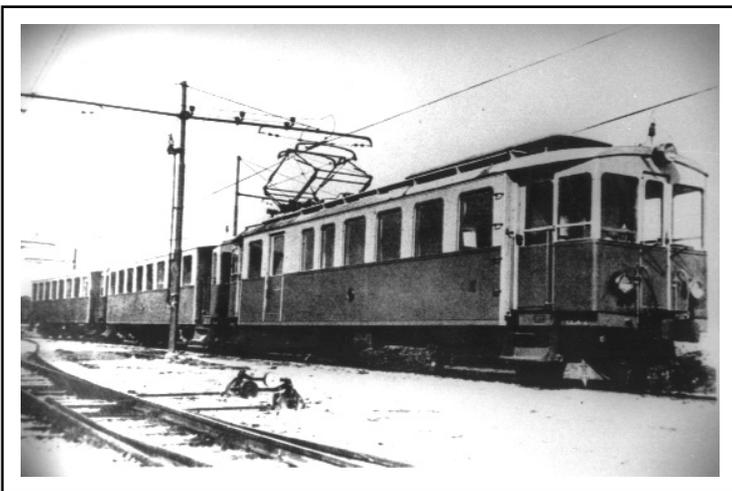




Cappelle Sul Tavo, anni '30, Stazione F.E.A..



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



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

Si è detto che, ad eccezione di Pescara, Montesilvano e Loreto Aprutino, tutti gli altri centri attraversati dalla ferrovia risultavano distanti dalle fermate (2 km circa Cappelle sul Tavo, 5 km Moscufo, 3,5 km Collecervino, 6 km Pianella). Questo fattore, che, probabilmente, non era stato tenuto nella giusta considerazione dal progettista, in quanto, ovviamente, non aveva potuto ragionevolmente prevedere che, in relativamente pochi anni, il trasporto privato avrebbe costituito una concreta alternativa, sottrasse una consistente quota di potenziali utilizzatori della linea ferroviaria. Aggiungasi che i costi di esercizio della linea ferroviaria risultavano notevolmente superiori a quelli sostenuti per gli stessi collegamenti da linee automobilistiche. La conseguenza fu che il bilancio aziendale non garantì più la compatibilità dei costi rispetto ai ricavi portando, nel volgere di pochi anni, al fallimento la F.E.A., decretato dal Tribunale di Roma con la sentenza dell'8.07.1955. La decadenza della concessione fu sancita con il successivo D.P.R. 25.07.1956, n. 1101. Intanto, dopo la dichiarazione di fallimento, lo Stato, per garantire la continuazione del servizio pubblico, emise il D.M. 28.07.1955, n. 3422, con il quale costituì una gestione commissariale governativa alla quale furono affidati sia i servizi ferroviari che gli autoservizi integrativi gestiti in precedenza dalla F.E.A.. L'intervento dello Stato, però, non portò al miglioramento della situazione economico - finanziaria dell'Azienda, permanendo un netto squilibrio tra i costi sostenuti ed i ricavi conseguiti, anche se il ripiano dei disavanzi, venendo posto a carico dello Stato, evitava il pericolo di vedere sospesi o compromessi i servizi di trasporto esercitati.

Inoltre, il servizio pubblico automobilistico, che cominciava a svilupparsi, risultava più comodo, servendo direttamente i centri abitati, e più veloce (Le corse dirette da Penne a Pescara impie-

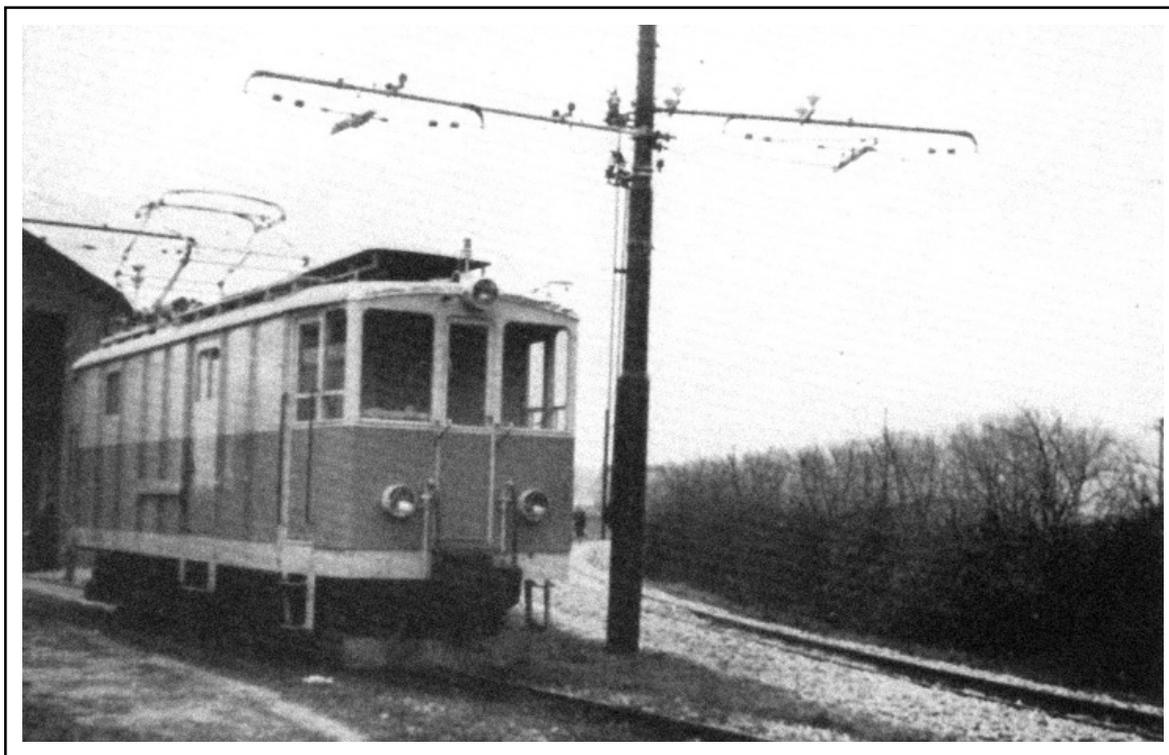
gavano 45 minuti per collegare i capilinea, mentre le corse ordinarie ne impiegavano circa 50, contro i 65 minuti del treno).

