Una passione forse dovuta alla mancanza di spazi aggregativi e di divertimento

di Renzo Gallerati

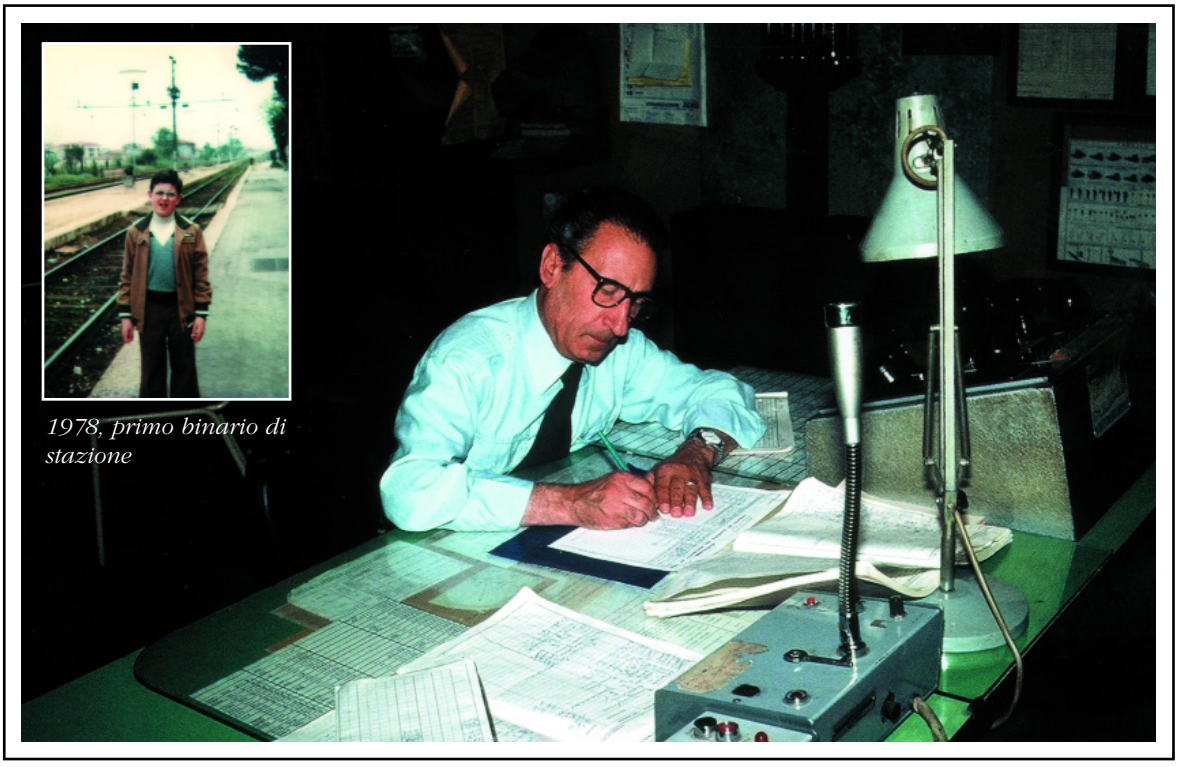
Molti si potrebbero chiedere perché, ma personalmente non sono il solo a Montesilvano che sin da giovanissimo considerò i luoghi del demanio ferroviario come unica possibilità di affrontare cose più grandi di se stesso, così come sono stato uno dei numerosissimi bambini che venivano condotti per mano dal nonno a godere dei "giardinetti" frapposti tra il fabbricato viaggiatori della locale stazione ed i suoi impianti complementari (servizi igienici anche noti per le vecchie tabelle "Signori", "Signore", "Ritirata", cabina relè, scalo merci, ex pesa pubblica).

La mia condizione, tuttavia, era particolarmente agevole, data l'ubicazione della casa dei nonni a due passi dalla strada ferrata.

Non trascorse peraltro molto tempo da quando la curiosità dell'ambiente visitato, mai da solo, non si appagò più per i pesciolini rossi della vasca tipica delle stazioni dell'epoca; l'attrazione per la vista da vicino delle ultime sbuffanti locomotive (siamo alla fine degli anni sessanta), del materiale rotabile rimorchiato era sempre crescente, così come quella per quelle figure professionali destinate ad assicurare corretto esercizio di impianti e mezzi, abituato com'ero ad ascoltare ricordi, aneddoti, vicende della mia Città.

Se il mio "archivio cerebrale visivo" potesse trasmettere miriadi di immagini vissute e registrate potrei dar conto di ciò che, per forza, poi divenne interesse, attenzione ininterrotta, approfondimento, continua ricerca di dati, notizie, aggiornamento: passione vera e consapevole.

Le conversazioni di casa sullo sviluppo della nostra realtà urbana, collimavano sempre



1978, primo binario di stazione

Montesilvano, anni '70/'80, lo stimato Capostazione titolare Nicola Fuschi al tavolo di lavoro.

Montesilvano, anno 1987, cade un altro fabbricato ricco di ricordi: il primo Ufficio Postale ("grande velocità") poi destinato a magazzino...

...ma iniziano i lavori preparatori per la nuova stazione.

più con i bisogni di un giovane ragazzo di capire la dimensione fatta di persone in grado di movimentare mezzi pesanti per il trasporto di viaggiatori e merci.

Immaginiamo l'effetto psicologico che si genera nella mente di un bambino mentre guarda un Capostazione alla testa di un convoglio in sosta e pronto per la partenza: tutto dipende da lui e dalla obbedienza del personale di macchina, oltre quello viaggiante, insieme alla sicurezza dei dispositivi.

Mi fu raccontato dell'esistenza delle Ferrovie Elettriche Abruzzesi: scoprii, trasgredendo, da solo gli ultimi resti delle vetture costruite da"Carminati e Toselli" nel 1925, accantonate, scolorite e danneggiate da atti vandalici, alle spalle dei magazzini dell'allora ditta Fratelli Magni, senza che ebbi la possibilità di scorgere i relitti di strada ferrata a scartamento ridotto, ormai rimossa, nelle adiacenze della vecchia stazioncina e rimesse non distanti dal fabbricato merci; testimonianze di un passato glorioso, forse perciò condannato a soccombere.

Ho sempre cercato di scovare, ascoltare, leggere, approfondire testimonianze sulla vita di questo mezzo di trasporto per abruzzesi della antica provincia teramana "rimodulata"; non ne sono pentito; anzi a questa datata impresa dobbiamo l'imminente sistema a basso impatto ambientale (filovia-metrotranvia-autobus ecologico) destinato a viaggiare sul vecchio sedime FS, all'uopo riconvertito. Non me ne potevo accorgere, ma una semplice passione, poi sempre più documentata, mi ha fatto cogliere indirettamente quanto carica di motivazione potesse essere la dedizione verso interessi nient'affatto superficiali ed infantili. L'aver frequentato, oltre che coetanei, inappuntabili e stimate figure di Ferrovieri come Fuschi, Toto, Terenzi, Vallone, D'Atri, Glave, Bitondo, Paris, Di Pietrantonio, P. Schiavone, Raponi, A. Schiavone, De Fanis, Cherri, De Crescenzo, Giampietro, Piscione, Sorige, Maggi, Pavone, Santucci, Mambella, Maiella, Dell'Elce, Bassetta, Caporrelli e tanti altri che non cito senza offesa, ma per comodità, ha contribuito enormemente alla mia crescita, rispetto ad un patrimonio di conoscenze riservato non a tutti. Ho ascoltato discussioni di tecnica professionale, di lotte sindacali, di politica vista da altre "angolature", di sicurezza nei luoghi di lavoro e responsabilità civili e penali.

Non poteva essere semplice interesse ciò che spingeva alcuni ragazzi delle epoche diver-

se a seguire per ore gli sforzi, veramente indescrivibili, degli operatori della "carovana" di facchinaggio locale (valgano per tutte le figure dei signori Giovanni Di Cola ed Antonio Cameli), mentre assicuravano carico e scarico di merci, quasi sempre a mano, dai famosissimi vagoni a due assi, con o senza garitta del frenatore, serie G, ex serie F, per noi "templi" del gioco, anche in condizioni di pericolo incalcolato.

Nel gioco stesso, si poteva intuire perché il nostro "paese" fosse destinatario e mittente di prodotti ortofrutticoli, cereali, mangimi, radici di liquirizia, legname, macchine operatrici ed agricole, gas liquidi instradati su un apposito raccordo mai utilizzato abbastanza e, raramente, bestiame di grossa taglia, oltre a rarissimi trasporti eccezionali (finanche vecchi mezzi militari da monumento); di qui la storicità di tante insegne (remote e moderne) industriali e commerciali quasi o del tutto scomparse: Parisio Teodori (frutta e uova), Raffaele Gallerati (birre nazionali, pastificio), Amilcare Della Marca (pastificio), Cocola (frutta), Famiglia Schiappa (frutta), Clemente e Pasetti (conservificio), Alfonso Di Clemente (esportazioni varie), Leone Colagrande (uva da tavola), F.lli Di Blasio (forniture alimentari), Consorzio Agrario (cereali, mangimi), Menozzi e De Rosa (liquirizia), Briosi (legname), F.lli D'Agnese (segherie per imballaggi), SCAC (prefabbricati cementizi), Dino De Patre (materiali ferrosi), ALTECO (lavorazione legnami); senza citare le numerosissime aziende che usufruivano del servizio di spedizione a collettame (F.lli Magni, grafica SiVA., De Amicis Calzature, Diodoro per i pulcini di allevamento, F.lli Izzi e F.lli Cilli per l'abbigliamento, Barberini industria per l'ottica, ricambi per diverse officine meccaniche e rivendite connesse, locali e non, quali la ditta RE.J.NA., i F.lli Marcheggiani ed i F.lli Sticchiotti, F.lli Orsini, Franco Conti, Rocco Tortora) e diverse altre del comprensorio, sempre con l'ausilio del corriere integrativo I.N.T. (Istituto Nazionale Trasporti).

Montesilvano, 3 maggio 1992, ingresso treno inaugurale storico trainato da locomotore GR. E626 con carrozze a due assi e vestibolo a terrazzini...

...ed inaugurazione nuovi impianti F.S. col nuovo arredo (tribuna Autorità).

Contestualmente, primi assoluti per la capacità intuitiva nei confronti delle innovazioni nel mondo dei trasporti di merci varie, ebbero vita le prime aziende private dotate di mezzi autogommati (F.lli Piscione, Di Pietro Orazio, Amicone Pasquale, Forcini Ercole, Patricelli Nicola, Cilli Primo ed, in anni più recenti, le ditte Di Giacomo e De Marcellis).

Il materiale rotabile fu, per tanti anni, quello riadattato dai danni bellici: vagoni coperti già

Montesilvano, 27 aprile 1987, la macchina operatrice abbatte per sempre la stazione, simbolo della città.

Segnaletica provvisoria durante i lavori di demolizione.

citati (a passo lungo e corto), padroni della scena quasi sempre, carri a sponde basse ed alte, sempre a due assi, carri cisterna ("Liquigas"), carri refrigeranti di vecchia e nuova generazione, carri pianali, a carrelli per il trasporto di tronchi, anche del tipo a garitta rialzata; in tanti casi privi di sistema frenante ad aria compressa.

Il piano caricatore, danneggiato nei supporti perimetrali, dimostrava, come dalle testimonianze verbali, i danni subìti dal fabbricato merci (la "piccola velocità") durante le incursioni aeree dell'ultimo conflitto, specialmente l'esplosione dei sette vagoni carichi di mine attestati in scalo, perciò mai ricostruito.

Non tutti hanno avuto la possibilità, non essendo ferrovieri, di manovrare il banco dei dispositivi ACE e poi ACEI, come il sottoscritto: un'esperienza indicibile quella del governo di un convoglio nel tratto di competenza, che richiede affidabilità e fiducia da parte dei dirigenti di movimento; parimenti quella di un licenziamento di treno (di notte), a fianco del personale di servizio e tante altre che, forse, è meglio tralasciare….

Le ore vissute in stazione, ad esempio, mi hanno dato certezza di ciò che mi veniva raccontato: il fabbricato posto a nord di quello viaggiatori (la "grande velocità") fu il primo ufficio postale della frazione "spiaggia", e nel tempo divenne deposito di materiali, per concludere la sua destinazione come rimessaggio di combustibili per riscaldamento di uffici, sale d'attesa ed alloggio del Capostazione, affidato alle classiche stufe a legna e carbone.

