L'influsso della ferrovia sulla storia di Montesilvano

di Marco D'Urbano

Il treno è senza dubbio il simbolo del progresso che ha accompagnato la vita dell'uomo del XIX secolo; le migliorate condizioni di vita hanno prodotto dei mutamenti che hanno inciso profondamente nella struttura della società. Anche in Italia il treno è l'emblema del progresso: tuttavia, a causa della sua complessità, conviene osservare il problema ferroviario non tanto dalle sue origini quanto piuttosto dal momento in cui in Italia si afferma il concetto di rete ferroviaria di carattere nazionale.

Il punto di riferimento è il periodo postunitario, quando i politici del nuovo Stato italiano intesero porre mano alla riorganizzazione del paese da attuare anche attraverso la creazione di infrastrutture sul territorio riguardanti soprattutto il settore della viabilità. Numerose erano le difficoltà che si presentavano in Italia per l'avvio di un sistema ferroviario: esse riguardavano innanzitutto la morfologia del territorio, in particolare l'orografia e l'idrografia, e quindi il reperimento dei capitali indispensabili per la costruzione delle nuove strade ferrate. La soluzione del problema fu individuata nella concessione ai privati attraverso cui lo Stato autorizzava ditte private a costruire e gestire linee, concedendo loro un contributo fisso annuo per un numero prestabilito di esercizi finanziari. La storia delle ferrovie dei primi decenni dello Stato unitario fu caratterizzata dal complesso rapporto tra capitali finanziari privati-italiani e stranieri- e lo Stato; queste vicende interessarono anche le singole comunità, che tramite le loro reti notabilari e politiche cercavano di esercitare continue pressioni al fine di vedere il proprio territorio attraversato dai treni. Le ferrovie miravano a due scopi ben distinti: in *primis* congiungere i grandi centri tra di loro e servire a scopi strategici, e in secondo luogo, anche se non meno importante, raccogliere merci e passeggeri nei piccoli centri per condurli sulle grandi arterie ferroviarie. Nel primo caso si dovevano coprire terri-

Montesilvano, anno 2003, la nuova stazione ferroviaria.

tori estesi, da Nord a Sud e viceversa, per scopi di carattere sia economico sia militare, di conseguenza era necessario individuare i tracciati più brevi possibili, tali da poter essere percorsi celermente. Nel secondo caso bisognava organizzare una rete ferroviaria più modesta ma adatta a far prosperare il commercio locale e regionale, adottando dei tracciati subordinati alle condizioni locali, che dovevano servire il maggior numero di centri abitati e che potessero essere gestiti con costi di manutenzione piuttosto contenuti. Di fatto non vi erano molte alternative alla comunicazione ferroviaria. Essere attraversati dalla ferrovia non significava unicamente disporre di una comodità in più o in meno, ma significava entrare o esser fuori dal circuito delle relazioni moderne indispensabili per la vita economica e sociale. Per l'Italia appenninica la soluzione del problema era di fondamentale importanza, e questo spiega l'intenso impegno profuso dai gruppi locali, sia politici sia economici, per ottenere la stazione ferroviaria. Anche in Abruzzo si può parlare di una questione ferroviaria relativa al collegamento della costa adriatica con l'entroterra e in modo particolare con la nuova capitale d'Italia, Roma.

Negli anni successivi all'unità d'Italia si verificò una vera e propria corsa alla costruzione delle ferrovie tanto che in quindici anni erano già stati costruiti parecchi chilometri di strade ferrate; l'incidenza che essa ebbe sull'assetto sociale ed economico della nazione fu davvero notevole.

In che maniera la costruzione di queste importanti opere pubbliche rese possibile lo sviluppo dell'industria italiana? Le imprese italiane a causa della scarsa produzione di materie prime, quali la ghisa, e a causa degli alti costi di produzione non poterono entrare in concorrenza con le ditte straniere, tuttavia i contatti frequenti con le case straniere consentirono una migliore formazione professionale dei tecnici e questo elemento contribuì alla modernizzazione di diversi settori industriali italiani. L'utilizzo della rete ferroviaria determinò una decisa diminuzione del costo delle materie prime, con la conseguenza che si facilitò la nascita di nuove industrie e si accrebbe quel processo di inserimento delle industrie italiane da una dimensione di autoconsumo ad un contesto di carattere capitalistico.

Il fatto che lo Stato non provvedesse in maniera diretta alla costruzione della rete ferroviaria ma si appoggiasse ad imprese e capitali privati, fu di stimolo per gli imprenditori che si organizzarono in società capaci di reggere lo sforzo finanziario di queste rilevanti opere pubbliche; ciò comportò la nascita di rapporti economici più intensi tra banche, capitalisti e società ferroviarie.

Le ferrovie influirono profondamente anche sui rapporti sociali: se fino a quell'epoca soltanto un ristretto gruppo di benestanti aveva potuto viaggiare e muoversi con una relativa facilità, dal momento in cui si diffusero le ferrovie anche la borghesia e in parte le classi meno agiate poterono raggiungere posti assai lontani tra loro utilizzando un mezzo che era molto più celere rispetto ai mezzi di trasporto tradizionali. In Italia si consolidò il ceto sociale della borghesia, che prese il posto della decadente aristocrazia agraria e si andò configurando come nuovo gruppo di potere. La classe dirigente italiana riteneva che con la ferrovia si sarebbe facilitata l'integrazione sociale del paese, ma questo si realizzò solo in parte perché la costruzione e la gestione delle ferrovie non contribuirono ad eliminare il dualismo tra l'area settentrionale e il Mezzogiorno d'Italia.

Il passaggio delle ferrovie si ripercosse anche sullo sviluppo urbanistico, visto che la realizzazione delle stazioni incise in modo considerevole e duraturo sulla struttura degli insediamenti urbani. Spesso le stazioni ferroviarie furono costruite lontane dai centri abitati sia perché questi ultimi frequentemente erano situati su colline ed alture e quindi non facilmente raggiungibili, sia perché si voleva avere la possibilità di servire più località contemporaneamente. Di conseguenza fu necessario creare nuove vie di collegamento tra i centri abitati e le periferie. Il problema fu risolto dando vita alla creazione di nuovi insediamenti

nelle zone poco popolate e, dove era già presente l'urbanizzazione, all'eliminazione di vecchi quartieri per creare ampi spazi davanti alle stazioni da cui si dipartivano le strade di accesso alla città. Di frequente l'andamento delle linee, che si snodava a ridosso delle cinte murarie, indirizzò la crescita urbanistica lungo il corso della ferrovia. Le stazioni rappresentarono sovente un polo per la nascita di nuovi insediamenti che ben presto assunsero una notevole rilevanza economica.

L'arrivo della ferrovia a Montesilvano

L'immagine dell'Abruzzo isolato, arretrato, periferico, che presuppone una realtà immobile, chiusa nei suoi secolari costumi di vita, tramandataci da una parte importante della letteratura italiana di fine Ottocento ed inizio Novecento, come ad esempio D'Annunzio e Silone, è in antitesi con l'immagine odierna di una regione che ha conosciuto la "modernizzazione" e che partecipa in modo relativo ma attivo alla crescita economica e sociale dell'Italia. Oggi vedendo Montesilvano, città operosa, fervida di ogni genere di attività, dotata di una struttura alberghiera assai ricettiva, di una popolazione alacre e numerosa, attraversata capillarmente dalla rete autostradale e ferroviaria, snodo importante per il commercio e l'industria dell'area metropolitana Pescara-Chieti, si resta stupiti e meravigliati nel leggere come Filippo Cirelli la descrivesse alla metà del XIX secolo:

[…] tristissimo Montesilvano perché sovrimposto al vertice di un altissimo colle, non ha strade da ruota […] triste villaggio è Montesilvano e pur non pare; tanta è la delizia , la varietà dell'orizzonte che intorno si apre e si diffonde e pompeggia a questo paesetto, che sta in cima di alto colle […] ad oriente va fino all'Adriatico percorrendo distanza di men di due miglia: a mezzogiorno con quel di Spoltore e Castellamare, e dista tre miglia dal primo, due dal secondo comune […] è vicino a Teramo a miglia 36, a 15 da Penne: fra li due villaggi ci è strada di un'ora.[1]

Cirelli scriveva pochissimi anni prima del passaggio dalla dinastia borbonica a quella sabauda che avrebbe condotto al processo di unificazione del regno d'Italia; a quei tempi il nucleo abitativo più numeroso e più antico si trovava sul colle, mentre quella che noi oggi familiarmente chiamiamo Montesilvano marina era formata dalla contrada Saline-Mazzocco. La cittadina insieme con Cappelle formava un unico comune, inserito nel circondario di Città Sant'Angelo.

Questo insediamento non si differenziava molto da tanti altri centri del Mezzogiorno caratterizzati dalla mancanza di infrastrutture viarie, che rendeva difficoltoso il trasferimento degli uomini e l'organizzazione delle varie forme di commercio, da arretrate condizioni igienico-sanitarie, che agevolavano la diffusione di numerose malattie. Quello di Cirelli non era un giudizio isolato: già negli anni quaranta dell'800 Pancrazio Palma, discutendo con i soci della Società Economica di Teramo, alla cui provincia appartenevano Montesilvano e Castellamare Adriatico, invitava a prendere dei provvedimenti idonei per rendere più popolosa la costa, allora scarsamente abitata, essendo una zona essenzialmente salmastra e paludosa. Bisognava stimolare il popolamento del litorale dotato di poche dimore ed infrastrutture, tra i provvedimenti si suggeriva di esentare dal pagamento delle tasse quanti avrebbero deciso di trasferire il loro domicilio sul litorale, di cedere gratuitamente il suolo per la costruzione delle abitazioni e ben presto la costa avrebbe cambiato aspetto.[2] La crescita, l'urbanizzazione e il cambiamento della costa si verificheranno però solamente qualche decennio più tardi non per effetto dei benefici proposti, ma come conseguenza della realizzazione ed apertura della ferrovia adriatica; infatti nella regione la strada ferrata più che essere completata e migliorata, doveva essere creata *ex-novo*.

Come si presentava Montesilvano[3] marina? La zona litoranea Saline-Mazzocco era terreno

paludoso così come tanta parte della costa abruzzese, come già ricordato sopra e non ancora abitata in maniera continuativa e consistente, e non esisteva che qualche sporadico insediamento abitativo. Secondo uno studioso una delle poche case degne di nota, risalente addirittura al 1600, era quella dei duchi Figliola, successivamente divenuta di proprietà dei Verlengia:

il primo nucleo dell'edificio [era] adibito inizialmente a deposito di resina . Non a caso la contrada era conosciuta con la denominazione "de li chiappini", a sottintendere la presenza di una rigogliosa pineta, che produceva resina. Un'oasi di verde trasformata dagli stessi proprietari, i duchi Figliola, […] in residenza estiva. Ma probabilmente fu anche stazione di pagamento dei dazi […] nei secoli passati doveva rappresentare uno dei pochi edifici della zona, attorniata da poche casupole di contadini che lavoravano nelle proprietà […].[4]

La marchesa Marina Delfico nei primissimi anni della seconda metà dell'800 si attivava per far realizzare una strada che collegasse Montesilvano colle con la zona della marina:
la Marchesana Delfico permetteva che sopra i suoi terreni passasse [una strada], e nulla chiedeva: altri proprietarii, seguendo l'esempio longanime, davano pure alla strada il passare sopra i fondi proprii, e nulla volevano […].[5]

Il loro intervento non era dovuto ad uno spirito filantropico, ma dettato dall'interesse della nobildonna e degli altri proprietari terrieri di vedere accresciuto il valore dei terreni attraversati dalla strada. Il tentativo resterà vanificato dagli alti costi e bisognerà aspettare l'unità d'Italia per la realizzazione dell'infrastruttura.

Fin dai primi anni del periodo unitario il problema delle infrastrutture viarie nelle regioni dell'Italia peninsulare era ritenuto assai importante per le ripercussioni di genere economico e non solo economico che essa aveva nella vita delle regioni e delle città. Già nel maggio del 1855 il barone Panfilo De Riseis aveva ottenuto la concessione per la costruzione di "una ferrovia a doppio corso di ruotaie da Napoli agli Abruzzi sul Tronto"[6] che collegasse il Tirreno con il litorale adriatico. Il concessionario avrebbe dovuto realizzarla a proprie spese in cambio di un premio annuale di 750 ducati per 50 anni, il progetto non fu mai realizzato "perché in sostanza si trattava solo di una speculazione finanziaria".[7]

Tuttavia la ferrovia, anche se fosse stata realizzata, terminando al Tronto, non avrebbe prodotto le conseguenze che derivarono poi dalla costruzione della linea ferroviaria adriatica che percorse e percorre l'Italia da nord a sud.

All'epoca della spedizione dei Mille un generale clima di euforia aveva invaso la popolazione abruzzese che aveva inviato delegati delle tre province al campo d'assedio di Ancona per invitare il re Vittorio Emanuele II ad accelerare le operazioni militari destinate a scacciare la dinastia borbonica. Ben presto l'euforia lasciò il posto a preoccupazioni di altro genere; a Montesilvano il passaggio delle truppe piemontesi costringeva l'allora sindaco Michele Frascani a costruire due nuovi ponti di legno sul fiume Saline, mentre a Pescara Silla De Marinis scriveva:

questa cassa municipale trovasi aver fatto dei forti esiti pel passaggio delle truppe piemontesi e precisamente per i soldati […] si aggiungono poi ad essi i mezzi di trasporti che non sono pochi […]due carri a bovi sono stati trasportati a condurre un numero di ammalati piemontesi fino a Venafro ed i carrari giustamente si sono presentati a me per essere soddisfatti.[8]

I politici locali evidenziavano preoccupati i costi che le istituzioni e di conseguenza le popolazioni si trovavano ad affrontare per il passaggio delle truppe piemontesi. Nel contempo però frequentavano i territori abruzzesi anche i tecnici e gli ingegneri della ferrovia nazionale dell'Adriatico: un tracciato che era già stato studiato e progettato negli anni precedenti dai tecnici pontifici e borbonici; la costruzione di questa tratta era agevolata dal fatto che la linea da Ancona a Castellamare Adriatico non presentava particolari difficoltà. Il passaggio della ferrovia in queste zone rese possibile tutta una serie di trasformazioni econo-

miche ed urbanistiche; come già detto uno dei motivi della costruzione era la necessità di carattere politico-militare; bisognava unire l'Italia del nord con quella del sud senza attraversare i territori del Regno Pontificio, inoltre bisognava portare i nuovi soldati dal Mezzogiorno al settentrione come imponeva l'imminente guerra del 1866 contro l'Austria. La costruzione della ferrovia diventava, per di più, un rimedio per combattere la disoccupazione e conseguentemente anche il brigantaggio; la ferrovia era anche il mezzo, per quei tempi assai celere, atto a trasportare rapidamente l'esercito impegnato nella lotta al brigantaggio; non era un caso se in seguito agli attacchi dei briganti contro gli operai impegnati nella costruzione della linea ferrata, il prefetto di Chieti in prossimità dell'apertura della linea adriatica decideva di inviare truppe "onde tutelare i lavori delle ferrovie ivi in costruzione e dei quali i briganti tenterebbero di impedire la prosecuzione coll'aggredire il personale […] e con distruggere le opere […] esistenti".[9]

Oltre a finalità militari la proprietà teramana si attendeva una vivacizzazione del commercio nazionale che avrebbe potuto raggiungere i mercati stranieri, come la Francia, la Svizzera, la Germania, così come effettivamente avvenne poi per l'uva prodotta a Montesilvano che giungeva fino in Germania. Furono le vicende politiche del 1866 e del 1870 che dettero un nuovo impulso alla costruzione delle ferrovie e fecero risaltare il problema delle comunicazioni appenniniche, anche se il ritardo dei collegamenti trasversali avrebbe mantenuto ancora per lungo tempo in isolamento le aree più interne. La linea adriatica aveva avuto dei costi di costruzione non eccessivamente elevati: passando la ferrovia accanto alla spiaggia non aveva richiesto sventramenti di montagne e l'ostacolo dei corsi d'acqua veniva risolto facilmente. In questo modo essa raggiunse pochi centri, perché la costa adriatica non era abitata per le difficoltà dovute ai luoghi paludosi e al timore derivato dalle incursioni, e questo timore era dimostrato dal fatto che a Montesilvano venivano pagate delle guardie per vigilare la costa.

In Abruzzo si vide pertanto lo spostamento degli antichi centri abitati dalle vicine colline al litorale, così si ebbero Silvi marina, Montesilvano marina, Castellamare Adriatico, Francavilla al Mare, Rosburgo poi Roseto, che sorse nel territorio paludoso che un tempo faceva parte del comune di Montepagano: tutti questi centri dalle colline erano scivolati in basso per raccogliersi in centri importanti gravitanti attorno alla stazione.

Senza dubbio l'insediamento che ebbe maggiore sviluppo fu Castellamare- Pescara dal momento che entrambi i centri non furono semplicemente toccati dalla ferrovia, ma posti allo sbocco della valle che dall'interno della regione conduce al mare; essi diventarono capolinea della ferrovia sia lungo la direttrice adriatica sia della ferrovia interna che dopo vari progetti permise di unire l'Adriatico alla nuova capitale.

Da Ancona a Termoli si incontrava un solo centro importante, posto al livello del mare, Ortona, mentre tutti gli altri insediamenti abitati erano sulle colline adiacenti alla costa e i capoluoghi di provincia, Teramo e Chieti, all'interno. Le stazioni erano collegate con le cittadine attraverso carri e diligenze, fu così che i paesi raggiunsero la ferrovia con quel movimento e con la trasformazione urbanistica che spinse la popolazione costantemente verso lo scalo, che offriva alcuni benefici come l'acqua potabile di cui ogni stazione era dotata e consentiva di effettuare scambi più rapidi e comodi. Questo comportò essenzialmente la bonifica di luoghi malsani lungo la costa per diffondervi le colture, evitando i disagi e i costi di trasporto sulle strade, che erano relativamente poche e in genere mal tenute.

Montesilvano marina con l'unificazione e con il passaggio della linea ferroviaria adriatica diventa una contrada destinata a crescere proprio intorno alla stazione ferroviaria, soppiantando il nucleo più popoloso, quello del colle.

La ferrovia[10] trasformò la mentalità, la cultura economica, sociale, civile e l'ambiente di tutte le aree della costa abruzzese situate lungo il suo percorso.

Lo sviluppo di Montesilvano Marina

Si è osservato come la zona costiera di Montesilvano, la frazione Saline-Mazzocco ed in modo particolare la contrada Fiume Morto, prima dell'unità d'Italia, costituissero un territorio insalubre e scarsamente abitato. Nel volgere di pochi decenni tale area conobbe una elevata densità abitativa grazie alle attività di bonifiche imposte dal passaggio della tratta ferroviaria, che avevano reso necessario l'instaurarsi di servizi ed attività economiche nei pressi della stazione.

Nel 1868 la mappa elaborata dal perito agrimensore pescarese Bevilacqua evidenziava il ruolo della stazione che polarizzava le attenzioni dei primi imprenditori locali a Montesilvano marina; a sud del fiume Saline, la contrada Fiume Morto, nel volgere di pochi decenni divenne polo per altri insediamenti urbani. Si cominciarono a realizzare viali rettilinei, spaziosi, percorsi da servizi di trasporto, e sui quali si affacciarono locande, negozi, magazzini per il commercio all'ingrosso, caffè, che mutarono il paesaggio della zona.

Intorno al 1886 erano stati installati l'ufficio anagrafico e quello postale, inoltre per la scuola elementare era stata trovata una sede accogliente e adeguata. La scuola femminile di Montesilvano stazione nel 1888 conquistò una medaglia di bronzo all'esposizione provinciale operaia di Teramo per lavori essenzialmente di cucito e di rattoppo.

La vivacità della zona veniva anche sottolineata dall'incremento demografico: nel censimento del 1881 la frazione Saline-Mazzocco contava 758 abitanti, divenuti 1366 appena venti anni dopo all'inizio del XX secolo; iniziava così l'urbanizzazione della zona che comportava lo spostamento degli abitanti di Montesilvano Colle e delle popolazioni dell'entroterra, in modo particolare quelle sparse nella vallata del Tavo-Fino verso la marina.

Tuttavia il passaggio della ferrovia non era stato completamente indolore poiché aveva dato luogo ad espropri con conseguenti contenziosi[11] che avevano interessato diverse famiglie proprietarie e coloniche nei riguardi del comune e la Società Meridionale delle Strade Ferrate. I disagi erano stati numerosi sebbene fossero stati bilanciati dal fatto che la stazione aveva esercitato una funzione aggregante e di sviluppo del luogo.

Nel 1887 e nel 1888 Castellamare e Montesilvano subirono lungo una ventina di chilometri di litorale forti danni per le inondazione dei fiumi Pescara e Saline, che avevano provocato danni ingenti al territorio ed alle persone. A Montesilvano 37 case erano state distrutte ed altre allagate dall'esondazione delle acque del Saline sotto il ponte ferroviario, dove affluivano anche le acque indirizzate dall'argine della ferrovia. Il dissesto idrogeologico provocato da una cattiva costruzione del tracciato ferroviario ricadde essenzialmente sulla popolazione; si ebbero numerosi disagi dovuti anche alla mancanza di denaro nelle casse comunali e provinciali per le spese di riparazione e lo sgombero del fango dalle abitazioni private e dalle strade provinciali. Molto più celermente si procedette per le operazioni di riempimento dei ristagni d'acqua che si erano avuti nei pressi della stazione ferroviaria poiché qui affluivano le diligenze per il trasporto dei viaggiatori dalla valle del Tavo e le carrozze per il carico e lo scarico delle merci. L'importanza del traffico dello scalo ferroviario di Montesilvano è stata indirettamente testimoniata da Colapietra che, in suo scritto riguardante Pescara, a proposito di Castellamare nel 1890, metteva in rilievo l'inferiorità di quest'ultima "[…] quanto a traffico ferroviario di merci, rispetto alle stazioni limitrofe di Pescara e Montesilvano".[12]

Il programma dei lavori riguardò molteplici opere: furono costruiti cinque ponticelli sotto la ferrovia fra Castellamare e Montesilvano, il comune sistemò il piazzale già inghiaiato e alberato con altri alberi, panchine, lampioni per l'illuminazione ad acetilene che avrebbero rese più sicure le attività dei negozianti della zona in modo particolare nei periodi di raccolta delle uve e delle olive; in quei periodi si rendeva necessario il traffico ferroviario anche

nella notte; questo aumentato movimento implicava lavori di ampliamento allo scalo adeguando la struttura che da qualche decennio era congestionata dall'ingente traffico di merci agricole.

Del resto, pur nella progressiva trasformazione del territorio, l'agricoltura e principalmente la viticoltura restava il canale privilegiato dell'economia della zona di Montesilvano, tanto che la guida del Touring parlando di Montesilvano dava questa descrizione:
Montesilvano abitanti 3607 sopra un colle di faccia all'Adriatico presso il quale sorgono numerosi villini frequentatissimi nella stagione balneare. Montesilvano è il principale centro di esportazione per l'estero di un'uva speciale da tavola dell'Abruzzo detta in Germania uva d'oro.[13]

Un forte impulso alla esportazione e produzione d'uva era venuto da Leopoldo Muzii, che aveva sfruttato alcuni terreni paludosi di sua proprietà tentando così, come era avvenuto in Francia, l'installazione di vigneti sulla zona litoranea, e che si avvantaggiò di due aspetti positivi: la vicinanza della stazione che abbatteva i costi del trasporto e l'immunità dalla fillossera, temutissimo insetto che rovinava la vite, che non attecchiva nei terreni sabbiosi:

La stazione di Montesilvano, per essere lo scalo della ubertosa vallata del Tavo, è specialmente accreditata per le uve, tanto bianche che nere, che si producono localmente, e che provvengono da splendidi vigneti di Città Sant'Angelo, di Moscufo, di Cappelle, etc etc. Le prime, dette Trebbiano, da molti anni sono oggetto d'importantissime esportazione, segnatamente per la Germania, e nell'ultimo decennio raggiunsero un prezzo medio di L 27 circa al quintale; le seconde, invece, denominate Montepulciano, sono ricercatissime, specie sui mercati dell'Alta Italia, per i tagli con le uve povere di glucosio e di materie coloranti; e, nel decennio ultimo, raggiunsero la media di L 18 circa al quintale, per merce resa sul vagone in Montesilvano. Possedendo in quel comune, tra l'altro, un podere esteso circa Ettari 20, in confine con quella stazione e col mare, pensai che, nel caso di convenienza nella vendita delle uve, avrei potuto avvantaggiarmi di due gratuite utilità; cioè del credito che i prodotti locali seppero conquistare e della vicinanza alla stazione ferroviaria, di cui i vagoni scorrono al confine della detta mia proprietà, donde la facilità di eseguire il caricamento senza alcuna spesa di trasporto. E mi allettò […] il pensier che, per esser quel terreno nella massima parte sabbioso, un vigneto colà avrebbe goduto della immunità fillosserica, ben noto essendo, ormai, che il nefasto e temuto pidocchio non trovi campo favorevole al suo prodigioso e tremendo propagarsi in terreno provvisto del 60% circa di sabbia, il che fu già riscontrato in Francia, e specialmente nel Basso Rodano, ove la zona litoranea, [è] conosciuta sotto il famoso nome di Aigues-Mortes […] Strana coincidenza! Questa mia proprietà in Montesilvano giace in contrada denominata Fiume morto, appunto perché il fiume Salino, a volte, vi si gettava lasciandovi acque stagnanti!

[…] Non io, dunque, ma ***Nettuno****, il famoso Dio delle acque, esercitò, fino all'anno 1897, il suo dominio sopra grandissima parte, circa i due terzi, di quella mia proprietà: di qui l'idea di denominare* ***Vigneto Nettuno*** *quello che vi ho impiantato, e* ***Nettuno*** *il vino che vi si produce.*[14]

Non era però tutto così ricco ed idillico il mondo lavorativo intorno all'uva se negli stessi periodi Emidio Agostinone, giornalista e successivamente onorevole eletto nelle file dei socialisti nelle elezioni del 1919 e del 1921, a proposito di quelle attività così commentava:
la stagione ormai cambia, e con la stagione la vita […] una febbre di lavoro anima la gente.

Tutti si preparano per trarre il maggior sforzo, per mettere a profitto ogni risorsa, per guadagnare in due mesi gran parte della vita di un anno. Una fila di colpetti secchi intermittenti escono da ogni casa. Sono i bambini che non reggono ancora alle fatiche più dure, sono i vecchi invalidi […] le giovani spose […] che inchiodano da mane a sera le cassette fregiate e marcate dal foco, e iniziano così i lavori della vendemmia.

[…] Sono migliaia di donne, la maggior parte giovane e giovanissime, che cantano all'alba mentre vanno lontano incontro al lavoro d'una lunga giornata; cantano il giorno per allietare la festa dei grappoli d'oro che […] si chiudono nelle cassettine istoriate per portare lontano sulle tavole straniere il sorriso del nostro sole, il profumo e il sapore della nostra terra; cantano la sera e la notte quando tornano […] come se volessero affogare nel canto la stanchezza, come per dimenticare la lunga strada che l'attende ancora. Fra queste schiere bianche e roche di gente che sembra invecchiata in un giorno, corrono i traini che […] trasportano le uve nella prima tappa del lungo viaggio.