Alla fine degli anni cinquanta, la possibilità di avere un flusso veicolare particolarmente veloce dipendeva dalla circostanza che il traffico veicolare privato, pur in consistente e continuo sviluppo, non aveva raggiunto quella intensità, che avrebbe in seguito creato grossi problemi di circolazione ed inquinamento dell'ambiente dei quali siamo testimoni nella nostra epoca. Ma l'elemento decisivo che portò alla chiusura della linea ferroviaria risiedette nell'assoluto divario esistente tra i costi di esercizio automobilistici e quelli ferroviari. Sulla base di questa constatazione, la dirigenza aziendale decise la progressiva sostituzione, nel periodo 1958 - 1963, delle corse ferroviarie con quelle automobilistiche, fino al 13 giugno del 1963, che vide la definitiva cessazione del servizio ferroviario.

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

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

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



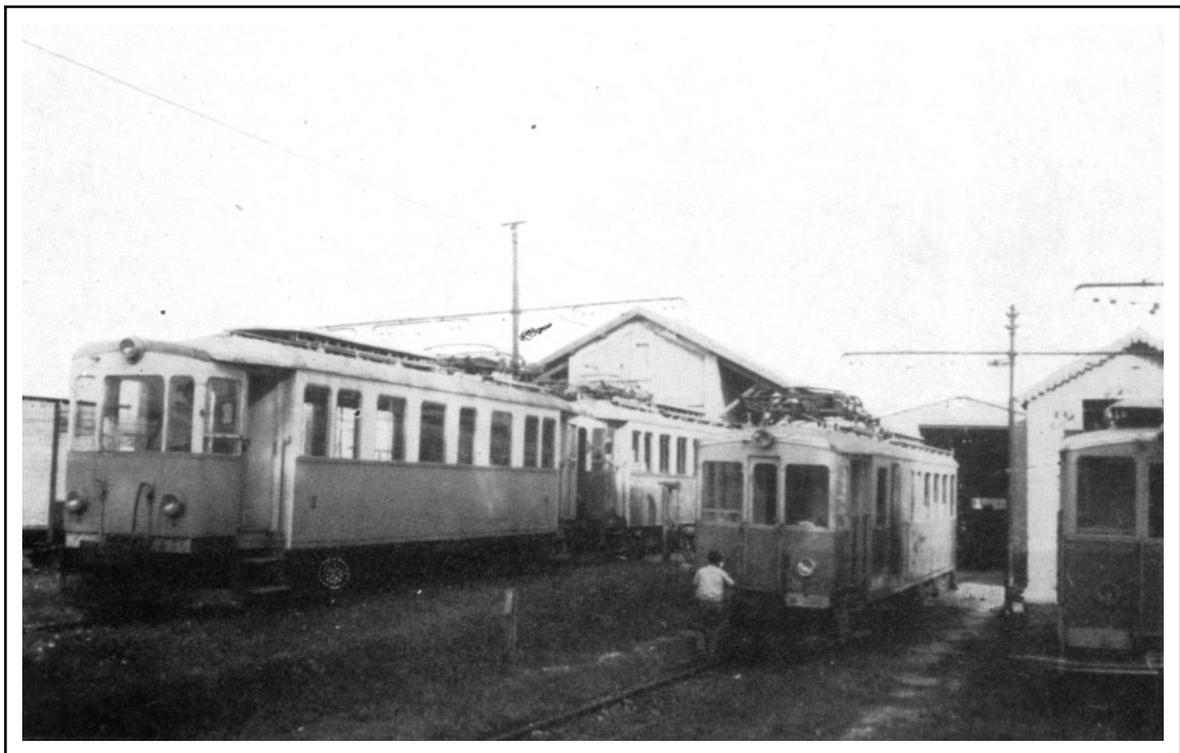
Anni '50, stazione di Montesilvano Marina, locomotore della Pescara - Penne presso lo scambio di diramazione del deposito. Il binario di destra è quello per Pescara.

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

L'assunzione del servizio urbano ex Forlini avvenne dal 1° aprile 1957 e rappresentò un fondamentale passo per la integrazione del servizio di trasporto pubblico nell'area pescarese. Dopo il primo anno sperimentale, la convenzione fu sempre rinnovata fino al 31 dicembre 2000. L'impulso dato al miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio fu notevole. Sta di fatto che le percorrenze complessive annue, che nel 1957 ammontavano a km 960.883, già nel 1962 furono più che raddoppiate, essendo passate a km 2.008.699. Anche i viaggiatori, che nel 1957 erano stati complessivamente 5.349.554, nel 1962 diventarono 11.780.184.

La Gestione Governativa assicurò la mobilità nell'area per ben 43 anni con l'enorme vantaggio che i costi relativi alla effettuazione del servizio furono assunti dallo Stato. Sono stati 43 anni nei quali il trasporto pubblico è sempre stato ampliato, sviluppando i collegamenti periferici ed integrando nel sistema urbano di Pescara anche i vicini Comuni di Francavilla al Mare, S. Giovanni Teatino e Montesilvano. Alla fine dell'anno 2000 le percorrenze complessive annue ammontavano a km 5.417.053 ed i viaggiatori trasportati a 15.574.148.

Ma il processo di decentramento, che ha interessato quasi tutti i settori dei servizi pubblici nell'ultimo decennio del secolo scorso, ha portato profonde trasformazioni anche nel trasporto pubblico. Tutte le aziende, infatti, speciali e municipalizzate, sono state trasformate in società di capitali ed avviate verso un graduale processo di privatizzazione con l'evidente scopo di migliorarne la competitività e ridurre gli oneri finanziari a carico dello Stato e degli Enti Locali.



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

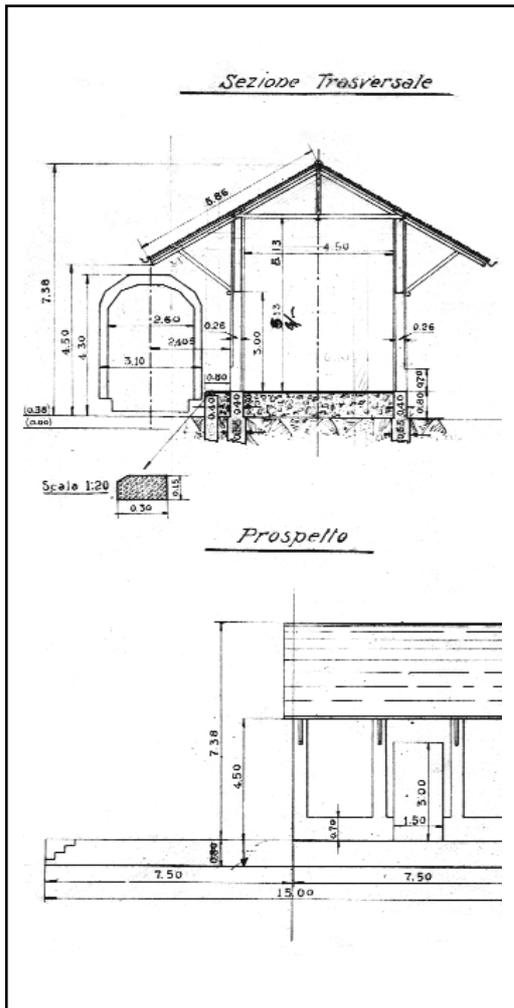
Le Gestioni Governative hanno subito questo stesso processo, che è iniziato con la legge finanziaria 1997. Dopo un periodo transitorio di affidamento alle Ferrovie dello Stato, inizialmente stabilito in tre anni e successivamente prorogato di un anno (dal 1° gennaio 1997 al 31 dicembre 2000), a partire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