Indelebile nei miei ricordi il lavoro dei cantonieri, degli operai addetti alla menuntenzione della linea e dei tecnici della "I.E." noti per ripa-

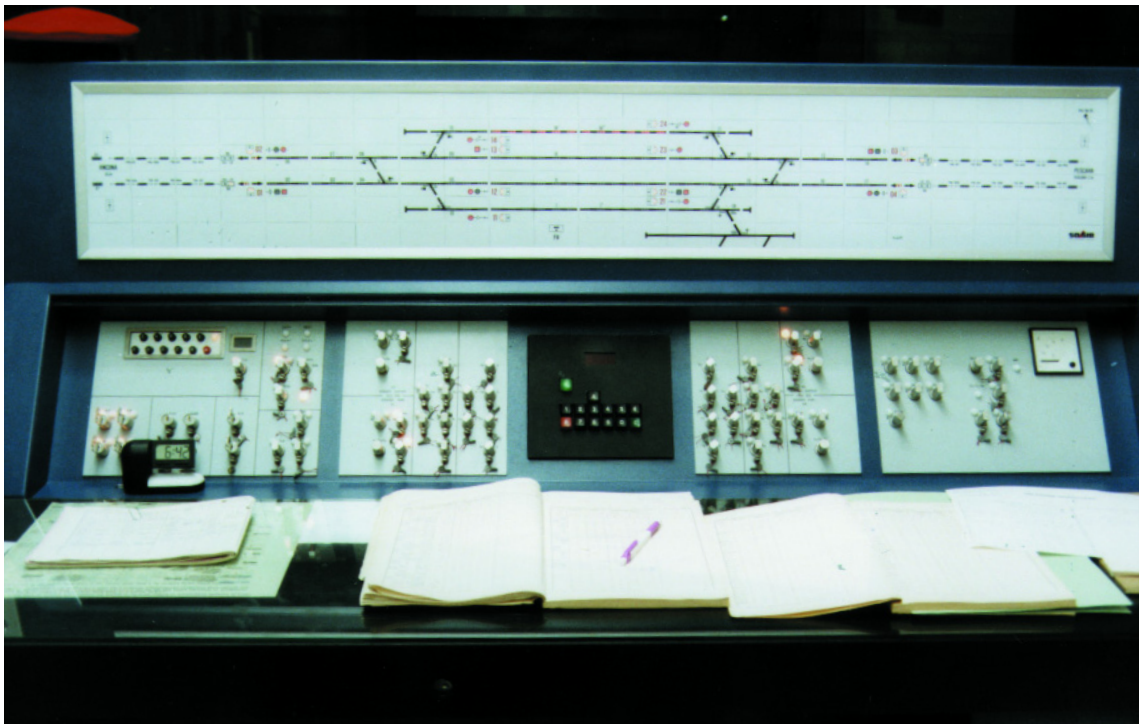
Montesilvano, anno 1985, un treno "derrate" fa ingresso in stazione (lato ex passaggio a livello di V.le Europa) in corrispondenza della nuova sede in corso di costruzione, con trazione affidata al locomotore GR. E 626.

razioni ai passaggi a livello oltre che ad altre reti e segnali fissi luminosi.

Come dimenticare l'opera incompresa e perciò contestata dei casellanti ai passaggi a livello "a mano" in Via Marinelli e Via Arno? E l'erede moderno del "trenino", cioè il verde autobus (neonata linea 8) che trovò capolinea in piazza Regina Margherita, memore del passato, fino a quando non "traslocò" in piazza Diaz, per effetto di esiguità di spazi, causa di incidenti, anche gravissimi. E la famiglia Tribuzii, la famiglia Talanca, i fratelli Orlando, i signori Marcotullio e Di Felice insieme a tutti gli altri che hanno integrato con le loro auto pubbliche (noleggio di piazza o taxi) le esigenze di mobilità?

Ugualmente, resta indimenticata l'impresa di trasporto pubblico e postale, con autobus di proprietà di Alceo Marzuoli, famosa per i collegamenti tra "l'antica rocca", "la spiaggia" e la città di Pescara, percorrendo la riviera. Sul versante del trasporto passeggeri, la biglietteria di Montesilvano vanta non moltissimi tagliandi di prima classe (almeno con partenza dalla città) rilasciati ad altrettanti passeggeri, sebbene in anni lontani il servizio ferroviario fosse usato da diverse personalità e benestanti, tra i quali Parlamentari eletti nel luogo (il Sen. Delfico, l'On. Agostinone, l'On. Delli Castelli) e, presumibilmente, il Ministro loretese Acerbo.

Tra i convogli facenti "scalo", a mia memoria, vi erano tutti gli "accelerati", poi divenuti "locali", pochi "diretti"; i "direttissimi", poi "espressi", ed i "rapidi", e quasi mai i "T.E.E.", sostavano per ragioni di incroci o precedenze essendo la linea a semplice binario fino agli anni '80. Non trascurabili risultano i famosi straordinari "elettorali" provenienti da "Oltralpe" e composti da materiale rimorchiato tedesco, svizzero, belga e francese addobbati di vessilli di partito, così come quei convogli utilizzati dai primi studenti del locale Liceo Scientifico, in pieno clima di contestazione, oppure i treni dei pendolari delle industrie manifatturiere "Monti d'Abruzzo", oltre ai numerosi biglietti riservati a giovani in servizio di Leva nelle Forze Armate e Corpi Militari dello Stato.



Montesilvano, anno 1992, il nuovo banco di manovra dell'apparato ACEI.

Bisogna pure riconoscere che considerevole, se non eccessivo, era il numero delle "tessere ferroviarie" esibite al personale di stazione e viaggiante. Il materiale rimorchiato, quando i convogli non risultavano composti da elettromotrici, elettrotreni ed automotrici, era quello classico in grigio ardesia, con vetture delle varie epoche dalle "centoporte", alle "Corbellini", passando per le carrozze anni '30, e della ricostruzione del 1949, unite ad una serie di bagagliai e postali, a carrelli e non, talora a cassa in legno.

Il personale di stazione, fino agli anni settanta-ottanta, ha convissuto con la circolazione dei treni "raccoglitori" o "omnibus", chiamati a far sosta per le cosiddette "manovre", almeno per due volte al giorno; veri momenti di gioia per appassionati come me. Rituale era il "presenziamento regolamentare", ai bordi del terzo binario, da parte dell'ausiliario chiamato al segnalamento (con bandiera o lampada), oltre che alla verifica dei segnali in coda al treno in transito. Il tutto mentre il Capostazione di turno, abilitato alla movimentazione delle leve e del "blocco" elettrico, comunicava telefonicamente sulle "successioni", annotando i tempi del vigente orario, senza tralasciare di guardare la telecamera alla sua destra, fissa sul Passaggio a Livello a nord (viale Riviera).

Non era possibile trascurare in servizio, con il movimento treni, la contabilità dovuta a servizi di biglietteria, e spedizioni merci a carro e collettame.

Infrequenti erano le ispezioni ed i servizi da parte della Polizia Ferroviaria, autentico terrore per i ragazzi dell'epoca, alla ricerca di spazi ed impianti per il tempo libero e lo "sport": l'unica "sciagura" era (per noi) rappresentata da una convocazione genitoriale da parte dell'organo di polizia, per il classico, formale rimprovero.

La trazione, nel tempo, era affidata sempre più raramente a locomotive a vapore (gr.740 e 625, oltre a rarissimi transiti di treni "transumanza", oppure ad eccezionali spostamenti tra depositi di gr.940 e 880); per quella elettrica la parte del "leone", dal 1959, l'hanno fatta, fino alla loro fine, i locomotori E 428 di tutte e tre le serie, gli infaticabili E 626, oltre i potenti

E 645, 646, di vario tipo, e, naturalmente, gli E 424, ed ancora oggi E 636, seguiti dai più moderni E 656, 444, 633, 632, 652.

Per i convogli noti come "il pendolino", ETR 450 e 500 bisognerà attendere gli anni novanta.

Il 27 aprile 1987 è una data significativa per il sottoscritto e la Città: per me è la data di partenza mediante "cartolina precetto" per il servizio di Leva; contestualmente viene abbattuto il Fabbricato Viaggiatori di Montesilvano, in puro stile ottocentesco: una mutilazione insanabile.

Il 12 dicembre 1991, dopo la sua allocazione in struttura prefabbricata, il Sindaco Di Blasio e la Giunta Municipale, visitano la nuova stazione, non più a tre, ma a quattro binari; il "regionale" proveniente da Ancona, alle 13 e 27, viene salutato con tanto di spumante nei pressi di uno scalo merci non più a quattro, ma a tre binari ed un nuovo locale servizi, tutti mai utilizzati appropriatamente.

Il 3 maggio 1992 (dopo gravi eventi alluvionali) il Ministro della Funzione Pubblica, On. Remo Gaspari, già Ministro dei Trasporti, inaugura, meno di 130 anni dopo l'arrivo della prima locomotiva in servizio regolare, presenti numerose altre Autorità e una folla di cittadini, i nuovi impianti oggi completamente riconvertiti e sottoutilizzati, per effetto delle ulteriori innovazioni tecnologiche che hanno reso impresenziabile la "rinata" stazione; soppresse, quindi, ed adibite parzialmente a parcheggio pubblico, le aree dello scalo merci, mai attivato.

Montesilvano, anni '70, Luigi Maggi sulla panchina osserva i fanali di un merci "Raccoglitore" in arrivo al binario uno.

Montesilvano, 20 maggio 2001, treno d'epoca diretto a Silvi, per l'84° edizione del giro d'Italia trainato da locomotore GR. D343 e in coda la locomotiva GR. 940 a ritroso.

Ciò nonostante, a Montesilvano fanno scalo, attualmente, circa 60 convogli regionali in livrea XMPR, così come una circolare urbana GTM, con autobus dell'ultima generazione, (linea 16) è tornata ad attestarsi nella ristrutturata Piazza Alfredo Beni, voluta dal Sindaco Pavone, anche per le sue utili connessioni stradali con il lungomare, ed intitolata all'Appuntato dei Carabinieri Medaglia d'Oro alla Memoria, con provvedimento e cerimonie del Sindaco D'Andreamatteo.

Le programmazioni aziendali ed i finanziamenti del competente Ministero prevedono l'affiancamento alla stazione del tracciato della costruenda "filovia" Pescara-Montesilvano, esercìta dalla GTM, con interscambio e trasbordo facilitati, così come altamente positiva risulta essere stata l'attivazione della prima relazione "metropolitana" su ferro dell'Abruzzo (asse

Montesilvano, anni '80, Ardigo (Danilo) Tribuzii, erede di una famiglia di tassisti.

Anno 1964, servizio automobilistico Montesilvano Colli - Montesilvano Stazione - Pescara Centrale. Alla guida Alceo Marzuoli.

Montesilvano, anno 1981, la "cabina di blocco" dell'ufficio movimento.

Sulmona-Teramo), prossimamente tutta elettrificata.

Sino ad oggi siamo abituati ad un'altra situazione che in molti casi viene definita assurda e perciò incomprensibile: le arterie stradali più importanti, nei tratti urbani densamente popolati, sono diventate il vero ostacolo alla normale "fluidità" per il traffico automobilistico; ciò determina che gli utenti dei servizi pubblici di ogni fattispecie, in particolare quelli extra e sub-urbani, ne soffrano in particolar modo per orari e percorrenze.

Le corse provenienti dai Comuni vestini, dai Comuni dell'alta "Val Fino", da Elice, da Città Sant'Angelo, per non parlare di Atri, scontano quotidianamente il prezzo di tale nociva situazione, nell'assicurare collegamenti con la Città di Pescara, costrette ad attraversare il nostro territorio.

Si é fatto cenno alla moderna e vera linea metropolitana su "ferro", già felicemente affermata, in grado di collegare numerosi luoghi della costa sino alle propagini della Valle Peligna: cos'è che impedisce **veramente**, date le problematiche sopra accennate, di attestare tali autoservizi (compresa la costruenda "filovia" Pescara - Montesilvano) ai piazzali disponibili nelle relative stazioni ferroviarie di riferimento?

Perché l'utenza che proviene dai paesi citati deve essere costretta a subire le conseguenze del "traffico di attraversamento", particolarmente difficoltoso nelle ore di punta, senza che goda dell'intermodalità "gomma-ferro", che a Montesilvano avrebbe anche una felice logistica, data la disponibilità di aree per parcheggi di interscambio a ridosso della stazione (lato mare), anche in piena contiguità con il previsto tracciato della suddetta "filovia"?

Sempre con la logica consapevolezza che il trasporto di tipo urbano, anche quello più ecologicamente valido, come quello che viaggerà sul vecchio asse ferroviario dismesso, non sarà mai il mezzo

Montesilvano, luglio 1979, la locomotiva FS 740.461 della rimessa di Pescara Centrale, effettua la corsa di ritorno da Teramo, dopo aver rimorchiato un treno merci "raccoglitore" sulla linea Giulianova - Teramo.

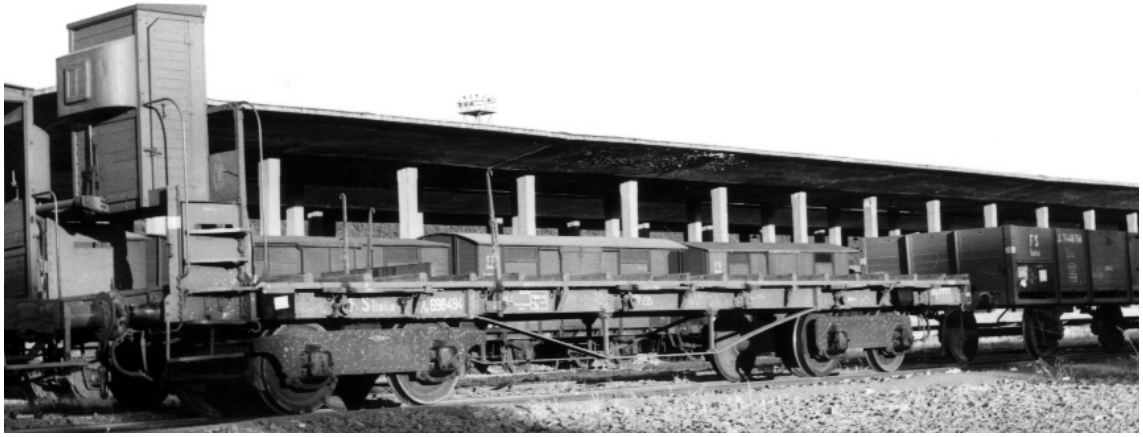
in "concorrenza" con il servizio metropolitano su sede ferroviaria; non è necessario che si chiarisca la tipologia dell'utenza dei singoli vettori che, da sempre, assicurano rispettivamente soste in ogni poche decine di metri e in ogni territorio comunale.