[…] L'esportazione, in pochi anni è salita ad una cifra molto rilevante. Da principio s'incominciò con le uova, presto alle uova seguirono le uve, ed ora si mandano in Isvizzera, in Germania e in Austria anche i prodotti meno pregiati. I vigneti crescono ogni anno e i vagoni si moltiplicano. Molte migliaia di donne e parecchie centinaia d'uomini lavorano per due mesi senza un giorno di tregua. I contadini scendono al piano dai paesi dell'alta valle e della montagna con la loro squadra, gli artigiani abbandonano le loro botteghe e si fan contadini anch'essi, gli studenti si improvvisano contabili, gli impiegati diventano albergatori […] si ammirano le più strane trasformazioni in questo ritorno alla madre terra. Ogni pregiudizio scompare alla vista del luccichio dell'oro che dilaga. Nessuno sdegna di correre per far suo il più abbondante rivolo che le forze gli permettono di raggiungere. Ma le forze son troppo impari! Di fronte ai pochi che non conobbero lavoro per un anno intero, ci sono molti che sudarono ogni giorno, e in quest'ultimo momento della vita annuale, che si ripete perennemente, spietatamente uguale, gli stanchi son sopraffatti; quelli che sudarono, quelli che penarono e penano dì e notte sono gli ultimi nella corsa alla ricchezza […].[15]

Si rileva innanzitutto l'alacrità del lavoro agricolo stagionale che coinvolgeva tutti i membri delle famiglie contadine: uomini giovani e anziani, donne e persino bambini. Alcuni erano impegnati in casa a confezionare le cassettine entro cui riporre l'uva, altri invece, soprattutto donne, a migliaia si recavano nelle vigne per la raccolta dei grappoli. Il possibile guadagno realizzabile tramite l'esportazione dell'uva, attraeva anche gli artigiani, gli studenti e gli impiegati: chi si improvvisava contabile, chi albergatore, chi contadino, tutti volevano partecipare a questa sorta di corsa all'oro.

Il lavoro però doveva essere faticoso se l'autore non manca di evidenziare che l'impegno pressante sembrava far invecchiare in un sol giorno coloro che vi si dedicavano. L'attività era concentrata in due mesi, durante i quali il guadagno era assicurato, anche se Agostinone acutamente nota che la distribuzione della ricchezza non avveniva in maniera equa, perché ogni anno quelli che avevano sudato di più erano gli stessi che meno beneficiavano di questo nuovo benessere.

La stazione e l'espansione di Montesilvano Marina

Montesilvano Marina dunque cresceva intorno alla ferrovia e alla stazione in una spontanea forma urbana. Nel nuovo centro cominciava a costruirsi un legame, sia pure incerto, tra la propria storia e la modernità; la cittadina mutava anche in conseguenza delle trasformazioni che interessavano l'intero territorio, dove la terra era ormai assoggettata alla volontà dell'uomo, e dove nulla fermava la crescita e l'urbanizzazione.

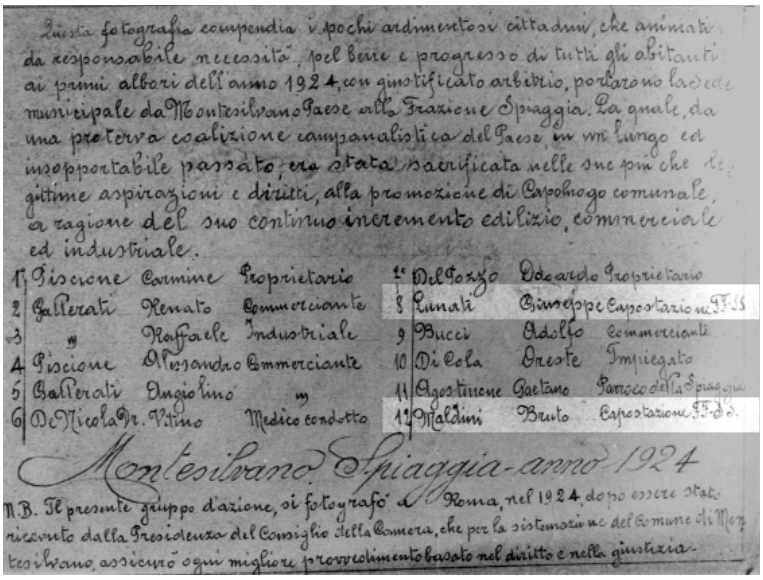
Essa cresceva con tutte le contraddizioni che contrassegnano i rapidi processi di sviluppo. Emidio Agostinone era riuscito a cogliere la complessa realtà locale dei primi del '900: Montesilvano si presentava come un insieme non del tutto omogeneo di modernità e di tradizione, infatti accanto a novità come la luce elettrica, erano ancora presenti lumi a petrolio, le villette bianche illuminate dall'acetilene per le strade, le case di terra e di paglia. Al centro vi era la stazione ferroviaria con la strada maestra bianchissima e polverosa, ma nella

zone poco discoste da quella sembrava sopravvivere ancora il medioevo. In questa maniera riusciva a far rilevare presso il pubblico italiano l'immagine di una regione assai complessa e variegata, meno enfatica e più aderente alle sue realtà: è il quadro di una terra che si avviava a divenire ricca di straordinarie risorse:

[Montesilvano] il paesello di dove scrivo è un pugno di case grandi e piccole che […] la sera brillano nella loro bianchezza sulle ombre taglienti del viale d'acacie che fiancheggia l'unica strada, anch'essa bianca, abbagliante, alla luce vivissima del gas moderno per eccellenza –dell'acetilene- profuso senza risparmio, che ha […] fugato l'oscurità assoluta gradita soltanto alle rade coppie del borgo. È così in tutto e dappertutto dove la civiltà è giunta coi grandi mezzi di comunicazione di cui può disporre: dal petrolio alla luce elettrica d'un salto solo, dalle tane di terra e di paglia alle eleganti casette di mattoni, dai rozzi arnesi antichi alle lucenti macchine moderne, dall'ignoranza assoluta all'istruzione diffusa e intelligentemente applicata, dal fanatismo alla credenza tiepida ed al razionalismo. Così dappertutto dove le ferrovie han preso il posto delle antiche lente e malfide diligenze; dove al vecchio viottolo mulattiero è successa la strada maestra bianchissima e polverosa che sale e giunge nei luoghi più aspri e più remoti […] più in là pochi chilometri soltanto vi è ancora il medioevo, v'è ancora la terra, la vita, i costumi, gli uomini di D'Annunzio e di Michetti che vivono in un mondo assolutamente diverso […] gente che guarda trepidante il fratello di ieri, il vicino che ha rinnegato ogni tradizione degli avi, che scende a precipizio verso la disgrazia eterna.

[…] Questa gente chiusa fra le sue montagne, lontana dal teatro dei rivolgimenti politici antichi e moderni, difesa dalle asperità del terreno e dal coraggio, è rimasta per lunghi secoli in uno stato di assoluta immobilità […] ed ora ne assorbe meravigliosamente la parte migliore […].[16]

Montesilvano, anno 1924, il gruppo promotore dell'azione che trasferì il Comune a Montesilvano Marina.



Questa fotografia compendia i pochi ardimentosi cittadini, che animati da responsabile necessità, pel bene e progresso di tutti gli abitanti ai primi albori dell'anno 1924, con giustificato arbitrio, portarono la sede municipale da Montesilvano Paese alla Frazione Spiaggia. La quale, da una proterva coalizione campanalistica del Paese, in un lungo ed insopportabile passato, era stata sacrificata nelle sue più che legittime aspirazioni e diritti, alla promozione di Capoluogo comunale, a ragione del suo continuo incremento edilizio, commerciale ed industriale.

1°	Piscione	Carmine	Proprietario	7°	Del Pozzo	Odoardo	Proprietario
2	Gallerati	Renato	Commerciante	8	Lunati	Giuseppe	Capostazione FF.SS.
3	"	Raffaele	Industriale	9	Bucci	Adolfo	Commerciante
4	Piscione	Alessandro	Commerciante	10	Di Cola	Oreste	Impiegato
5	Gallerati	Angiolino	"	11	Agostinone	Gaetano	Parroco della Spiaggia
6	De Nicola Dr.	Vitino	Medico condotto	12	Maldini	Bruto	Capostazione FF.SS.

Montesilvano Spiaggia - anno 1924

N.B. Il presente gruppo d'azione, si fotografò a Roma, nel 1924, dopo essere stato ricevuto dalla Presidenza del Consiglio della Camera, che per la sistemazione del Comune di Montesilvano, assicurò ogni migliore provvedimento basato nel diritto e nella giustizia.

Retro della fotografia dove sono evidenziati i due capostazione che parteciparono all'iniziativa.

La crescita della zona intorno alla stazione comportò anche lo spostamento degli uffici amministrativi, come ricorda Osvaldo Galli:

Anno 1987, Via Marinelli. La città attende la sopraelevazione del tracciato ferroviario.

[nel] 1904 il comune viene costituito da due frazioni, una ai Colli e una alla Spiaggia con sezioni elettorali politiche ed amministrative separate […] si organizza una completa sezione municipale autonoma dello stato civile; viene sdoppiata la locale scuola mista in una maschile e una femminile; viene redatto nel 1904 il progetto di costruzione di aule scolastiche nel sito dell'attuale sede comunale […] viene istituita una condotta medica per i poveri […] una farmacia sussidiata dal comune, […] si istituiscono un mercato settimanale e sette fiere annuali […] all'impianto rinnovato dell'illuminazione a gas acetilene si sostituisce nel 1911 l'erogazione ai privati dell'illuminazione elettrica, sistema innovativo e rivoluzionario per il cui funzionamento e manutenzione il comune fu costretto a pagare ai due elettricisti fino a L. 9 al giorno".[17]

Il tracciato ferroviario che tanta parte ebbe nello sviluppo di Montesilvano, rappresentava nel contempo anche un problema, perché svolgendosi nella direzione nord-sud, rendeva poco agevole il celere raggiungimento della riviera. Mancavano infatti strade e attraversamenti che congiungessero il mare e la zona della stazione. La costruzione di infrastrutture viarie a quei tempi non era molto agevole a causa delle ristrettezze economiche in cui versavano le casse comunali di Montesilvano.

Nel 1920 venivano approvati dal Reale Genio Civile dei lavori ad economia per l'ampliamento e la rettifica della strada che dalla provinciale conduceva al mare in contrada Fiume-Morto su progetti dell'ingegner Lino De Cecco e del geometra Giuseppe Coppa; venne concesso un mutuo senza interessi di £ 100.000 accordato dal Comitato per i lavori contro la disoccupazione, che allora interessava una parte della popolazione di Montesilvano.[18]
Nonostante le buone intenzioni nel 1932 il podestà di Montesilvano indirizzava un reclamo nei confronti del Genio Civile di Pescara, scrivendo:

il Regio Decreto ha concesso un mutuo senza interessi di £ 100.000, da ammortizzarsi in 35 anni da destinarsi per le seguenti opere a) ampliamento di una strada provinciale al mare b) rettifica della strada comunale che dal Casino Ranalli sulla provinciale Montesilvano-Penne mena al capoluogo c) costruzione della strada provinciale al mare presso Verrocchio […] Da un registro conservato in questo ufficio risulta che i lavori furono iniziati subito fin dal 8-9-1920 e proseguirono fino al 1924, tanto che risulta prelevata la

somma di £ 67146,26. Da tale data i lavori furono sospesi […] oggi è necessario provvedere al più presto a completare la strada così detta Verrocchio unica rimasta da completare innanzitutto perché molte abitazioni sono sorte lungo la strada ed è imminente la costruzione della Colonia marina permanente".[19]

Erano quindi trascorsi dodici anni e risultavano ancora da completare le infrastrutture viarie che conducevano al mare. La zona della marina negli anni 1920-25 visse un notevole aumento demografico e divenne l'epicentro dinamico delle attività economiche locali, tanto che nell'estate del 1926 si portò a compimento il trasferimento della sede comunale dal colle alla zona della marina. Il problema dello sviluppo dell'area costiera è rilevabile anche nel contenzioso intercorso fra l'ingegner Concetti e il comune di Montesilvano, riguardo al progetto di ampliamento dell'abitato di Montesilvano marina commissionato dal Commissario Prefettizio nel settembre del 1924. A dirimere la controversia era stato chiamato il Genio Civile di Pescara, il quale fece notare che il commissario aveva dato *all'ing. Concetti un incarico tutt'altro che limitato suggerendo l'espropriazione dei terreni necessari per la costruzione e la prosecuzione fino a Montesilvano della litoranea della riviera di Castellamare […] d'altra parte è da rilevare la poca prudenza dell'ingegnere Concetti nell'avere imperniato l'ampliamento dell'abitato sull'eventuale sopraelevazione della linea ferroviaria che non poteva dipendere dalle locali Autorità.*

Si rilevava la poca opportunità di un progetto di tal fatta anche per l'importo considerato elevato per le esangui casse del comune. Ancora il Genio Civile ribadiva che era stato il comune di Montesilvano a chiedere all'ing. Concetti di:
redigere un progetto di piano regolatore di ampliamento della marina di Montesilvano che doveva comprendere la zona fra la strada, allora Nazionale, e il mare e quella che si estende dalla stazione ferroviaria al 3° passaggio a livello verso l'antica Castellamare. Con detta città poi avrebbe dovuto congiungersi, oltre che con la strada Nazionale, con un grande viale litoraneo. Scopo del comune era di creare un piano tutt'altro che modesto […] con vie e piazze effettivamente grandiose con conseguenti costose espropriazioni di suolo e fabbricati. Buono il concetto dei sottopassaggi ma fino ad oggi, è subordinato alla sopraelevazione del rilievo ferroviario.

L'ingegnere difendeva la validità del suo progetto, il suo intento era di:
fare della nuova Montesilvano una cittadina tipo sulla riviera adriatica, di lieto ed igienico soggiorno, anche per la villeggiatura balneare, a seconda delle esigenze dei tempi nuovi e delle possibilità future. Per cui l'osservazione fattaci di aver progettato strade, giardini, viali troppo grandiosi […] ove dovrà sorgere la nuova cittadina […] non ci sembra insopportabile col futuro sviluppo economico.[20]

Negli anni venti vi era stato anche il trasferimento degli uffici comunali dal Colle verso la Marina; tali trasformazioni pur segnate da profonde lacerazioni e contrasti all'interno dell'allora cittadinanza mostrano che Montesilvano gravitava verso la costa pur non perdendo mai la caratteristica di punto di raccolta della vallata dei fiumi Fino-Tavo; inoltre il paese cominciava ad usufruire dei servizi offerti dall'istituzione della nuova provincia di Pescara.

È essenzialmente dopo il secondo dopoguerra che si passa da un paesaggio urbano ad altro. Il primo è il paesaggio composto dai villini, dalle case isolate in genere monofamiliari, che con i loro ritmi rispondono ad un preciso linguaggio urbanistico. È l'emblema di una edilizia sovente benestante, che vuole rendere manifesto il raggiungimento del benessere economico, ma anche del dialogo con il territorio circostante. La qualità è visibile nella cura degli spazi non edificati, quelli privati del giardino, ma anche quelli pubblici della strada, lo spazio aperto diviene un valore che definisce la posizione, la distanza , la natura degli oggetti che vi insistono:

Domenica scorsa fu inaugurata solennemente la scuola di Fonte d'Olmo, contrada del

Anni '40, le tradotte militari sostano a Montesilvano.

comune di Montesilvano e che ha i casolari sparsi sulla strada che conduce a Penne. La bella scuoletta è costruita […] a pochi metri dalla strada, quanto basta perché sia difesa dal rumore e dalla polvere dei veicoli. Essa munita da rete metallica, ha intorno vasto e prezioso spazio per ginnastica, per il giardino, per il campicello scolastico.[21] Il secondo paesaggio è quello dei palazzi, degli alti edifici, con facciate lineari, dei nuovi corpi di fabbrica che si accostano a quelli esistenti, della sparizione dei giardini sostituiti da garage e da locali: con queste trasformazioni si rende manifesta una diversa disposizione della città. Durante il ventennio fascista Montesilvano marina proseguì nella sua crescita continua; il regime fece edificare nel 1938 la colonia marina dei Fasci di Combattimento in Rieti, poi "Stella Matutina": questa struttura nella sagoma riprendeva la forma "di un aereo dell'epoca, con le ali a due motori, la cabina centrale e la fusoliera, la torretta di avvistamento e la coda".[22] L'opera aveva un carattere decisamente propagandistico nel suo simbolismo stilizzato e si inserisce nella politica fascista tesa a propagandare il regime anche attraverso la monumentalità e a consentire a molti, in particolare ai fanciulli, le vacanze al mare. Il settimanale del fascismo pescarese celebrava l'inizio dei lavori della colonia marina, ricordando con la retorica tipica del regime che l'opera era stata voluta dal Duce "la cui volontà è sempre protesa a migliorare le condizioni di vita del popolo, ma soprattutto dei bambini, che della Patria costituiscono la più fulgida certezza".[23]

Il passaggio della guerra

Durante la seconda guerra mondiale, a ridosso dell'otto settembre Montesilvano si trovò a subire notevoli difficoltà e danni anche a causa della presenza della stazione. Dopo lo sfaldamento dell'esercito e la dissoluzione dello Stato anche in questa cittadina si dovettero affrontare problemi così pressanti che le autorità locali ancora presenti chiesero con insistenza che i carabinieri tornas-

sero a prestare servizio a Montesilvano perché vi era un numero elevato di sfollati, che arrecavano danni alle proprietà private e spesso si recavano in comune per protestare.[24]

Secondo la prefettura di Pescara in data 18-11-1943 a Montesilvano risiedevano un totale di 8314 abitanti,[25] di cui un migliaio era costituito da persone sfuggite dalle zone bombardate o che erano teatro di combattimenti. Le ferrovie subivano spesso le incursioni aeree, tanto che si ricorda che l'8-11-1943 in contrada Colle Tuccio di Penne alcuni aerei anglo-americani avevano mitragliato il trenino della ferrovia Penne-Pescara causando 20 morti e 23 feriti tra i viaggiatori civili.[26] Si sa inoltre che i tedeschi divelsero numerosi tratti della linea ferroviaria per ritardare l'avanzata delle forze militari alleate e per questi lavori si servirono sia di personale civile sia di personale ferroviario.

Del resto Montesilvano era stato un punto di raccolta dei ferrovieri. Il capo compartimento di Jesi faceva notare che un gran numero di addetti si erano allontanati, per ragioni contingenti, dalla residenza loro assegnata e che:

il comando Tedesco ha fatto qui pervenire una lista di appartenenti ad impianti di Pescara, i quali si sono presentati a Montesilvano per essere ivi presi in forza e non potendo trovare colà utilizzazione ne ha chiesto il trasferimento ad altri impianti.[27] A causa della situazione di grave pericolo derivante dalle azioni di guerra, anche il personale ferroviario in talune circostanze si era allontanato per cercare rifugio nelle zone ritenute più sicure. Il capo della provincia di Pescara, Celso Morisi, scriveva al capo compartimento delle ferrovie di Ancona per manifestare il malcontento del personale ferroviario assegnato alle stazioni di questa provincia in conseguenza del provvedimento adottato da quel compartimento di sospendere dal dicembre del 1943 gli assegni dovuti. Così giustificava il malumore del personale:

Montesilvano, anni '40, la signora Irene Melchiorre - Di Blasio e un gruppo di concittadine portano alimenti ai militari in stazione.

Montesilvano, anni '40, donne montesilvanesi in stazione attendono i convogli militari.

trattasi di una massa non indifferente di personale che non ha volontariamente disertato il lavoro ma vi è stato costretto dalla gestione diretta dei servizi ferroviari assunti direttamente dall'autorità militare germanica la quale ha creduto di fare a meno dell'opera del personale ferroviario.[28]

Di rimando il capo compartimento respingeva l'accusa di non aver pagato il personale, spiegando che erano avvenuti ritardi sui pagamenti degli stipendi, in quanto il personale allontanandosi dai luoghi di lavoro non aveva comunicato la nuova residenza e in quanto i bombardamenti in atto sul territorio abruzzese rendevano oggettivamente difficoltoso ottemperare a tali obblighi. La situazione era sicuramente difficile tanto che il prefetto Mortilaro invitava il compartimento di Jesi (Ancona) a prendere provvedimenti adeguati affinché il personale ferroviario sparso nella provincia di Pescara "la cui presenza non era giustificata da ragioni di servizio, ed anzi costituiva un peso per l'amministrazione" prendesse servizio nelle zone dove era necessario.[29] Con la conclusione della seconda guerra mondiale, che aveva arrecato ingenti danni e distruzioni, anche per Montesilvano è iniziata la fase della "ricostruzione", come per molti altri centri, tradottasi in un più intenso ampliamento degli insediamenti abitativi, che si sono sviluppati soprattutto negli anni 1960-70 in modo non sempre organico e ordinato, dove le belle villette di inizio secolo sono state molto spesso sostituite da grandi colate di cemento.

Tappe della realizzazione della rete ferroviaria abruzzese

- Maggio 1863: Ancona - Pescara. Aprile 1864: Pescara - Ortona - Foggia.
- Novembre 1873: Pescara - Popoli-Sulmona. Maggio 1875: Sulmona - L'Aquila. Ottobre 1883: L'Aquila-Antrodoco - Terni.
- Luglio 1884: Teramo - Giulianova.
- Luglio 1888: Roma - Avezzano - Sulmona.
- Settembre 1892: Sulmona - Cansano. Settembre 1897: Cansano - Carpinone - Isernia
- Agosto 1902: Avezzano - Roccasecca.
- Agosto 1915: Linea Sangritana, Ortona - Castel di Sangro.
- Febbraio 1922: L'Aquila - Capitignano.
- Settembre 1929: Montesilvano - Penne.

Bibliografia

1 F. Cirelli (a cura di), *Il Regno delle Due Sicilie, descritto ed illustrato*, Napoli 1848-59, vol. XVII, fasc. 3, pp. 80-81.
2 G. Palma (a cura di), *Opere complete di Pancrazio Palma (1781-1850),* Teramo, 1912.
3 Cfr. O. Galli, *Montesilvano nella storia ambientale e socio-antropologica dell'Abruzzo dalle origini alla metà del '900*, Teramo, Ed. Grafiche Italiane, 1990.
4 P. Orsini, *Montesilvano fra '800 e '900 personaggi, testimonianze, ricordi*, Pescara, Carsa, 1998, pp. 20-22.
5 F. Cirelli (a cura di), *Il Regno delle Due Sicilie…*, cit., p. 81.
6 *Atto di concessione-Ferrovie abruzzesi per i confini*, Napoli, 1856.
7 R. Colapietra, *Le ferrovie medio-adriatiche*, in R. Lorenzetti (a cura di), *La questione ferroviaria nella storia d'Italia. Problemi economici sociali politici e urbanistici*, Roma, 1989, p.10.
8 Archivio di Stato di Chieti, *Fondo Prefettura*, b.208.
9 Archivio di Stato di Chieti, *Fondo Prefettura*, b.133.
10 Per ulteriori approfondimenti si consiglia di vedere O. Aristone, M. Benegiamo, *I grandi interventi infrastrutturali nella riorganizzazione del territorio,* in M. Morandi (a cura di), *Una trasformazione inconsapevole. Progetti per l'Abruzzo adriatico*

(1922-1945), Roma, 1992, pp. 25-61; R. Colapietra, *I tracciati ferroviari e la loro incidenza sull'articolazione urbana e territoriale in Abruzzo e Molise*, in "Cheiron", X (1993), n. 19-20, pp. 231-43; L. Gorgoni Lanzetta e G. Millevolte, *Da un nodo ferroviario nascita di una grande città*, in R. Lorenzetti (a cura di), *La questione ferroviaria…*, cit., pp. 63-94; G. Sabatini (a cura di), *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo. Temi e materiali sullo sviluppo delle ferrovie tra questione nazionale e storia regionale*, L'Aquila, 1996; F. Mercurio, *Reti di comunicazione e formazione delle gerarchie territoriali*, in M. Costantini, C. Felice (a cura di), *L'Abruzzo*, vol. della *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi*, Torino, 2000, pp. 809-76.

11 A questo proposito si veda l'ampia documentazione conservata nell'Archivio di Stato Teramo, *Fondo Prefettura*.

12 R. Colapietra, *Pescara 1860-1960*, Pescara, Costantini, 1981, p. 132.

13 Guida del Touring, Milano, 1910, p. 65.

14 L. Muzii, *Relazione al giurì della gara reale d'onore. Tra proprietari viticultori*, Pescara, Tipografia Zazzetta, 1901, pp. 7-8.

15 E. Agostinone, *Dalla terra d'Abruzzo. Otto lettere al giornale "Lombardia" di Milano*, Palermo-Milano, Sandron, 1905, pp. 99-102.

16 E. Agostinone, *Dalla terra d'Abruzzo…*, cit., Palermo-Milano, Sandron, 1905, pp. 15-18.

17 O. Galli, *Montesilvano…*, cit., p. 446.

18 Archivio di Stato Pescara (d'ora in avanti ASPe), *Genio Civile*, sezione VII, b.13.

19 ASPe, *Genio Civile*, sezione VII, b.13.

20 ASPe, *Genio Civile*, sezione VII, b.13.

21 "Il Risorgimento d'Abruzzo e Molise", 11 ottobre 1925.

22 C. Pozzi, *I '900 della città*, in *Le nuove provincie del fascismo. Architetture per le città capoluogo*, a cura di A. Alici, A. Appignani, Pescara, Archivio di Stato/ Italia Nostra, 2001, pag. 247.

23 "L'Adriatico. Giornale della Federazione provinciale fascista di Pescara", 29 novembre 1938.

24 ASPe, *Fondo Prefettura*, III inventario, Categoria XII fascicolo 249.

25 ASPe, *Fondo Prefettura*, III inventario, Categoria XII fascicolo 165.

26 ASPe, *Fondo Prefettura*, III inventario, Categoria XII fascicolo 155.

27 ASPe, *Fondo Prefettura*, III inventario, Categoria X fascicolo 41.

28 ASPe, *Fondo Prefettura*, ivi.

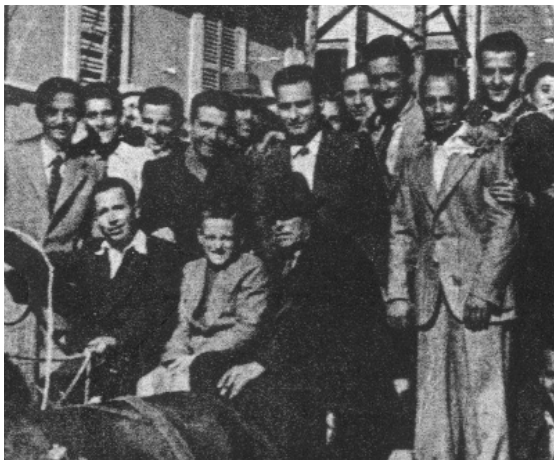
29 ASPe, *Fondo Prefettura*, ivi.

Montesilvano, anni '30, le locomotive 735 - 089 e 625 - 582 testimoniano la densità di traffico di cui era capace lo scalo montesilvanese. (si noti anche il convoglio fermo al al 1° binario).