Con l'uscita dello Stato dalla gestione dei servizi pubblici di trasporto di interesse locale si è data maggiore responsabilità alle amministrazioni locali, più direttamente interessate ad utilizzare la enorme risorsa rappresentata dal trasporto pubblico in un campo di più vasti interessi collettivi, che vanno dalla mobilità alla vivibilità ed al controllo dell'ambiente in cui la collettività vive. Già la Gestione Governativa aveva proposto il ritorno a collegamenti di trasporto pubblico meno inquinanti presentando al Ministero dei Trasporti un progetto di filovia nell'intera area metropolitana di Pescara. Il progetto fu finanziato dal CIPE, che, con due successivi provvedimenti, adottati nel dicembre 1995 e dicembre 1996, stanziò poco più di 60 miliardi di lire. Il progetto, al momento di andare in esecuzione, è stato sospeso per un maggiore confronto in merito all'istadamento da definirsi nell'area centrale di Pescara.

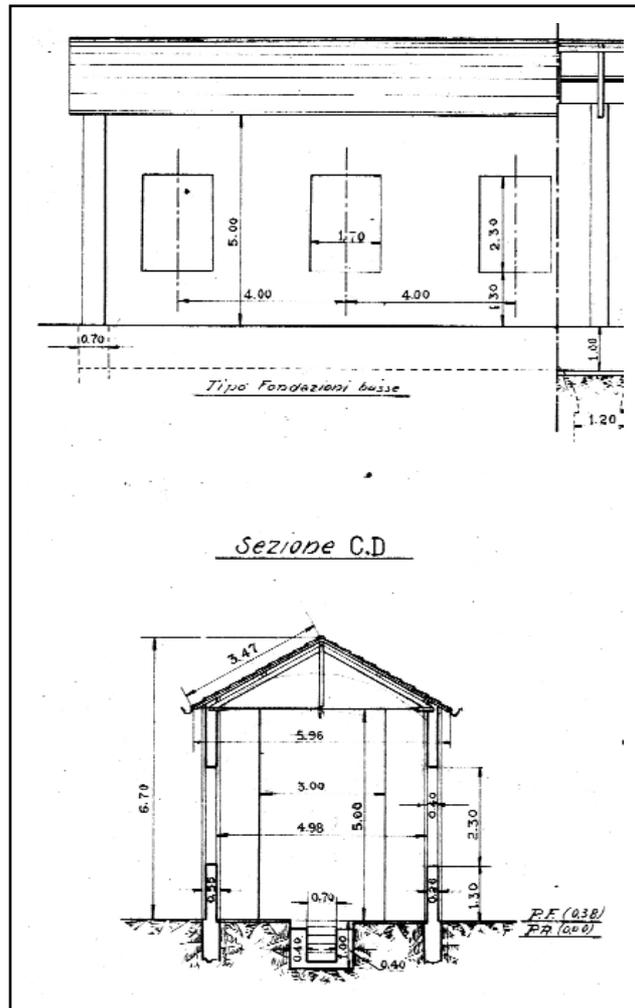
Dopo accordi con la Regione Abruzzo ed i Comuni dell'area metropolitana di Pescara, il progetto è stato rielaborato ed il finanziamento confermato dal CIPE che, nella seduta del 19 dicembre 2002, ha stanziato 28 milioni di euro, al netto di IVA, per la realizzazione del 1° lotto tra Montesilvano e Pescara.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



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



Prospetto magazzino merci tipo F.E.A..



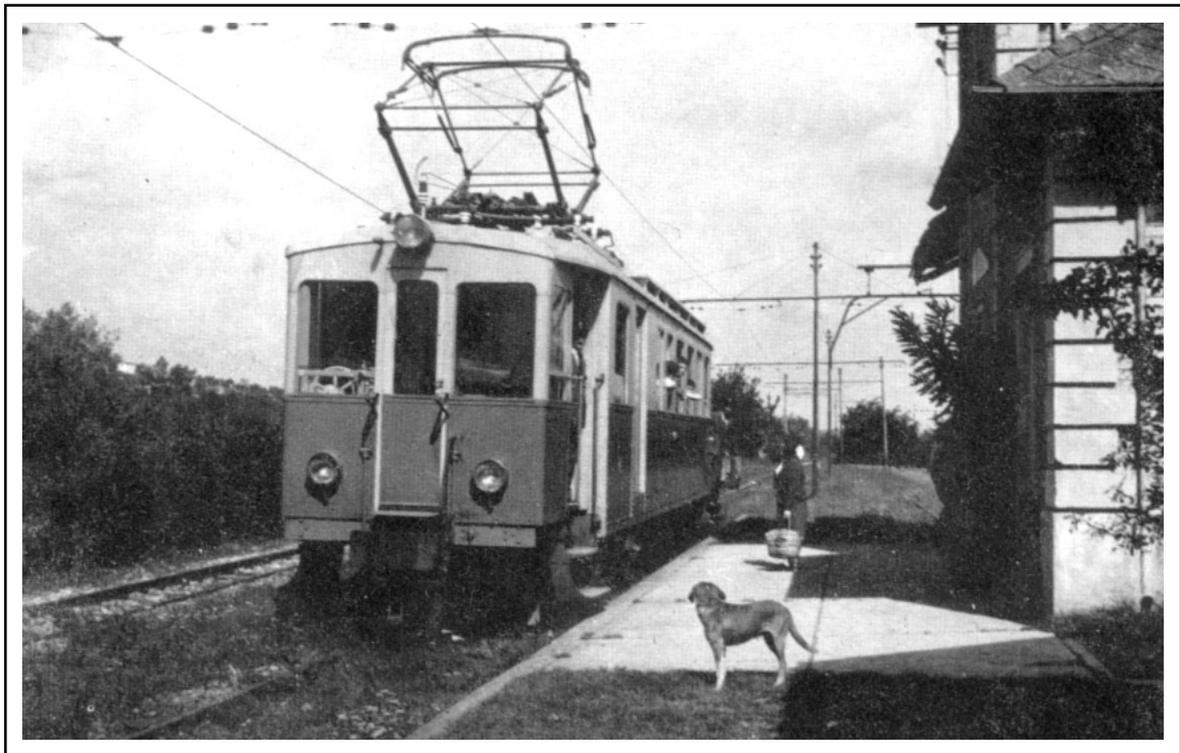
Prospetto rimessa tipo F.E.A..