Alle precedenti domande hanno già risposto, come testimoniano alcune foto riportate in questa pubblicazione, le grandi intuizioni dei protagonisti dello sviluppo costiero di fine Ottocento e buona parte del Novecento: l'intermodalità è futuribile in quanto già largamente praticata in passato, quando i concetti di "micro" e "macro" economia erano ancora sconosciuti. Il tutto, mentre sui binari della nostra città marciano, ancora per poco, le gloriose automotrici ALn 668 ed i moderni convogli al traino delle elettroniche E 464, unitamente a quel materiale rotabile recente e meno che, mentre transita, continua a fischiare e sferragliare "classicamente" assicurando talora anche "precedenze" telecomandate, sotto gli occhi non sempre distratti, di utenti ed osservatori.

Anno 2003, l'ex casello in C.da "Mazzocco" nei pressi del vecchio P.L. ("Strada parco").

Anno 2003, l'ex casello attiguo al soppresso passaggio a livello di Viale Abruzzo.

Montesilvano, fine anni '80, locomotore GR. E428 (2a serie) tra la vegetazione spontanea in piena linea (zona Villa Verrocchio).



Anni '50, carri FS. Sopra pianale a carrelli, sotto refrigerante per trasporto derrate. (Foto FS).

Montesilvano, anni '70, i vecchi bagni pubblici attigui al fabbricato della stazione...

...e nello scalo merci, accantonamento traverse di servizio.

Anno 1929, stampa pubblicitaria per l'inaugurazione della F.E.A..

Montesilvano, 1 giugno 1965, il Capostazione Giovanni Vallone (a destra e nel riquadro) e l'Ausiliario per le operazioni di contabilità. Il Capostazione Vallone esercitava anche funzioni di Giudice Conciliatore.

Anni '70/'80, l'indimenticato Capostazione Gabriele Terenzi (a sinistra) con gli ausiliari Maggi (al centro) e Pavone.

Montesilvano, fine anni '70, atrio della biglietteria ed orari murali di servizio.

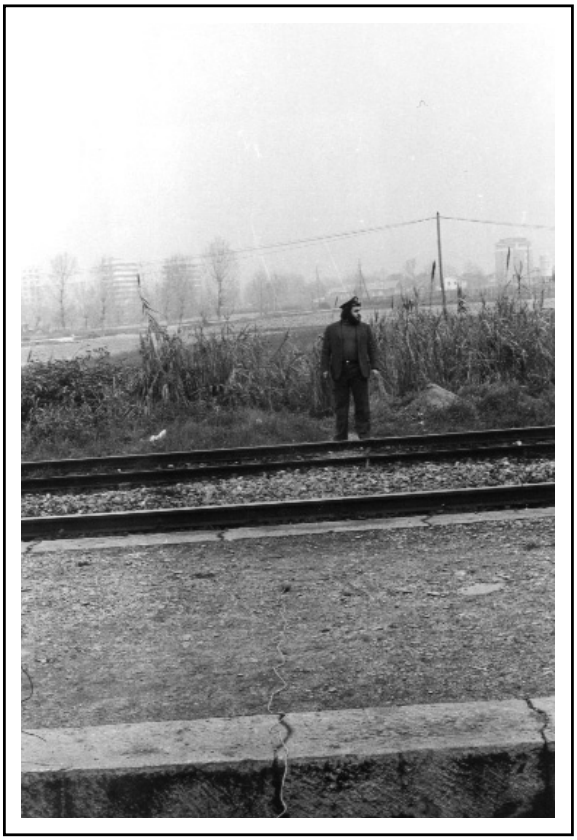
Primi anni '80, sala d'aspetto.

Montesilvano, anni '70, ferrovieri della "squadra lavori", per la manutenzione del primo binario di stazione.

Anni '70/80, Squadra manutenzione con sede a Montesilvano.

Anni '70/80, operazione di carico di merci e collettame (corriere I.N.T.).

Montesilvano, 27 aprile 1987, il ferroviere Aceto vigila sulla condizione dei binari.



Montesilvano, anni '70, l'ausiliario Maggi attende il presenziamento e "controllo di coda" del convoglio in transito, oltre il 3° binario...

... e Guglielmo Bitondo, apprezzato Capostazione, a colloquio con un collega di un altro impianto.

Montesilvano, anni '70, ufficio movimento; cornetta di segnalamento acustico ed altri strumenti di servizio.

Montesilvano, anno 1969, un attimo di pausa per il Capostazione Vallone e Manovale.

Anni '70, la classica struttura della barriera di passaggio a livello.

Montesilvano, anno 1987, fabbricato di servizio destinato al personale responsabile dell'attivazione del passaggio a livello...

...e lo stesso luogo il 1 aprile 2003 in via di sistemazione.

Montesilvano, anni '80, il Capostazione titolare Pino Raponi (il primo a sinistra) insieme ad altri colleghi in servizio.

Montesilvano, anni '70, un treno raccoglitore in manovra...

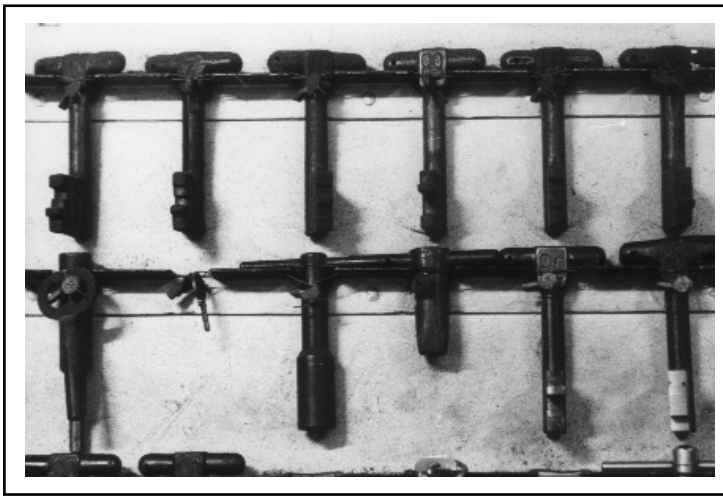
...e l'ausiliario Enrico Santucci, poi responsabile gestione merci, al telefono di servizio.

Montesilvano, anni '70/'80, Pendolari dipendenti della "Monti" manifatture al termine del loro giorno di lavoro.

Montesilvano, fine anni '70, il Capostazione Diana Di Pietrantonio e l'ausiliario Luigi Maggi durante un turno di servizio.

Montesilvano, anni '70, i tecnici della "I.E." Impianti Elettrici assicurano manutenzione al passaggio a livello di V.le Europa.

Montesilvano, anni '80, attività per la saldatura delle rotaie.



Anni '70/80, ufficio movimento: chiavi di servizio.

Anno 1991, il nuovo ufficio movimento.

Montesilvano, fine anni '80, incrocio fra treni "diretti" sotto la neve. in primo piano locomotore GR. E636.

Montesilvano, anno 1981, Rocco Sichetti, un "figlio adottivo" della stazione.

Montesilvano, 3 maggio 1992: il Capostazione titolare Antonio Schiavone illustra al Ministro Gaspari le caratteristiche del nuovo banco di manovra, durante l'inaugurazione della nuova stazione...

...e la cittadinanza accoglie il treno inaugurale storico.

Anni '70/80, l'automotore "Badoni" 207, assegnato provvisoriamente a Montesilvano per la movimentazione dei carri all'interno dello scalo merci.

Montesilvano, 30 maggio 1984, carrello da manovra D/211.064 (Badoni 1949) in sosta nella vecchia stazione. Sullo sfondo, la facciata del fabbricato viaggiatori lato piazzale esterno.

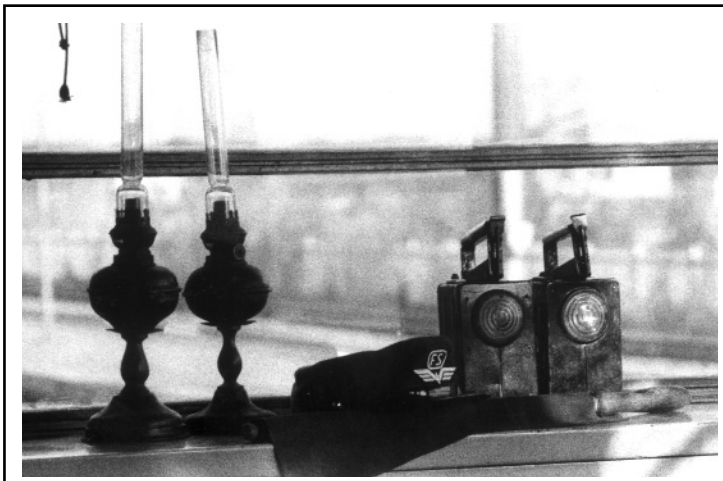
Montesilvano, anni '70, interno "cabina di blocco". In primo piano: berretto rosso, paletta di comando notturna, lumi di servizio a petrolio.

Montesilvano, 3 maggio 1992, il Ministro della Funzione Pubblica, già Ministro dei Trasporti, visita i nuovi impianti.

Montesilvano, 12 dicembre 1991, Autorità locali in visità alla nuova stazione.

Montesilvano, anno 2001, Emidio Cherri, ultimo capostazione in servizio regolare prima dell'automazione della stazione.

Anni '70, un Montesilvanese illustre, Capostazione Francesco D'Atri.



Montesilvano, anni '80, interno "cabina di blocco". In primo piano:
- Berretto da ausiliario, bandiera rossa, lampade e lumi di servizio.

Montesilvano, anni '70, la manutenzione dello scambio "bloccabile" d'ingresso ai quattro binari dello scalo merci.

Montesilvano, anno 1990, il nuovo fabbricato servizi.

Anno 1981, materiali d'armamento presso lo scalo merci.

Fine anni '80, l'area del nuovo scalo merci in costruzione.

Anno 1981, passaggio a livello in V.le Europa; sulla sinistra il fabbricato merci della ex F.E.A. e la garitta rossa della "pesa a stadera", per carri merci.

Anni '80, cantiere per la connessione dei tracciati ferroviari. (zona Via Cavour).

Anni '70/'80, vasca del giardinetto di stazione rinnovata.

Anni '70, l'ausiliario Luigi Maggi, prezioso fotografo, a fianco del Capostazione Gabriele Terenzi (a sinistra), entrambi appoggiati alle classiche leve del vecchio banco di manovra.

Fine anni '80, il Capostazione Giorgio De Crescenzo in turno presso l'ufficio movimento nella struttura prefabbricata.

Anno 1990, fabbricati in costruzione.

Montesilvano, fine Anni '80, il capostazione vigila per il transito di un treno passeggeri, sulla porta della struttura provvisoria.

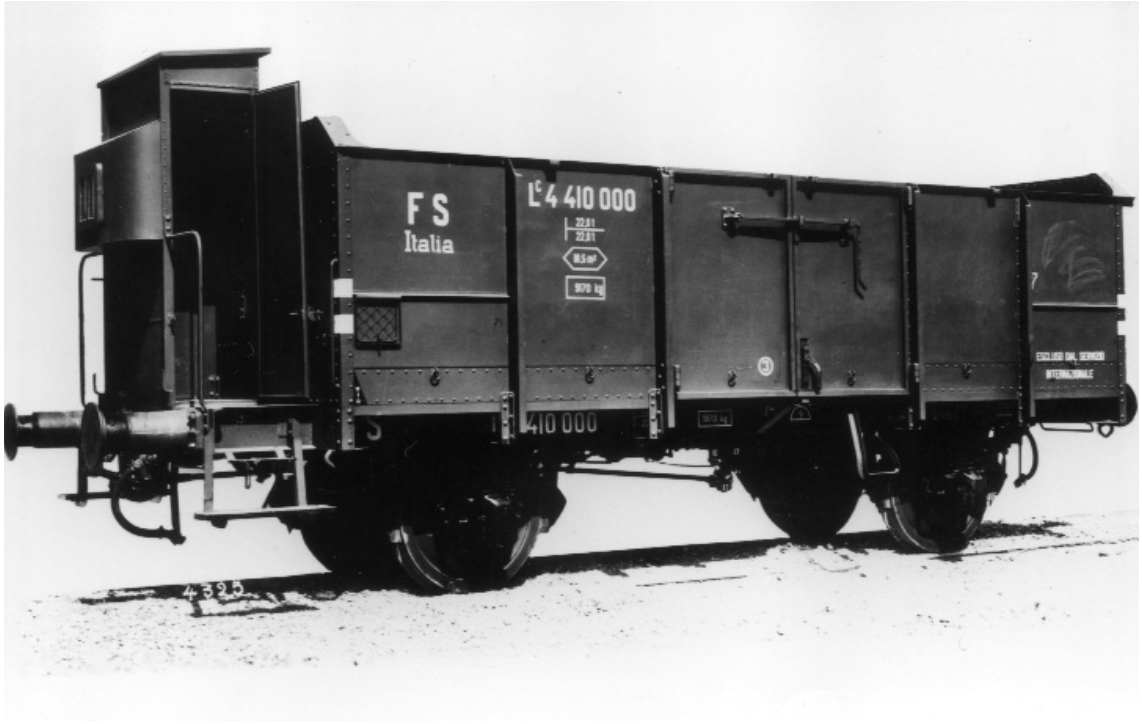
Anno 2002, nuovo piano caricatore per trasporto merci.

Anno 1986, piano dei binari di stazione innevato. Si scorgono i primi muri di contenimento per la sopraelevazione degli impianti.