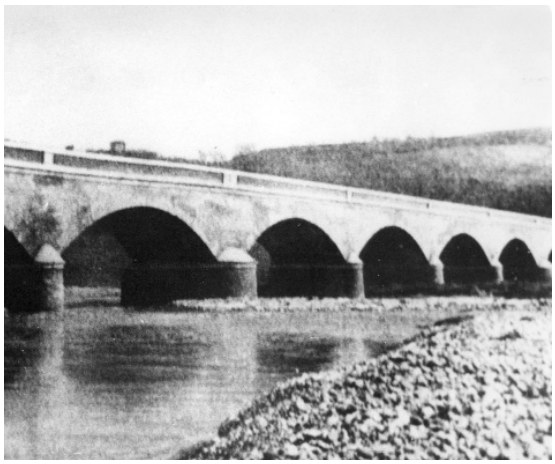
Montesilvano, anni '40, treno militare in sosta.

Secondo dopoguerra, operai al lavoro di ricostruzione della sede ferroviaria.

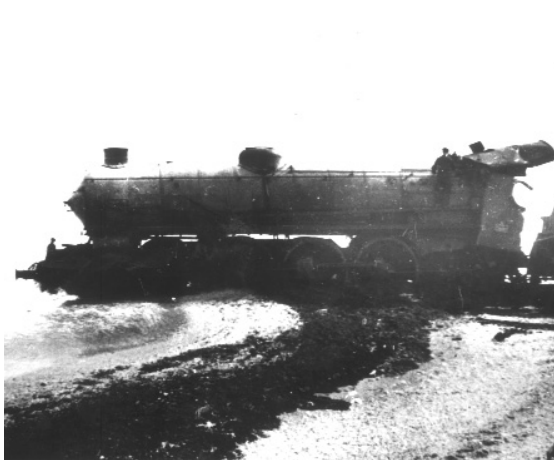
Anno 1941, tradotta militare salutata dai cittadini.



Anni '50, soci ed addetti della cooperativa di facchinaggio ("la carovana").



Fine anni '40, ponte ferroviario sul "Saline" ricostruito.



Ortona, anni '50, locomotiva GR. 746 sviata per effetto di smottamenti dovuti a mareggiate.

Montesilvano, anni '30/'40, folla nel piazzale della stazione per l'ascolto di un discorso del capo del governo diffuso dall'altoparlante che si nota a sinistra.

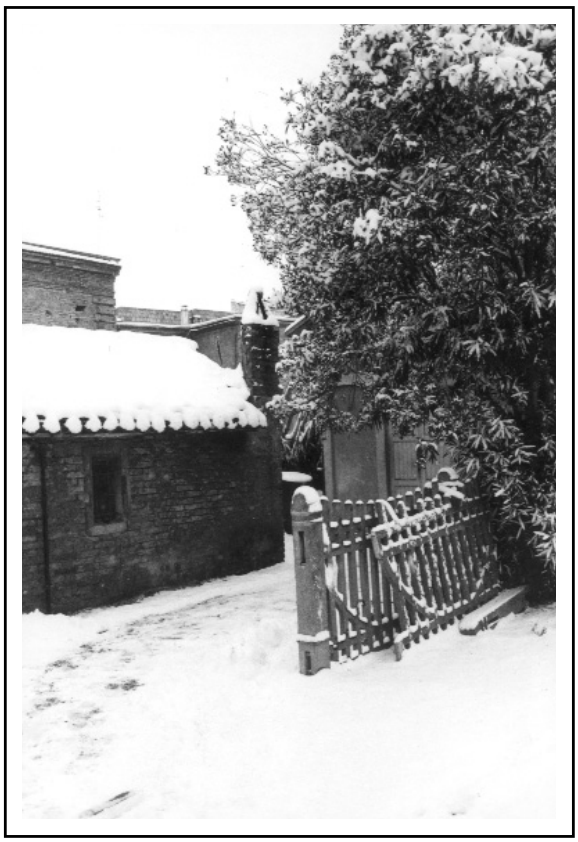
Montesilvano, febbraio 1941, un treno militare (Carri E.I. di serie "F" e personale della "Regia Aeronautica") accolto dai cittadini.

Montesilvano, anni '10/'15, Omnibus SPA della società Anonima VESTINA, in partenza dalla stazione per Penne (a sinistra) e "Gaggenau" dell'impresa BOSICA in partenza per città Sant'Angelo.

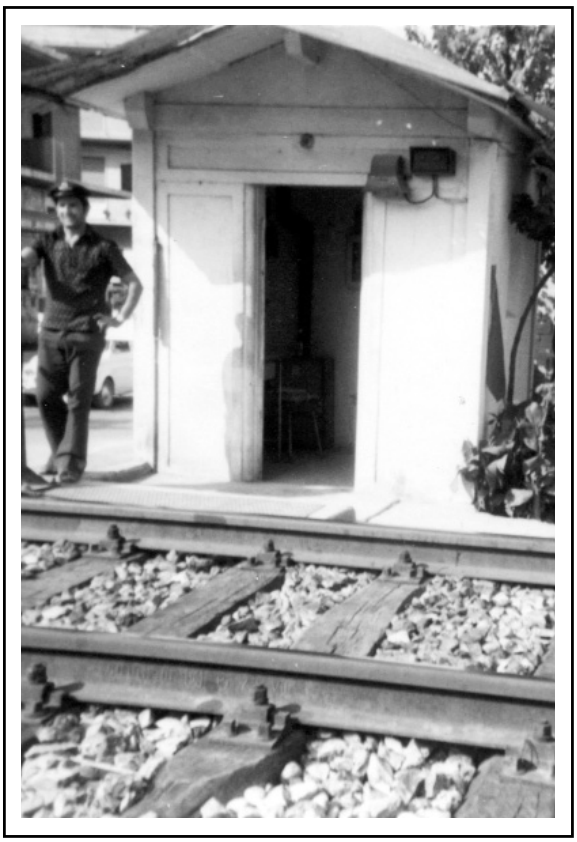
Montesilvano, anni '30, cittadini radunati nel piazzale della stazione per il "sabato fascista".

Montesilvano, anni '50, piazzale esterno della stazione.

Montesilvano, anni '30, la sala d'aspetto della stazione allestita come camera ardente per il rientro della salma del Capitano di Fanteria, M.O.V.M. Tito Acerbo, deceduto durante la prima guerra mondiale, tumulata in Loreto Aprutino.



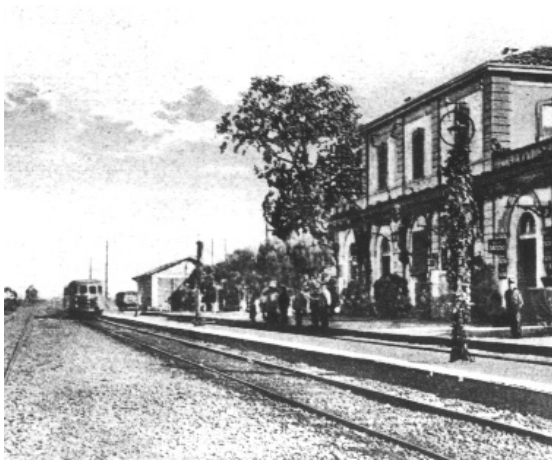
Montesilvano, anni '70, ottocentesco fabbricato attiguo alla stazione destinato al personale della manutenzione.



Anni '70, il ferroviere Aceto in servizio al passaggio a livello "a mano" di Via Arno (zona "Mazzocco").

Montesilvano, anno '30, una bambina in posa sul marciapiede tra il primo ed il secondo binario della stazione.

1988, il ferroviere Aceto scorta la spinta del treno speciale d'epoca, affidata ad una "Truman" - D 143, nell'ultimo viaggio sulla più che centenaria linea.

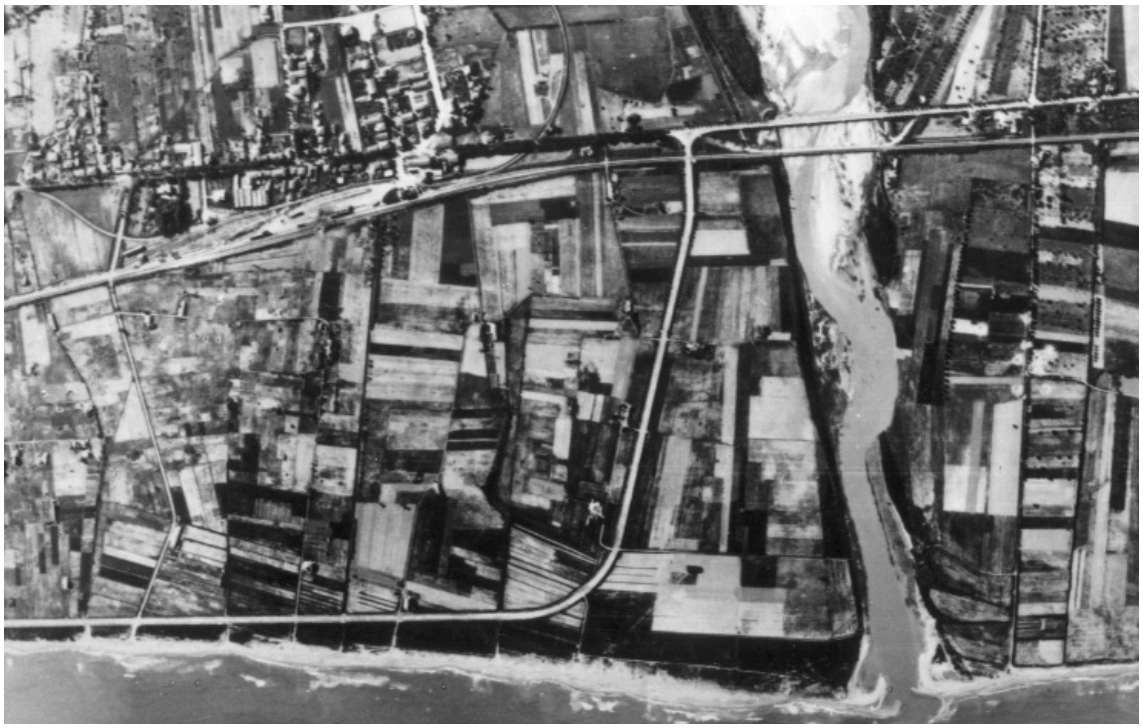


Montesilvano, anni '30, arrivo della "Littorina".

Montesilvano, 3 maggio 1992, inaugurazione della nuova stazione. La Fanfara dei Carabinieri di Napoli, accoglie le Autorità.

Montesilvano, anni '30, cittadini e ferrovieri in posa in divisa . Riconoscibili i signori Cordone e Recchia col berretto.

Montesilvano, 20 maggio 2001, treno speciale d'epoca in arrivo al terzo binario.



Montesilvano, anno1944, ricognizione aerea degli alleati sul centro, prima delle incursioni sugli impianti ferroviari e sulle opere viarie più importanti.

De Filippis Delfico Filippo

Nasce a Teramo, il 23 marzo 1827, figlio del Conte di Longano, Gregorio De Filippis e di Marina Delfico, muore a Montesilvano, il 10 gennaio 1907. Patriota e massone.

Già nel 1848, col fratello Troiano, è uno degli animatori della lotta risorgimentale nel Teramano. Quando si abbatte la repressione, sfugge all'arresto riparando in Francia, rientra in Abruzzo nel 1860.

In particolare, anche su mandato di Troiano, è il principale referente di Pietro Marrelli, da Teramo, per i preparativi e l'organizzazione della Campagna nell'Agro Romano del 1867.

Essendo stato Venerabile della Massoneria, per un certo periodo, al suo funerale, celebrato a Teramo, c'è un breve saluto dell'Avvocato Francesco Di Girolamo, per conto della Loggia teramana. Un breve suo profilo viene tracciato dall'assessore comunale, Dott. Vincenzo Guerrieri Crocetti, il quale lo dipinge come uomo appartenente alla «vittoriosa legione crosca di forti abruzzesi»; e ne dà l'idea di chi ha fatto «tutto per la grandezza della Patria [...] per adempiere il vaticinio degl'invincibili apostoli della rinascenza italiana». Conclude il suo discorso promettendo di rivolgersi con «religioso rispetto» e «venerazione filiale» alla tomba che conserverà «gli avanzi di un forte e gentile cavaliere abruzzese, da cui oggi stretti in profondo cordoglio, lagrimiamo la morte».

Mente equilibrata e versatile, pronta alla percezione, animo alto e generoso – audace nel periglio, indomito alla rea sorte; [...]

Osservazioni sul progetto Ferroviario per l'arginazione del Salino

Lo scarico dei fiumi è il mare; il corso naturale delle acque è la linea retta, giacchè come tutti i gravi, esse tendono a percorrerla: le deviazioni, per conseguenza, sono sempre causate dagli ostacoli, i quali sono di due specie: naturali, ed artificiali; dei primi non parlerò, essendo se non impossibile, almeno estremamente difficile rimuoversi; i secondi poi, fatti dalla mano dell'uomo possono esser tolti, o corretti per lo stesso mezzo; e nel numero di questi ultimi, trovasi la ferrovia situata a traverso il fiume Salino come uno sbarramento, non lasciando allo stesso fiume che gl'insufficienti archi del ponte per lo smaltimento delle acque; insufficienza dei quali si è tristamente provata nelle ultime inondazioni.

Per questa calamità permanente si fece un consorzio per l'arginatura del fiume, il di cui progetto, come si sà, venne fatto dalla Società ferroviaria; ed è su questo che voglio dire qualche cosa.

Il progetto in parola non raggiungerà lo scopo di togliere, o modificare la causa delle inondazioni; anzi secondo me la favorisce, giacchè la gran zona di terreno che si lascia tra l'argine proposto ed il fiume, formerà un grande ristagno di acque, un lago circoscritto, il quale ammettendo il probabilissimo rigurgito pei venti marini nelle piene, ed il continuare delle piogge, non sarà più valido a mantenere le acque lentamente esitate dagli scarsi archi del ponte: ed in prova cito l'ultima inondazione e domando « fin dove avrebbe dovuto estendersi l'argine per contenere la piena, che raggiungendo in varii punti l'altezza di due metri, allagò tutta la piana chiusa tra le colline e la ferrovia, dal Salino al Mazzocho? E se in altra inondazione le acque non si aprissero novellamente una strada a traverso la ferrovia, qual catastrofe ancora più orrenda non si rinnoverebbe? »

La piena in conseguenza superando, e rompendo l'argine si riverserà di nuovo ripetendo i passati disastri.

E lo stesso argine dopo molte prove di resistenza, se ne potrà dare, non contribuirà col ritenere le acque a rialzare a monte l'alveo del fiume coi depositi della melma? (*a*)

Ricapitolando dico che gli effetti possibili, seguendo il progetto ferroviario saranno « spese d'impianto, di manutenzione continue, spese di allungamento, ed alzamento dell'argine, altri terreni da espropriare, e ripetizioni delle catastrofi. »

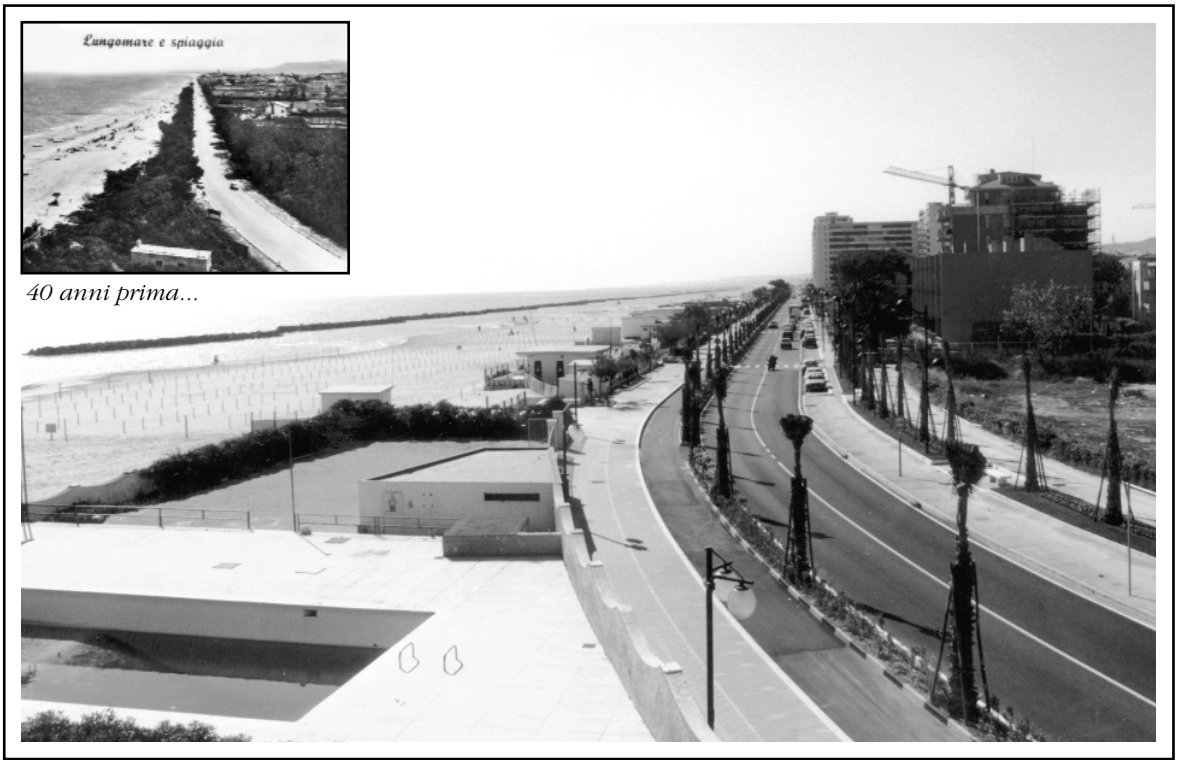
Disapprovando col mio buon senso il progetto ferroviario mi è d'uopo accennare ciò che potrebbe sostituirlo, e lo fo brevemente suggerendo come indispensabile l'allungamento del ponte, e lo sgombro dell'isola Muzii — e solo in tal caso si potrà fare con vera utilità un argine-guida lungo la sponda del fiume.

Queste mie idee se avranno la fortuna di esser considerate, troveranno molti ostacoli nella potente Società ferroviaria; ma potrebbe del resto essa bilanciare la maggiore spesa cui andrebbe incontro per l'allungamento del ponte, con le sostanze, e le vite d'una fertile, e popolosa contrada che con l'argine in progetto resterebbero continuamente sotto la spada di Damocle.

FILIPPO DELFICO

Volantino diffuso a Montesilvano, nella seconda metà dell'Ottocento, dal Conte Filippo Delfico e profilo storico dell'estensore.

Anni '70, convoglio per servizi veloci (elettromotrici ALe 601). (Foto FS).



40 anni prima...

Montesilvano, anno 2003, Viale Aldo Moro recentemente ristrutturato e dotato di pista ciclabile.

Dal finestrino, 140 anni fa...

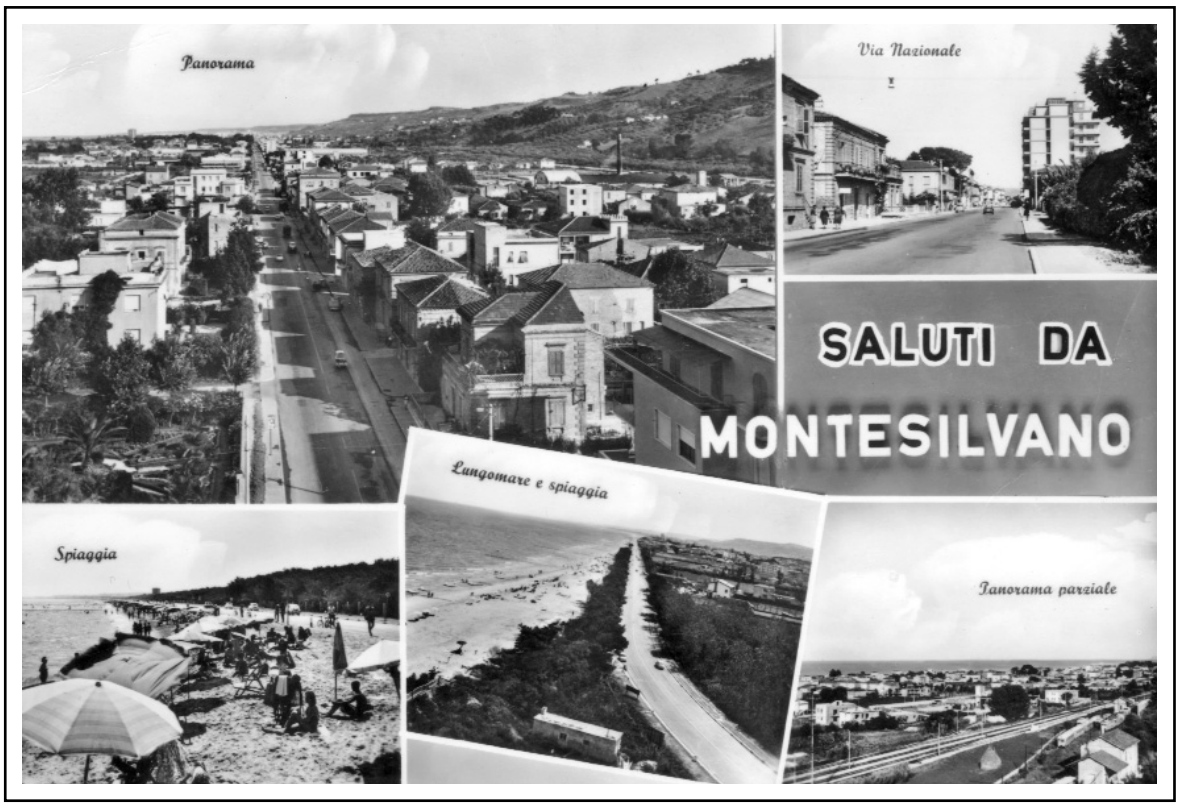
di Monica Andreucci

Uno dei modi migliori di ingannare la noia per il passeggero curioso, oggi come una volta, è osservare il dispiegarsi del paesaggio dal finestrino del treno. Allora cosa si vedeva, lungo la tratta abruzzese della Linea Adriatica, in un ideale viaggio nello spazio e nel tempo? Saliamo a bordo di un convoglio d'inizio secolo –un *"centoporte"* per esempio, trainato da fiammante vaporiera- e confrontiamo la descrizione dell'ambiente che i binari "nuovi di zecca" solcavano allora con le mutazioni più recenti, sotto gli occhi di un viaggiatore del terzo millennio.

In valigia, non romanzi da leggere, bensì le pubblicazioni che possono rendere l'emozione di ciò che c'era intorno a noi: le Guide Turistiche, quindi, le quali in origine erano pensate proprio per gli spostamenti ferroviari. Con questa impostazione, peraltro, ci permettono di ricostruire ben più delle immagini da cartolina o delle vedute acquerellate, come caratteristiche geografico-economiche delle località attraversate, condizioni di vita degli 'indigeni', tradizioni locali ed aneddoti non ancora dimenticati, bellezze artistiche del momento (quindi pure ciò che eventi successivi hanno cancellato).

Collazionando brani delle edizioni più vicine a questi 140 anni che celebriamo, viene fuori la descrizione, passo passo –anzi, 'traversina per traversina'!- della prima, importantissima, via di collegamento tra gli *Abruzzi* ed il resto…del mondo.

Saliamo in carrozza, quindi, e "Buon Viaggio".



Cartine illustrate degli anni '60.

Montesilvano, anni '50/'60, la "Statale 16" nei pressi del passaggio a livello della Riviera. (Zona ex "Autostop").

Da Ancona a Foggia

Ferrovia km 323 in c. 6 ore di direttiss. e c. 9 ore di accelerato (da Ancona a Pescara, automotrice in ore 2,40). Fa parte della grande linea Bologna-Brindisi che *tocca frequentate staz. balneari. La vista è bella sui due lati: a d., dentro terra, e specialm. al passaggio dei fiumi che discendono perpendicolarm. alla costa e permettono pan. sui monti lontani o sulle cittadine e i paesi disposti sopra i Colli; a sin. sul mare solcato da pittoresche barche da pesca.* (3)

Oltr'alpe, l'itinerario veniva altresì presentato, oltre alle indicazioni già date: *un train express, en correspondance avec ceux de Milan et de Bologne, fait tous les jours le trajet d'Ancône à Brindisi (557 kil.) en 12 h (..) Il y a en outre, une fois par semaine, le dimanche, un train express (Peninsular Express) pour la Malle des Indies (14 h. 1/4 de Bologne à Brindisi) ; il ne prend des voyageurs que pour Brindisi, en 1re cl.*

La voie longe la côte, et les villes sont en général à quelque distance des stations, avec lesquelles elles communiquent au moyen de diligences régulières, mais médiocres. (6)

La linea littorale (!) adriatica Ancona-Termoli attraversa le due provincie (!) di Teramo e di Chieti dalla foce del Tronto alla foce del Trigno e cioè dalla stazione di Porto d'Ascoli a quella di San Salvo per una lunghezza complessiva di 127 chm.