ficoltà ambientali in cui versa la città ed il suo hinterland, al pari di quello che avviene in tante altre città italiane, vanno ascritte all'uso indiscriminato del trasporto privato individuato nel trasporto pubblico, specie quello ecologicamente più evoluto, lo strumento da utilizzare per offrire ai cittadini migliori condizioni di vivibilità, ponendosi con concretezza l'obiettivo di svilupparlo e renderlo più competitivo attraverso il deciso miglioramento della velocità commerciale. Il creare una rete allargata di trasporto pubblico urbano od urbanizzato, che includa tutti i Comuni dell'area (oltre a Francavilla al Mare, Montesilvano e S. Giovanni Teatino anche Spoltore, Cappelle sul Tavo, Città S. Angelo e Silvi) potrebbe essere un forte elemento concorrenziale nei confronti del trasporto privato, specie in termini di costi sostenuti, e ridurre, di conseguenza, il numero delle autovetture che si muovono giornalmente nell'area in questione quanto meno attenuando i gravi effetti negativi oggi riscontrati.

Un decisivo apporto perché questo obiettivo sia raggiunto potrebbe venire dalla realizzazione dal citato nuovo impianto elettrificato ad alta tecnologia, che, iniziando dal tratto Montesilvano – Pescara, vada ad includere tutta l'area collegando anche Francavilla al Mare e Chieti. Sono certo che gli effetti positivi sulla vita dei cittadini che risiedono nell'area sarebbero notevoli e spero che negli anni futuri, ad opera realizzata, qualche attento esperto li possa analizzare e, raccontandoli, confermare quanto auspicato.



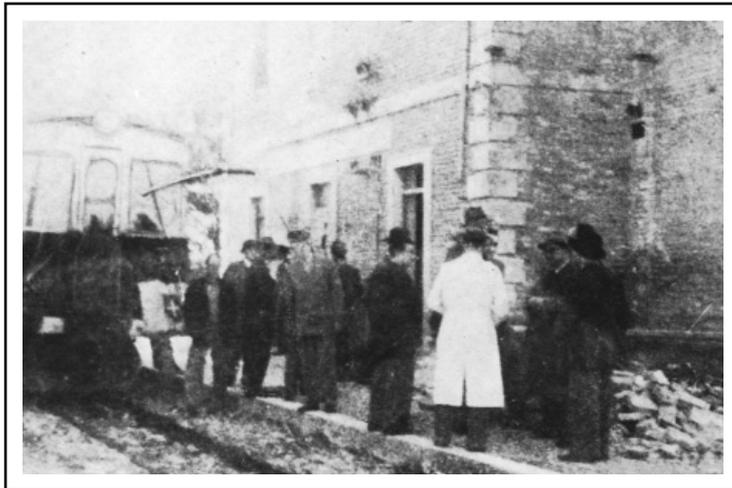
Montesilvano, anni '50, zona Villa Verrocchio , convoglio della Pescara - Penne sul percorso attiguo alla S.S. 16 .



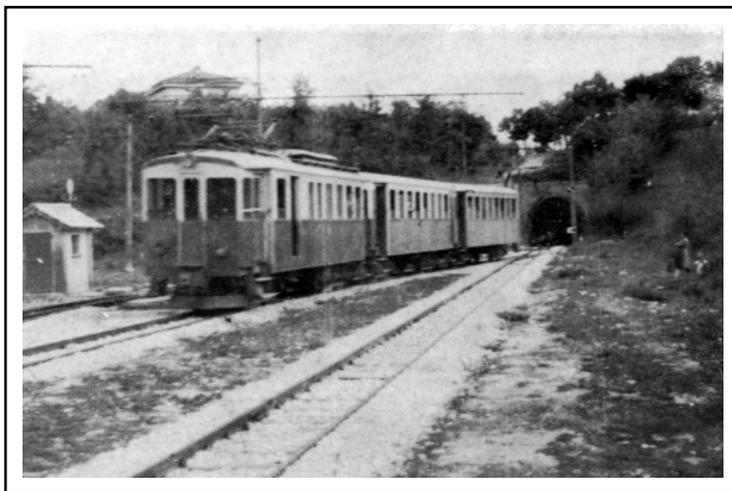
Moscufo, fine anni '50, elettromotrice della Pescara - Penne alla stazione.



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



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



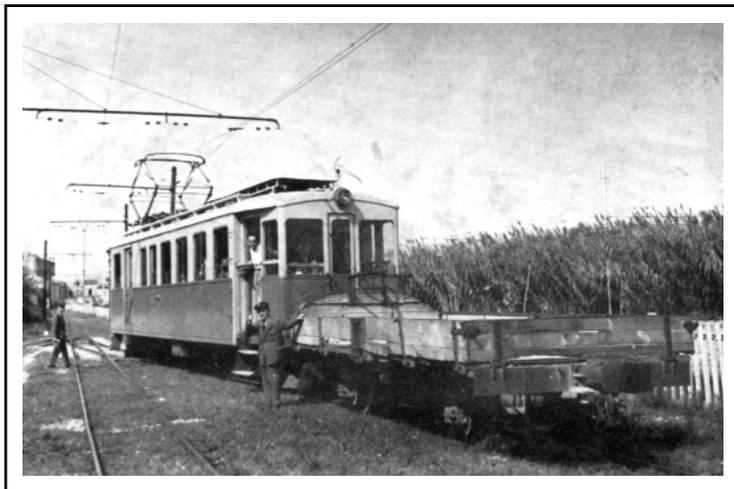
Penne, 12 ottobre 1949, convoglio della linea Pescara - Penne, in concessione alla F.E.A. in arrivo alla stazione.