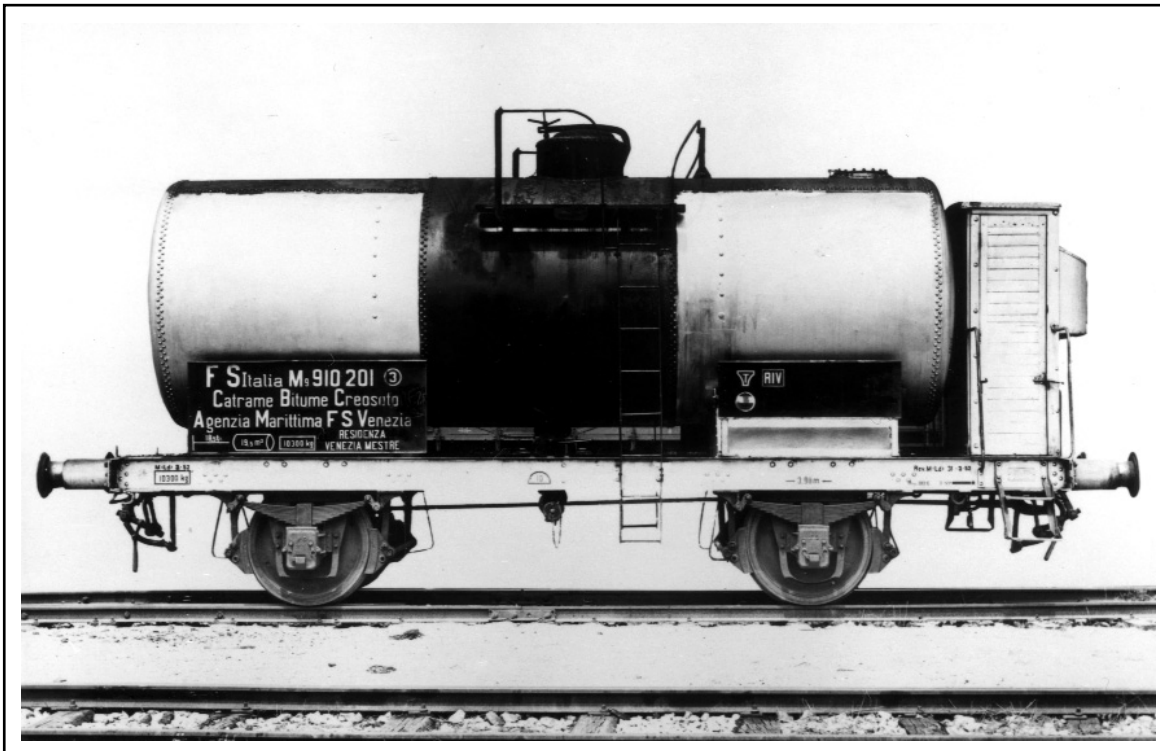
Montesilvano, anni '80, un viaggiatore assopito nella sala d'aspetto.

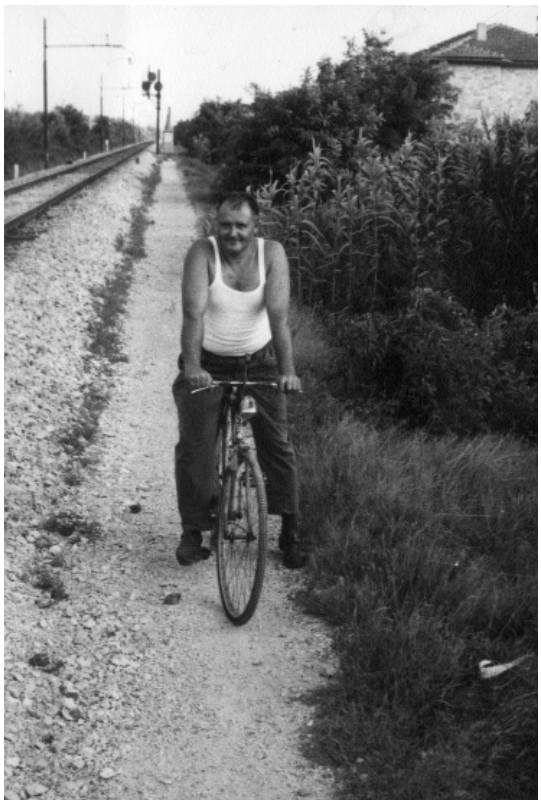
Montesilvano, anni '70, accanto al cippo chilometrico Km 343 (ponticello fosso "Vallicella") la locomotiva GR. 740 -351 attende il "disco verde" di partenza.

Anno 2002, carri demolendi di quelli che per decenni hanno effettuato scalo in Città.



Antichi carri FS con garitta per il frenatore. (Foto FS).





Montesilvano, il ferroviere Fernando Dell'Elce, fuori servizio, al lato della vecchia sede, in zona Villa Canonico.

Anni '50/'60, lo stesso ferroviere in servizio al passaggio a livello presso il ponte sul torrente "Piomba", al Km 340.

Montesilvano, fine anni '80, lo scalo merci ormai verso la disattivazione, accoglie pochi vagoni.

Montesilvano, anni '50, il concittadino ferroviere Dell'Elce riceve il "dono della befana" dal Capo del Compartimento.

Anni '50, lo stesso ferroviere con alcuni suoi colleghi...

... e tra i binari di stazione negli anni '60.

Anni '60, personale FS del servizio lavori assegnato alle stazioni di Montesilvano e Silvi

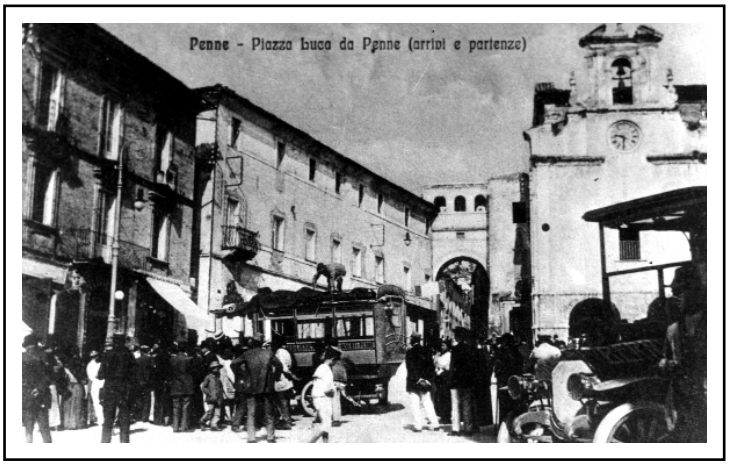
Testimonianze e curiosità

Il trasporto privato su gomma

Penne - Montesilvano Stazione

All'inizio del Novecento, le crescenti necessità di collegamento dell'area vestina (ormai parte integrante dell'Italia unificata, con i poli di attrazione di Teramo - Ascoli Piceno, Chieti e soprattutto Montesilvano) richiedevano impellenti risposte in termini di trasporti di ogni genere. Montesilvano in special modo, con la sua stazione, schiudeva un nuovo mondo commerciale che ormai collegava ed univa gli interessi e gli scambi Nord-Sud lungo l'Adriatica.

Per iniziativa di Valentino Ambrosini (un dinamico imprenditore che già alla fine del 1800 gestiva i collegamenti tra Bisenti, Penne e Teramo con diligenze postali) fu fondata la "Società Automobilistica Vestina" anonima per azioni, di cui lo stesso divenne il maggior azionista. La società costituita in Penne il 10 luglio 1910 con un capitale sociale di £ 69.000, raggruppava nobili, abbienti e professionisti che credettero fermamente nell'affascinante ed ignoto mezzo di trasporto. Talmente nuovo e sconosciuto che... per trovare quattro "chauffeur" fu necessario cercarli fuori regione! Nella continua competizione con le carrozze a cavalli di Raffaele Gallerati, che stava pian piano rivolgendo le sue risorse ed i suoi interessi in un pastificio e in una fabbrica di bevande gassate, l'esercizio si svolse tra mille difficoltà ed imprevisti, mentre l'Italia si armava per partecipare alla prima Guerra Mondiale.



Anni '10/'15, Omnibus Mercedes Daimler in servizio sulla Teramo - Bisenti - Penne. A destra si intravede un BERNA in servizio sulla Penne - Montesilvano Stazione (soc. Anonima VESTINA).

La stretta economica e la penuria di materie prime fecero innalzare vertiginosamente i prezzi di carburanti, lubrificanti, gomme ecc. non ricompensati nè da un maggior prezzo dei biglietti, nè dall'incremento dell'utenza. A nulla valsero le fatiche degli autobus SPA, battezzati con gli affettuosi e beneauguranti nomi di Fortuna, Stella ed Aurora, nè l'acquisto ad Olten (Svizzera) della robusta ed invincibile Berna. Infine il colpo di grazia: la requisizione delle vetture per inviarle al fronte! Così il 23 Novembre 1915 la società Vestina cedette le autolinee gestite che furono assorbite prima dalla ditta dell'avvocato Pasquale Odorisio di Catignano ed in seguito dalla soc. Abruzzo, dotata di ben più ingenti capitali e più ampi interessi.

La successiva crisi economica mondiale del 1929, l'inflazione ed il basso rapporto ricavi/costi (negativo per i bilanci) non risparmiarono neanche questa valida ed organizzata società, ormai esausta, che, in quell'anno, piombò in una crisi irreversibile.

I figli di Valentino Ambrosini, che nel frattempo avevano sempre continuato ad operare nei trasporti passeggeri e merci, avevano fondato la società "Rossi Ambrosini & C. ", che il primo Febbraio 1929 subentrò alla società Abruzzo nell'esercizio, tra l'altro, della Penne - Montesilvano Stazione. Primo atto della nuova gestione fu il prolungamento della linea fino a Pescara (ormai diventata capoluogo di provincia) per ridare nuovo impulso economico allo sbocco costiero dell'area vestina. Nelle postille del documento del 29 gennaio 1929 si legge che *"la cessione comprende anche la linea Penne - Montesilvano - Pescara che all'inaugurazione della nuova ferrovia Penne-Pescara sostituirà in tutto o in parte l'attuale servizio".*

Veniva così già stabilito di cedere il passo alla società "Ferrovia Elettrica Abruzzese", cioè ad un mezzo nuovo per la vallata del Tavo "il trenino", che ha portato tanti benefici all'economia ed alle popolazioni, ma che soprattutto, più di ogni altro, ha lasciato un segno ed un romantico ricordo nel cuore di tutti. Il rotolamento delle ruote metalliche sulle lucide rotaie, il dondolare dolce, alternato alle "secche imposizioni" della direzione da seguire, la folle velocità mas-

sima di 35 km/ora, rendevano il viaggio una possibile occasione per incontri e conoscenze nelle carrozze ad unico ambiente, sulle aerate panche *vis à vis* di stecche di faggio lucide e calde al tatto ed allo sguardo, gradevoli e in fondo anche comode. I caratteristici vetri dei finestrini incorniciati e discendenti fino a metà che tendevano a richiudersi a causa dei consunti fermi, degli scossoni, delle molle di richiamo. Allora, ci si alzava per spingere di nuovo giù i finestrini, inspirando un profumo di natura nella ripida discesa per Remartello; si osservava poi il letto del fiume Tavo, si veniva accarezzati dai teneri rami di salice, si ascoltava il fruscio ed il fibrillare delle foglie dei canneti al vento...la sera, infine, i saltellanti grilli e le luminose lucciole sembravano accompagnare il "trenino" per un tratto fino a salutarlo... Che dire poi delle avvertenze (dietro un plexisglass impolverato) che vietava il trasporto di animali liberi anche se domestici quali galline, piccioni, e simili!

Mario e Raffaele Ambrosini

La mancata linea Montesilvano stazione - Pescara - Chieti - L'Aquila - Rieti - Roma

Il ruolo determinante di Montesilvano (in quegli anni superiore a Castellamare Adriatico e poi comparabile con Pescara) ed il significato di polo di attrazione per tutte le attività e gli scambi commerciali della vallata, sono testimoniati anche dalla richiesta all'inizio degli anni '30 della società "Rossi Ambrosini" di una linea interregionale Montesilvano St. - Pescara - Chieti - L'Aquila - Rieti - Roma che consentisse di coordinare e convogliare tutto lo sbocco del traffico passeggeri dell'area Vestina sul versante adriatico (Montesilvano) e su quello della S.S. 17. Tale richiesta, concretizzatasi anche con l'acquisto di un veicolo Lancia Eptajota, a cui doveva seguirne un altro, non ebbe attuazione a causa della paventata requisizione di alcuni automezzi da inviare in Eritrea o in altri focolai di guerra.

La richiesta venne riproposta 15 anni più tardi, all'indomani della Seconda Guerra Mondiale (sfruttando la concessione provvisoria dal 1944 al 1949 della Penne - Montesilvano - Pescara a causa del bombardamento della sede del "trenino"), ma concessa solo in partenza da Pescara per l'opposizione della F.E.A., motivata dal possibile arretramento e ricongiunzione a Penne di una linea così importante, che l'avrebbe di fatto strangolata. Il timore era fondato anche perchè, nel ricordo di molti, gli agili e sontuosi autobus rievocavano, già prima della guerra, il confort e la signorilità delle lussuose Isotta Fraschini, con le generose imbottiture dei sedili, il mobile bar e la ghiacciaia, il sistema di aerazione (naturale!).