Da Ancona la linea ferroviaria, svolgendosi sempre lungo il mare, attraversa le Marche; alla stazione di Porto d'Ascoli, con una diramazione di chm.27,800 verso ovest, raggiunge il capoluogo della provincia Ascoli Piceno. Dopo 2 chm.da Porto d'Ascoli traversa il Tronto, e a 90 chm. da Ancona entra nell'Abruzzo. Presso il delta del Tronto, a monte della ferrovia, s'erge una graziosa torre medievale detta Torre di Martin Sicuro che trovasi in territorio di Colonnella. (2)

Porto d'Ascoli. On traverse le Tronto, le Truentus des Romains. Il corso d'acqua è antichissimo confine politico, mentre la morfologia del territorio non cambia molto tra le due Regioni: *il tratto di costa che ci accingiamo a percorrere è variato; ora la fine arena si estende per lungo tratto, ora i Colli scendono ripidi, e le onde marine battono sopra gli scogli. Piccoli paesi e qualche città si asside nella parte più elevata.*

La via Provinciale corre parallela alla strada ferrata. In origine la via non toccava alcun abitato (…) ma oggi si è manifestata una tendenza dei villaggi a stabilirsi nella pianura, lungo la strada, attirati anche dalla ferrovia, e così si hanno due paesi in Castellammare Adriatico e Rosburgo e varie borgate in Silvi e Mutignano. (5)

Si prosegue tra oliveti. A sin., a 500 m., un castello-villa. Si traversa il F. Vibrata: nel fondo della valle si vede la Montagna dei Fiori col M. Girella e il M. di Campli. (3)

***A 98 chm.* da Ancona:**

TORTORETO-NERETO da dove si accede ai comuni di Tortoreto (abit.4970) e Nereto (abit. 3457). (2)

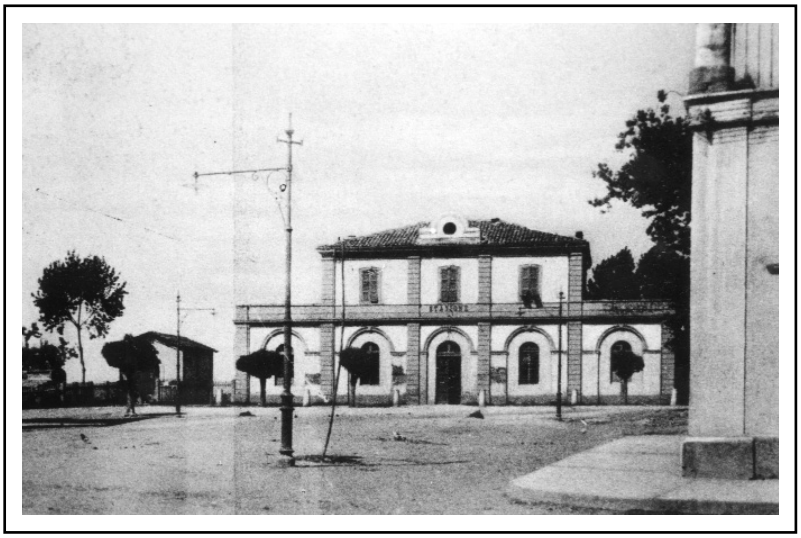
Secondo la tradizione il suo territorio produceva tanto vino e di tale qualità che Annibale lo usò per rinforzare le truppe spossate e per lavare i cavalli allo scopo di liberarli da malattie contratte nelle paludi del Trasimeno.
La linea si riavvicina al mare; appare Tortoreto Alto (3)

A 101 chm.:

TORTORETO SPIAGGIA fermata sulla riva dell'Adriatico (2), località balneare con ottimo arenile. (3)

A 108 chm.:

GIULIANOVA (buffet, passable, tenu par le propr. de l'Alb. Adriatico), village malpropre (!) de 7477 hab., mais qui a quelques jolies maisons de campagne, à dr., sur la hauter. (7)
Lo scalo è *a 500 metri dalla città (carrozze pubbliche L.0,20); Albergo Belvedere (camera L.2); nella stagione balneare villini mobigliati da L.100 a L.400 al mese.*
Sorge su un pittoresco altipiano, tra il verde della campagna rigogliosa e l'azzurro dell'Adriatico; conserva alcuni avanzi di mura turrite ed ha una bella marina, a 2 chm. circa, ove trafficano navi di piccolo cabotaggio pel commercio e per le industrie locali fra le quali è fiorente quella per la lavorazione delle perle e dei coralli che si esportano all'estero.



Montesilvano, anni '10, il fabbricato a sinistra della stazione è sede del primo ufficio postale della "spiaggia".

Anni '20, la stazione di Montesilvano. Omnibus Fiat 15 Ter. (Bosica).

(Va qui sottolineata la differenza tra quel che descrive la Guida in francese e l'immagine decisamente più solare che dà la Guida FS/TCI. La località non può essere così cambiata in pochi anni…evidentemente, le edizioni d'inizio secolo della Baedeker non erano sempre rivedute; ma questo lo sapeva il turista, soprattutto se straniero?)
Dalla stazione di Giulianova si stacca un tronco di linea che rimonta la valle del Tordino fino a Teramo, capoluogo della provincia. Tale tronco, in continua ascesa, supera un dislivello di 246 metri in chm.25,080. (2)
Si prosegue presso i poggi ubertosi, tra ville, case coloniche e orti. (3)
Le chemin de fer passe ensuite le Tordino, le Batinus des anciens nell'ampia belliss. valle nel cui fondo appare il Gran Sasso.
Dopo una pineta, km 112 Ferm. COLOGNA MARINA. Si continua presso il mare, lungo piantagioni di pino marittimo con vista, a d., su Montepagano. (3)

Montesilvano, anno 1986, il piazzale della stazione innevato (periodo natalizio).

Per quanto siano ben coltivati i colli, per quanto appaiano grandiosi i lontani colossi Appennini, per quanto l'ampia distesa delle cerulee acque dell'Adriatico e la bella spiaggia si presentino vaghi alla vista, pure la via riesce piuttosto monotona (5).

A 118 chm.:

MONTEPAGANO-ROSBURGO, stazione che fa scalo al prossimo villaggio di Rosburgo, ridentissimo sulla marina, ove sorgono parecchi villini, un albergo-ristorante ed uno stabilimento balneare; ed al comune di Montepagano (ab.7447). (2)

…Moderno e frequentato centro balneare con lunga e bella spiaggia costeggiata da un viale di pini. Si prosegue con vista a d.su Atri. Si entra nell'ampia valle del F.Vomano. (3)
On aperçoit à dr. le Gran Sasso d'Italia, de la base au sommet. (8)

chm. 123 Ferm. SCERNE

ove fu probabilm il porto di Hàtria Picena. (3)

A 127 chm.:

ATRI-MUTIGNANO, stazione dalla quale si accede a Mutignano (ab.1996); e ad Atri (442 m.) qu' une dilig. dessert 4 fois par jour (1 fr. 25, 1 fr, au retour; pas toujours d'autres voit. ici, mais bien à Giulianova). C'est l'Adria des anciens, aujourd'hui une ville de 13569 hab., avec une évéché. Elle est célèbre par ses vielles monnaies de cuivre (9) le quali, *con la leggenda HAT, appartengono al sistema librale di bronzo (…); il loro principale carattere è il peso straordinario superante quello degli stessi assi romani. Per tale ragione furono ritenute come le più antiche e rare del mondo (…). V'ha motivo però di credere che* (5) così in realtà non sia.
Il territorio limitrofo è costituito in massima parte di marne argillose turchine che danno in certi punti delle forme strane al territorio (2). Dal finestrino, si intravede *un eccezionale insieme di grandiosi calanchi (detti localm. scrimoni).*
Presso la staz., le villette di Pineto (Alb. Nuovo, 10 letti da L. 5 a 6, pens. 16-18, acqua corrente).
Dopo Staz. Atri-Pineto (è più tarda la denominazione che comprende la stazione balneare) *si prosegue tra il mare e le colline, fra un alternarsi di pinete, arenili e vigneti; nella breve spiaggia, la poderosa pittoresca Torre di Cerrano, con un piano merlato dal quale si leva una seconda torre rastremata.*
Si traversa il T.Cerrano nel fondo della cui valletta si vedono Silvi, a 1 km, e Atri, a 10. (3)

A 134 chm..

SILVI (abit.4185) a 5 chm. dal comune omonimo (corriera L.0,40) in località ridente ove sono disseminati, lungo la spiaggia, parecchi villini. (2)
Varie case private sono costruite con buon gusto e sulla spiaggia sorgono ampi magazzini e cantieri così per la costruzione come pel raddobbo dei bastimenti di cabotaggio. Ha una sta-

gione balneare frequentatissima. (4)
Presso la Staz. è Silvi Marina (…) staz. balneare con vasto arenile ai piedi di un colle olivato. E' costituita da belle villette tra ameni giardini a palme e agrumi.
La linea si allontana un poco dal mare. (3) *Nous franchissons ensuite la Piomba, le Matrinus des anciens, rivière dans le voisnage de laquelle est située, à 8 kil. de distance, Città Santangelo (320 m.), ville de 8204 hab.* (10)
E' *la stazione di Montesilvano* che *serve Città S.Angelo a 10 chm. (corriera L.0,75) su un colle in ridente posizione, presso ruderi dei fabbricati romani adibiti a deposito del sale che si estraeva dalle vicine saline che diedero il nome alla via Salaria, per la quale si importava il sale a Roma.* (2)

Montesilvano, anno 1981, piazzale esterno della stazione e spartitraffico infiorato.

(Sulla vista dell'abitato,) *si valica il F.Saline (nel fondo della valle, il Gran Sasso) a 1 km dalla foce. Era detto dai Romani Salinum Flumen per l'esistenza di celebri saline. Nella spiaggia, tra la foce del Piomba e quella del Saline, località detta ancora Le Saline e forse, alla foce del fiume, la città di Angulus.* (3)
Queste, celebri nell'antichità, diedero il nome all'antica via consolare Salaria, per la quale i Sabini e i popoli confinanti portavano dal mare il sale pel loro uso.(5)

A 139 chm.:

MONTESILVANO (abit.3607) a 5 chm.: carrozza postale cent. 20 all'andata e cent. 40 al ritorno, due volte al giorno in un'ora (…). E' su un colle a destra del Salino con bel panorama specialmente a Nord. e dal largo del Belvedere si ha l'ampia veduta sulla valle del Tavo (…). Il territorio produce cereali, olio e specialmente vino bianco e rosso di cui si fa esportazione: è molto pregiata l'uva da tavola detta trebbiana (5). Sorge *di faccia all'Adriatico presso il quale sorgono numerosi villini frequentatissimi nella stagione balneare. Montesilvano è il principale centro di esportazione per l'estero di un'uva speciale da tavola dell'Abruzzo, detta in Germania uva d'oro.* (2) *All'altezza di 165 metri sul mare cui dista 3 chim., in colle con aria saluberrima ed in territorio feracissimo.* (4)
Presso la staz. è Montesilvano Marina: ab. 1806-5909 (sul colle, al mare) *(Alb.: Ballerini, 10 cam.; Di Blasio, 5 cam.), staz. balneare.*
Dopo Staz. Montesilvano si prosegue tra vigneti; a d. corre parallela la ferr. elettrica per Penne. La linea si avvicina alla spiaggia e corre rettilinea tra ville.(3)

A 146 chm.:

CASTELLAMMARE ADRIATICO (très bon buffet; hôt. Leon d'Oro), ville de 8926 hab. sul lato sinistro della foce del Pescara, sulla riva dell'Adriatico, in splendida posizione, su una lieve ondulazione di terreno ove sono disseminate, in mezzo a ridenti giardini, numerose ville frequentatissime nella stagione estiva, nella quale Castellammare diventa una elegante stazione balneare di primo ordine, con numerosi stabilimenti balneari, circoli, teatri ecc. Alberghi:

Fine anni '90, panorama (Colli e Marina).

Globo, Milano, Leon d'Oro, Campano, Stella d'Italia, Sole (camere da L.1,50 a L.3). (2)
Vi è anche attivo commercio, e fabbriche di laterizi, di stoviglie, di liquorizia, di paste alimentari. Vi sono cave di argilla (…). Solo nel 1809 Castellammare divenne Comune a sé, essendo stato fino al 1804 unito a Pescara e poi a Montesilvano (5).
Prima di giungere a Castellam. la ferrovia costeggia una bassa serie di colline sparse di ville che formano il comune, assai frequentato durante la stagione dei bagni. (4)
Castellammare è di origine moderna, non ha quindi alcun monumento; anche i ruderi del Castello, che diede il nome alla città, sono spariti per l'ingiuria (!) più degli uomini che del tempo. Per i suoi impianti ferroviari è capolinea, agli effetti dell'esercizio, della linea per Sulmona-Roma, ma il bivio effettivo è nella stazione di Pescara (Portanuova).
Subito dopo la stazione di Castellammare si traversa il fiume *Pescara, che è il confine tra le due provincie (!) di Teramo e Chieti.* (2)

A 148 chm.

PESCARA (hôt. Risorgimento, bon; Rebecchino, simple), ville forte de 7107 hab., bâtie das un bas-fond malsain. (Non è che il posto dove sorge l'abitato venga presentato molto bene… è un altro esempio di 'pubblicità negativa'?) *On aperçoit à dr., la masse de la Maiella, dont le point le plus élevé, le mont Amaro, atteint une hauteur de 2795 m.* (11)
Mandamento di Francavilla a Mare, Circondario di Chieti (…) è situata poco lontano dalla marina presso alla foce dell'omonimo fiume (…) Gode di clima temperato e di bella veduta sul mare e sulla catena appennina. E' porto canale di seconda classe(…). Sul fiume aveva un ponte ed un porto formato dal fiume stesso ove stavano ancora di continuo grosse navi mercantili, e da dove Plinio trasse una linea fino alla foce del Tevere per descrivere la media

Montesilvano, anno 2003, lungomare Aldo Moro: particolare del nuovo arredo urbano.

latitudine d'Italia che segnò di 136 miglia.
Qui erano anticamente delle saline; se ne trova menzione nella tavola Peutingeriana e nell'itinerario di Antonino Pio (…). Oggi il suolo è coperto di piante marine che danno ottime sode per fabbriche di vetri. (5)
Le origini di Pescara sono avvolte nelle tenebre (…). Il porto canale era importantissimo centro commerciale dell'Abruzzo; adesso è scalo dei velieri che trafficano con la Dalmazia (…). Come città moderna, è un ridente soggiorno; ha molti opifici industriali che esportano anche all'estero i loro prodotti; ha belle strade, villini eleganti e palazzi di belle architetture. L'abitato, per mezzo di una tramvia, è collegato al mare ove sorge uno stabilimento balneare. Tra le due ridenti cittadine (Pescara e Castellammare) *è stato attivato un servizio di filovia.*
I dintorni di Pescara sono ridentissimi, belle soprattutto le foci del fiume ove spiccano le tanto caratteristiche vele gialle e rosse, con disegni curiosissimi a guisa di grandiose insegne araldiche, che danno al panorama una nota vivace di colore (…). (2)
La stazione ferroviaria più importante sulla linea Ancona-Foggia, lungo il litorale Adriatico. Il Pescara vi si attraversa sopra un magnifico ponte in ferro in una sola travata, la cui lunghezza è di 64 mt, l'altezza di 5,25 e la larghezza di 4 metri; l'altezza poi sul livello delle magre al piano delle guide è di 7 mt. (4)
Dopo un paio di chm.da Pescara la linea ferroviaria traversa la pittoresca pineta.(2)
Ferm. Pineta di Pescara, dove i treni fermano soltanto durante la stagione balneare. Si traversa il T. l'Acqua Torbida. Il mare è a 200 m., e il breve arenile è piantato a vigneti. (3)
La linea ferroviaria (…), partendo dalla stazione di Pescara fa un'ampia curva per qualche chilometro nell'interno della Valle del Pescara, poi si riavvicina al mare e attraversata la via provinciale che corre con lunghissimo rettifilo lungo la spiaggia. Vario ed interessante è lo spettacolo che si ha durante la via.

Montesilvano, anno 2003, l'ex tracciato ferroviario FS realizzato quale sede della futura filovia, con attigua pista ciclabile, nei pressi dell'ex casello in zona "Mazzocco".

I monti si presentano, con una magnifica tinta ed andamento, e d'inverno ed anche d'estate si vedono campi di neve scintillare al sole. I colli sono rivestiti di smagliante verzura ed ora è un promontorio roccioso, che interrompe la monotonia della spiaggia e nelle cui viscere si addentra il mostro di ferro, ora è un'ampia striscia di pianura che viene attraversata e che altro non è che un tratto di terreno lasciato scoperto dal mare, ritrattosi col tempo dall'antico suo letto.
Le creste biancheggianti delle cerule onde dell'Adriatico vengono a frangersi fin presso alla strada, mentre le multicolori vele delle vaghe paranzelle spiccano sull'azzurro del cielo. (5)
La voie franchit plus loin l'Alento. (12)

A 155 chm.:

FRANCAVILLA (abitanti 5683), presso l'Adriatico, ridente città-giardino con numerose dimore signorili, palazzi e villini tutti in mezzo a rigogliosa vegetazione floreale. (2) *AZIENDA DI CURA- frequentata ridentiss. staz. balneare fra il verde e i fiori, con un viale di oleandri e pini parallelo alla lunga e bella spiaggia.* (3) *Lì in mezzo al verde, di faccia all'azzurro dell'Adriatico è l'ex convento di S. Maria Maggiore ove, come in un eremo, ha la sua dimora l'insigne pittore F.P.Michetti. Francavilla a Mare è anche essa una frequentata stazione balneare, con un piccolo porto.* (2)
Il paese è vicinissimo, sopra un'altura a destra, altura che presenta diversi squarciamenti laterali, in cui trovansi piccoli e grossi pezzi di una sostanza vegetale glutinosa opaca e leggera, la quale produce un olio di odor forte simile a quello del petrolio (5).
Si traversa il F. Foro, nel fondo della cui valle si vede la Maiella; poi la linea corre a lato della carrozz., nel breve arenile tra la fronte dei poggi e il mare. (3)

Fine anni '90, panorama della foce del Saline e polo congressuale - alberghiero.

A 160 chm.:

TOLLO-CANOSA SANNITA, stazione che serve i comuni di Tollo (abit.3260) a 13 chm. (corriera L.0,50) e di Canosa Sannita (abitanti 1673) a 19 chm. (corriera L.1,00). (2)
Dopo Staz. *la linea corre viciniss. al mare. Si traversa il F. Arielli; a sinistra si vede la Torre Mùcchia, quadrata e merlata, su di un piccolo promontorio che si traversa in gall.; la linea esce poi stretta tra il colle e il mare e traversa con brevi gall. la Punta di Ferrùccio* (fino qui la descrizione di (3); sulla Guida Baedeker, invece,…)
Une montagne qui s'avance dans la mer vient barrer le chemin ; quatre petits tunnels la traversent. Au delà du 3°, on voit apparaître à g. le château d'Ortona. (13)

A 165 chm.:

ORTONA, (abit. 15523). La città sorge a 2 chm. (carrozza L.1) (2)
Ortona a Mare (hôt.. Italia, Roma, Progresso). On monte de la stat. en 1/4 d'h. à la ville de ce nom, (…) ancien port des Frentans, ville assez propre et bien bâtie. Elle est située sur une hauteur (funiculaire, 10 c.), au pied de laquelle se trouve une petite plage. (14)
E' una bella e ridente città moderna; il suo porto già famoso ed importante scalo dei Frentani fu, sotto i Romani, destinato al ricovero di una squadra di galee. Nel sec. XVI venne rifatto ed in seguito ampliato come si vede attualmente: è poco profondo, ma atto all'ancoraggio dei bastimenti (2).
Fuori della Staz. è la Stazioncina Marina Ortona della ferr secondaria per Lanciano; a sin., l'ingr. della Funicolare elettrica che porta in città al Pal. Eden (corse a richiesta, 2 min.); a d. la gradinata che ripidam. sale (si accede alla città anche per carrozz., km 2 c.) a Ortona

Montesilvano, anno 2003, panorama (i tre colli a ridosso della nuova città sono simboleggiati dal fregio araldico municipale).

a Mare m.68, graziosa città con una notevole attività commerciale. Presso la Staz. è un triangolo di spiaggia sabbiosa protetto dal molo del porto.
FERROVIA MARINA ORTONA-CROCETTA-LANCIANO (a scartamento ridotto e a traz. elettrica) km 50, della Soc.Ferrovie Adriàtico-Appennino, 1° e 3° cl., ore 1,30 di diretto. Serve specialm. per la visita dell'interess. città di Guardiagrele. Collocarsi preferibilm. a destra.
Dopo Ortona si vedono profilarsi in avanti, a sin., la Punta di Acquabella e la Punta di Cavalluccio. Si prosegue rasente il mare e sotto la parete quasi a picco della costa.(3)
Belle vue a S. jusqu'à la Punta della Penna, surtout du vieux château en ruine. Ensuite un nouveau tunnel ; puis on franchit deux ruisseaux. (15)

A 175 chm.:

S. VITO (ab. 4628) sorge sopra un colle dal quale si gode una bella ed estesa veduta sulla riviera adriatica (2)
Alla stazione di S.Vito scendono anche i viaggiatori che vogliono recarsi a Lanciano (…). Oltrepassata la staz., la linea si svolge in una verdeggiante e fertile regione; alla spiaggia del mare rimane poco spazio, ché i colli, i quali traggono origine da sedimenti marini, declinano rapidamente verso il lido il quale spinge in mare la punta Torchino e la punta Malvò, attraversata dalla linea ferroviaria con due gallerie (5).
La linea prosegue stretta fra il mare e la fronte delle colline che più lontano traversa con 3 brevi gall.; poi continua sempre lungo la spiaggia (presso la quale sono dei piccoli scogli), gira la Punta di Cavallùccio e scopre un arco di costa fino alla Punta della Penna col suo bianco faro. Si traversa il T. di Fossacésia. (3)

Montesilvano Colli, anno 2003, "Piazza giardino".

A 182 chm.:

FOSSACESIA (abit.4084) a 3 chm. dall'abitato (corriera L.0,50). Alberghi: della Pace e della Guerra (!) (cam. L.1). A quasi due chilometri di strada carrozzabile, a 15 minuti per la scorciatoia, su un'amena collina in riva all'Adriatico, davanti un grandioso panorama sulla pittoresca riviera, sorge il celebre Tempio di S. Giovanni in Venere. (2)
La linea, sempre presso o a poca distanza dalla costa, traversa l'ampia V.del Sangro; nel fondo giganteggia la Maiella; a km 3,6 a monte si vede il ponte a più archi della Statale e sopra un colle a sin. si scorge Torino di Sangro, mentre all'indietro si vede ancora, *alta su una terrazza, la chiesa di S. Giovanni in Vénere.*
Si ritorna poi *a costeggiare la fronte dei poggi sul mare.* (3)

A 187 chm.:

TORINO DI SANGRO (abitanti 4211), presso i ruderi di una antica città che credesi sia stata Saro. Vue à dr. sur le massif de la Maiella.
La stazione di Torino di Sangro è scalo per tutti i comuni posti sull'alta valle del Sangro, nel versante orientale dell'Appennino. (2)
Continuando presso il mare si traversa il F. Osento, (3) quindi

A 195 chm.:

CASALBORDINO-POLLUTRI stazione comune a Casalbordino (abit. 5672) ed a Pollutri (abitanti 3966). (2)
In vista del mare si traversa la larga valle del T. Sinello; seguono alcune dune che nascondono il mare. La linea si addentra un poco entro terra, lasciando a sin. la Punta della Penna, il maggior rilievo di tutta la costa abruzzese e sulla quale pare sorgesse l'antica città di Buca distrutta, si crede, nel IX secolo. (3)

Montesilvano Colli, anno 2003, centro storico: ex palazzo "Lannutti".

A 201 chm.:

LEBBA, stazione presso il torrente Lebba, dalla quale si diparte un binario tronco di servizio verso la spiaggia. (2)
Si traversa subito il fosso Lebba; si vede a sin., sull'alta riva che domina il mare, una torre di vedetta e il bianco alto faro di Punta della Penna, poi si traversa il fosso dell'Opera in una zona con prevalente coltura di olivi. Si ritorna al mare e, dopo una breve gall., lo si domina da qualche altezza; presso la riva si vedono piccoli scogli e si scopre la costa, fino al Gargano. Altre 2 brevi gall.; si passa ai piedi del colle che porta a Vasto. (3)
(Più veloce la descrizione che di questo sprazzo straordinario di costa fa la guida Baedeker:)
Encore trois tunnels, et on aperçoit à dr. Vasto, sur une colline couverte d'oliviers. (16)
Lungo l'Adriatico si vedono perdersi sull'azzurro del mare curiosi ordigni da pesca, sospesi in cima ad una lunga pertica, detti trabocchi. (2)

A 212 chm.:

VASTO, una delle città più interessanti della costa adriatica (abit. 15542). (3) *A 2500 metri dalla stazione, su una collinetta a 110 metri d'altitudine, dalla quale si domina un esteso panorama sulla riviera adriatica, sorge* (2) *Vasto d'Aimone* (1) *(carrozza L. 0,30). Albergo Indipendeza (camera L.1,50)* (2), *l'Histonium des Romains, est une ville de 15542 hab. Elle est située très haut, et elle offre de beaux points de vue jusqu'aux îles Tremiti et au mont Gargano.* (17)
La linea si allontana un poco dal mare e traversa un oliveto. (3) (Quindi)

A 218 chm.:

S.SALVO (abit. 2727) a 5 chm. dall'abitato (corriera L. 0,30).
La linea ferroviaria dopo due chilometri dalla stazione di S.Salvo passa il Trigno ed entra nella provincia di Campobasso (Molise). (2)

Si traversa l'ampia V. del Trigno, prevalentem. a céreali. Il fiume *per lungo tratto segna il confine tra Abruzzi e Molise … l'ultimo suo tratto è spesso navigabile per piccole barche. Il delta si spinge fino a km 1,5 a valle del ponte della ferr., ma il mare rimane sempre visibile.*(3)

236 chm.:

TERMOLI (Albergo & Trattoria della Corona), la Buca des anciens, petite ville de 5124 hab., au bord de la mer, avec des murs du moyen âge. Vue superbe sur la Maiella (et) les Abruzzes.
A partir de Termoli, on voit des cactus. (18) E' il segno, nel paesaggio, che fa capire al passeggero di essere 'finalmente' al Sud.

Abbiamo visto com'era il paesaggio nella tratta abruzzese : ma quali treni avremmo potuto prendere all'epoca? C'è un capitolo dedicato da leggere per saperlo…

Chemin de fer (dalla Guida BAEDEKER, 1903, trad. del IV paragrafo de l'INTRODUCTION – Reseignements Pratiques)

Nell' Italia Meridionale *ci sono tre reti principali, la Rete Mediterranea, la Rete Adriatica e la Rete Sicula. Si distinguono cinque tipi di treni: treni direttissimi ovvero rapidi e treni di lusso internazionali; treni diretti,treni espressi con 2 o 3 classi che sono all'incirca 20 % più cari dei treni omnibus; poi i treni accelerati, treni omnibus e treni misti che hanno 3 classi. Gli ultimi servono le classi inferiori della società, i secondi le classi medie. I primi sono confortevoli, ma sovente pieni di gente secondo la stagione.*
I compartimenti di 1° classe hanno 8 posti e quelli di 2° ne hanno 10. Dal 1900 esiste una sovrattassa del 3 % sui biglietti al disopra di 90 c.; essa è compresa nei prezzi forniti a noi

Montesilvano, anno 2003, esterno stazione FS.

dagli Orari. Il migliore è l'Orario ufficiale delle strade ferrate, delle tramvie, della navigazione e delle messaggerie postali del regno, dei fratelli Pozzo, a Torino ed a Roma. C'è una edizione principale ad 1 franco, e delle piccole a 80, 50 e 20 c.
Possiamo contare sulla corrispondenza solo dei treni espressi (e non gli stessi ogni giorno). Le previsioni (informazioni) *a voce non saranno superflue per i lunghi tragitti, il numero dei ristoranti sarà ristretto ed i generi di ristoro sovente mediocri.*
Ci si deve rassegnare a vedere gli Italiani, peraltro così educati, sputare continuamente.
Sarà bene prendere in anticipo il proprio biglietto, nelle grandi città, alle agenzie delle compagnie. Gli sportelli degli scali aprono nelle grandi stazioni 40 minuti e nelle piccole 20 min. prima della partenza di ogni treno. Quando c'è folla, è bene tener pronto il prezzo esatto del proprio posto, compresi 5 c. per la vidimazione.
Si può fermare lungo il tragitto chi ha un biglietto per un percorso di almeno 200 chil., 2 volte per più di 500 chil. e solamente con la firma del capostazione, facendo vedere il proprio biglietto allo sportello prima di ripartire.
I biglietti di andata e ritorno sono solitamente validi nella settimana per un giorno fino a 100 chil., per due giorni fino a 200 chil., per tre giorni fino a 300 chil. e per 4 al di sopra. Con questi non è permesso fermarsi per la via.
Esistono i biglietti circolari, combinati e combinabili. Gli *ultimi sono distribuiti per percorsi di almeno 400 chil. La durata di validità è di 15 giorni fino a 800 chil., di 30 fino a 2000 e di 45 oltre. Nelle principali stazioni italiane si ottengono 6 ore dopo averli prenotati o l'indomani mattina al più tardi.*
A Parigi, presso l'ufficio centrale dell'agenzia Cook, si possono avere i carnet/coupons o passe/partout comprendenti le spese per le guide, ingressi alle curiosità, vitto ed alloggio negli alberghi.
Bisognerà dunque recarsi prima possibile alla stazione
I biglietti di abbonamento speciale, validi per 15 giorni, 1 o 3 mesi e disponibili in 7 serie, comprendono ognuno una regione limitata.
I turisti si appoggiano, di preferenza, ai biglietti circolari, che sono i più economici per loro.
Si può portare con sé una valigia, che non dovrà avere innanzitutto più di 50 cm. di lunghezza, intorno ai 30 e 25 cm. nelle altre direzioni (condizioni appena osservate). La tariffa per i bagagli registrati è di 4 c. e 52 per 100 chili e per chilometro. Non c'è diritto ad alcuna franchigia.