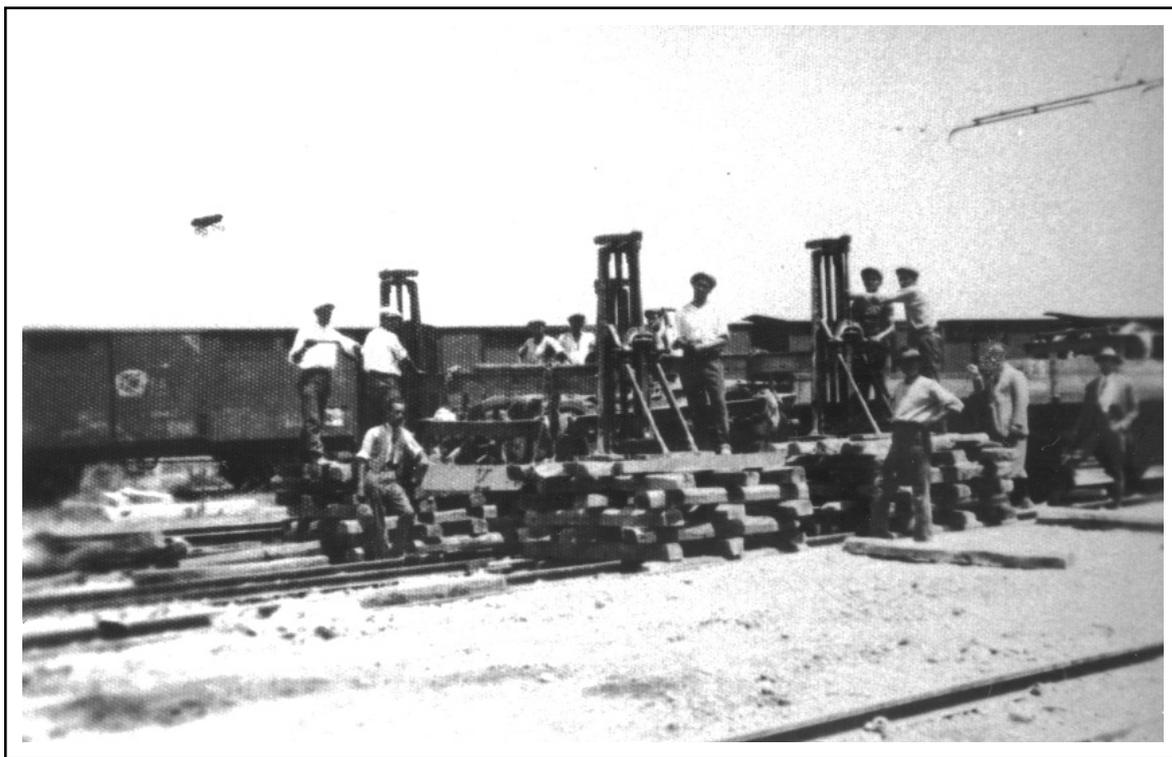
Primi anni '60, stazione di Montesilvano Marina, fabbricato viaggiatori con elettromotrice in partenza per Pescara.



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



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



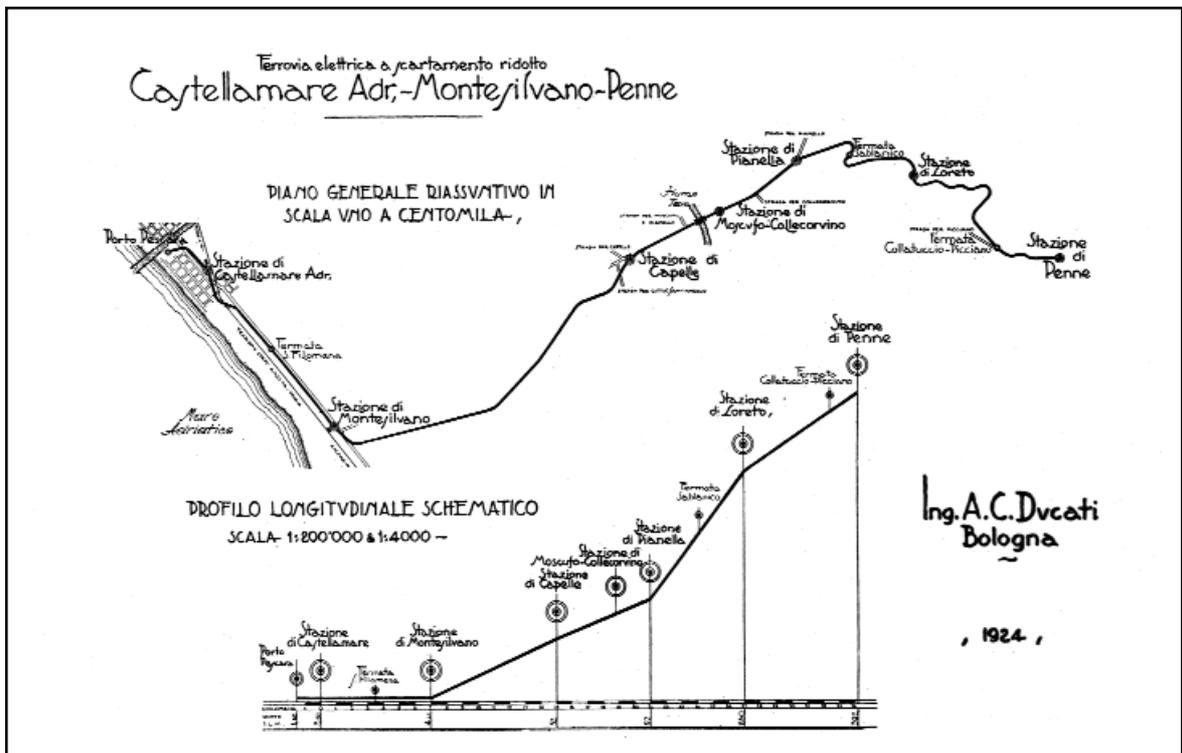
Montesilvano, anni '30, operai addetti alle operazioni di scarico, da un carro pianale FS, di un carrello per le vetture F.E.A.. Sullo sfondo, un treno merci FS in transito.

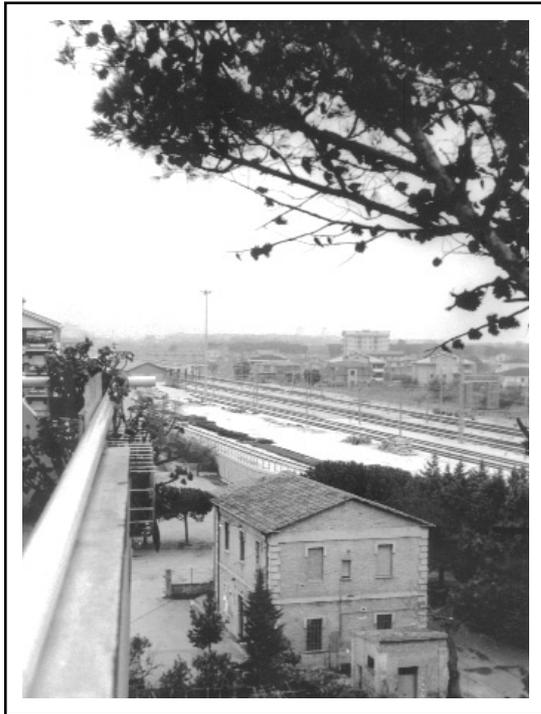


Pescara, anno 1959, personale F.E.A. in posa per il trentennale della linea ferroviaria.