Antonio e Raffaele Ambrosini

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

Città S.Angelo - Montesilvano Stazione

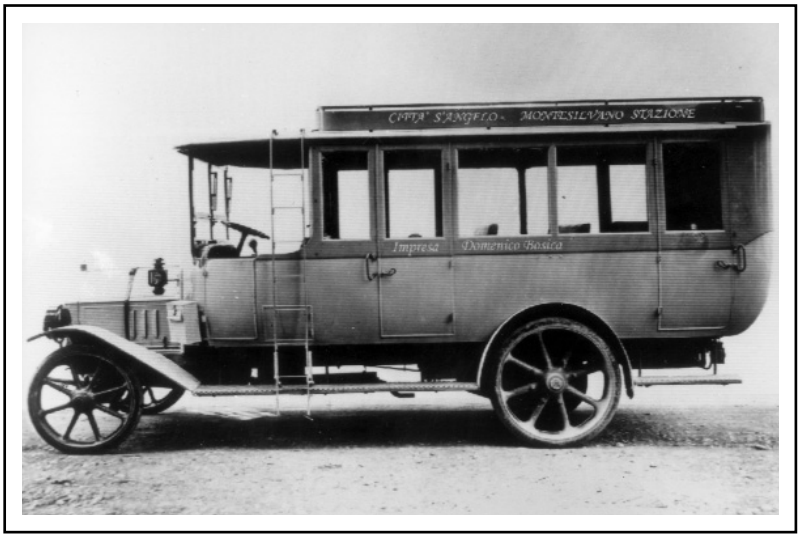
Domenico Bosica, noto commerciante con diverse attività in Atri e Città S. Angelo, volle estendere ed applicare al trasporto pubblico il nuovo cavallo d'acciaio che tanto entusiasmo e tanta soddisfazione gli stava dando nel trasporto di legnami e merci (con deposito a Pescara e Montesilvano per l'esportazione di frutta). Rivolse così i suoi interessi al trasporto dei passeggeri.

Con delibera del 28 novembre 1910 il Comune di Città S. Angelo gli affidò l'esercizio della linea Città Sant'Angelo - Montesilvano Stazione, con la possibilità di utilizzo promiscuo di diligenze a cavalli e di vetture automobili. Scelti tra i migliori del mercato, arrivarono dalla Germania alla stazione di Montesilvano due omnibus di marca Gaggenau, scomposti, in varie casse di legno.

Trasportate, quindi, a Città Sant'Angelo a mezzo di traini, furono, con l'ausilio di due tecnici tedeschi, montati presso il garage Bosica.

Nel 1918, al termine della prima guerra mondiale, l'inserimento dei figli Raffaele e Antonio nell'impresa diede notevole impulso all'attività, intensificando le relazioni di Elice e Città Sant'Angelo con Montesilvano e dal 1924 con Pescara, affiliando il garage al Touring Club d'Italia e acquistando nuovi autobus Zurst, Fiat 15 ter e 18 BL, OM 665 F e Fiat 626 RNL. Quest'ultimo, durante la seconda guerra mondiale, fu impiegato, su disposizione del comando tedesco, sulla linea Montesilvano - Città Sant'Angelo - Elice - Castilenti - Bisenti - Teramo. Il primo giugno 1944, fu mitragliato in contrada Annunziata di Città Sant'Angelo dall'aviazione inglese. Per puro miracolo e per la prontezza dell'autista si salvarono tutti i ventidue passeggeri, compresi i due titolari Raffaele e Antonio Bosica, i quali erano a bordo per controllare l'efficienza del motore appena revisionato. L'autobus, con le porte spalancate, quasi ad arrendersi, fu completamente traforato dai proiettili e prese fuoco insieme al motore nuovo di zecca: la guerra non risparmia niente e nessuno. Nonostante i disastri bellici con tanta volontà e sacrifici furono ricostruiti i mezzi e l'azienda proseguì la sua attività negli anni successivi.

Biglietto di corsa semplice dell'autoservizio Bosica.



Anno 1917, autobus tipo Fiat 18 BL dell'impresa Bosica.

Wilma Bosica
Vittorio Bosica
Luigi Gaspari

Anno 1929, autobus OM 665 F (carrozzato Garavini) dell'impresa Bosica, sulla linea Città Sant'Angelo - Montesilvano Stazione - Pescara.

Anno 1939, presentazione del Fiat 626 RNL (carrozzato Menarini), dell'impresa Bosica.

Soc. Aut. ROSSI AMBROSINI & C.

Tessera di abbonamento N. .....

Sig. .....

.....

.....

Valevole sul tratto .....

dal giorno ..... al .....

p. LA DITTA

.....

Biglietto Settimanale

A	R	
1	1	Lunedì
2	2	Martedì
3	3	Mercoledì
4	4	Giovedì
5	5	Venerdì
6	6	Sabato

Anni '30, tessera di abbonamento settimanale della società Rossi Ambrosini.

Servizio Postale Automob.

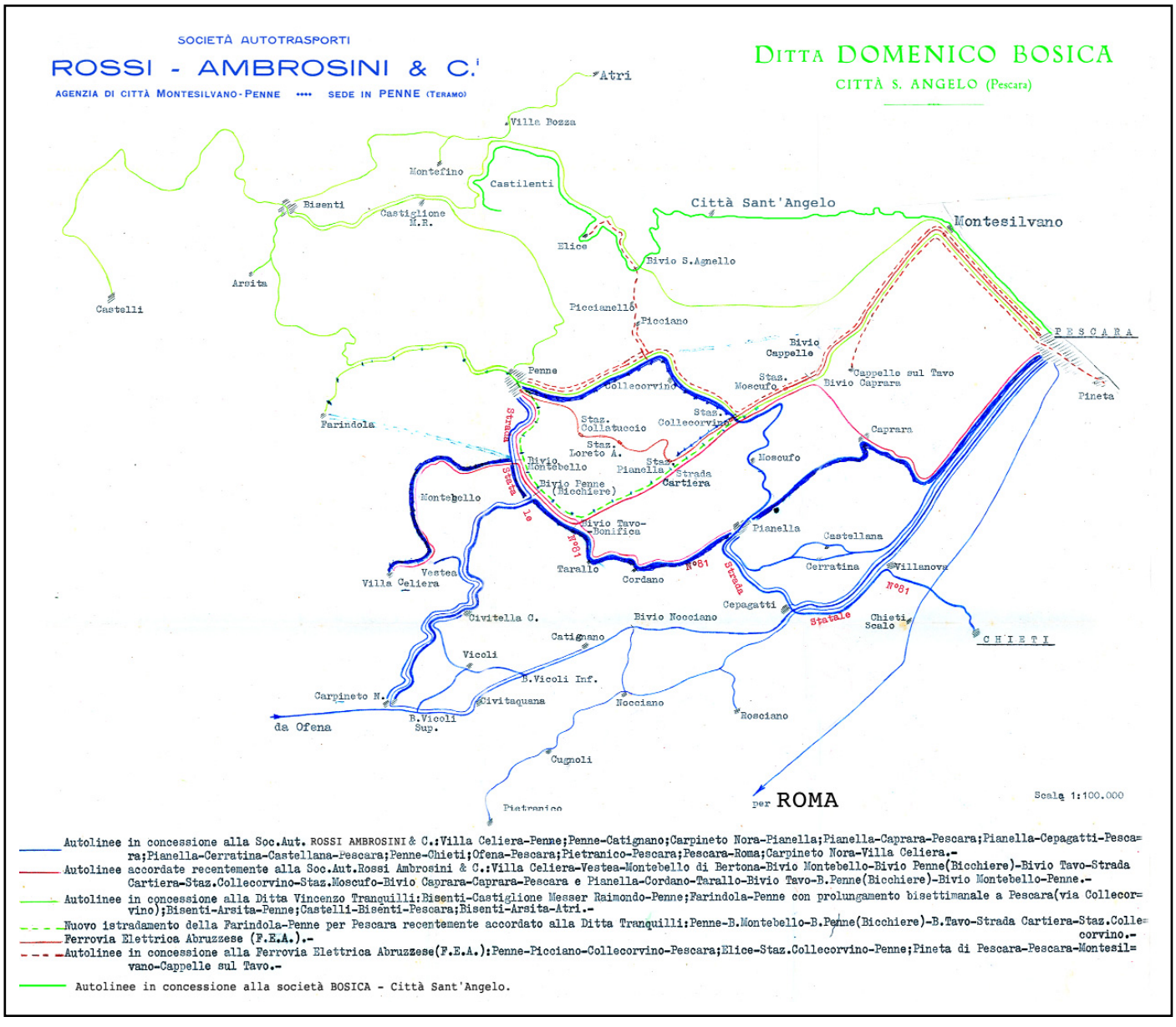
DOMENICO BOSICA CITTÀ S. ANGELO

Tessera N. .....

Rilasciata al Sig. .....

Città S. Angelo, ... IMPRESA

Anni '20, tessera di riconoscimento dell'impresa Bosica.



Rete degli autoservizi interprovinciali nell'immediato dopoguerra.

ACAF
ASSOCIAZIONE CULTURALE AMATORI FERROVIE

L'Associazione Culturale Amatori Ferrovie (A.C.A.F.)

E' stato il dr. prof. Nicola Gioffrè, Notaio in Pescara, a sancire con proprio Atto del 13.9.2002, la nascita di un 'Associazione quale l'Acaf, per molti anni progettata da appassionati ferrovieri e non, veri cultori della storia dei trasporti su rotaia, semplici interessati, fermodellisti di ogni età.

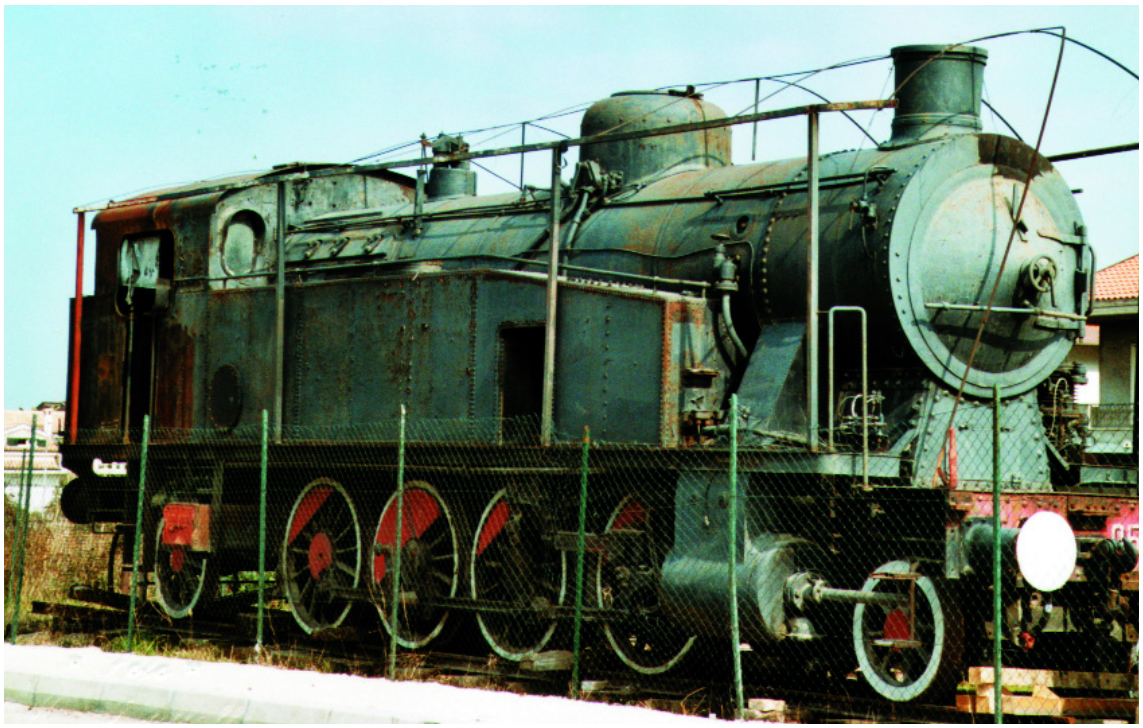
Gli ostacoli maggiori che ne impedivano la realizzazione erano costituiti dalla disponibilità di una sede adeguata, dotata di spazi e strumenti di necessità per le finalità statutarie.

Il concorso dell'Amministrazione Comunale di Montesilvano, locataria di locali di proprietà della "Metropolis spa" (gruppo fs) al piano terra della nuova Stazione cittadina, ha risolto egregiamente il problema della sede.

La disponibilità di alcuni ferrovieri in pensione e la nota genialità del Cav. Pierino De Caro, hanno fatto sì che la sede della stessa Acaf venisse dotata di cimeli, diorami, modelli vari, riviste, simulazione informatica di guida a bordo di un locomotore, documentazioni in video e, soprattutto un plastico in scala HO (1:87) in stile italiano, visionabile dall'interno e dall'esterno, attraverso utili vetrine.

Gli scopi del medesimo sodalizio sono facilmente intuibili, anche perché non dissimili a quelli dei suoi omologhi cosparsi in Italia ed oltre; ma tra i più ambiziosi si annoverano quelli relativi alla riproduzione in scala dei luoghi ferroviari di Montesilvano (tracciato urbano e stazioni FS e FEA), la visita "in loco" delle scolaresche cittadine, onde favorire la cultura del trasporto pubblico non inquinante, e la istituzione di un sito museale all'aperto, nell'area del-

Montesilvano, anno 2003, gruppo soci ACAF.