Postfazione (ovvero, note per il lettore)

Le citazioni sono letterali, sia nella forma che nelle abbreviazioni. Quel che appare evidentemente diverso dall'uso attuale, è sottolineato con il segno (!), sul quale si può sorridere o riflettere. Riguardo alla demografia, va osservato che sia nella 'Guida FS-TCI' del 1910 che nella 'Baedeker' del 1903 tornano le stesse quantità di abitanti come si può confrontare su Vasto: evidentemente i dati censuari non son stati aggiornati. Per la dotazione alberghiera, invece, in questo lasso di tempo si rileva qualche adeguamento, dato che intanto l'aspetto turistico -pur assai trascurabile nelle quantità di flusso- va consolidandosi stagionalmente. Sintomo di tali consuetudini quelle 'Fermate' per i treni attive solo in estate o, come indicato,"di servizio alla spiaggia". Oggi sarebbero tanto utili quanto di difficile attuazione…
Dati i tempi, le province abruzzesi sono ancora tre (Pescara, si ricorda, viene costituita nel 1927), come pure l'indicazione geografica regionale è *'Abruzzi'*, di borbonica memoria. Interessante è l'evoluzione delle condizioni igienico/sanitarie in certi luoghi, come lo scoprire attività economiche insospettate o dimenticate.
Nel tratto di linea comprendente Casalbordino, solo da un paio d'anni è cambiato il tragitto: per il resto, del viaggio primigenio è davvero poco avvertibile la differenza con l'attuale.

Bibliografia

(1) 1903, KARL BAEDEKER – *"Manuel du Voyageur/Italie Méridionale"*, XIII edizione (la prima è del 1869, in tedesco ed inglese).
(2) 1910, FS/TCI – *"Guide Regionali Illustrate"*, Roma.
(3) 1938, CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – *"Guida d'Italia, Italia Meridionale*", Milano.
(4) 1899, G. STRAFFORELLO – *"La Patria, geografia dell'Italia"*, vol.XXV, Torino.
(5) 1903, Enrico Abbate- *"Guida dell'Abruzzo"*, C.A.I., Roma.

Traduzioni

Le parti in francese sono tutte tratte da (1).

(6) …un treno espresso, in coincidenza con quelli da Milano e da Bologna, copre tutti i giorni il tragitto da Ancona a Brindisi (557 chm.) in 12 ore. Ce n'è un altro, una volta alla settimana, la domenica (Peninsular Express) per la Valigia delle Indie (14 ore e 1/4 da Bologna a Brindisi) ; prende viaggiatori solo diretti a Brindisi ed in prima classe. La via segue la costa, e gli abitati sono in genere a qualche distanza dalle stazioni, con le quali sono collegati per mezzo di diligenze regolari, però mediocri.
(7) Giulianova (ristoro accettabile, gestito dal proprietario dell'Albergo Adriatico), villaggio lurido di 7477 abitanti, ma con alcune gradevoli case di campagna a destra, sull'altura.
(8) Si intravede sulla destra il Gran Sasso d'Italia, dalla base alla sommità.
(9) …che una diligenza serve quattro volte al giorno (1 franco e 25, 1 franco al ritorno; non sempre ci sono d'altre vetture, qui meglio, a Giulianova). E' l'Adria degli antichi. Oggi una città di 13.569 abitanti con un vescovado. E' nota per le sue vecchie monete di rame.
(10) Quindi attraversiamo la Piomba, il Matrinus degli antichi, fiume nelle vicinanze del quale è situata, a 8 km di distanza…
(11) Pescara (hotel Risorgimento, buono; Rebecchino, semplice), città fortificata di 7107 abitanti, costruita su un bassofondo (palude, depressione) malsano. Si intravede a destra, la massa della Maiella, il cui punto più elevato, il Monte Amaro, raggiunge una altezza di 2795 metri.
(12) La via attraversa più lontano l'Alento.
(13) Una montagna che s'avanza sul mare viene a sbarrare il cammino; quattro piccoli tunnel l'attraversano. Al di là del 3°, si vede apparire a sinistra il castello di Ortona.
(14) Ortona a Mare (…)a monte della stazione, ad ⁄ d'ora dalla città con questo nome, antico porto dei Fretani, città abbastanza particolare e ben costruita. E' situata su una altura (funicolare, 10 centesimi), ai piedi della quale si trova una piccola spiaggia.
(15) Bella vista a Sud fino alla Punta della Penna, sovrastata da un vecchio castello in rovina. Quindi un nuovo tunnel; poi si attraversano due ruscelli.
(16) Ancora tre tunnel, e si intravede a destra Vasto su una collina coperta d'ulivi.
(17) Vasto d'Aimone, l'Histonium dei Romani, è situata più in alto, ed offre bei punti di vista fino alle Isole Tremiti ed al Monte Gargano.
(18) Termoli (…) la Buca degli antichi, piccola città di 5124 abitanti, in riva al mare, con muri del Medioevo. Vista superba sulla Maiella e gli Abruzzi. A partire da Termoli, si vedono i cactus.

Montesilvano, anno 2003, segnaletica stradale in C.so Umberto I° nei pressi della diramazione tra la viabilità adriatica e quella vestina. Sulla fondamentale direttrice Nord - Sud troviamo sempre gli stessi "centri strategici" del passato.

Montesilvano, anno 1999, foce del Saline e nuovo quartiere residenziale.

Montesilvano, anno 1998, esterno della nuova stazione in un giorno di festività civile.

Dalla Compagnia delle Indie agli Eurostar: un viaggio lungo 140 anni

di Bruna Di Domenico

L'arrivo della ferrovia e lo sviluppo di Montesilvano

Sin dalla sua nascita la ferrovia ha significato per le zone attraversate possibilità di sviluppo economico e di progresso sociale. Attorno alle linee ferroviarie sono sorti, un po' ovunque, insediamenti e attività produttive. Anche lungo la costa adriatica l'arrivo della strada ferrata ha disegnato una nuova geografia. Prima lo scenario era molto diverso da quello odierno: dal Conero ad Ortona nessuna fascia costiera densamente urbanizzata. Solo radi insediamenti abitativi.

Questa profonda trasformazione affonda le sue radici in una pluralità di fattori, tra cui sicuramente il passaggio del treno, che per primo attrasse l'insediamento della popolazione e delle attività. Il resto lo fecero le strade, lo spopolamento delle zone interne e il decollo turistico.

Il primo treno è arrivato a Montesilvano il 13 maggio 1863 e da allora il piccolo borgo agricolo di pochi abitanti è stato letteralmente risucchiato negli ingranaggi di un rapido processo di trasformazione economica e sociale, che nel giro di alcuni decenni ha conferito un nuovo volto alla località.

Già qualche anno prima, con l'inizio della progettazione e della costruzione della strada ferrata, il paludoso tratto pianeggiante situato tra Castellammare Adriatico e il fiume Saline, aveva iniziato il suo rapido cammino evolutivo: nell'area avevano fatto la loro comparsa i

Anni '70/'80, il primo capostazione donna di Montesilvano, Diana Di Pietrantonio, agita la paletta verde per "licenziare" una locomotiva a vapore, "in pressione" al terzo binario.

Montesilvano 3 maggio 1992, il primo binario, dei 4 realizzati nel nuovo scalo, accoglie il treno inaugurale storico.

primi insediamenti urbani e produttivi. All'attivazione della ferrovia lo scenario appariva radicalmente cambiato: abitazioni, piccoli stabilimenti, botteghe artigiane e un via vai di trasporti da e per la stazione animavano la Marina, che da periferia di Montesilvano Colle, in poco tempo divenne il nuovo centro cittadino.

Indubbiamente il merito di tanta trasformazione sociale va alla laboriosità e alla volontà di lavoratori, imprenditori, politici e amministratori che hanno lavorato per la crescita di una cittadina, che oggi è tra le più importanti dell'area metropolitana pescarese e dell'intera realtà regionale. Ma il primo propulsore di questo complesso processo di sviluppo è stato l'arrivo del treno del progresso, quel 13 maggio del 1863.

All'unificazione d'Italia, appena due anni prima, l'estensione della rete ferroviaria nazionale era di circa 2.000 Km, concentrata prevalentemente nel centro - nord del Paese. Da quel momento in poi lo sviluppo delle infrastrutture subì una significativa accelerazione, privilegiando soprattutto i collegamenti tra nord e sud, con la costruzione delle due grosse direttrici costiere che percorrono in lungo la penisola italiana. La linea adriatica venne progettata ed aperta all'esercizio nel periodo che va dal 1861 al 1866.

Il rapido completamento della direttrice è strettamente legato alla storia della "Valigia delle Indie", il famoso collegamento inaugurato nel 1869, che in 21 giorni collegava Londra a Bombay attraverso il Canale di Suez e il cui percorso terrestre era costituito dal treno internazionale Peninsular Express, che percorreva l'adriatica sino a Brindisi.

La Valigia delle Indie assicurava gli scambi tra il Nord Europa e l'Oriente, senza la necessità di circumnavigare l'Africa. In questo nuovo disegno trasportistico il ruolo dell'Italia divenne determinante: l'Europa poteva essere congiunta a Suez solo attraverso la rete ferroviaria che percorreva in lungo la penisola italiana. L'importanza economica del sistema ferroviario apparve in tutta la sua evidenza e grazie a questa messa a sistema delle modalità di trasporto su scala internazionale, nel giro di pochi anni l'intera penisola italiana uscì dalla

periferia del continente e la dorsale adriatica riuscì ad agganciarsi a quel moto espansivo dell'economia, già avviato in altri Pesi Europei.

A Montesilvano, grazie al supporto della nuova strada ferrata, l'economia agricola lasciò progressivamente il posto allo sviluppo commerciale e industriale. L'esportazione dei prodotti ortofrutticoli vestini avviarono l'ascesa economica dell'area e nei dintorni della stazione sorsero fornaci, industrie di conserve, pastifici, botteghe artigiane. Le opportunità di lavoro e di commercio favorirono l'ulteriore espansione urbanistica del nuovo centro.

La stazione assunse sempre di più una vera e propria funzione di emancipazione per questa località, in linea con quanto avvenne in molti altri centri raggiunti dal treno e a conferma che storicamente le stazioni ferroviarie hanno sempre avuto la capacità di rappresentare la proiezione verso un futuro, la crescita, la novità. Il loro significato sociale è sempre stato superiore alla funzione di semplici impianti terminali per il viaggio in treno. Il piazzale della stazione è stato per anni, e in molte realtà lo è ancora, la piazza principale della città e gli edifici ferroviari, spesso opera di grandi architetti, contribuiscono a caratterizzare il volto di molti agglomerati urbani.

Anche a Montesilvano il fabbricato ferroviario ha rappresentato il cuore pulsante del nuovo tessuto urbano, la nuova porta di accesso ad una cittadina altrettanto nuova, non meno importante della piazza del municipio e il treno si è rivelato un mezzo di trasporto capace di mobilitare qualcosa che va aldilà del semplice trasporto di persone e merci e di saper rispondere alle sollecitazioni storico-sociali provenienti dal contesto.

Già, perché quella del treno è un storia decisamente dinamica, che ha saputo adattarsi alle varie tappe vissute dall'Italia. Così da un iniziale mezzo di trasporto riservato ai ceti medio alti o ai facoltosi turisti stranieri (un viaggio di seconda classe dalla Sicilia alla capitale, un secolo fa costava 80 lire, quasi quanto il reddito mensile di una famiglia piccolo-borghese), il treno diventa struttura militarizzata durante la grande guerra, con il glorioso

Anno 1981, un treno espresso ricoverato al primo binario, in attesa di incrocio con un convoglio omologo.

Montesilvano, aprile 2001, un treno "Eurostar" (ETR 500) fotografato dalla finestra di una casa.

reggimento Brigata Genio Ferrovieri che si distingue in entrambi i conflitti mondiali. I convogli trasportano i soldati al fronte, feriti, prigionieri, cannoni, viveri e munizioni. Nel primo dopoguerra, invece, con la mobilità degli italiani che si rimboccano le maniche per risollevare l'economia del Paese, si riempiono le vetture di terza classe. Comincia così quell'apertura del mezzo di trasporto élitario alla società diffusa, apertura che toccherà il suo culmine nell'epoca fascista, con l'istituzione dei cosiddetti "treni popolari", pensati dal regime per far fronte alla crescente domanda turistica. I treni popolari con le loro forti riduzioni del prezzo del biglietto (fino all'80%), introdussero un elemento nuovo nel costume italiano: la gita domenicale fuori porta. Questa nuova concezione sociale del mezzo ferroviario fece aumentare il numero degli spostamenti. Nel 1939 i passeggeri ammontavano a 167 milioni.

Durante la seconda guerra mondiale, all'immagine del treno che porta soldati al fronte, si affianca quella del fiume di sfollati in fuga dai bombardamenti verso località più sicure e, purtroppo, quella della deportazione di milioni di vittime della follia verso i lager nazisti.

Seguono gli anni del secondo dopoguerra, dedicati alla ricostruzione, e con l'arrivo dei primi accenni del "boom economico" la domanda di mobilità subisce una sensibile impennata. I primi segni di benessere sociale ed economico sembrano trovare il loro simbolo ideale nell'automobile, il trasporto privato diventa il sogno di tutte le famiglie italiane. Lo Stato risponde a questa cresciuta domanda di mobilità individuale con ingenti investimenti nelle infrastrutture viarie del Paese. E' l'inizio dell'egemonia del mezzo privato. Le grandi arterie autostradali scippano il primato dell'infrastruttura ferroviaria nelle comunicazioni. Il treno è ancora il mezzo di lavoratori ed emigranti ma l'autovettura diventa via, via lo status symbol del benessere individuale, da preferire al mezzo collettivo.

In quasi un secolo e mezzo di storia una profonda trasformazione ha interessato tanto Montesilvano quanto il futuristico mostro d'acciaio che il 13 maggio 1863 aveva per la prima volta intimorito i pochi abitanti del centro costiero. In questo lasso di tempo, lungo l'adria-

tica, la Valigia delle Indie ha via, via lasciato il posto alle tradotte dei soldati, ai treni di terza classe, agli espressi degli emigranti che con le loro valigie di cartone hanno inseguito opportunità lavorative all'estero o al nord Italia. E se ad inizio secolo il fervore economico legato alla ferrovia, soprattutto come trasporto merci a carro completo e a collettame vedeva il punto della sua massima ascesa (erano all'ordine del giorno le spedizioni di uova, birra, legno, liquirizia, ortaggi, uva, macchine agricole), il progressivo sopravvento del trasporto su gomma a partire dagli anni '60 ne avrebbe presto decretato il declino, costringendo ancora una volta il treno ad adattarsi ai nuovi dettami socio-economici del paese.

Il resto è storia dei nostri giorni. La diminuzione della domanda ha determinato un progressivo ridimensionamento del trasporto su ferro, con chiusura dello scalo merci. Inoltre, con l'obiettivo di razionalizzare i costi gestionali, le Ferrovie hanno sviluppato nuove tecnologie per la regolazione del traffico attraverso sedi operative centralizzate, che hanno permesso la riduzione del personale presente lungo linea. L'effetto di questo secondo provvedimento è stato l'impresenziamento dell'impianto ferroviario di Montesilvano.

D'altronde una simile evoluzione è la diretta espressione della sperequazione strutturale italiana: negli ultimi trent'anni la rete stradale è cresciuta del 54% e quella autostradale di ben il 273 %, mentre la rete ferroviaria, se si eccettua la costruzione della direttissima Roma-Firenze, è pressoché la stessa di inizio secolo.

Le ferrovie oggi

In questo lungo processo evolutivo del costume, il treno è sempre stato funzionale alle richieste storiche, economiche e sociali del Paese. Questa presenza forte all'interno delle società italiana è stata scandita da una continua capacità metamorfica, cha ha portato le ferrovie dalla loro nascita come Ferrovie dello Stato il 1° luglio del 1905 (data di unificazione

Montesilvano, anno 2003, la partenza di un treno regionale.

Montesilvano, 3 maggio 1992, il Ministro Gaspari inaugura i nuovi impianti ferroviari.

delle reti in concessione alle società Mediterranea, Adriatica e Sicula), alla loro trasformazione in Azienda Autonoma nel 1946, in Ente nel 1985 e in Società per Azioni nel 1992.

Oggi il gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. è costituito da una holding snella con funzioni di indirizzo strategico e di coordinamento, due società principali che interpretano la logica di separazione tra la gestione dell'infrastruttura e l'attività di trasporto e altre società (sono in tutto 36) nate in un ottica di specializzazione dei ruoli.

L'attuale assetto è il frutto di una radicale riorganizzazione, sollecitata dalle direttive europee che dal 1991 hanno ridisegnato il quadro legislativo in materia di trasporto, secondo un'ottica di liberalizzazione dei mercati. In appena un decennio è stata operata una trasformazione epocale: l'azienda monolitica è stata dapprima modificata seguendo un modello organizzativo di tipo divisionale e successivamente trasformata in gruppo societario. La societarizzazione delle ferrovie rappresenta uno dei più grandi processi di trasformazione industriale compiuti nel nostro Paese. Un processo complesso, dunque, che ha introdotto la responsabilizzazione e l'autonomia gestionale nelle varie dimensioni aziendali, chiamate ad operare con i propri mezzi, le proprie risorse e le proprie capacità. Il nuovo assetto mira ad allineare la realtà italiana agli standard europei e costituisce una dimensione necessaria al confronto con la concorrenza, che in base ai dettami normativi può accedere all'infrastruttura ferroviaria, purché in possesso dei titoli e delle caratteristiche tecniche richieste.

RFI (Rete Ferroviaria Italiana) è il nome della società del gruppo cui è affidata l'infrastruttura ferroviaria. Nata nel luglio del 2001, gestisce tutte le attività di esercizio ferroviario, il mantenimento in efficienza e lo sviluppo dell'infrastruttura, i sistemi tecnologici, l'ottimizzazione della capacità della rete e il suo utilizzo da parte delle imprese ferroviarie. RFI gestisce 16.100 chilometri di linee, due terzi dei quali elettrificate e 6.100 chilometri a doppio binario, 2.500 stazioni e fermate viaggiatori, 570 impianti per il servizio merci, oltre a gallerie, ponti, viadotti, officine e impianti tecnologici. La società assicura la circolazione, in

media, di 9.200 treni al giorno, con la massima punta il venerdì, quando circolano più di 10 mila treni. Degli oltre novemila convogli in circolazione nei giorni feriali, circa 500 sono treni di media e lunga percorrenza, che percorrono mediamente 475 chilometri, 1.200 sono i treni merci, con un percorso medio di 215 chilometri e 7.500 i convogli regionali e interregionali, che percorrano circa 75 km. La rete fondamentale, costituita da 39 tratte più i nodi metropolitani, si sviluppa per circa 6.000 chilometri e assicura più del 70% del traffico totale.

Trenitalia è la società nata nel giugno 2000 per gestire l'attività di trasporto del gruppo FS. La sua missione è quella di assicurare il trasporto passeggeri e merci, all'interno del libero mercato nazionale ed europeo. La società trasporta mediamente un milione e quattrocentomila passeggeri al giorno (oltre 474 milioni in un anno) e movimenta annualmente 90 milioni di tonnellate di merci. Il modello organizzativo di Trenitalia presenta tre divisioni: Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo, che rispecchiano l'orientamento verso la specializzazione e la divisione dei ruoli, che caratterizza l'intero Gruppo. Alle tre divisioni si affianca l'Unità Tecnologie Materiale Rotabile, cui è affidata la manutenzione del parco rotabile.

La Divisione Passeggeri si occupa del trasporto sulle medie e lunghe distanze di circa 80 milioni di passeggeri l'anno, con aree di business mirate. Si distinguono al suo interno i servizi Eurostar Italia, Intercity e Notte.

La Divisione Trasporto Regionale si occupa della mobilità regionale e di quella nelle aree metropolitane, dove si registrano i maggiori problemi di velocità e fluidità della circolazione. In questo contesto l'uso del treno, in alternativa al trasporto su gomma, può risolvere i tanti problemi legati alla saturazione stradale. Per una migliore interpretazione delle specificità territoriali che il Trasporto Pubblico Locale presenta e per consentire un più agevole dialogo con gli enti locali competenti in materia di trasporto, la Divisione è organizzata in direzioni regionali. L'offerta ferroviaria regionale, per la sua valenza di servizio pubblico, viene infatti commissionata dalle Regioni, attraverso Contratti di servizio, con l'obiettivo di offrire un sistema di trasporti ferro-gomma rispondente alle esigenze di mobilità espresse dal territorio.

Montesilvano, 20 maggio 2001, treno storico per l'84° giro d'Italia.

Montesilvano, 20 maggio 2001, transito del treno storico trainato da una locomotiva Diesel con in coda la locomotiva 940.044 a ritroso.

La Divisione Cargo assicura invece il trasporto merci in Italia e all'estero. All'interno del libero mercato è chiamata a obiettivi di redditività, attraverso le tre direzioni: direzione mercati, direzione operativa e direzione tecnica. La Divisione trasporta quotidianamente ingenti quantitativi di merce, sia con il trasporto convenzionale a carro completo, che con il trasporto combinato, che integra il mezzo ferroviario con altre modalità (strada e mare). Con questa tecnica, i contenitori (container, casse mobili e semirimorchi) trasportati con camion e nave vengono trasferiti direttamente su carri ferroviari specializzati.

Tra le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, create nella logica della specializzazione dei ruoli, ricordiamo: Italferr, la società di ingegneria che ha il compito di progettare e realizzare grandi interventi infrastrutturali e tecnologici previsti nei piani di investimento e potenziamento delle Ferrovie; Metropolis, che gestisce e valorizza il patrimonio del Gruppo Ferrovie dello Stato e progetta la riqualificazione delle aree ferroviarie delle grandi città; Grandi Stazioni, la società nata per la gestione, la riqualificazione e la valorizzazione delle tredici principali stazioni ferroviarie italiane e Centostazioni che si occupa, invece, della valorizzazione commerciale delle stazioni di medie dimensioni.

Il trasporto ferroviario in Abruzzo

A centoquaranta anni dall'attivazione della linea adriatica l'offerta diurna di trasporto di media - lunga percorrenza, assicurato dalla Divisione Passeggeri di Trenitalia, vede la circolazione di 12 treni Eurostar che collegano Pescara con Bologna in tre ore e 15 minuti, Milano in poco più di cinque ore e Torino in 6 ore e 20 minuti. Mentre per raggiungere Bari, Lecce e Taranto con gli stessi treni occorrono rispettivamente 2 ore e 45 minuti, 4 ore e 25 minuti e poco meno di cinque ore.

Montesilvano, 20 maggio 2001, marciapiede insolitamente affollato...

... e passeggeri in attesa.

Oltre ai modernissimi treni Eurostar, l'offerta Passeggeri presenta 12 treni Intercity che collegano le principali stazioni abruzzesi (Pescara, Giulianova e Vasto) a Lecce, Taranto, Bari, Milano, Venezia, Torino, Verona e Bolzano. Mentre, durante la notte, accanto ai tradizionali treni espressi che percorrono in lungo la penisola (Lecce-Bolzano, Lecce-Torino, Lecce-Bologna), hanno fatto la loro comparsa 6 treni ICN (Intercity Night) sulle relazioni Crotone - Milano, Lecce- Milano e Lecce-Trieste e viceversa. L'offerta media giornaliera della lunga percorrenza mette a disposizione dei passeggeri qualcosa come 7.080 posti offerti su treni Eurostar, 9.168 sugli Intercity, 3.504 sugli Espressi e 3.960 sugli ICN. Sul fronte del Trasporto Regionale, invece, l'offerta si attesta su una media giornaliera di circa 180 treni regionali, che percorrono i 532 chilometri di rete abruzzese, con alcuni collegamenti fuori regione che raggiungono Roma, Ancona, Terni, Napoli e Termoli.

I treni regionali concentrano la loro offerta soprattutto nelle fasce pendolari e lungo i collegamenti del servizio metropolitano di superficie Chieti- Pescara-Giulianova-Teramo, che serve tre capoluoghi di provincia, sedi di Università ed è interessato da un significativo pendolarismo, oltre che nelle tratte Pescara-Ancona, Pescara-S. Vito Lanciano (stazione di diramazione per la ferrovia Sangritana)-Termoli, Pescara-Sulmona-Avezzano-Roma, Avezzano-Sora - Roccasecca, Sulmona-L'Aquila-Terni, Sulmona-Castel di Sangro-Carpinone.

Gli impianti della Divisione Cargo dedicati al trasporto merci si trovano invece a Pescara Porta Nuova, Avezzano, Vasto e Torino di Sangro, sono tutti attrezzati per il carico frontale e laterale, con la gru, la pesa e quanto occorre per questi trasporti. A Pescara Porta Nuova ha sede anche il centro per il trasporto combinato.

Il panorama regionale dei trasporti, in perfetta linea con quello nazionale, mostra oggi un'indiscussa egemonia del mezzo privato a discapito di quello pubblico. Ma anche in un isola felice come quella abruzzese, storicamente ai margini dei grandi flussi di traffico che interessano le maggiori realtà metropolitane, iniziano le prime avvisaglie di un modello culturale non più sostenibile. I problemi legati al traffico quotidiano in entrata e in uscita dai principali centri, le frequenti rilevazioni della qualità dell'aria, le limitazioni all'uso dell'auto

privata nei centri cittadini e gli incentivi verso l'utilizzo del sistema di trasporto pubblico locale, sono tutti fattori che dimostrano la piena maturità dei tempi per una nuova trasformazione del modello trasportistico adottato.

Verso un trasporto eco-sostenibile: il libro bianco della commissione europea

In Italia annualmente vengono percorsi in auto, in treno e in aereo più di 850 miliardi di chilometri. La spesa che ciascun viaggiatore sostiene per compiere questi spostamenti, in termini di acquisto del biglietto o del carburante, non include però i cosiddetti "costi esterni" ossia i costi ambientali e sociali generati dal sistema dei trasporti.