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





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

BEVEZIO TRAVANINI URBANO - Direzione di Via S. Maria, 1855
 Piazza dei Vestini, 10 - 66020 Montesilvano (Ch) - Tel. 085/211011

ORARIO
FERROVIA
 PENNE - PESCARA - PINETA DI PESCARA

SERVIZIO
TRASPORTO URBANO

AUTOLINEE

EDIZIONE 1° LUGLIO 1956

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

Gestione Commissariale Governativa
FERROVIA PENNE - PESCARA
PESCARA

ORARIO
FERROVIA
 PENNE - PESCARA - PINETA DI PESCARA

SERVIZIO
TRASPORTO URBANO

AUTOLINEE

EDIZIONE 1° LUGLIO 1956

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

Orari dei servizi F.E.A.

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

Penne		Pescara		Pineta di Pescara		Montesilvano		Pescara		Pineta di Pescara		Montesilvano	
U	S	U	S	U	S	U	S	U	S	U	S	U	S
6,00	6,27	7,35	8,07	8,30	9,40	10,50	11,37	12,00	13,10	13,37	14,40	15,50	17,00
F(4)	F	A(3)	F	A	A	A	F	A	A	F	A	A	F
20,30	21,34												
A	F												

TARIFFE

Montesilvano S.	Villa Verrocchio	Villa Verlangia	S. Filomena	Piazza Duca degli Abruzzi	Stazione Centrale	P. dell'Unione
10	15	10	10	20	15	10
20	25	20	20	30	25	20
30	35	30	30	40	35	30
40	45	40	40	50	45	40

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

LIBERA CIRCOLAZIONE

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

Descara, 25 Ottobre 1949 LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI

Autoservizio Montesilvano - S. Filomena - Pescara - Pieta

ORARIO DAL 25 OTTOBRE 1949

PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI

Partenze da Piazza Duca degli Abruzzi per Piazza dell'Unione

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

Partenze da Piazza dell'Unione per Piazza Duca degli Abruzzi

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

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

S. FILOMENA

Partenze da S. Filomena per Piazza dell'Unione

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

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

Partenze da Piazza dell'Unione per S. Filomena

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

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

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

MONTESILVANO

Partenze da Pescara per Montesilvano Spiaggia

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

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

Partenze da Montesilvano per Pescara (Piazza dell'Unione)

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

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

TARIFFE

Montesilvano S.	Villa Verrocchio	Villa Verlangia	S. Filomena	Piazza Duca degli Abruzzi	Stazione Centrale	P. dell'Unione
10	15	10	10	20	15	10
20	25	20	20	30	25	20
30	35	30	30	40	35	30
40	45	40	40	50	45	40

LIBERA CIRCOLAZIONE

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

Descara, 25 Ottobre 1949 LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO



L'ADRIATICO

Giornale della Federazione Provinciale Fascista di Pescara



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

Esce la domenica in tutta la Provincia

Pescara, 22 Settembre 1929 - Anno VIII

Direzione, Redazione ed Amministrazione: Casa del Fascio - Pescara

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

Giorno di letizia

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

L'opera che si inaugura può definirsi essenzialmente fascista, poiché è stata iniziata in Regime fascista ed è stata condotta a termine con la massima sollecitudine. È una vasta e ricca zona che avrà nuovo impulso nella sua attività da questo comodo ed economico mezzo di comunicazione. La regione che è attraversata dalla ferrovia è eminentemente agricola e non è senza significato che l'opera sia stata tenacemente voluta dall'illustre figlio di questa terra, S. E. Giacomo Acerbo, che oggi a buon diritto è stato chiamato a reggere le sorti dell'agricoltura italiana.

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

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

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

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

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

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

Ad opera compiuta

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

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

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

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

Consapevole delle necessità derivanti dalle moderne conquiste della scienza e seguendo un programma ben definito di azione, il Governo Nazionale ha preferito alla costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto con locomotive a vapore, quella di una ferrovia elettrica rispondente più agevolmente alle condizioni volute dagli odierni progressi.

Celerità, comodità, igiene, economia, sicurezza sono le caratteristiche di una ferrovia elettrica; per convincersi di queste realtà non è necessario fare delle lunghe argomentazioni, bastano brevi esponenti

Tutta la vallata del Tavo, ricca di prodotti agricoli, di commerci e di officine è attraversata dalla nuova ferrovia. Ma questa non si limita a raccogliere in una superba fusione di intensi e di volontà i paesi che attraversa; ad essa faranno capo, senza dubbio, tutti i centri minori montani già del vecchio circondario di Penne, e lottori dipendenti dalla provincia di Teramo, perché avranno maggiore possibilità di sviluppo con la summatà facilità dei trasporti e delle comunicazioni con Pescara, nodo ferroviario di prima categoria.

Lungo il percorso La ferrovia è lunga Km. 36 circa, ha lo scartamento di m. 0,95 adottato nel Piano Regolatore delle Ferrovie dell'Italia Centrale ed è a trazione elettrica. La stazione di origine è posta nelle adiacenze della bella pineta De Ruscis. All'inizio del tratto ferroviario è stata costruita, per comodità del pubblico, una biglietteria provvisoria in legno eterni. La linea da questo punto si svolge per Km. 6 sulla strada statale n. 16 che unisce i due abitati di Montelsilvano-Spiaggia e Pescara. A tre chilometri da Pescara è posta la fermata di S. Filomena che serve l'omonimo fiorente sobborgo di Pescara.

La stazione di Montelsilvano-Spiaggia è raccordata con la FF. SS. ed ha tutti i dispositivi necessari per l'impiego dei carrelli trasportatori. Questi, di tipo recentissimo, come tutti gli impianti della Pescara-Penne, permettono il pratico e sicuro trasporto dei normali vagoni merci dello Stalo sulla linea a scartamento rispettato.

La linea, uscita dalla stazione di Montelsilvano, attraversa la strada statale Adriatica e percorre l'erbosa pianura tenendosi ad una distanza di circa 50 metri dalla Provinciale Vesina. Oltrepassa la fermata di Montelsilvano. Colli ubicata nei pressi del bivio omonimo e raggiunge la stazione di Cappelle sul Tavo, ove sarà il sbocco meccanico della

da provinciale per Città S. Angelo.