Montesilvano, locomotiva 940.052 acquistata da un privato, in sosta in via Verrotti.

l'ex scalo merci, attraverso la riparazione di un convoglio d'epoca (statico), per il quale la divisione "Cargo" (gruppo fs) ha gia destinato sei vagoni, preservati alla demolizione, di periodi diversi del novecento (4 carri merce e 2 bagagliai), ed alla cui testa si ritiene dover candidare la locomotiva a vapore gr.940 052, di proprietà privata, da anni esposta in luoghi diversi della città.

Il Presidente dell'Acaf, è stato individuato nella persona di Antonio Schiavone, ultimo Capostazione "titolare" in servizio a Montesilvano, che in un'apposita, recente conferenza stampa ha illustrato le caratteristiche dell'associazione, annunciando, tra l'altro piena adesione alle iniziative previste per il 140° della ferrovia adriatica, presenti un buon numero di pubblico ed Autorità, quali il Presidente del Consiglio della Provincia di Pescara, Dr. Vincenzo Fidanza.

Montesilvano, anno 2002, carri ex demolendi destinati a sito museale ACAF (Associazione Culturale Amatori Ferrovie).

Soci fondatori dell'Acaf risultano essere i Signori: Antonio Brocco, Mario Cocciadiferro, Pierino De Caro, Berardo Di Nicola, Pino Onesti, Quintino Sportiello, Antonio Tortora, Renzo Gallerati, Mario Spada, Antonio Schiavone.

Gli amici dell'Associazione.

ABITO A GIUBBA

PER

AGENTI DI SCORTA AI TRENI

Giubba — *di stoffa grigio ferro - quattro tasche esterne: le inferiori sovrapposte a soffietto con pattine e bottoni; le superiori sovrapposte senza soffietto e con cannello centrale con pattine - colletto Falstaf con un solo gancio - bottoniera scoperta - martingala posteriore formata da due pezzi - apertura posteriore centrale dall'altezza della martingala al fondo - bottoni di metallo ossidato: tre piccoli per ciascuna manica; uno per ogni pattina; due grandi per la martingala; sei per la bottoniera del davanti. Monogrammi F. S., con corona reale, in alpacca ed applicati ai lati del bavero*

Pantaloni — *di stoffa come sopra - due tasche laterali esterne - una posteriore - con risvolti*

Alcune antiche divise FS. (Foto archivio FS).

ABITO A STIFFELIUS

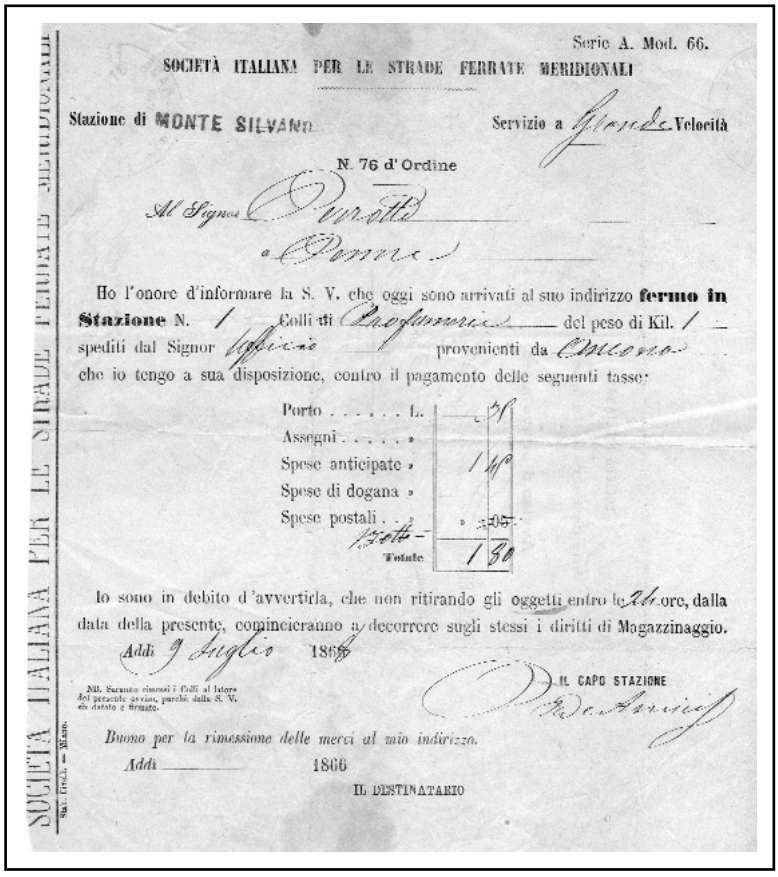
PER

COMMESSI ED USCIERI CAPI

Stiffelius — *di stoffa nera - due petti - bottoni di metallo bianco: tre piccoli per ciascuna manica; sei grandi per la bottoniera davanti; due grandi nella parte posteriore - tre tasche interne: due posteriori una al petto - monogrammi F. S., con corona reale, in alpacca ed applicati nella parte superiore del bavero.*

Panciotto — *di stoffa come sopra - quattro tasche esterne - bottoni piccoli di metallo bianco.*

Pantaloni — *di stoffa come sopra - due tasche laterali - una posteriore - senza risvolti.*



Serie A. Mod. 66.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Stazione di MONTE SILVANO — Servizio a Grande Velocità

N. 76 d'Ordine

Al Signor Perrotti

a Penne

Ho l'onore d'informare la S. V. che oggi sono arrivati al suo indirizzo **fermo in Stazione** N. 1 Colli di Programmi del peso di Kil. 1 spediti dal Signor Ufficio provenienti da Ancona che io tengo a sua disposizione, contro il pagamento delle seguenti tasse:

Porto	L.	70
Assegni	»	
Spese anticipate	»	1 40
Spese di dogana	»	
Spese postali . .	»	20
	Totale	1 30

Io sono in debito d'avvertirla, che non ritirando gli oggetti entro le 24 ore, dalla data della presente, comincieranno a decorrere sugli stessi i diritti di Magazzinaggio.

Addì 9 Luglio 1868

IL CAPO STAZIONE

De Amicis

Nb. Saranno rimessi i Colli al latore del presente avviso, purchè dalla S. V. ne venga munito e firmato.

Buono per la rimessione delle merci al mio indirizzo.

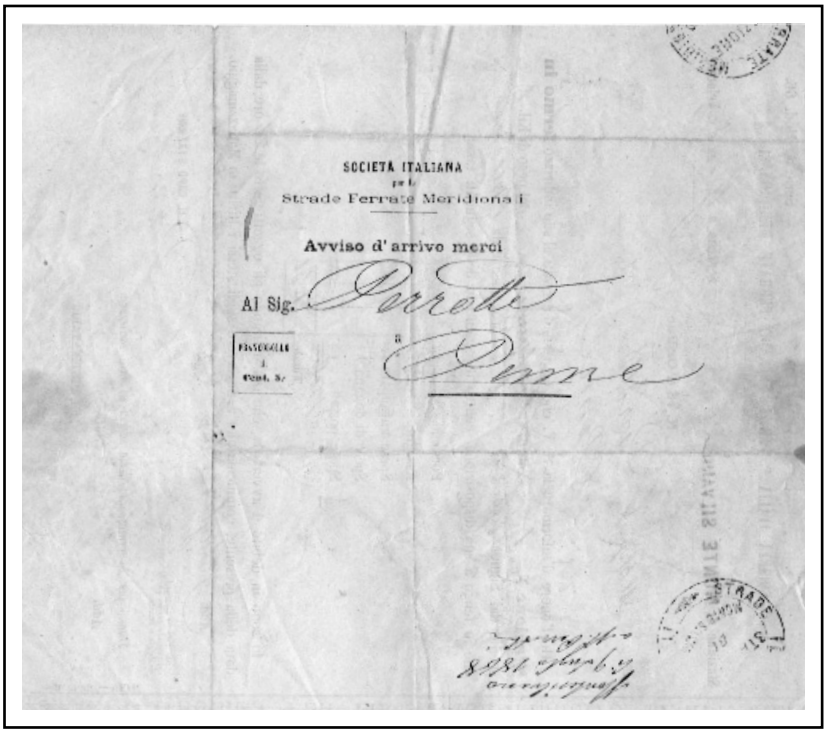
Addì _____ 1866

IL DESTINATARIO

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Stab. Grafic. — Milano

Montesilvano, anno 1868, avviso di ritiro merci a firma del Capostazione De Amicis...



SOCIETÀ ITALIANA
per le
Strade Ferrate Meridionali

Avviso d'arrivo merci

Al Sig. Perrotti

a Penne

FRANCOBOLLO
1
cent. 5

...e il rispettivo retro.

Cartella I — Allegato 2

FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI

Soc. An. Cap. Soc. L. 1.500.000 (versato L. 450.000)

SEDE IN ROMA - C. C. I. Roma 28338 - C. C. I. Teramo 8483 - SEDE IN ROMA

FERROVIA

CASTELLAMARE ADR. - MONTESILVANO - PENNE

Scartamento 0,95

TRAZIONE ELETTRICA

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE

Frontespizio della pratica riguardante la relazione del progetto esecutivo della ferrovia elettrica Pescara-Penne.

Anni '20, frontespizio del progetto esecutivo F.E.A..

Servizio postale automobilistico

CITTÀ SANT'ANGELO - MONTESILVANO

ORARIO

CORSA	I	II	III	IV
CITTÀ SANT'ANGELO PART.	1.10 / 0.40	6.—	10.36	15.36
MONTESILVANO STAZ. ARR.	1.44	6.34	11.10	16.10

CORSA	I	II	III	IV
MONTESILVANO STAZ. PART.	4.30	9.25	13.—	16.50
CITTÀ SANT'ANGELO ARR.	5.04 / 6.04	10.09	13.34	17.24

NB. – La prima corsa è in facoltà del concessionario di eseguirla a cavalli; in tal caso la partenza da Città Sant'Angelo avverrà alle ore 0.40 l'arrivo alle ore 6.04.

a) La corsa N. I. serve il treno N. 58 proveniente da FOGGIA e diretto ad ANCONA che passa a MONTESILVANO alle ore 2.03
» » » » » 57 (diretto) » » BOLOGNA » a FOGGIA » » » 2.17
» » » » » 1831 » » CASTELLAMARE » BOLOGNA » » » 4.15

b) La corsa N. II. serve il treno 1835 proveniente da S. BENEDETTO diretto a FOGGIA, che passa a MONTESILVANO alle ore 6.50
» » » » 52 » » FOGGIA » » BOLOGNA » » » 9.19

c) La corsa N. III. serve il treno N. 51 proveniente da BOLOGNA diretto a FOGGIA, che passa a MONTESILVANO alle ore 11.31
» » » » » 1840 » FOGGIA » BOLOGNA » » » 12.41

d) La corsa N. IV. serve il treno 54 proveniente da FOGGIA diretto a BOLOGNA, che passa a MONTESILVANO alle ore 16.30
» » » » 1837 » BOLOGNA » FOGGIA » » » » 16.31

Il prezzo del biglietto, tanto nell'andata come nel ritorno, è di **LIRE UNA** per qualsiasi corsa

Città Sant'Angelo 1. Maggio 1911

IL CONCESSIONARIO: **DOMENICO BOSICA**

Orario dell'impresa Bosica emesso il 1 maggio 1911.

Un libro celebra l'arrivo del treno

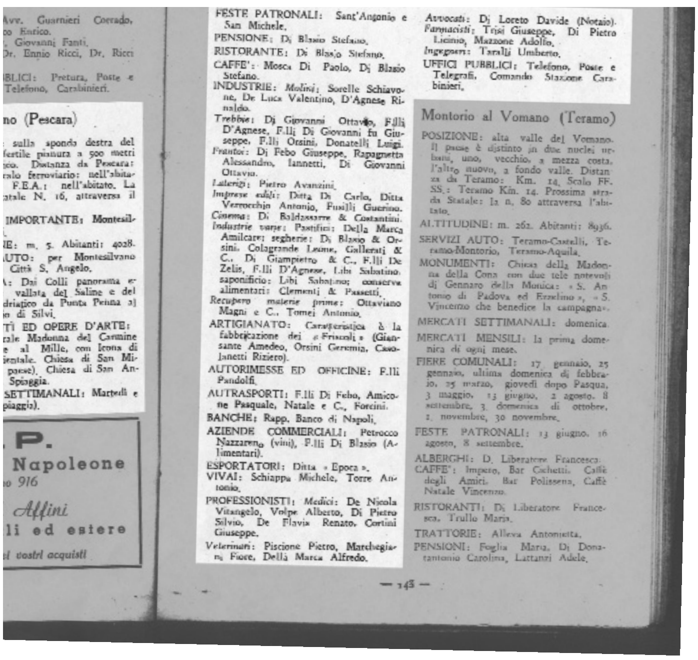
MONTESILVANO. Il 13 maggio 2003 ricorre il 140° anno della nascita della ferrovia adriatica che collega Pescara e Ancona. Un evento che, negli anni a venire, rappresentò una rivoluzione per la storia e lo sviluppo dell'area costiera e, quindi, anche di Montesilvano.

Per questo il 13 maggio 2003 in città sono previste iniziative finalizzate a celebrare proprio questa data. L'amministrazione comunale, in collaborazione con l'azienda delle Ferrovie e la Gestione trasporti metropolitani, sta facendo redigere un libro intitolato «Montesilvano: una città tra i binari». Il rapporto tra Montesilvano e la rete ferroviaria è parte integrante della cultura della città, al punto che recentemente è stato istituito il museo del treno grazie alla passione di un gruppo di ex ferrovieri e di appassionati, e alla collaborazione del Comune e della Provincia.

Il museo del treno è un progetto articolato, il cui obiettivo è soprattutto quello di coinvolgere le nuove generazioni. *(p.a.)*

Il quotidiano "Il Centro" di domenica 2 marzo 2003 pagina di Montesilvano annuncia la presente pubblicazione.