Il Quarto Rapporto sui costi ambientali e sociali della mobilità in Italia elaborato dall'associazione ambientalista "Amici della Terra" con la collaborazione delle Ferrovie dello Stato, mostra che i "costi esterni" generati dall'attuale modello di trasporto ammontano a circa 100.000 milioni di euro l'anno. Questi costi "occulti" non vengono sostenuti da chi viaggia, ma dall'intera collettività e sono generati dall'inquinamento atmosferico ed acustico, dalle emissioni pericolose per il clima, dagli incidenti e dagli ingorghi stradali.

Montesilvano, anno 1981, un treno T.E.E. in transito trainato da locomotore GR. E444.

La maggior parte dei costi esterni è dovuta al trasporto su strada, responsabile per circa il 95% del totale, seguono il treno con il 3% e l'aereo con circa il 2,5%.

I costi esterni sono la risultante della quantificazione economica dei danni arrecati alla collettività e all'ambiente dalle tre diverse tipologie di trasporto prese in esame. L'inquinamento atmosferico produce circa 17 mila decessi l'anno (più del doppio degli incidenti stradali) con un costo esterno di 37.800 milioni di euro. L'inquinamento acustico interessa circa 40 milioni di persone e ne peggiora la qualità della vita e in molti casi la salute.

Gli incidenti provocano annualmente ottomila morti e 400 mila feriti, generando costi sanitari e pensionistici superiori a 28 milioni di euro. La congestione stradale causa la perdita di circa 2 miliardi di ore lavorative ogni anno e genera costi di maggior inquinamento, mentre le emissioni di gas serra responsabili delle modifiche del clima del pianeta, generano costi superiori ai 9.300 milioni di euro, il 90% dei quali causati dal trasporto su gomma.

Questi dati mostrano con chiarezza che l'attuale modello dei trasporti non potrà essere mantenuto ancora a lungo. La motorizzazione di massa non potrà trovare giustificazione neanche con i futuristici combustibili non inquinanti, se si pensa agli enormi tributi pagati dal trasporto individuale in incidenti e ingorghi stradali. Ecco perché anche il Libro Bianco della Commissione Europea del 2001 "La politica dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", evidenzia la necessità di internalizzare i costi esterni e riequilibrare l'utilizzo delle varie modalità di trasporto, indirizzando lo sviluppo dell'intero sistema trasportistico verso la sostenibilità. In tale disegno uno ruolo centrale dovrà essere svolto dal treno, il mezzo di trasporto che mostra le maggiori caratteristiche di eco-compatibilità.

Dalla compagnia delle Indie al corridoio adriatico

Oggi l'Italia fa parte del ristretto cerchio di paesi industrializzati e dell'Unione Europea. Due aspetti che sollecitano un ulteriore ammodernamento delle sue infrastrutture. In particolare di quelle di trasporto, che vedono da un lato la saturazione del sistema viario e dall'altro l'esigenza di adeguare il settore ferroviario, per assicurare una migliore mobilità e per non perdere l'appuntamento con il processo di trasformazione già in atto nel sistema europeo delle comunicazioni. L'Unione Europea punta sulla costruzione di una rete ferroviaria ad alta velocità su scala continentale, che, attraverso collegamenti trasversali veloci Est-Ovest reticolati con reti ferroviarie Nord-Sud e l'apertura di nuovi valichi alpini, assicuri un sistema di collegamenti veloci, al passo con i tempi. Il futuro network di arterie transeuropee dovrà essere funzionale tanto all'integrazione dei Paesi dell'Unione, quanto allo sviluppo economico e agli scambi commerciali.

Inoltre, a più di un secolo di distanza dagli avventurosi viaggi della Valigia delle Indie, prende corpo un altro progetto di collegamento plurimodale tra Europa e Mediterraneo: il Corridoio Adriatico. La dorsale avrà la funzione di collegare il centro Europa al Nord Africa e ai Balcani attraverso la costa adriatica. L'obiettivo è quello di agevolare i traffici commerciali, marittimi e ferroviari, attraverso sistemi che vedono più scali marittimi collegati con una rete ferroviaria e con altre infrastrutture.

Bibliografia

"Un viaggio lungo 160 anni" - Ferrovie dello Stato - 1999
P. G. ORSINI *"Montesilvano tra '800 e '900"* - Carsa Edizioni - 1998
"L'Italia delle Stazioni" - Trenitalia - Leonardo International - 2001
A. CLEMENTI *"Infrastrutture e Progetti di Territorio"* - Fratelli Palombi Editori - 1999

Montesilvano, 3 maggio 1992, l'ingegner Cialone ed il macchinista Carota salutano il Ministro della Funzione Pubblica Remo Gaspari durante l'inaugurazione della nuova stazione. In primo piano locomotore GR. E626.

Montesilvano, anno 2000, zona alberghiera, infrastrutture congressuali e cinematografiche.

Prototipo del Minuetto, il nuovo treno per il trasporto regionale di Trenitalia, disegnato da Giugiaro.

Montesilvano, anno 2003, viale della Liberazione, la cosiddetta "strada parco" nata sull'ex tracciato FS.

Montesilvano, anno 1987, sede ferroviaria tra Via Marinelli e Viale Abruzzo.

Montesilvano, anno 2001, la nuova "Riviera Aldo Moro."

Montesilvano: da città "ombra" a città sistema

di Marina Fuschi

Introduzione

Montesilvano è oggi la quinta città abruzzese per taglia demografica, o meglio, è la città più popolosa se si escludono i quattro comuni capoluogo di provincia che, per importanza e ruolo amministrativo-funzionale, si pongono gerarchicamente al vertice dell'armatura urbana regionale. I risultati censuari del 2001 rilevano, per la prima volta, lo scavalcamento di Montesilvano (41.412 ab.) nei confronti della città marsicana di Avezzano (39.584 ab.) e ne confermano la superiorità demografica (peraltro, già registrata nel censimento 1991)[1] rispetto alle storiche città capoluogo di ben identificati ambiti subregionali quali Lanciano (35.851ab.), Vasto (35.410 ab.) e Sulmona (25.347 ab.). Montesilvano, inoltre, denuncia la più alta densità demografica (1.770 ab/kmq) preceduta, in campo regionale, solo dal capoluogo pescarese (3.428 ab/kmq) e una delle dinamiche demografiche più attive rilevata nel periodo 1981-2001 (+ 41,6%) insieme ad altri comuni della cintura pescarese[2], peraltro speculare, in parte, al pesante decremento registrato dalla stessa città di Pescara (-12,3%).

L'indicazione di questi primi sommari e parziali dati sulla dinamica demografica di Montesilvano non è casuale: infatti, se da una parte non spiegano in maniera diretta l'importanza economico-funzionale della città, come la scuola christalleriano-funzionalista prima e sistemica poi hanno dimostrato, dall'altra sono, comunque, rappresentativi di una processualità di crescita che ripropone i caratteri tipici di una area metropolitana in formazione all'interno di un territorio urbano in evidente fase di transizione.

La lettura e l'interpretazione socio-economica della dinamica evolutiva di Montesilvano si

Montesilvano, fine anni '90, gli impianti FS totalmente immersi nel tessuto urbano.

Montesilvano, anni '80, la piazza della stazione in cantiere provvisoriamente su due quote...

... e il nuovo fabbricato viaggiatori in via di ultimazione.

presenta, dunque, alquanto complessa e inquadrabile in tre precisi processi che hanno caratterizzato lo sviluppo territoriale abruzzese:
- il processo di litoralizzazione che, dagli anni Sessanta, ha interessato buona parte delle coste italiane, in maniera più o meno incisiva e più o meno "sostenibile";
- il processo di vallivazione trasversale che, su imitazione del modello marchigiano, ha rappresentato un elemento di saldatura territoriale con le propaggini collinari, contribuendo a delineare i caratteri della "città diffusa" (Muscarà 1991; Landini 1992)[3];
- il processo di agglomerazione-metropolitanizzazione che ha permeato l'area urbana pescarese, imponendola al vertice dell'armatura urbana regionale.

Le tre fasi della dinamica processuale costiera[4]

La trama insediativa che caratterizza la fascia costiera abruzzese è il risultato di una processualità spazio-temporale tradottasi in una moltiplicazione di fattori interattivi socio-economici che si sono strutturati, principalmente, sulla base della mobilità territoriale.

L'intenso sistema infrastrutturale e, segnatamente, l'infrastruttura ferroviaria prima e stradale poi, hanno rappresentato un evidente strumento di territorializzazione dello sviluppo, che ha contribuito a ribaltare antiche gravitazioni polarizzate su pochi centri interni (Teramo, Chieti, Atri, Penne e Lanciano) a vantaggio della fascia costiera e dei fondivalle, esclusi fino al XVIII secolo dall'organizzazione del sistema territoriale[5].

Tra la fine del Settecento e l'inizio dell'Ottocento, l'eccezionale ritmo di aumento della popolazione e l'eversione della feudalità avevano prodotto una certa spinta alla dispersione, sostenuta economicamente da una nuova organizzazione della proprietà agricola (piccola proprietà, contratto mezzadrile o, anche, bracciantato), che avrebbe portato alla comparsa dell'insediamento sparso, soprattutto nei territori settentrionali dell'Abruzzo adriatico.

Il vero momento "rivoluzionario" fu rappresentato dalla costruzione della ferrovia litoranea, subito dopo l'Unità d'Italia: nel 1863 fu inaugurata la linea Ancona-Pescara-Foggia, che contribuì a modificare la composizione dell'intero assetto territoriale, prefigurando una prima rinascita economica su base agricola, grazie alla bonifica del litorale e alla riconquista dei pochi e preziosi terreni fertili all'agricoltura. Ma, soprattutto, la linea ferroviaria per-

mise all'Abruzzo di uscire da quel pesante isolamento in cui da sempre si dibatteva, indicando "alle masse contadine in cerca di nuove opportunità la via della costa" e contribuendo "prima e più della strada a demolire un tessuto territoriale a cellule chiuse" (Fabbri, 1997, p. 74)[6].

L'apertura verso il Nord, relativamente alla produzione agricola e alle importazioni, e verso Roma, per il tramite dei collegamenti trasversali (nel 1873 fu inaugurata la Pescara-Sulmona, prolungata ad Avezzano-Roma nel 1888), finì con il ridestare la pratica della coltura dei terreni litoranei e per scalzare quella della transumanza, dando l'illusione che la rinascita economica abruzzese potesse poggiare sul settore agricolo a prezzo di intensi disboscamenti e di una estrema frammentazione della proprietà contadina, con forme di conduzione diretta a bassissima redditività.

La neonata industria, caratterizzata da localizzazioni puntuali come espressioni delle vocazioni dei luoghi e delle endogene capacità imprenditoriali, non si era ancora affermata quale elemento modificatore della struttura socio-economica e territoriale.

Montesilvano, anni '90, nuovo arredo urbano del piazzale di stazione A.Beni.

Febbraio 2000, la piazza A. Beni diviene nuovamente sede di servizi pubblici: circolare urbana GTM, taxi, servizi sociali, volontariato C.R.I. e unità mobile "118".

Parallelamente, si assisteva al ripristino della viabilità carrabile, con la via Adriatica, e alla sistemazione di alcune strade che percorrevano le valli di penetrazione, prefigurando un *milieu* decisivo per la trasformazione del sistema insediativo, che si sarebbe riversato lungo la costa e i fondivalle, generando immediatamente uno spostamento dei poli di interesse urbano.

All'indomani della costruzione della ferrovia litoranea i centri collinari cominciarono a "slittare" verso valle con la gemmazione di "marine" protagoniste di uno sviluppo autonomo, non legato alla necessità di espansione del centro collinare, mentre si consolidavano nuovi insediamenti litoranei, espressione di maggiori potenzialità economiche e sociali, alimentando consistenti movimenti centrifughi dalle aree interne, caratterizzate da una sempre più evidente alterazione del rapporto popolazione/risorse.

Inizialmente, tra i centri "sdoppiati" si instaurerà una certa connessione, destinata ad affievolirsi all'indomani della seconda guerra mondiale, allorquando le "marine", forti della autonomia economica raggiunta, cominceranno a prevalere, per importanza, sui centri originari.

Montesilvano, anno 1991, lato esterno del fabbricato viaggiatori a lavori ultimati (opere civili).

Tale quadro insediativo rafforzerà i lineamenti della nuova armatura urbana costiera grazie alla migliore accessibilità morfologica e viaria, che inizierà a richiamare alcuni episodi di localizzazione industriale e, soprattutto, una consistente domanda turistica, gettando le basi per una nuova gerarchizzazione dei centri, basata su un continuo popolamento costiero (registrato anche nel periodo interbellico).

Con il secondo dopoguerra le tendenze evolutive delineate trovano la loro definitiva attuazione. La generale ripresa economica e il fervore della ricostruzione sostengono un vero e proprio processo di urbanesimo dall'interno verso la costa e dalle alture al fondovalle, lungo alcune direttrici preferenziali, sostenuto dal turismo, che si affermerà definitivamente a partire dagli anni Sessanta – risultando peraltro determinante più agli effetti della pressione insediativa che del popolamento permanente – e dal fattore industriale: quest'ultimo, per il tramite dei corsorzi di sviluppo (Val Pescara, Teramo, Vasto), diverrà elemento di integrazione territoriale, alimentando un insediamento

Montesilvano, anno 2003, nuovo arredo urbano complementare al sottovia nei pressi dell'ex passaggio a livello di Viale Aldo Moro.

Montesilvano, primi anni '80, transito di un espresso al traino di una locomotiva elettrica GR. E444 "Tartaruga".

sparso strettamente connesso all'industria diffusa, nonché fattore moltiplicativo dello sviluppo, e traducendosi in una forte crescita del prodotto lordo e dell'occupazione (tab.1).

Tab. 1

Ambiti Territoriali	Variazione Pop. 1961 - 1971 (%)	Variazione Pop. 1971 - 1981 (%)	Variazione Pop. 1981 - 1991 (%)	Variazione Pop. 1991 - 2001 (%)
Comuni costieri provincia di TERAMO(1)	*36,6*	*18,3*	*10,7*	*10,2*
Comuni subcostieri provincia di TERAMO(2)	*-17,3*	*2,2*	*6,4*	*6,2*
Comuni costieri provincia di PESCARA(3)	*43,8*	*14,1*	*-2,0*	*-0,5*
Comuni subcostieri provincia di PESCARA(4)	*-2,1*	*13,1*	*15,4*	*16,0*
Comuni costieri provincia di CHIETI(5)	*7,9*	*17,8*	*11,4*	*7,9*
Comuni subcostieri provincia di CHIETI(6)	*-3,5*	*6,0*	*3,4*	*3,0*
Totale fascia costiera abruzzese	*9,7*	*11,5*	*5,4*	*4,9*
Regione Abruzzo	*-3,3*	*4,4*	*2,6*	*2,7*

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

(1) Martinsicuro, Alba Adriatica, Tortoreto, Giulianova, Roseto degli Abruzzi, Pineto, Silvi.
(2) Colonnella, Controguerra, Corropoli, Nereto, Torano Nuovo, Sant'Omero, Bellante, Mosciano Sant'Angelo, Castellalto, Notaresco, Morro d'Oro, Atri.
(3) Montesilvano, Pescara.
(4) Città Sant'Angelo, Elice, Collecorvino, Cappelle sul Tavo, Moscufo, Spoltore, Pianella, Cepagatti.
(5) Francavilla al Mare, Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto, San Salvo.
(6) San Giovanni Teatino, Chieti, Bucchianico, Casalincontrada, Torrevecchia Teatina, Ripa Teatina, Miglianico, Tollo, Villamagna, Vacri, Ari, Giuliano Teatino, Canosa Sannita, Crecchio, Arielli, Poggiofiorito, Orsogna, Castel Frentano, Lanciano, Frisa, Treglio, Santa Maria Imbaro, Mozzagrogna, Paglieta, Atessa, Villalfonsina, Pollutri, Scerni, Casalanguida, Gissi, Furci, Cupello, Monteodorisio, Lentella, Fresagrandinaria.

Montesilvano, anni '70, binari della stazione ferroviaria.

Fattori espulsivi rurali e forze gravitative urbane, unitamente alla disponibilità di terreni edificabili e morfologicamente idonei allo sviluppo di un sistema infrastrutturale, hanno prodotto:
- una continua espansione dei centri costieri, dando vita ad un vero e proprio processo di litoralizzazione tradottosi in un *continuum* urbanizzato esteso da Martinsicuro a Francavilla al Mare, dove la spinta iniziale di tipo turistico-insediativo ha finito per accelerare un generale processo di terziarizzazione con dotazione di servizi medio-alti; parallelamente, la forte antropizzazione del territorio si è tradotta in una sensibile crescita del patrimonio immobiliare non occupato, quale espressione di investimenti di tipo turistico e "affettivo"[7], prefigurando, in alcuni ambiti territoriali, forme di crescente compromissione ambientale;
- una proiezione territoriale lungo gli assi vallivi di penetrazione, alimentata dal fattore industriale che, a partire dagli anni Sessanta, tramite la creazione di agglomerati consortili, si affermerà nel decennio successivo come fattore prioritario dell'organizzazione territoriale e socio-economica, pervenendo all'urbanizzazione dei fondivalle prima e delle strade di connessione poi[8]. Ne deriverà una marcata contrapposizione tra fascia costiera settentrionale, caratterizzata da un modello dinamico di tipo endogeno capace di interagire con il territorio e con le stesse imprese esterne, e fascia costiera meridionale, organizzata su un modello di tipo esogeno poggiante su grandi fabbriche a capitale esterno;
- la formazione del maggior sistema insediativo del medio versante adriatico, nonché la maggiore concentrazione urbana regionale inizialmente definita dal sistema conurbativo Pescara-Chieti Scalo. Tale sistema insediativo si intensificherà e consoliderà durante gli anni Settanta, interessando tutti i comuni limitrofi a quello di Pescara, per gli effetti sia di redistribuzione che di "imitazione". Lo sviluppo monocentrico di Pescara, inizialmente considerato squilibrante per il territorio[9], risulterà, invece, determinante ai fini della diffusione delle attività e dei servizi capaci di consolidare le modalità di crescita preesistenti, legate alla presenza delle vie di comunicazione e degli assi vallivi, concentrando in sé gli elementi salienti della diffusione urbana, intesa come capacità di organizzazione del territorio che sfocerà nella configurazione di un'area "metropolitana" con funzioni prevalentemente regionali (Fuschi, 2000)[10].

Montesilvano: ruolo e prospettive di sviluppo

Montesilvano ha vissuto appieno le tre fasi della processualità territoriale sopra descritta. La crescita e lo sviluppo della Marina si lega all'arrivo della linea ferroviaria che coagula, intorno alla stazione, i flussi migratori provenienti non solo dal centro originario di Montesilvano Colli, ma anche dai numerosi altri comuni dell'entroterra. La funzione di scalo della stazione svelerà la prima funzione commerciale della Marina che poteva definirsi, sul finire dell'Ottocento, un vero e proprio "emporio" per volume di merci, avendo essa un entroterra popoloso e fertile, organizzato lungo le valli fluviali Saline-Tavo e Saline-Fino su "un complesso di 16 comuni per un totale di circa 60.000 abitanti che, nel 1882, alimenta-

rono un movimento merci di ben 63.010 quintali e 64 persone come media giornaliera di viaggiatori" (Galli, 1990, p. 437)[11]. Contestualmente, l'idea di congiungere questo dinamico e ricco entroterra mediante una ferrovia di penetrazione Montesilvano-Penne accresceva le ambizioni e il ruolo di epicentro economico della Marina, mentre si realizzavano le prime opere di sistemazione viaria, e infrastrutturale in genere, anticipatrici della futura vocazione balneare del comune (si pensi alle strade di attraversamento della ferrovia o alla realizzazione di veri e propri rioni verso il mare). L'istituzione di un mercato settimanale e di sette fiere annuali testimoniava, ulteriormente, le potenzialità e la vivacità imprenditoriale del tessuto socio-economico su cui, in futuro, avrebbe poggiato lo sviluppo industriale endogeno autocentrato della Valle del Saline, basato sulla presenza di PMI e sulla valorizzazione delle capacità organizzative locali.

Così, Montesilvano rappresenterà il caposaldo costiero di quello sviluppo industriale vallivo espressione, altresì, del decentramento produttivo che dalla direttrice costiera si riverserà lungo gli assi ortogonali alla costa, contribuendo alla trasformazione e riorganizzazione dell'intero sistema territoriale medio-adriatico.

Montesilvano, infine, si inserisce spazialmente nelle traiettorie dell' "industrializzazione periurbana" che, soprattutto negli anni Ottanta, le assegna una specializzazione relativa nelle attività legate alle costruzioni, nonché una elevata diffusione dell'industria leggera tradizionale, dei comparti della meccanica strumentale e di precisione, unitamente a una certa crescita del terziario commerciale, configurando quel modello "misto" di industria e commercio che, ancora oggi, caratterizza il sistema urbano pescarese (Landini e Monaco, 1993)[12]. Ne deriva un vivace posizionamento di Montesilvano nell'area metropolitana[13] Pescara-Chieti con una duplice portata di tipo redistributivo, per il fatto di aver comunque assorbito il decentramento demografico-insediativo ed economico-produttivo della città di Pescara, e di tipo "imitativo" per avere essa stessa maturato un *milieu* "autopoietico" capace di innalzare le proprie frontiere funzionali, specie nel settore dei servizi, prefigurandosi come una polarità di secondo ordine in grado di alimentare un modello territoriale di integrazione, pur all'interno di un'*area* a tipica dominanza metropolitana.

Una chiave di lettura aggiuntiva, che contribuisce a delineare il ruolo di Montesilvano

Montesilvano, anno 1988, il nuovo cantiere ha definitivamente soppresso vecchi luoghi ferroviari.

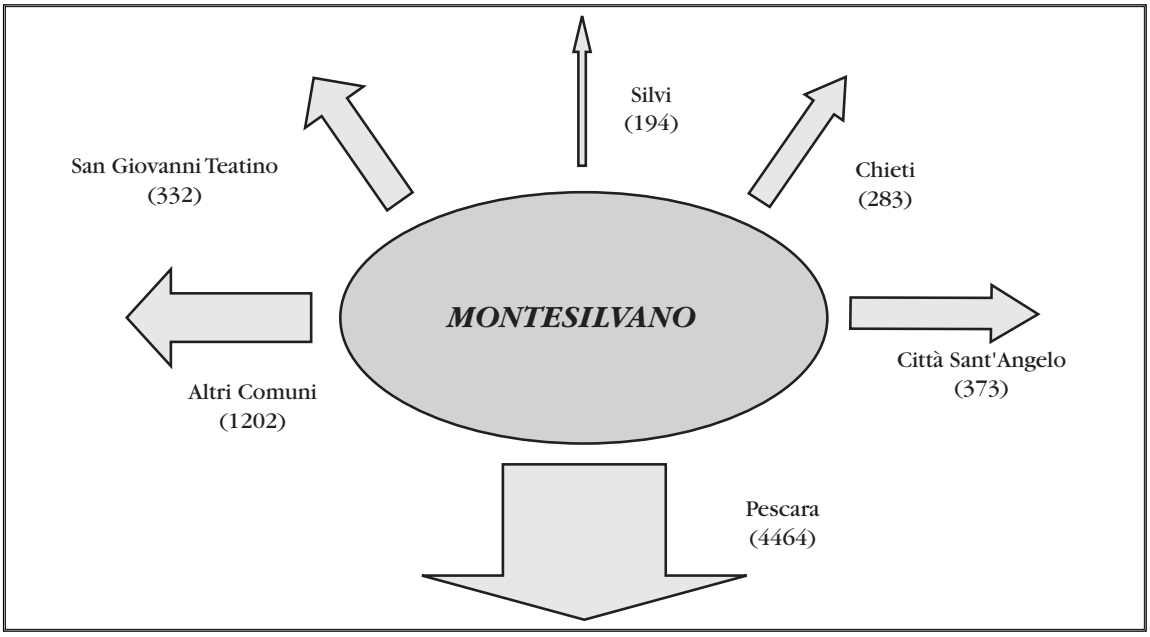
Montesilvano, 12 dicembre 1991 ore 13 e 27, l'arrivo e la sosta del primo treno regionale, dopo l'attivazione degli impianti A.C.E.I. salutato dal Sindaco Paolo Di Blasio.

all'interno del sistema urbano pescarese, è rappresentata dalla struttura degli spostamenti per lavoro che una certa fascia di popolazione compie dal proprio comune di residenza. Ne emerge con chiarezza una forte polarizzazione esercitata dal comune pescarese, ove convergono gli occupati di buona parte della fascia costiera e dell'area nord/nord-ovest, con Montesilvano che, in termini dimensionali, rappresenta il maggior tributario con 4.464 occupati, mentre i successivi suoi flussi lavorativi sono destinatari dei comuni di Città Sant'Angelo (373), San Giovanni Teatino (332), Chieti (283) e Silvi (194) (fig. 1).

In termini assoluti, Montesilvano denuncia una scarsa capacità di mantenere *in loco* la forza lavoro registrando un indice di autocontenimento (dato dal rapporto tra il numero di occupati che lavorano nel comune di residenza[14] e il totale degli occupati del comune) solo del 36%, con un valore nettamente inferiore rispetto a quello espresso mediamente dai comuni dell'area (50%), mentre Pescara (80%) e Chieti (83%) polarizzano decisamente l'offerta lavorativa del territorio.