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

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

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

In questo tratto vi sono tre gallerie, numerosi manufatti e interessanti opere di consolidamento e difesa della linea. La stazione di Penne è ubicata nelle vicinanze della Porta S. Francesco.

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

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

Omaggio agli ospiti illustri

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

Camicie Nere!

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

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

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

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

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

Camicie Nere!

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

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

Pescara, 22 settembre 1929 - 1721.

Il Segretario Federale DIEGO SANESI

...e quello del Podestà

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

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

« Concittadini

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

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

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

« Concittadini

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

Il Podestà: Berardo Montani »

Il 34.º Congresso degli Elettrotecnici Italiani

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

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

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

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

Ferrovie Elettriche Abruzzesi

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

LINEA PESCARA - MONTESILVANO - PENNE

ORARIO dal 1.° Novembre 1930

SERVIZIO PASSEGGIERI

SERVIZIO FERROVIARIO PESCARA (Passaggio a Livello) - PENNE

PESCARA - PENNE				PENNE - PESCARA																																																																																												
ARRIVI da				PREZZI																																																																																												
Ancona Foggia Roma				STAZIONI e FERMATE																																																																																												
PREZZI				STAZIONI e FERMATE																																																																																												
STAZIONI e FERMATE				STAZIONI e FERMATE																																																																																												
2 52 4 6 8				1 3 51 5 7																																																																																												
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

Tutti i biglietti acquistati sul treno sono soggetti alla soprattassa di centesimi 60 a persona.
Nelle stazioni a Grande della Ferrovia si rilasciano biglietti di abbonamento mensile. Studenti 50%.
Viaggiano ritenuti a tutto prezzo i biglietti di abbonamento mensili per operaie, valevoli per un viaggio giornaliero di andata-ritorno (esclusi i festivi).
Per ottenere la conversione di biglietti d'abbonamento è necessario fornirli della tessera di riconoscimento che viene rilasciata in ogni stazione e fermata al prezzo di lire 1.
Per ogni informazione rivolgersi alle stazioni o alle Agenzie di Viaggi.

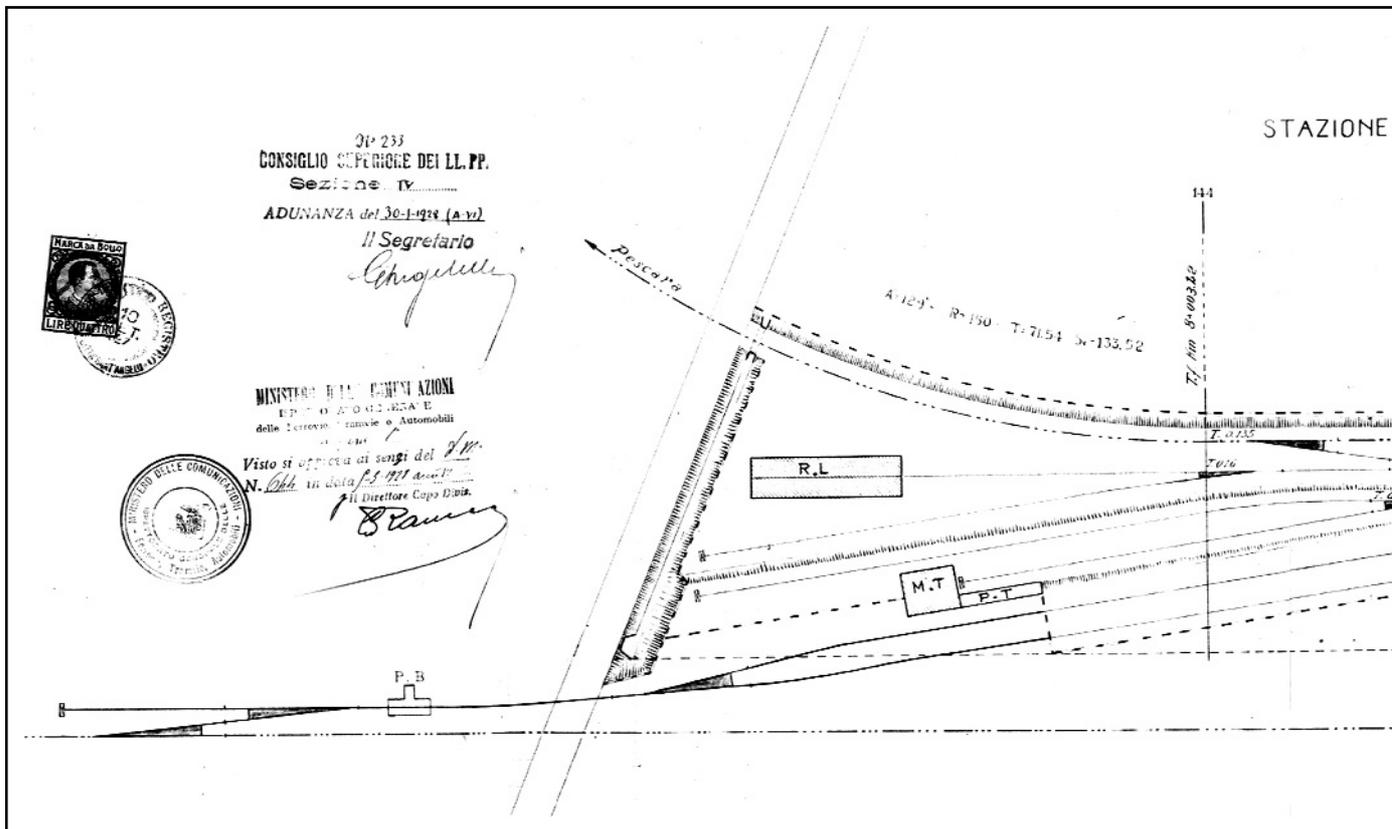
Servizio Tranviario Pescara (passaggio a Livello)-Ponte sul Pescara

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

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

Pescara, 1.° Novembre 1930 - IX

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



Progetto del piazzale della Stazione di Montesilvano.