Annuario dei Comuni d'Abruzzo - 1948



Avv. Guarnieri Corrado, ...co Enrico. ..., Giovanni Fanti, Dr. Ennio Ricci, Dr. Ricci

...BLICI: Pretura, Poste e Telefono, Carabinieri.

...no (Pescara)

... sulla sponda destra del ... fertile pianura a 500 metri ...ico. Distanza da Pescara: ...calo ferroviario: nell'abitato. ... F.E.A.: nell'abitato. La ...tatale N. 16, attraversa il ...

... IMPORTANTE: Montesil...

...NE: m. 5. Abitanti: 4028.

...UTO: per Montesilvano ... Città S. Angelo.

...A: Dai Colli panorama e ... vallata del Saline e del ...driatico da Punta Penna al ...io di Silvi.

...TÀ ED OPERE D'ARTE: ...rale Madonna del Carmine ...e al Mille, con Icona di ...ientale. Chiesa di San Mi... paese). Chiesa di San An... Spiaggia.

... SETTIMANALI: Martedì e ...piaggia).

...P. ... Napoleone ...o 916 ... Affini ...li ed estere ...i vostri acquisti

FESTE PATRONALI: Sant'Antonio e San Michele.

PENSIONE: Di Blasio Stefano.

RISTORANTE: Di Blasio Stefano.

CAFFE': Mosca Di Paolo, Di Blasio Stefano.

INDUSTRIE: *Molini*: Sorelle Schiavone, De Luca Valentino, D'Agnese Rinaldo.

Trebbie: Di Giovanni Ottavio, F.lli D'Agnese, F.lli Di Giovanni fu Giuseppe, F.lli Orsini, Donatelli Luigi.

Frantoi: Di Febo Giuseppe, Rapagnetta Alessandro, Iannetti, Di Giovanni Ottavio.

Laterizi: Pietro Avanzini.

Imprese edili: Ditta Di Carlo, Ditta Verrocchio Antonio, Fusilli Guerino.

Cinema: Di Baldassarre & Costantini.

Industrie varie: Pastifici: Della Marca Amilcare; segherie: Di Blasio & Orsini, Colagrande Leone, Gallerati & C., Di Giampietro & C., F.lli De Zelis, F.lli D'Agnese, Libi Sabatino; saponificio: Libi Sabatino; conserve alimentari: Clementi & Passetti.

Recupero materie prime: Ottaviano Magni e C., Tomei Antonio.

ARTIGIANATO: Caratteristica è la fabbricazione dei « Friscoli » (Giansante Amedeo, Orsini Geremia, Casolanetti Riziero).

AUTORIMESSE ED OFFICINE: F.lli Pandolfi.

AUTRASPORTI: F.lli Di Febo, Amicone Pasquale, Natale e C., Forcini.

BANCHE: Rapp. Banco di Napoli.

AZIENDE COMMERCIALI: Petrocco Nazzareno (vini), F.lli Di Blasio (Alimentari).

ESPORTATORI: Ditta « Epoca ».

VIVAI: Schiappa Michele, Torre Antonio.

PROFESSIONISTI: *Medici*: De Nicola Vitangelo, Volpe Alberto, Di Pietro Silvio, De Flavis Renato, Cortini Giuseppe.

Veterinari: Piscione Pietro, Marchegiani Fiore, Della Marca Alfredo.

Avvocati: Di Loreto Davide (Notaio).

Farmacisti: Trisi Giuseppe, Di Pietro Licinio, Mazzone Adolfo.

Ingegneri: Taralli Umberto.

UFFICI PUBBLICI: Telefono, Poste e Telegrafi, Comando Stazione Carabinieri.

Montorio al Vomano (Teramo)

POSIZIONE: alta valle del Vomano. Il paese è distinto in due nuclei urbani, uno, vecchio, a mezza costa, l'altro nuovo, a fondo valle. Distanza da Teramo: Km. 14. Scalo FF. SS.: Teramo Km. 14. Prossima strada Statale: la n. 80 attraversa l'abitato.

ALTITUDINE: m. 262. Abitanti: 8936.

SERVIZI AUTO: Teramo-Castelli, Teramo-Montorio, Teramo-Aquila.

MONUMENTI: Chiesa della Madonna della Cona con due tele notevoli di Gennaro della Monica: « S. Antonio di Padova ed Ezzelino », « S. Vincenzo che benedice la campagna».

MERCATI SETTIMANALI: domenica.

MERCATI MENSILI: la prima domenica di ogni mese.

FIERE COMUNALI: 17 gennaio, 25 gennaio, ultima domenica di febbraio, 25 marzo, giovedì dopo Pasqua, 3 maggio, 13 giugno, 2 agosto, 8 settembre, 3. domenica di ottobre, 2. novembre, 30 novembre.

FESTE PATRONALI: 13 giugno, 16 agosto, 8 settembre.

ALBERGHI: D. Liberatore Francesca.

CAFFE': Impero, Bar Cichetti, Caffè degli Amici, Bar Polissena, Caffè Natale Vincenzo.

RISTORANTI: Di Liberatore Francesca, Trullo Maria.

TRATTORIE: Alleva Antonietta.

PENSIONI: Foglia Maria, Di Donatantonio Carolina, Lattanzi Adele.

— 143 —

Pagine 142 e 143 dell'Annuario.

-1-

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società Anonima sedente in Firenze. Capitale £ 200 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatico

Provincia di Teramo — Circondario di Penne

Comune di Montesilvano

Atto di cessione stabilito fra la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali esercente la Rete Adriatica ed Agente per conto proprio, e per essa il Sig.r Giuseppe Neri del fu Francesco Ingegnere Capo della 15.ª Sezione di Manutenzione, il quale agisce in base alla qui unita procura rilasciatagli dall'Onor.le Sig.r Direttore Generale della detta Società in data 27 Ottobre 1899 rogato Not. Querci di Firenze e le Ditte: De Filippis Delfico Senatore Troiano fu Gregorio e Piscione Pietro di Giovanni.

Premesso:

che per la costruzione dei lavori di ampliamento della Stazione di Montesilvano la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, Esercente la Rete Adriatica ed agente per conto proprio dovrà occupare permanentemente talune zone di terreno di proprietà delle ~~Ditte~~: De Filippis Delfico Senatore

Atto di cessione di aree in data novembre 1899 per l'ampliamento dello scalo merci di Montesilvano.

-2-

Traiano e Piscione Pietro;

che tali Ditte, in vista dei vantaggi derivanti dal detto ampliamento, si sono mostrate disposte a cedere gratuitamente i detti terreni, posti in territorio di Montesilvano;

- le Parti qui contraenti, nelle loro indicate qualità volendo fare constare legalmente di tale gratuita cessione, convengono e stipulano quanto segue:

Articolo 1°

Le Ditte De Filippis Delfico Senatore Traiano e Piscione Pietro di Giovanni cedono, ciascuna per la parte che la riguarda, in assoluta proprietà alla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ed Agente per conto proprio, i beni stabili identificati nel susseguente Quadro A e distinti con colore roseo nell'annesso stralcio di piano B, che si dichiara formare parte integrante del presente atto.

Articolo 2°

La detta cessione avviene, come è indicato nelle premesse, a titolo gratuito ed è solo per gli effetti del pagamento delle tasse di trascrizione e di voltura del presente atto, che si indicano nel seguente Quadro A i valori attribuibili ai beni ceduti.

Articolo 3°

La cessione di cui ai precedenti Articoli 1° e 2° s'intende fatta ora per quando saranno stati approvati dalla competente autorità Governativa i sovraccennati lavori d'ampliamento della Stazione di Montesilvano; alla quale epoca l'Amministrazione ferroviaria potrà prendere possesso dei terreni ceduti le col presente atto senza che occorra alcuna altra formalità od assenso in proposito.

Articolo 4°

Il Signor Liscione si riserva la facoltà di far sue le canne e quelle altre piante di qualsiasi specie che si troveranno sul terreno all'epoca dell'occupazione della zona che concede alla Società Ferroviaria col presente atto.

Articolo 5°

Il Signor De Filippis Delfico ed il Signor Liscione garantiscono, ognuno per la parte che lo riguarda, che i beni stabili come sopra ceduti alla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali appartengono in loro esclusiva ed assoluta proprietà, e sono liberi da qualsiasi vincolo, sia ipotecario, che d'altra specie, e soggetti quindi soltanto alle ordinarie imposte di fondiaria.

In ogni modo poi i detti Signori cedenti

4.

dichiarano di tenere rilevata ed indenne nel modo più ampio e formale, la Società Ferroviaria, da ogni e qualsiasi molestia che potesse derivarle da terzi per dato e fatto della presente cessione, come pure tengono sollevata l'amministrazione ferroviaria da ogni pretesa di coloni, fittabili, usufruttuari, direttari etc, possano esse pretese derivare da dispersione o perdita di frutti pendenti, da ritardate operazioni agricole in causa della esecuzione dei lavori, da vigenti contratti di affitto, livelli o da qualsiasi altra causa.

Articolo 5.°

Le Ditte De Filippis Delfico e Pisciotta riconoscono di non avere, con la cessione gratuita della zona di terreno di cui si tratta, acquistato alcun diritto od una servitù attiva qualsiasi circa la immutabilità delle opere di ampliamento della Stazione di Montesilvano per le quali ha luogo la detta cessione, intendendosi a tale riguardo che debba rimanere integra ed impregiudicata l'applicabilità delle disposizioni contenute nelle vigenti leggi e convenzioni circa l'attuazione di quelle eventuali modificazioni di qualsiasi natura che le condizioni del traffico e le esigenze del servizio in generale consigliassero di apportare in seguito agli impianti della Stazione di Montesilvano, senza che le Ditte cedenti possano

accompare per ciò pretese di sorta.

Articolo 7.°

Restano a carico dell'Amministrazione Ferroviaria tutte le spese di stipulazione, autentica, registrazione, trascrizione e volture del presente atto compilato in doppio originale.

Articolo 8.°

In relazione a quanto precede, si ripete che la identificazione dei fondi, le superficie cedute ed i valori di queste ultime, sono quelli descritti nel seguente.

Quadro A

N.° d'ordine	Identificazione dei beni		area ceduta		Loro valore	
1	Ditta De Filippis Delfico Senatore Traiano fu Gregorio. Terreno riportato in Catasto in testa a De Filippis Delfico Traiano fu Gregorio, articolo 862 Sezione B N.° 365 bis e 367, qualificato seminatorio buono in contrada Fiume morto, di classe 1.ª e 3.ª. La zona ceduta è posta tra i confini: Ferrovia ed estante proprietà De Filippis Delfico Traiano, è distinta nel piano B con tinta rosea e misura una superficie di	m.q.	400	-	400	-

6.

N.° d'ordine	Identificazione dei beni	area ceduta		Loro valore	
2	Ditta Fiscione Pietro di Giovanni Terreno riportato in Catasto in testa a Fiscione Pietro di Giovanni Articolo 1227 Sezione B N.i 371.365.369-368, qualificato seminatorio buono, in contrada Fiume morto, di classe 1.a 2.a e 3.a. La zona ceduta è posta tra i confini: Ferrovia, De Filippis Delfico e restante proprietà Fiscione Pietro è distinta sul piano B con tinta rosea e misura una superficie di m.q	600	-	600	-

Montesilvano Novembre 1899

Per la Società Italiana
delle Strade Ferrate Meridionali
Esercente la Rete Adriatica
L'Ingegnere Capo Sezione I Proprietari

IL POPOLO ABRUZZESE

CRONACHE ED INTERESSI DELLA REGIONE

C/C Postale — SI PUBBLICA IN TERAMO DUE VOLTE LA SETTIMANA — Cor sinceram

ABBONAMENTI: — Anno L. 9. — Sem. 5 — Pagamento antic. — Un numero cent. 5 — Arretrato cent. 10 — Per richieste speciali 0,10 la copia. — Estero, il doppio.

INSERZIONI: — Nel corpo del giornale L. 1,00 la linea corpo 8. — Nella 4.ª pagina 0,75 la linea. — Per necrologi, nozze e comunicati 0,50. — Per annunci d'importanza prezzi a forfait.

DIREZIONE E REDAZIONE: Corso S. Giorgio, Num. 11 — I manoscritti, anche non pubblicati, non si restituiscono

ANNO IV. — N. 256 — Direttore: GAETANO PANBIANCO — 10 APRILE 1915

Per la ferrovia Montesilvano-Penne

Scadendo il 28 marzo or decorso il termine accordato dal ministero LL. PP. per la dimostrazione della disponibilità dei mezzi finanziari per la costruzione e l'esercizio della linea Montesilvano-Penne, la nostra Amministrazione Provinciale, preoccupandosi delle gravi condizioni attuali del mercato monetario, provvide in tempo a domandare un'altra proroga. Oggi sappiamo che tale domanda è stata accolta dal Ministero, appunto tenendo presenti le difficoltà della critica ora attuale, ed è stata quindi accordata una nuova proroga sino al 28 luglio p. v.

Auguriamo che in questo frattempo possa la Società costituitasi per la costruzione della detta linea superare le estreme difficoltà, e che quindi, nonostante l'ora buia che incombe sul mondo, questa nostra antica aspirazione giunga a realizzarsi.

Dal periodico "Il Popolo Abruzzese" del 10 aprile 1915.