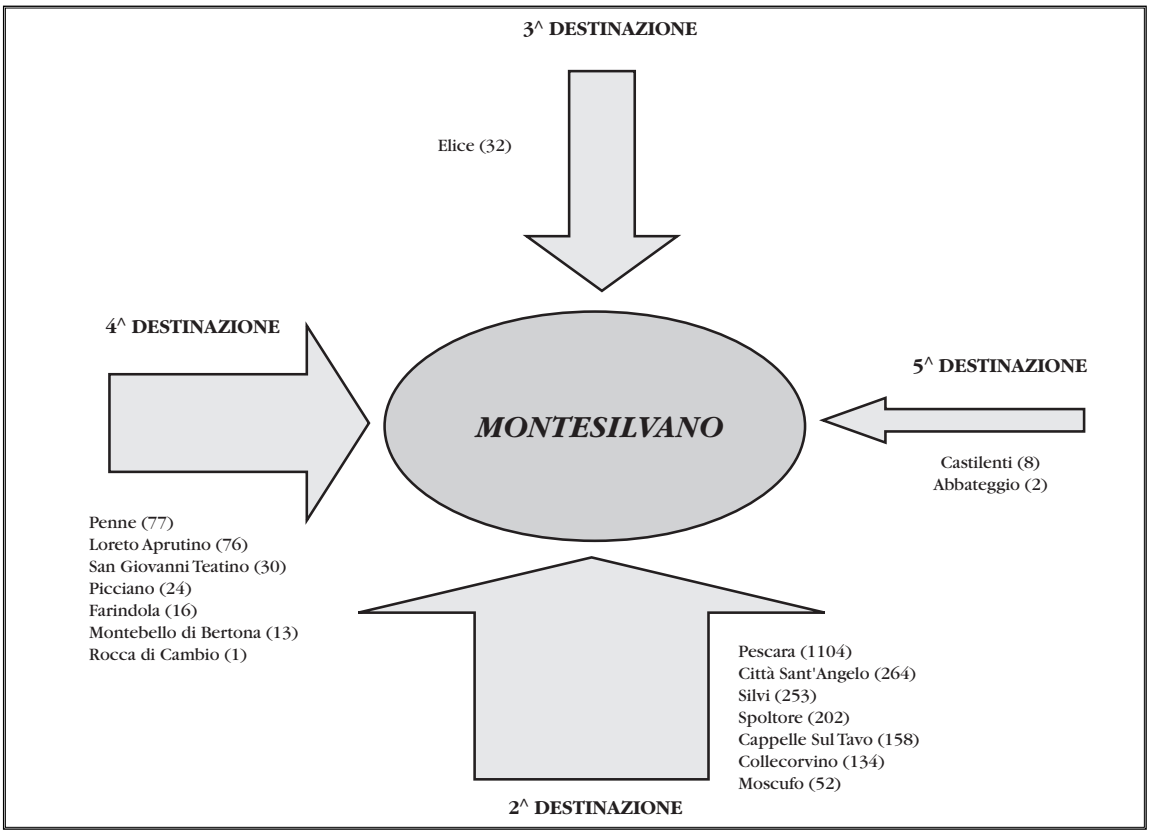
In termini relativi, lo schiacciante valore del pendolarismo in uscita (6.848) rispetto al flusso entrante, ad una prima sommaria interpretazione, rischia di adombrare il ruolo di filtro operato da Pescara, soprattutto con riferimento alle funzioni terziarie e al *gap* demografico che, inevitabilmente, produce opportunità e attrazione in maniera inversamente proporzionale alla distanza. Per tale motivo occorre valutare la capacità di attrazione di Montesilvano, che introita comunque un flusso pendolare di 2.980 unità, di cui ben 1.104 provenienti da Pescara, ponendosi come seconda destinazione per numerosi altri comuni quali Città S. Angelo (264), Silvi (253), Spoltore (202), Cappelle sul Tavo (158), Collecorvino (134) e Moscufo (52) (fig. 2) e finendo per assumere il ruolo di polarità urbana di secondo ordine oltre a prefigurare una certa reciprocità[15] con Pescara, Città Sant'Angelo e Silvi quale espressione di un processo di integrazione che va sostituendosi alla polarizzazione degli spostamenti.

Fig.1 Spostamenti residenza-lavoro. Sono evidenziati i primi 5 flussi uscenti.



Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Fig.2 Spostamenti residenza-lavoro. Sono evidenziati i primi flussi entranti.



Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Anni '60, un convoglio leggero mentre percorre la linea adriatica per un servizio "locale". (Foto FS).

Punti di forza: il carattere demografico (dinamica, struttura e qualità)

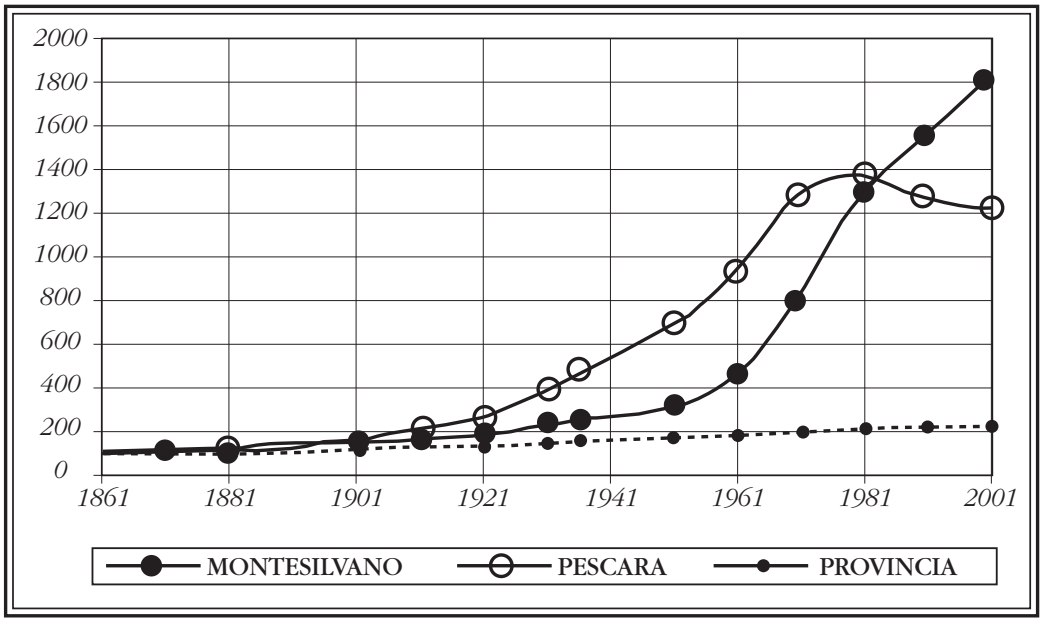
Montesilvano è una città in forte crescita demografica: dal 1951 al 2001 la popolazione è passata da 7.387 a 41.412 abitanti, con un incremento del 460%; ma già nel periodo 1861-1936 rilevava un trend fortemente crescente (162%), alimentato prevalentemente da un saldo naturale positivo e dai primi flussi migratori rurali calamitati dalle maggiori opportunità offerte dalla Marina (tab.2 e fig. 3). Occorre tuttavia sottolineare che, a fronte dell' indubbio ruolo che Montesilvano ha avuto nel contribuire all'"esplosione" demografica di Pescara e della sua area agglomerativa, inserendosi nel processo di urbanizzazione prima e di controurbanizzazione poi, unitamente agli altri comuni delle fasce suburbane al capoluogo adriatico[16], parallelamente essa stessa ha svolto un ruolo di filtro nei confronti dei comuni limitrofi della fascia collinare. Infatti, il saldo generale della popolazione, a partire dal 1961, si alimenta prioritariamente del saldo migratorio: quest'ultimo, proprio nel decennio che decreta l'eccezionale crescita di Pescara con il superamento della soglia demografica dei 100.000 abitanti[17], (ovvero un incremento del 40%), registra un valore pari a 5.881 nuovi iscritti, il quale, sommato al più blando valore del saldo naturale pari a 1.964 unità, determina un incremento decennale di oltre il 75% (tab.3). D'altro canto, nei decenni successivi, specularmente al rallentamento della crescita, prima, e alla perdita demografica, poi, del capoluogo adriatico (1971-81: + 7,2%; 1981-91: -6,9%; 1991-2001: -5,7%) (tab.4), Montesilvano conferma una dinamica demografica fortemente positiva, pur se più contenuta nell'ultimo ventennio (1971-81: +60%; 1981-91: +20%; 1991-2001:+18%), inserendosi pienamente nel processo di controurbanizzazione del polo pescarese che coinvolge sempre più vaste corone suburbane (tab.3). Le previsioni al 2011[18] confermano tale tendenza, con una crescita prevista del 15,5%, corrispondente in valore assoluto a una popolazione finale di 47.848 abitanti, contro un ulteriore decremento del capoluogo provinciale, che scenderebbe a 110.020 residenti, con una riduzione del 4,5%.

Tab.2

Unità Amministrative	Superficie (ha)	Popolazione													
		1861	1871	1881	1901	1911	1921	1931	1936	1951	1961	1971	1981	1991	2001
MONTESILVANO	2.339	2.253	2.504	2.605	3.607	3.905	4.510	5.433	5.909	7.387	10.420	18.265	29.240	35.153	41.412
PESCARA	3.362	9.449	11.566	12.561	16.165	21.564	26.073	37.966	45.445	65.466	87.436	122.470	131.330	122.236	115.239
Provincia	122.467	128.409	135.391	138.005	160.986	173.042	177.383	196.431	211.561	239.817	242.958	264.981	286.240	289.534	296.031

Fonte : ISTAT.

Fig.3



Fonte : elaborazione di MASSIMI G., 2002 su dati ISTAT normalizzati.

Tab.3

MONTESILVANO	Variazione demografica	Variazione demografica %	Nati	Morti	Saldo Naturale	Saldo Migratorio
1961 - 1971	*7.845*	*75,3*	*2.851*	*887*	*1.964*	*5.881*
1971 - 1981	*10.975*	*60,1*	*4.024*	*1.425*	*2.599*	*8.376*
1981 - 1991	*5.913*	*20,2*	*3.546*	*1.986*	*1.560*	*4.353*
1991 - 2001	*6.259*	*17,8*	*(*)*	*(*)*	*(*)*	*(*)*

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Tab.4

PESCARA	Variazione demografica	Variazione demografica %	Nati	Morti	Saldo Naturale	Saldo Migratorio
1961 - 1971	*35.034*	*40,1*	*20.749*	*7.591*	*13.158*	*21.876*
1971 - 1981	*8.860*	*7,2*	*18.259*	*9.543*	*8.716*	*144*
1981 - 1991	*-9.094*	*-6,9*	*12.159*	*10.568*	*1.591*	*-10.685*
1991 - 2001	*-6.997*	*-5,7*	*(*)*	*(*)*	*(*)*	*(*)*

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

L'analisi della struttura demografica classifica Montesilvano come un comune relativamente giovane, con un tasso di incidenza della componente giovanile[19] (15,5% al 1999) superiore alla media provinciale (14,3%) e a quella regionale (14,6%), anche se nell'ultimo trentennio si registra un lieve decremento di tale componente, imputabile a una più spiccata caratterizzazione "urbana" del nucleo familiare, compensata in parte dal ruolo attivo svolto dall' immigrazione straniera che, secondo i dati del Ministero dell'Interno, a livello nazionale, si

Montesilvano, anni '80, un convoglio merci con velocità ridotta per lavori trainato da locomotore GR. E656.

concentrerebbe per una quota superiore all'80% nella fascia di età compresa tra 0 e 40 anni[20], confermando la più giovane età della popolazione immigrata rispetto a quella italiana.

A tal proposito, Montesilvano cattura un cospicuo numero di immigrati in valore assoluto (836 al 1999, pari al 2,1%[21]), ponendosi al sesto posto tra i maggiori comuni centripeti abruzzesi[22] e proponendo il tipico "modello metropolitano di occupazione"[23], dove prevale l'abbinamento basso terziario - lavoro domestico - altri servizi a ridotto valore aggiunto, da valutare con riferimento alla dominanza territoriale del polo pescarese, che svela, in parte, per questa fascia di popolazione, il ruolo di Montesilvano come quartiere dormitorio, unitamente a Francavilla al Mare (833 immigrati, pari al 3,4%).

Con riferimento alla popolazione anziana, l'incidenza è tra le più basse d'Abruzzo (13,5% al 1999)[24], e addirittura la più bassa con riferimento all'indice di dipendenza anziani[25] (solo il 19%, rispetto al 30,5% della provincia e al 29,5% della regione), mentre lo stesso indice di vecchiaia[26] (87,3% al 1999) conferma il contenuto invecchiamento, con un valore che si discosta in maniera significativa dalla media provinciale (140,5%) e da quella regionale (133,6%) (tabb. 5 e 6).

Il problema del carico sociale sulla popolazione attiva si coglie anche attraverso l'analisi dell'indice di dipendenza[27], che attribuisce a Montesilvano il più basso valore (40,8% nel 1999) tra i comuni della regione, a conferma di una più blanda pressione della componente non attiva e di un buon rapporto di sostituzione sociale (tab.5). Tale situazione di "benessere demografico" investe positivamente la dinamica economico-produttiva se si considera l'effetto che l'invecchiamento produce, attraverso i trasferimenti pensionistici, nella formazione del reddito comunale: a tal proposito, Montesilvano registra un tasso di pensionamento generico[28] di appena 0,17% e ribadisce una notevole capacità di produzione di reddito attivo, imputabile per il solo 7,5%, ai trattamenti pensionistici.

Circa il carattere qualitativo della componente demografica[29], Montesilvano rivela una condizione socio-culturale di consolidato spessore urbano, inscrivibile nel processo di diffusione e interiorizzazione di un genere di vita che ha inciso profondamente sulla deruralizzazione della propria base economica. Il basso tasso di analfabetismo (1,9%), unitamente all'indice di istruzione alta[30] (27,3%) e all'indice di status occupazionale medio-alto[31](35,2%), i cui valori poco divergono da quelli registrati dalle due più importanti polarità urbane dell'area (Pescara: rispettivamente, 1,4%; 34,9%; 45,5% / Chieti: 2,6%; 30,1%; 38,1%) rafforzano l'immagine di una popolazione in evoluzione culturale e professionale (tab.7).

Tab.5

MONTESILVANO	1981	1991	2001
Indice dipendenza anziani (%)	13,5	15,0	19,0
Indice di dipendenza (%)	52,7	39,7	40,8
Indice di vecchiaia (%)	34,4	60,3	87,3

Fonte : CRESA, Studi monografici sulla popolazione abruzzese, 2001.

Tab.6

Unità amministrative	Anno 1999		
	indice dipendenza anziani (%)	indice di dipendenza (%)	indice di vecchiaia (%)
Provincia di PESCARA	30,5	52,3	140,5
Regione ABRUZZO	29,5	51,6	133,6

Fonte : CRESA, Studi monografici sulla popolazione abruzzese, 2001.

Tab.7

Anno 1991	Montesilvano	Pescara	Chieti	Francavilla
Laureati/Pop. totale > 6 anni (%)	4,0	7,9	5,9	5,8
Diplomati/Pop. totale > 6 anni (%)	23,3	27,0	24,2	24,4
Analfabeti/Pop. totale > 6 anni (%)	1,9	1,4	2,6	2,4

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Un sistema produttivo vivace e in transizione

Il sistema produttivo di Montesilvano ha subito un processo di evidente transizione economica, testimoniato da una marcata penalizzazione del settore agricolo che, dal secondo dopoguerra, ha registrato una pesante contrazione in termini di attivi, ulteriormente ridottisi nel periodo Settanta-Novanta di oltre il 30%, parallelamente a una sostanziale diminuzione della superficie coltivata, compressa sotto la spinta di sempre più incalzanti processi di antropizzazione del territorio, e dunque di urbanizzazione.

Contestualmente il settore industriale, che fino alla prima metà del Novecento si inseriva in un contesto di economia di sussistenza, trova, a partire dalla politica programmata degli anni Sessanta, una notevole spinta allo sviluppo, testimoniata da una sostanziale crescita degli addetti, pari a oltre il 170% (1.069 addetti nel 1961 e ben 2.914 nel 1981) (tab.8). I comparti più rappresentativi sono quelli dell'industria tessile e dell'abbigliamento (1.478 addetti nel 1981), dell'industria meccanica (584) e delle costruzioni (621). Gli anni Ottanta segnano la crisi della localizzazione pianificata di alcuni settori a maggior peso assoluto e relativo, come quello tessile, cui però fanno riscontro:

- una nuova fase di industrializzazione spontanea, tipicamente periurbana, nei settori della manifattura leggera tradizionale;
- la conferma della crescita dell'industria delle costruzioni;
- una elevata diffusione di imprese a carattere locale, nei comparti della meccanica.

Montesilvano, anni '80, nuovo tracciato con sezione per doppio binario sul ponte in zona Corso Umberto I.

Montesilvano, anno 2003, Corso Umberto I nei pressi del viadotto FS.

Tab.8

Montesilvano - addetti industria manifatturiera				
	Industria Manifatturiera	Costruzioni	Produzione e distribuzione di energia elettrica, acqua e gas	Industria Manifatturiera Totale
1961	972	85	12	1.069
1971	1.386	527	45	1.958
1981	2.234	621	59	2.914
1991	1.965	795	37	2.797
1996	1.624	991	51	2.666

Fonte : ISTAT.

Tuttavia, la riduzione degli addetti di oltre il 4%, nel decennio 1981-91, è compensata da una ben più consistente crescita del settore terziario, che, con un incremento del 46% (imputabile, tra l'altro, ai comparti più dinamici, quali quelli dell'intermediazione monetaria e creditizia, +176%, e delle attività immobiliari, ricerca, informatica, +221%), conferisce alla base economica comunale una caratterizzazione tipicamente urbana, con ben 4.952 addetti nel comparto dei servizi contro i 2.797 del settore industriale (tabb .8 e 10).

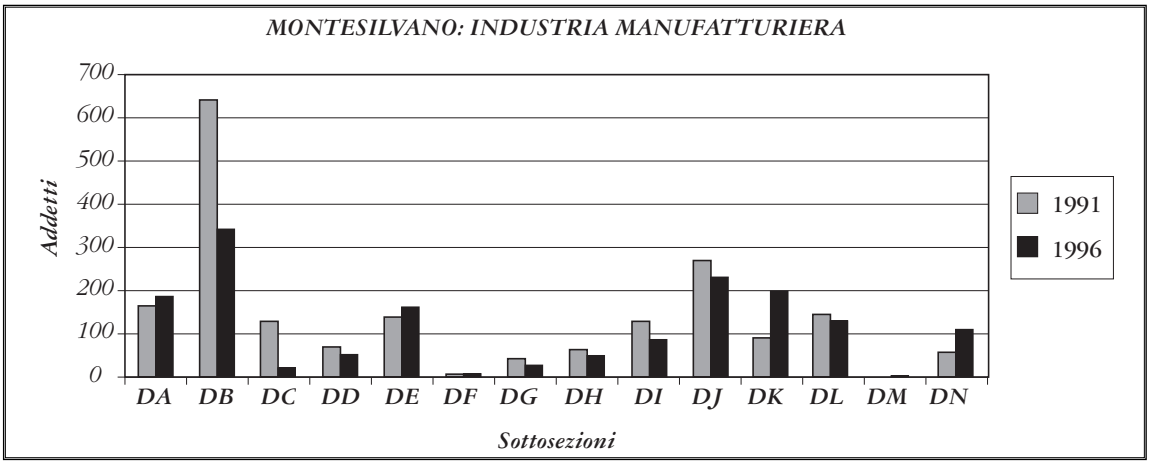
Tab.9

Comune di Montesilvano ***Sottosezioni di censimento dell'industria manifatturiera***	Cens. 1991	Cens. 1996	Differenza v.a.	Differenza %	Abruzzo %
DA - Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	165	188	23	14	-9
DB - Industrie tessili e dell'abbigliamento	641	344	-297	-46	-13
DC - Industrie conciarie, fabbricazione di prodotti in cuoio, pelle e similari	133	25	-108	-81	-8
DD - Industrie del legno e dei prodotti in legno	72	57	-15	-21	-17
DE - Fabbricazione di pasta-carta, carta e prodotti di carta; stampa ed editoria	145	168	23	16	3
DF - Fabbricazione di coke, raffinerie di petrolio, trattamento combust. Nucleari	4	3	-1	-25	-40
DG - Fabbricazione di prodotti chimici e di fibre sintetiche e artificiali	41	28	-13	-32	6
DH - Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	66	49	-17	-26	26
DI - Fabbricazioni di prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	130	88	-42	-32	-22
DJ - Produzione di metallo e fabbricazione di prodotti in metallo	268	232	-36	-13	12
DK - Fabbricazioni macchine ed apparecchi meccanici; installazione e riparazione	92	198	106	115	21
DL - Fabbricazione macchine elettriche e apparecchiature elettriche ed ottiche	147	130	-17	-12	-26
DM - Fabbricazione di mezzi di trasporto	0	2	2	n.a.	10
DN - Altre industrie manifatturiere	61	112	51	84	16
D - Attività manifatturiere	1965	1624	-341	-17	-6

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

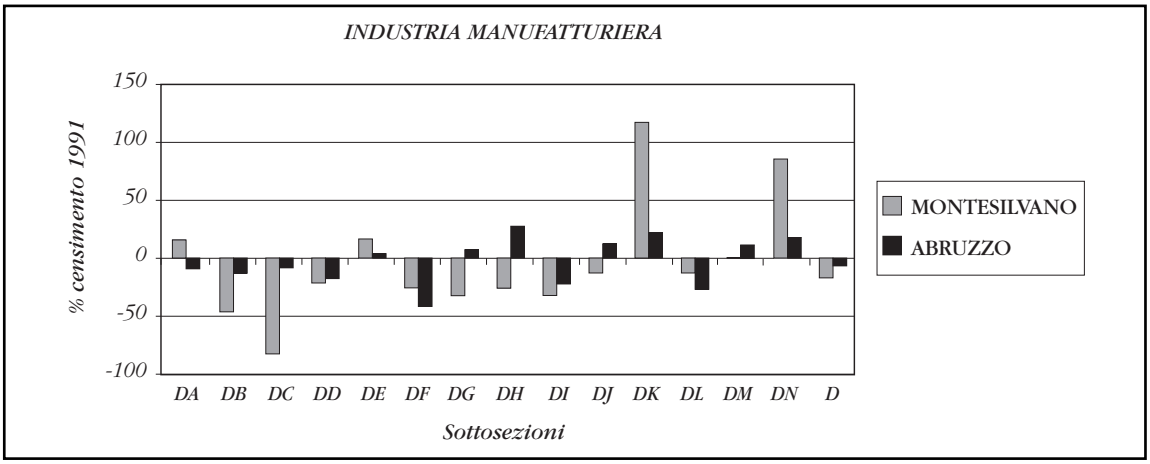
Tale transizione economica è successivamente confermata dai dati censuari intermedi del 1996, che, a fronte di una ulteriore riduzione degli addetti manifatturieri (- 131, pari al 5% in meno rispetto al 1991) (fig.4) rilevano una conseguente spinta in avanti del processo di terziarizzazione (+ 852 addetti, corrispondente ad un incremento del 23%[32]) (tab.10 e fig.6). In particolare, vanno sottolineate la buona tenuta del settore delle costruzioni (+196 addetti in valore assoluto, con un aumento del 25%), che attenua la più marcata contrazione delle attività manifatturiere in senso stretto (- 17% corrispondente a –341 addetti), e la conferma di una specializzazione nel comparto della meccanica con una considerevole crescita del 115% (tab.9 e fig.5).

Fig.4



Fonte : elaborazione di MASSIMI G., 2002 su dati ISTAT.

Fig.5



Fonte : elaborazione di MASSIMI G., 2002 su dati ISTAT.

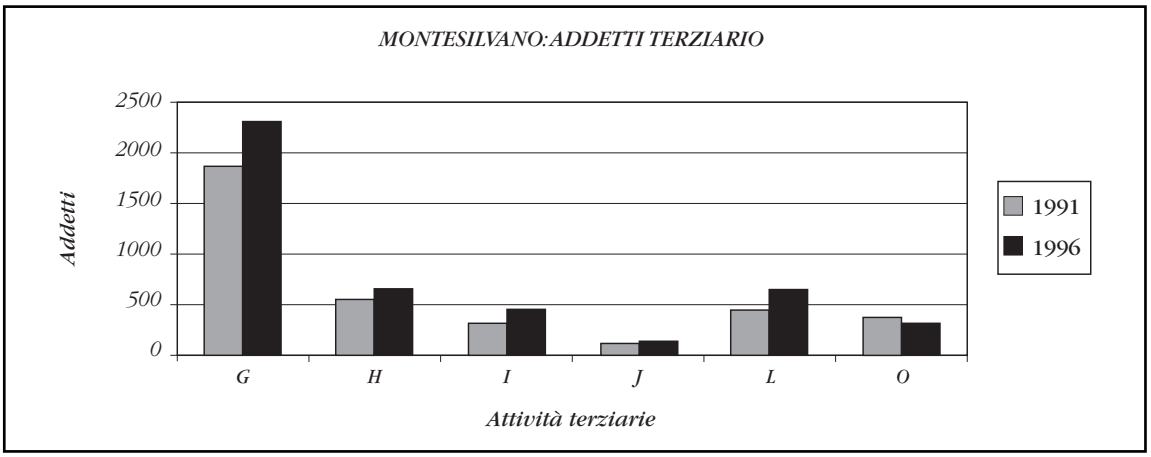
Tab.10

Comune di Montesilvano ***Addetti settore terziario***	Cens. 1981	Cens. 1991	Cens. 1996	Montesilvano Differenza % Cens. 1981	Montesilvano Differenza v.a. Cens. 1991/96	Montesilvano Differenza % Cens. 1991	Abruzzo Differenza % Cens. 1991
(G) Commercio all'ingrosso e al dettaglio	1517	1848	2302	22	454	25	-7
(H) Alberghi e Ristoranti	401	551	642	37	91	16	1
(I) Trasporti , Magazzinaggio e Comunicazioni	232	312	447	34	135	43	1
(J) Intermediazione Monetaria e Finanziaria	42	116	140	176	24	21	-10
(K) Attività immobiliari, Noleggio, Informatica, Ricerca, altre Attività Profess. e Imprenditor.	140	450	649	221	199	44	28
(L) Pubblica Amministrazione	108	248	n.d.	130	n.d.	n.d.	n.d.
(M) Istruzione	467	648	n.d.	39	n.d.	n.d.	n.d.
(N) Sanità	121	408	n.d.	237	n.d.	n.d.	n.d.
(O) Altri servizi Pubblici, Sociali e Personali	365	371	320	2	-51	-14	31
TOTALE	3393	4952	n.d.	46	n.d.	n.d.	n.d.

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Parallelamente Montesilvano, superata la fase della terziarizzazione banale poggiante sulla ridistribuzione demografica e sul principio della rendita urbana decrescente, stabilizza la sua composizione terziaria su alcuni comparti tradizionali per processualità, come il commercio, o per tipicità, come la ricettività turistica, mentre evidenzia una dinamicità nel terziario avanzato qualificante un suo proprio ruolo urbano all'interno dell'area metropolitana pescarese. I consistenti incrementi dei comparti ISTAT K (attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, altre attività professionali e imprenditoriali: + 44%) e I (trasporti, magazzinaggio e comunicazioni: + 43%) riflettono, infatti, forme di economie di integrazione all'interno di un sistema tendenzialmente connesso, così come la più blanda performance del comparto J (intermediazione monetaria e finanziaria: + 21%) (tab.10 e fig.7) esprime una maggiore rigidità piuttosto che una reale flessione del comparto, posizionando comunque Montesilvano, nel 2000, all'ottavo posto tra i comuni abruzzesi per numerosità di sportelli bancari (10)[33] e confermando il suo spessore urbano in termini di integrazione/diffusione funzionale.

Fig.6



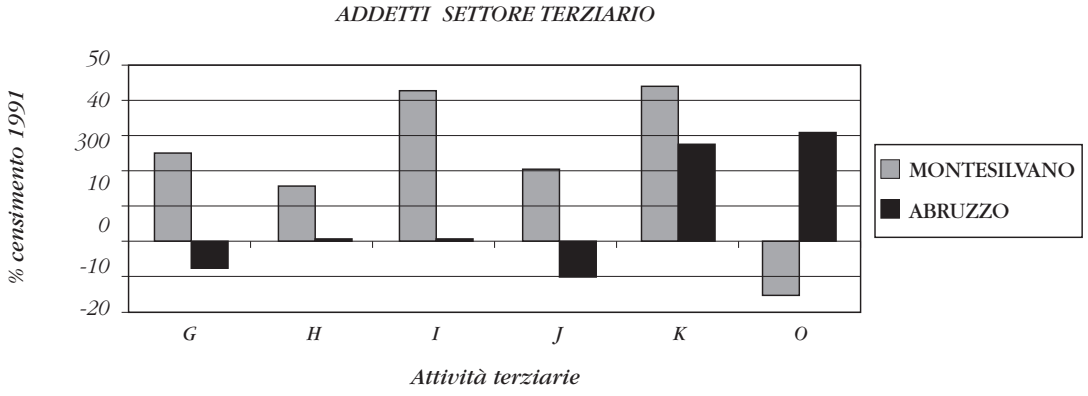
Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Montesilvano, anno 2003, Viale Aldo Moro nei pressi del sottovia.