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI

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

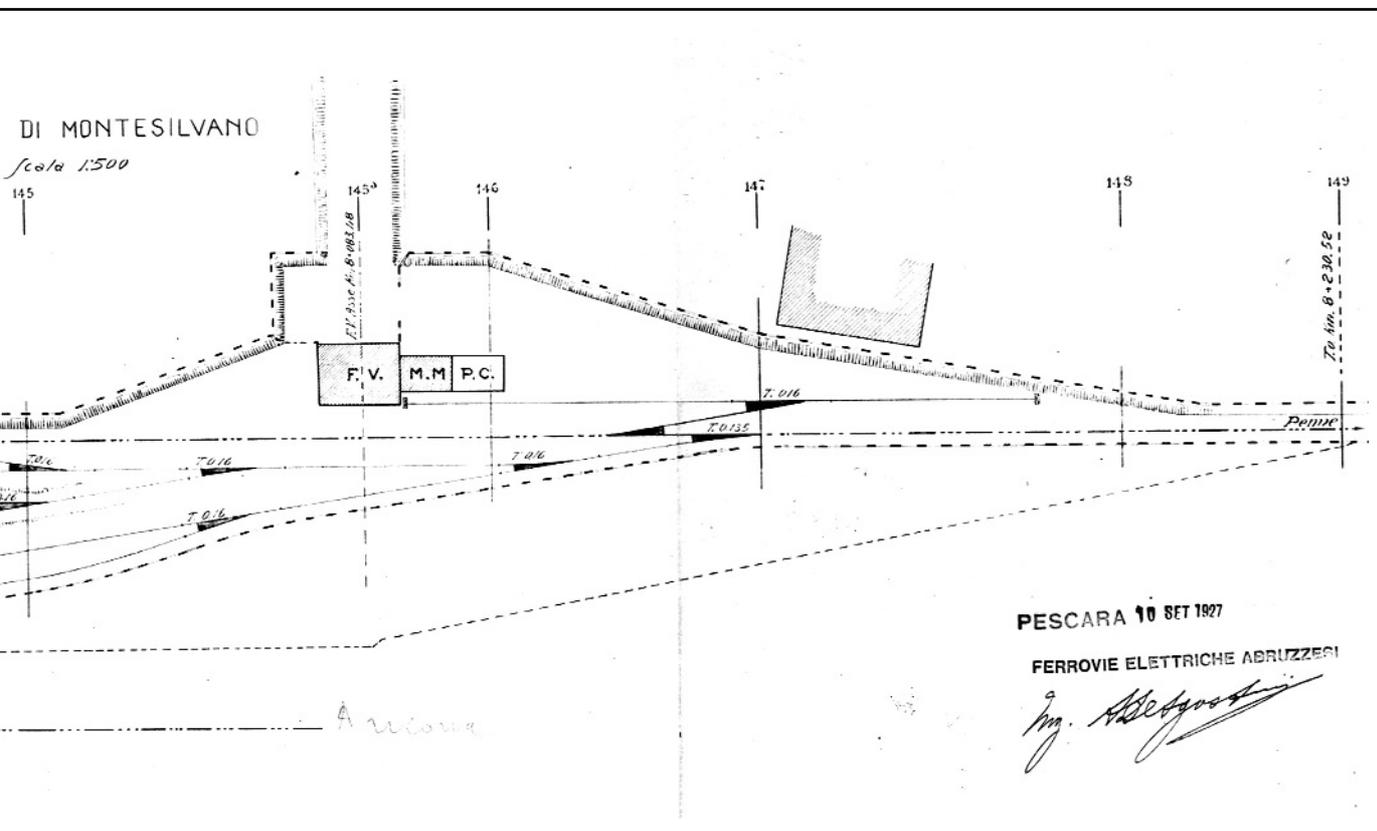
ORARIO IN VIGORE DAL 20 GENNAIO 1946

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

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

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

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





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



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



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



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

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI
 Servizio Pubblico Automobilistico Stazione Moscufo-Stazione Pianella

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

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

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

PIANELLA-PESCARA

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

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

MOSCUFO-PESCARA

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

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

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

Orario F.E.A. del 1932.



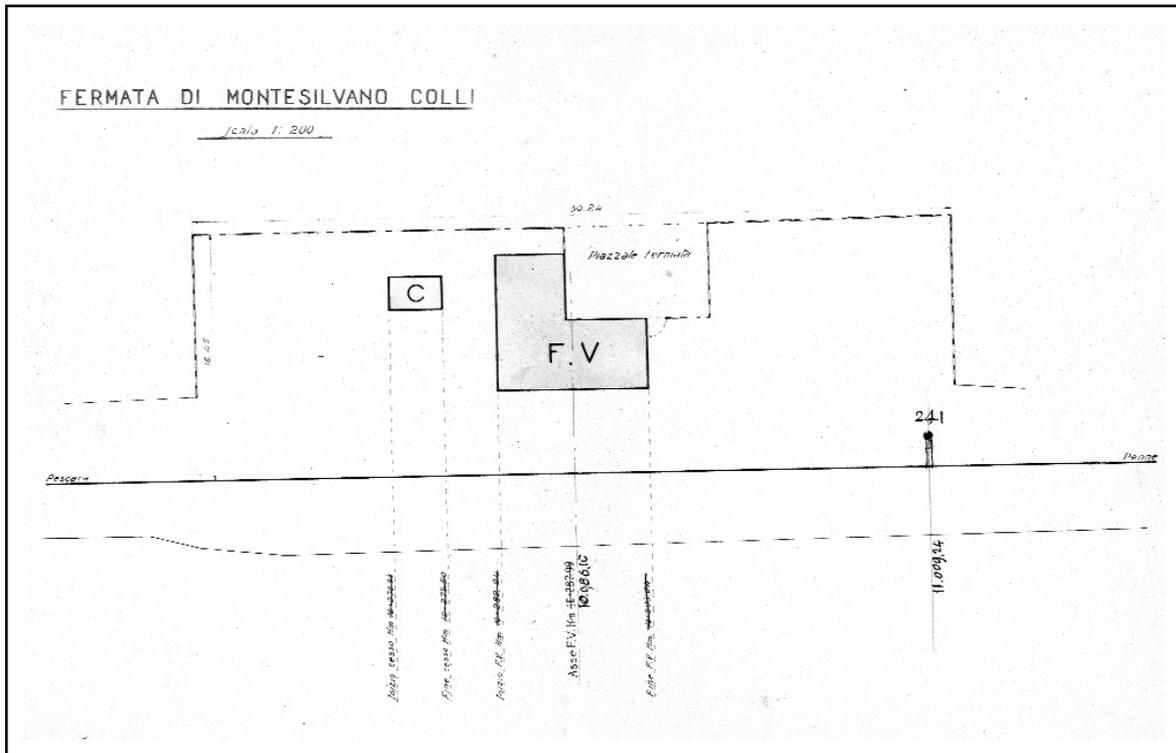
Pescara, fine anni '50, a sinistra Emilio Di Lorito di Montesilvano, conducente di linea ex F.E.A., accanto ad un collega.



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



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



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



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



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



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