Montesilvano, anni '70, oltre la staccionata, il primo polo alberghiero della regione.

La vivacità del sistema produttivo può cogliersi anche attraverso l'analisi del livello di reddito, che, pur con i limiti e le approssimazioni del metodo di calcolo, fornisce comunque un valido parametro delle potenzialità e delle diversità strutturali del territorio. Montesilvano può considerarsi un comune relativamente ricco, con un reddito medio pro capite, al 2001, in linea con quello medio regionale (rispettivamente, 11.824 € e 11.888 €) e appena inferiore al valore provinciale (12.369 €). D'altro canto, proprio la composizione dell'apparato produttivo, poggiante su settori maggiormente esposti alla presenza di attività sommerse (costruzioni, servizi, turismo), tende a sottostimare il livello del reddito rispetto a quei comuni dove la valutazione poggia, prevalentemente, su fattori trasparenti (trasferimenti pensionistici, redditi da grandi imprese o da istituzioni pubbliche o sociali), confermando, così, una maggiore consistenza e dinamicità del grado di sviluppo comunale.

Fig.7

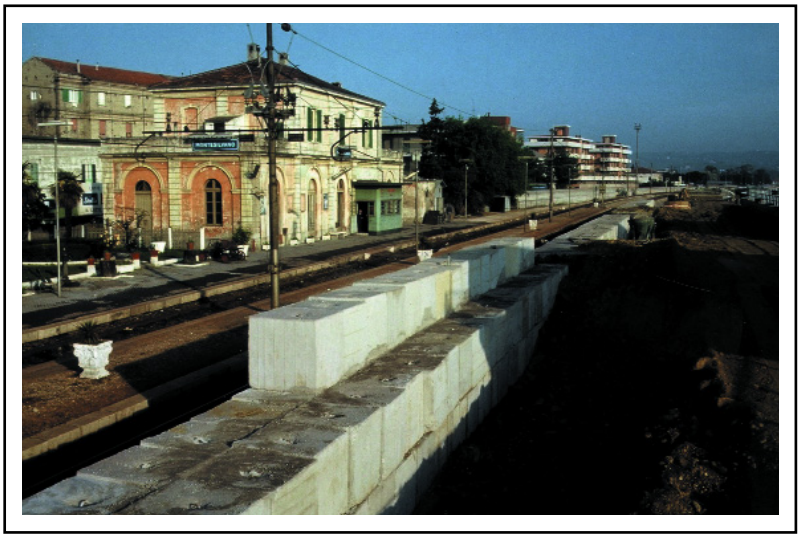


Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Punti di debolezza: pressione territoriale e qualità della vita

Il processo di territorializzazione dello sviluppo che, dal secondo dopoguerra, ha investito il comune di Montesilvano ha finito per tradursi in evidenti segni di compromissione ambientale a causa di una forte pressione territoriale ravvisabile:

- nella crescita della densità demografica e abitativa;
- nel carico infrastrutturale e produttivo;
- nella fragilità della fascia litoranea, con gravi fenomeni erosivi;
- nella degradazione del paesaggio fluviale;
- nella assoluta mancanza di programmazione.



Montesilvano, anni '80, il fabbricato viaggiatori ed i binari visti dalla quota in corso di sopraelevazione della nuova linea.

Quest'ultima in particolare, nel passato, ha finito per sedimentare e aggravare situazioni di impatto ambientale restituendo l'immagine di un territorio affidato, nel suo divenire, al puro spontaneismo o alle regole del mero profitto.

Con riferimento alla densità demografica e abitativa, Montesilvano è passata dai 314 ab./kmq del 1951 ai 1.770 ab./kmq del 2001, con un incremento che ha quasi sestuplicato il carico antropico sul territorio comunale, parallelamente a un deciso potenziamento del patrimonio edilizio-residenziale[34], passato, nell'ultimo ventennio, da 11.881 a 17.706 abitazioni, con una crescita di circa il 50%[35] e una densità transitata da 5,1 abitazioni/ha, nel 1981 a 7,6 abitazioni/ha, nel 2001 (tab.11). Volendo, inoltre, scorporare dal patrimonio residenziale quello propriamente abitativo, corrispondente alle abitazioni occupate, Montesilvano conferma il suo carattere urbano poggiante su un attivo substrato socio-economico che tende a soddisfare pressoché totalmente il fabbisogno delle famiglie (dal 1981 al 2001, il numero delle abitazioni non occupate sul totale delle abitazioni si è ulteriormente ridotto, passando da 31,3% a 20,1%), lasciando emergere, per il resto, la sua vocazione turistica (oltre il 70% delle abitazioni non occupate è utilizzata per le vacanze) e sfumando sempre più il ruolo di "quartiere dormitorio" di Pescara, con riferimento all'utilizzo abitativo per motivi di studio o di lavoro (tab.11).

Circa l'incidenza ambientale del carico antropico *tout court*, non può non sottolinearsi il ruolo dell'infrastrutturazione turistico-ricettiva, che ha finito per mortificare la stessa vocazione balneare di Montesilvano traducendosi in un evidente attacco al paesaggio costiero, con una concentrazione alberghiera di taglia grande (circa 71 camere per albergo in media[36]) costruita, in parte, su terreno demaniale ovvero su un arenile in erosione, già minacciato, dalla riduzione degli apporti sedimentari al litorale, giustificata dalla fortissima domanda di materiale da costruzione per larga parte collegata allo stesso sviluppo della fascia costiera negli anni del dopoguerra (fig.8). La risposta politica è stata di tipo strutturale, favorendo opere difensive rigide (griglie frangi-onda, scogliere, barriere sommerse), la cui limitata capacità risolutiva si è amplificata, procurando ulteriori inconvenienti ambientali (si pensi al problema dell'inquinamento dell'acqua di balneazione collegato alla presenza delle stesse scogliere).

In realtà, una diversa pianificazione a più ampio raggio deve tendere a una riqualificazione dell'intero paesaggio costiero, mirando a una occupazione meno intensiva dello spazio litoraneo[37] attraverso, per esempio, la preservazione della vegetazione preesistente, che

trova nella Pineta di Santa Filomena[38], oggi protetta da una riserva naturale, l'occasione di salvaguardare la più estesa area verde in ambito urbano o, ancora, prevedendo attrezzature di spiaggia più "leggere"[39].

Del resto, i processi di edificazione della fascia, la forte densità abitativa, l'esiguità degli spazi ancora liberi impediscono strategie più radicali quali, per esempio, un arretramento della prima linea edificata, soprattutto in considerazione del fatto che la riva del mare ha rappresentato la direttrice naturale su cui, unitamente alla strada statale Adriatica, si è coagulato lo sviluppo della città, finendo col ravvisare nel fronte mare un limite alla propria espansione.

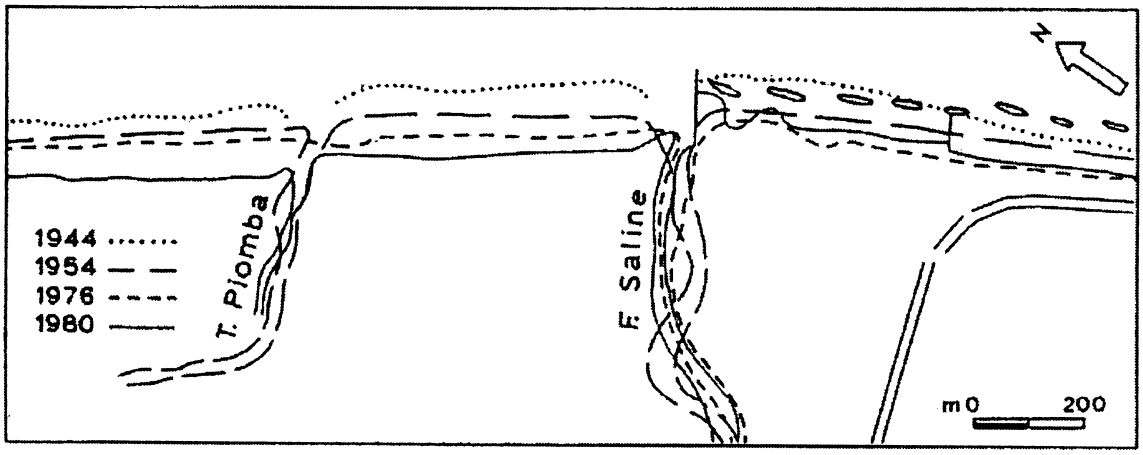
Tab.11

MONTESILVANO	1981	1991	2001
Totale abitazioni	11.881	16.103	17.706
Abitazioni occupate	8.161	11.314	14.141
Abitazioni non occupate	3.720	4.789	3.565
Abitazioni non occupate/totali (%)	31,3	29,7	20,1
Pressione Abitativa (%) = abitazioni totali/area (ha)	5,1	6,9	7,6

Fonte : elaborazione dell'autrice su dati ISTAT.

Lo stesso paesaggio fluviale, più che inserirsi come risorsa naturale nell'organizzazione del tessuto urbano, ha rappresentato una barriera di interruzione dell'edificato e ancora oggi, lungo il sistema interno di penetrazione vallivo, determina una forte conflittualità d'uso tra insediamenti produttivi, commerciali e residenziali, finendo col riflettere una eccessiva cementificazione dell'alveo[40], oltre a connotarsi come zona di degrado (per gli evidenti effetti dell'inquinamento, che non sempre il sistema depurativo riesce a sanare in maniera sufficiente) e, in alcuni tratti, di vero abbandono.

Fig.8



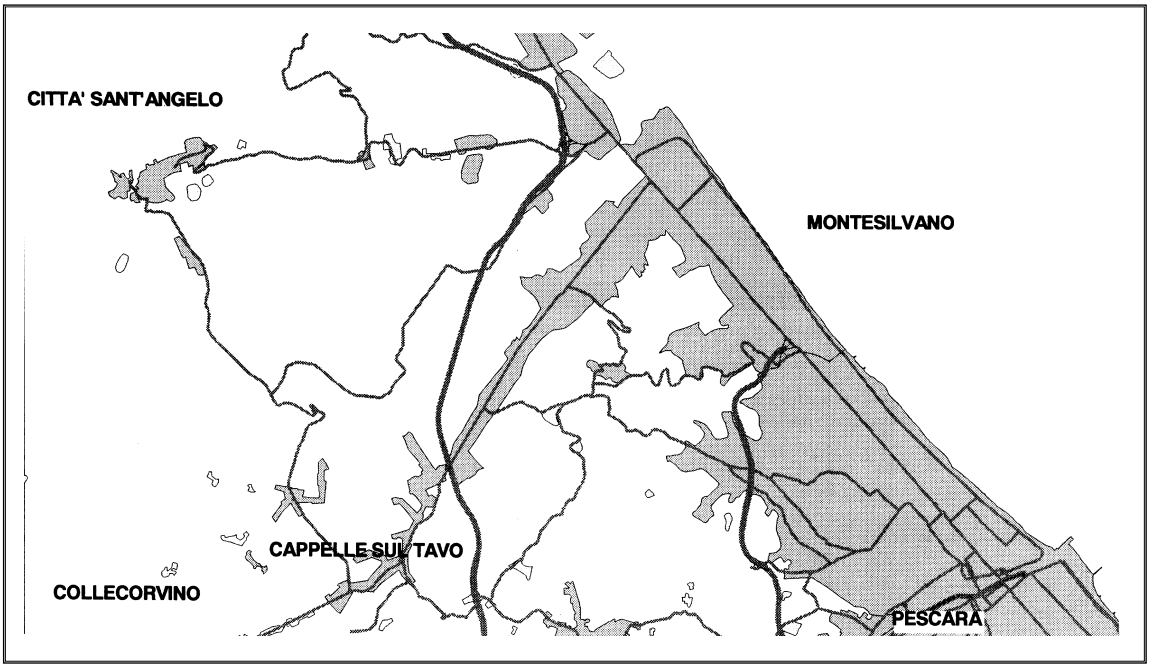
Tra Montesilvano Marina e Silvi, subito a Nord di Pescara, la forte diminuzione di apporti torbidi dei piccoli fiumi Saline e Piomba ha avuto per effetto un arretramento della riva fino a 150 metri nel periodo dal 1944 al 1980.
La posa di scogliere di fronte a Montesilvano ha poi portato ad un leggero recupero di quel tratto, che però ha accentuato la regressione sulla sinistra (FABBRI, op. cit., p.44).

Recuperare alla crescita impetuosa di Montesilvano – che, una volta saturati gli spazi della fascia costiera si è proiettata territorialmente lungo la strada statale 16 bis, finendo col prefigurare una ulteriore conurbazione con il comune retrolitoraneo di Cappelle sul Tavo (fig. 9) – un legame con il suo paesaggio naturale (fiume, mare-costa, collina[41]) significherebbe proiettarla verso nuovi scenari di competitività urbana poggianti su una processualità di sviluppo attenta a salvaguardare la qualità della vita.

Montesilvano, anno 2003, piazzale lato est con sottopasso stradale.

E proprio la qualità della vita dei cittadini deve porsi come prioritario obiettivo di una nuova cultura pianificatoria capace di innalzare funzionalmente la città, qualificandola con attrezzature urbane di rango elevato, e di decongestionare il sistema prevedendo un insieme integrato di interventi tesi a contrastare il degrado dell'ambiente urbano.

Fig.9 – Estensione e proiezione territoriale del tessuto urbanizzato.



Fonte : elaborazione di MASSIMI G., 2002.

Con riferimento al primo aspetto, Montesilvano si è dotata, recentemente, di alcune funzioni centripete a vasto raggio come il Centro Congressi, o come un mix di servizi ludico-ricreativi che, urbanisticamente, hanno avuto il pregio di restituire alla città il senso del "luogo centrale", fin troppo sacrificato, però, dalle regole della cultura edificatoria anche se la nuova politica del verde urbano ha saputo superare i criteri di tipo quantitativo, ispirati a una concezione del verde come pausa del tessuto edilizio, per proporsi come elemento pro-

Montesilvano, anno 1988, strutture in cemento armato della nuova stazione.

gettuale integrato all'architettura e ai tracciati stradali.

Ma l'ambiente urbano resta seriamente minacciato dal problema della congestione da traffico veicolare. Il processo di inurbamento e l'impetuosa crescita demografica, strutturati secondo il modello di vita e di organizzazione territoriale del mondo occidentale, hanno prodotto una sempre maggiore domanda di mobilità, che ha finito per tradursi in un parallelo aumento del livello di motorizzazione delle famiglie, relegando ai margini il ruolo del trasporto pubblico. Al 1993, Montesilvano registrava circa 51 autovetture ogni 100 abitanti contro la disponibilità di 0,5 autobus ogni 1000 abitanti: il che, in termini assoluti, si traduce in un parco mezzi pari a 18.694 autovetture e 19 autobus[42].

Tenendo conto, inoltre, che la viabilità di Montesilvano si compone di un importante flusso di traffico di attraversamento, emerge ancor più l'urgenza di una più oculata gestione dei problemi legati alla mobilità, che finiscono per tradursi in forme avanzate di inquinamento acustico e atmosferico, oltre ad esercitare una forte pressione sulla capacità di carico del territorio[43]. L'obiettivo è quello di evitare politiche di "congestione pianificata", come possono essere quelle che prevedono la costruzione di parcheggi o aree di intercettazione del traffico finendo per funzionare come ulteriori magneti di attrazione, incentivando piuttosto un sistema di trasporto pubblico con elevata capacità sulle direttrici di maggior traffico e punti di interscambio, al fine di assicurare la mobilità con un consumo di energia e un inquinamento atmosferico, per passeggero/km, molto minori rispetto ai mezzi di trasporto privati.

Una risposta di potenziamento, in tal senso, è quella che prevede l'utilizzo del sedime dell'ex linea ferroviaria Adriatica, nel tratto Pescara-Montesilvano-Silvi, con un sistema filoviario ecologico espressione di una progettazione comprensoriale e di una riqualificazione urbana di più ampia portata capace di connettere la popolazione con le risorse del territorio. Proprio la linea ferroviaria, che inizialmente aveva rappresentato il punto di coagulo della crescita di Montesilvano per poi proporsi come elemento disaggregante di un tessuto urbano proteso verso il fronte litoraneo, torna così ad esprimere un suo ruolo attivo nella costruzione di una città alternativa capace di coniugare sviluppo e qualità della vita.

Conclusioni

Sostenendo, con Gottmann[44], che il processo di urbanizzazione è prima di tutto un processo di crescita sociale e politica (e, dunque, non soltanto demografico-economica), si impone la necessità di equilibrare nel migliore dei modi l'offerta e la domanda di territorio, proponendone una organizzazione in grado di evitare in anticipo il sovraccarico.

La domanda di territorio è quella che esprimono le attività urbane, intese come sistema di relazioni; l'offerta di territorio costituisce l'ambito naturale di impatto di dette attività. Ne discende che pianificazione territoriale e pianificazione ambientale devono coesistere, per evitare rischi di marginalità economica e di degrado ambientale.

Montesilvano, a fronte di una riorganizzazione territoriale, deve tendere a:

- innalzare il suo "effetto-città" attraverso una qualificazione funzionale propria di una stra-

tegia di integrazione e di polarizzazione d'area;
- perseguire una migliore qualità della vita tramite il recupero del paesaggio urbano poggiante, tra gli altri aspetti, su: a) ridefinizione del rapporto mobilità/accessibilità/trasporto pubblico; b) ricentralizzazione del ruolo dei fattori naturali; c) riappropiazione e rilancio degli spazi pubblici quali catalizzatori di socialità urbana e di appartenenza cittadina;
- concorrere alla formulazione di una "politica d'area" che, superate le rigidità amministrative e le contrapposizioni campanilistiche, rifletta un ambito territoriale appropriato per la progettazione e la realizzazione di quell'equilibrio tra risorse e attività su cui si gioca il futuro della popolazione e la competitività della città stessa.

Note

1 Infatti, al censimento 1991 Montesilvano registrava 35.153 abitanti, Sulmona 25.454, Lanciano 34.006 e Vasto 32.880; Avezzano, per contro, spiccava con i suoi 37.179 abitanti.
2 Cappelle sul Tavo (+91,1), Spoltore (+49,1) e Francavilla al Mare (47,1).
3 MUSCARA' C., *Una riconsiderazione del rapporto città-centralità*, in BERTUGLIA C.S. e LA BELLA A. (a cura di), I *sistemi urbani,* Milano, Angeli, 1991, pp. 179-210; LANDINI P., *Policentrismo funzionale e limiti innovativi nel modello adriatico. Una prospettiva localistica*, in MUSCARA' C. (a cura di), *Dal decentramento urbano alla ripolarizzazione dello spazio geografico italiano*, "Mem. Soc. Geogr. Ital.", Roma, 1992, pp. 171-180.
4 Il concetto di fascia costiera porta insito in sé uno spessore indefinito e flessibile, valutabile sulla base dei parametri e delle funzioni che di volta in volta entrano in gioco (ZUNICA M., *Sull'interfaccia terra-mare*, in "Terra", 1989, pp. 6-13) : con riferimento alla fascia costiera abruzzese l'attenzione è da rivolgere principalmente alla processualità che ha coinvolto il retroterra, trasformandolo da semplice spazio di transizione a spazio di relazione. Infatti, le dinamiche relazionali che hanno permeato questo territorio si sono sviluppate essenzialmente in maniera longitudinale e trasversale non coinvolgendo l'avanmare come spazio da organizzare, se non in maniera ancora del tutto insufficiente e puramente occasionale.
5 Nel Medioevo, la presenza di pianure acquitrinose e malariche, unita alla pericolosità legata al diffondersi della pirateria nell'Adriatico, indusse ancor più la popolazione ad evitare il litorale e a rimanere stabilmente arroccata in quel sistema di borghi difensivi che costituirà la trama insediativa dei futuri "paesi".
6 FABBRI P., *L'attrazione della costa: cause ed effetti. Il caso del Medio Adriatico*, Bologna, Pàtron, 1997.
7 Particolarmente coinvolta da tale dinamica la fascia costiera teramana dove le "marine" registrano valori particolarmente elevati del rapporto tra abitazioni non occupate e abitazioni occupate (dati cens. 1991): Martinsicuro (1,5); Alba Adriatica (1,7); Tortoreto (1,1), Silvi Marina (1,5).
8 L'insediamento industriale vallivo alimenterà un nuovo esodo delle popolazioni dai centri di crinale, relegati sempre più nella marginalità demografica ed economica; per uscirne, i centri cominceranno a connettersi con le vallate attraverso un insediamento spontaneo lungo le strade di collegamento, inizialmente mancante di infrastrutture e servizi di supporto.
9 Pescara registra una crescita demografica vertiginosa passando dai 62.813 abitanti del 1947 ai 131.330 del 1981, mentre già nel decennio 1961-71 denunciava uno dei tassi di sviluppo degli addetti alle attività urbane più elevati fra le maggiori città meridionali (3,9% medio annuo) (BUSCA A., *Caratteristiche funzionali dei centri urbani del Mezzogiorno*, Roma, SVIMEZ, 1973, p. 86).
10 FUSCHI M., *Ambiente urbano e area metropolitana*, Pescara, Libreria dell'Università Editrice, 2000.
11 GALLI O., *Montesilvano nella storia ambientale e socio-antropologica dell'Abruzzo dalle origini alla metà del 1900*, Teramo, Ed. Grafiche Italiane, 1990.
12 LANDINI P. e MONACO T., *Diffusione e concentrazione. Modelli di sviluppo industriale nell'Abruzzo Adriatico*, in SALVATORI F. e LANDINI P. (a cura di), *Abruzzo. Economia e territorio nel Nord del Mezzogiorno*, Pescara, Libreria dell'Università Editrice, 1993, pp. 239-275.
13 Circa la definizione e delimitazione dell' "area metropolitana" Pescara-Chieti si veda il lavoro di FUSCHI M., op.cit.
14 Il numero di occupati che lavorano nel comune di residenza è pari a 3.917.
15 La reciprocità è da valutarsi sulla base dello scambio di flussi di dimensione simile tra due comuni.
16 Per una analisi di dettaglio sulla dinamica demografico-economica delle fasce suburbane dell'area pescarese, si rinvia al lavoro di FUSCHI M., *Città: ciclo di vita e modernizzazione. L'area urbana pescarese*, in "Atti del XXVII Congresso Geografico Italiano, Trieste, 21-25 maggio 1996", Bologna, Pàtron, 2001, pp. 415-424.
17 Nel decennio 1961-1971,infatti, Pescara passa da 87.436 abitanti a ben 122.470.
18 Dati CRESA, rapporto 2001.
19 Incidenza della popolazione giovane: popolazione<14/popolazione totale x 100.
20 Il riferimento è alla popolazione immigrata soggiornante.
21 Imm./pop. it. x 100.
22 E' preceduta da: L'Aquila (2.031), Pescara (1.945), Avezzano (974), Martinsicuro (934) e Chieti (919).
23 AMBROSINI M., *Utili invasori. L'inserimento degli immigrati nel mercato del lavoro italiano*, Milano, Angeli, 1999.
24 Incidenza della popolazione anziana: popolazione>65/popolazione totale x 100.
25 Indice di dipendenza anziani: popolazione>65/popolazione 14-65 anni x100.
26 Indice di vecchiaia: popolazione >65/popolazione <14 anni x100.
27 Indice di dipendenza: (popolazione>65 anni + popolazione<14)/popolazione 14-65 anni x 100.
28 Tasso di pensionamento generico: pensioni INPS/popolazione residente.
29 Si precisa che, relativamente a tali indicatori qualitativi, sono stati utilizzati i dati censuari del 1991, non essendo quelli del

2001 disponibili a tale livello di dettaglio.
30 Misurato con la % di diplomati e laureati sul totale della popolazione in età scolare.
31 Misurato con la % di imprenditori e liberi professionisti, dirigenti, direttivi, quadri e impiegati sul totale della popolazione attiva.
32 Da sottolineare che il confronto 1991-96 non ha preso in considerazione, per indisponibilità dei dati del censimento intermedio, i comparti del terziario pubblico (P.A., Istruzione, Sanità).
33 La precedono Pescara (73), L'Aquila (31), Teramo (25), Chieti (21), Avezzano (17), Giulianova e Vasto (16), Lanciano (12), mentre Sulmona e Roseto vantano lo stesso numero di sportelli (CRESA, *La montagna abruzzese. Indicatori di marginalità*, L'Aquila, 2002).
34 Il patrimonio edilizio-residenziale corrisponde al numero di abitazioni in complesso.
35 Si tenga, inoltre, conto del fatto che le sole città di Pescara e Montesilvano possiedono oltre la metà dell'intero patrimonio abitativo provinciale: 65.135 abitazioni nella conurbazione rispetto a 123.711 abitazioni nella provincia (dati 2001).
36 Dati 2000.
37 Si consideri che, all'inizio degli anni Novanta, Montesilvano registrava una delle più elevate densità lineari di utilizzo spiaggia (utenti spiaggia/km: 52) della costa medio-adriatica (FABBRI, op. cit., p. 116).
38 L'obiettivo della "Riserva Naturale Orientata Pineta di Santa Filomena", che si estende per circa 3 km dalla zona nord di Pescara in direzione Montesilvano, è quello di reintrodurre parzialmente la vegetazione originaria tipica della macchia mediterranea pressoché cancellata dall'irrompere del fenomeno turistico (costruzione di alberghi, residence, campeggi).
39 Si consideri che, l'intero sviluppo del fronte costiero, di tipo sabbioso (4,5 km), è totalmente attrezzato e, dunque, soggetto a frequentazione.
40 La cementificazione dell'alveo fluviale e della foce aumenta il pericolo di esondazione riducendo la possibilità di contenere le acque in periodi di piena.
41 La stessa collina, che rappresenta un elemento paesaggistico di notevole pregio, è stata oggetto di uno sviluppo residenziale caotico, prefigurando un modello insediativo diffuso estesosi su un substrato geolitologico fragile, con i conseguenti pericoli legati a episodi franosi e a smottamenti.
42 Si tenga presente che Pescara registrava circa 60 autovetture ogni 100 abitanti e 1,6 autobus ogni 1000.
43 I mezzi di trasporto, infatti, occupano una grande porzione del territorio comunale (strade, parcheggi, spazi in genere) che potrebbe essere destinata ad altre attività.
44 GOTTMANN J., *La città invincibile*, Milano, Angeli, 1983.

Montesilvano, anno 1998, veduta aerea.

Montesilvano, 7 aprile 1990, la piazza della stazione, già piazza Regina Margherita, assume la denominazione di piazza Alfredo Beni, Appuntato dei Carabinieri, Medaglia d'Oro V.M. alla memoria.
La Banda dell'Arma dei Carabinieri di Roma, rende gli onori militari.

Particolare della cerimonia (funzione religiosa).

Montesilvano, fine anni '70, giardinetto rinnovato dai ferrovieri Pavone e Maggi...

...e nel 1988, la "platea" in cemento armato del nuovo fabbricato viaggiatori.