RASSEGNA della STAMPA della CRONACA VARIA DELLA REGIONE

Vita Abruzzese

ABBONAMENTO a 52 Numeri L. 5,00
INSERZIONI prezzi da convenirsi

Si pubblica in Città S. Angelo

ANNO XIII. — N. 5 — Città S. Angelo, 15 Marzo 1908 — C.C. con la Posta

LA MORTE DELLA NOBILISSIMA CONTESSA

BIANCA DELFICO-CASAMARTE

Il lutto di Montesilvano

Tre giorni solo di malore fulmineo e crudele sono bastati per strappare alla nobile famiglia dei Conti Delfico il suo angelo tutelare, l'eletta gentildonna, la squisita creatura, la fata benefica e gentile.

Non ancora appassiscono i fiori di nozze recenti e felici sparsi nelle sale de' Baroni Casamarte di Loreto,

Che dire d'altro, in memoria della più bella figura di Dama abruzzese, rapita all'affetto di tutti così crudelmente ed improvvisamente ? Stralciamo dall'ITALIA CENTRALE queste poche righe che vieppiù compendiano l'immagine cara della Contessa **Bianca Delfico-Casamarte,** sulla cui tomba in questi giorni tutta una Regione ha sparso lagrime e fiori !

Alla stazione ferroviaria

Tutto il popolo di Montesilvano scalo si era riunito sul piazzale esterno della stazione. Tutti i fanciulli e le fanciulle delle scuole della spiaggia, con bandiere ed insegnanti, erano là ad attendere la salma della nobile Signora. Nessuno mancò al riverente tributo di omaggio, e mai dimostrazione d'affetto fu così spontanea ed unanime.

E prima che il feretro venisse trasportato nel vagone, belle, commoventi parole vennero rivolte alla salma da onorevoli amici, da educatori del popolo, da commercianti, da operai ; parole sentite, espressioni sincere che han strappato da molte ciglia lagrime spontanee di vero e profondo cordoglio.

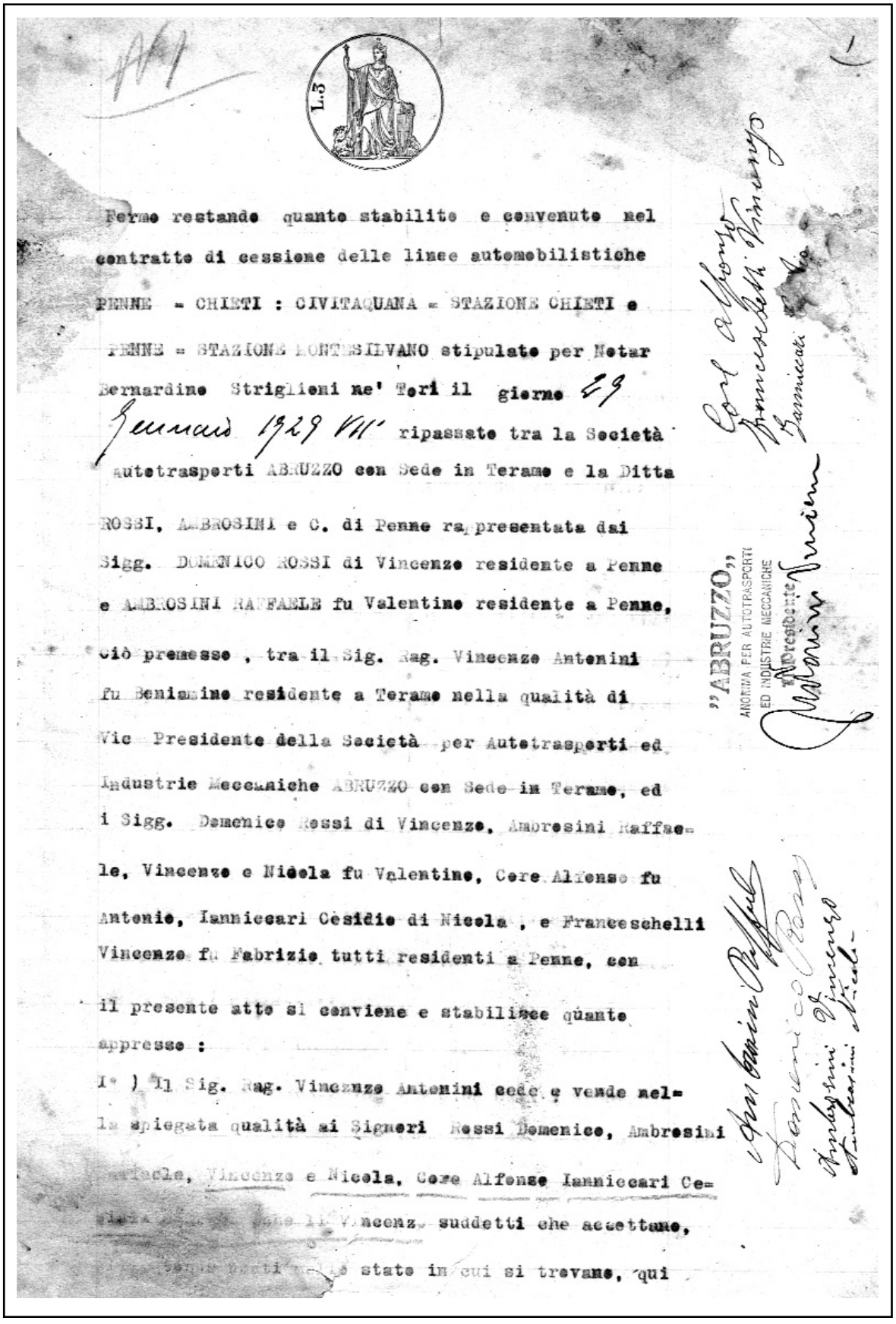
Ed alle 13 il treno, su cui erano salite oltre cento persone d'ogni ceto, insieme ai nobili figli ed ai parenti di Casa Delfico, trasportava lontano la bara venerata e rimpianta!

Montesilvano ed i paesi circonvicini avevano così, nella forma più solenne e spontanea, degnamente partecipato all'indescrivibile, imponente funerale della pia e stimata Gentildonna, che lascia in queste terre largo, imperituro ricordo di rare ed innumerevoli virtù.

Dal periodico "Vita Abruzzese" del 15 marzo 1908.

Annuari dell'T.C.I..

Titolo azionario della società automobilistica Vestina emesso il 10 luglio 1910.



Ferme restando quante stabilite e convenute nel contratto di cessione delle linee automobilistiche PENNE - CHIETI : CIVITAQUANA - STAZIONE CHIETI e PENNE - STAZIONE MONTESILVANO stipulato per Notar Bernardino Striglioni ne' Teri il giorno 29 Gennaio 1929 VII' ripassate tra la Società Autotrasporti ABRUZZO con Sede in Teramo e la Ditta ROSSI, AMBROSINI e C. di Penne rappresentata dai Sigg. DOMENICO ROSSI di Vincenzo residente a Penne e AMBROSINI RAFFAELE fu Valentino residente a Penne, ciò premesso , tra il Sig. Rag. Vincenzo Antonini fu Beniamino residente a Teramo nella qualità di Vice Presidente della Società per Autotrasporti ed Industrie Meccaniche ABRUZZO con Sede in Teramo, ed i Sigg. Domenico Rossi di Vincenzo, Ambrosini Raffaele, Vincenzo e Nicola fu Valentino, Core Alfonso fu Antonio, Iannicari Cesidio di Nicola , e Franceschelli Vincenzo fu Fabrizio tutti residenti a Penne, con il presente atto si conviene e stabilisce quanto appresso :

I°) Il Sig. Rag. Vincenzo Antonini cede e vende nella spiegata qualità ai Signori Rossi Domenico, Ambrosini Raffaele, Vincenzo e Nicola, Core Alfonso Iannicari Cesidio [illegible] suddetti che accettano, [illegible] stato in cui si trovano, qui

"ABRUZZO,,
ANONIMA PER AUTOTRASPORTI
ED INDUSTRIE MECCANICHE
Il Presidente

Atto notarile del 29 gennaio 1929.

Febbraio 1929 sotto il nome della Società ABRUZZO ma per loro conto spese e rischio i via provviseria e con personale proprio i servizi automobilistici suddetti con i programmi di esercizio attualmente in vigore anche per ciò che riguarda i prolungamenti in linea provviseria Cepagatti = Pescara (due coppie di corse al giorno) e Stazione Montesilvano = Pescara (una coppia di corse al giorno) , servizi che essi svolgeranno conformemente alle prescrizioni dei disciplinari 27 Ottobre 1923 della linea Penne = Chieti, 12 Aprile 1923 della linea Civitaquana = Chieti-Stazione e 12 Aprile 1923 della linea Penne = Stazione Montesilvano, restando responsabili verso la Società ABRUZZO della perfetta ed integrale osservanza dei medesimi.

8° Nel caso che i compratori iniziassero i servizi con personale non proprio , ma della Società ABRUZZO, gli stessi si obbligano di rimborsare la medesima Società della spesa di detto personale per tutto il tempo in cui presterà servizio.

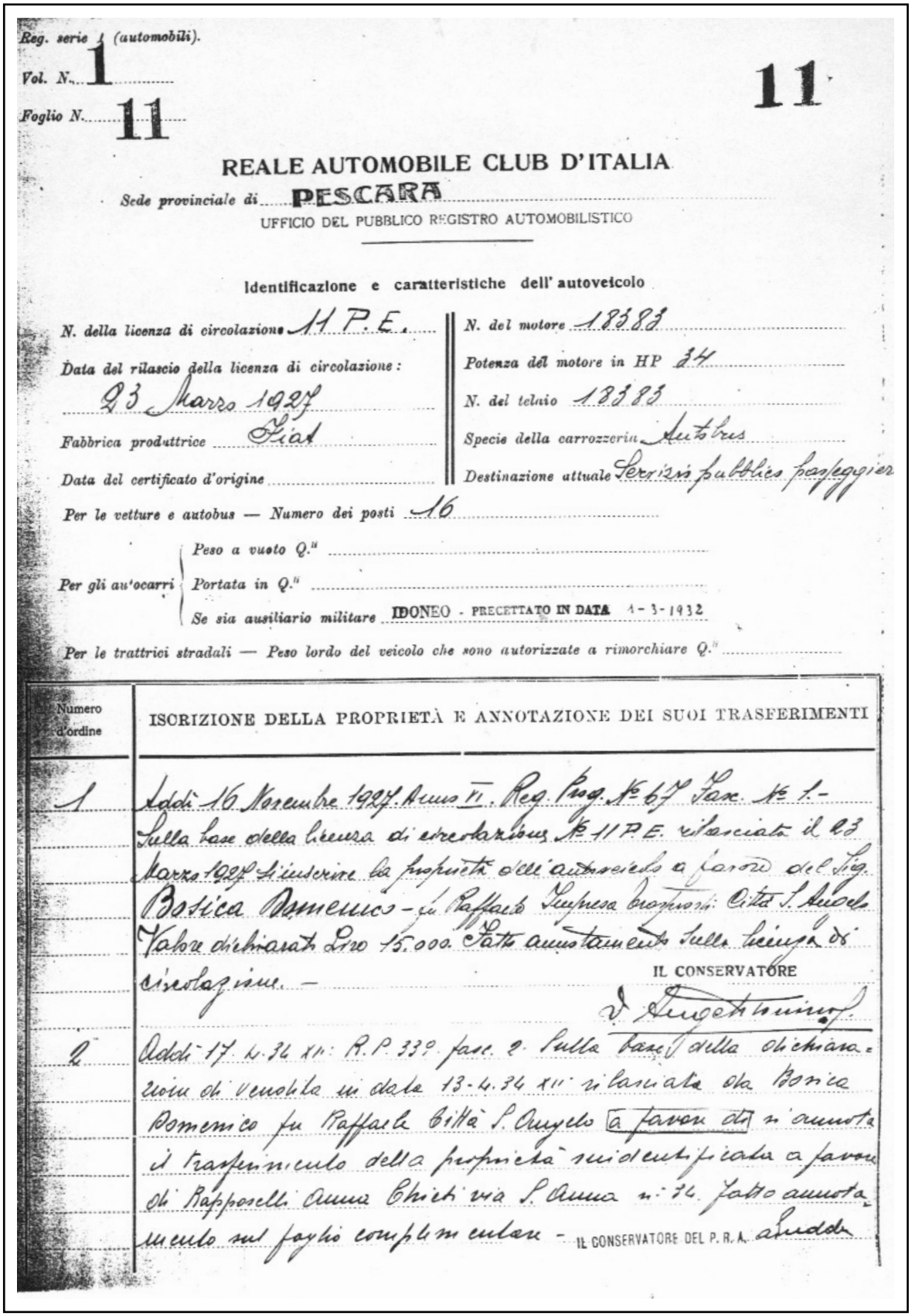
Nessun obbligo in ogni modo i compratori assumono nè per l'assunzione in servizio del personale della Società ABRUZZO nè per la loro liquidazione per il licenziamento.

9° Nel caso le vetture medesime circolassero con gomme del forfaits della Società ABRUZZO, per

Fra le parti suddette si stabilisce altresì che la suddetta cessione comprende anche la linea che all'inizio della nuova ferrovia Penne-Pescara sostituirà in tutto o in parte l'attuale servizio Penne-Pescara.

Teramo 29 Gennaio 1929 VII

Antonini Damiano
Ambrosini Raffaele
Domenico Rossi
Ambrosini Vincenzo
Ambrosini Nicola
Cori Alfonso
Francolini Vincenzo
Iannuccari Cesidio



Reg. serie 1 (automobili).
Vol. N. 1
Foglio N. 11

11

REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

Sede provinciale di PESCARA

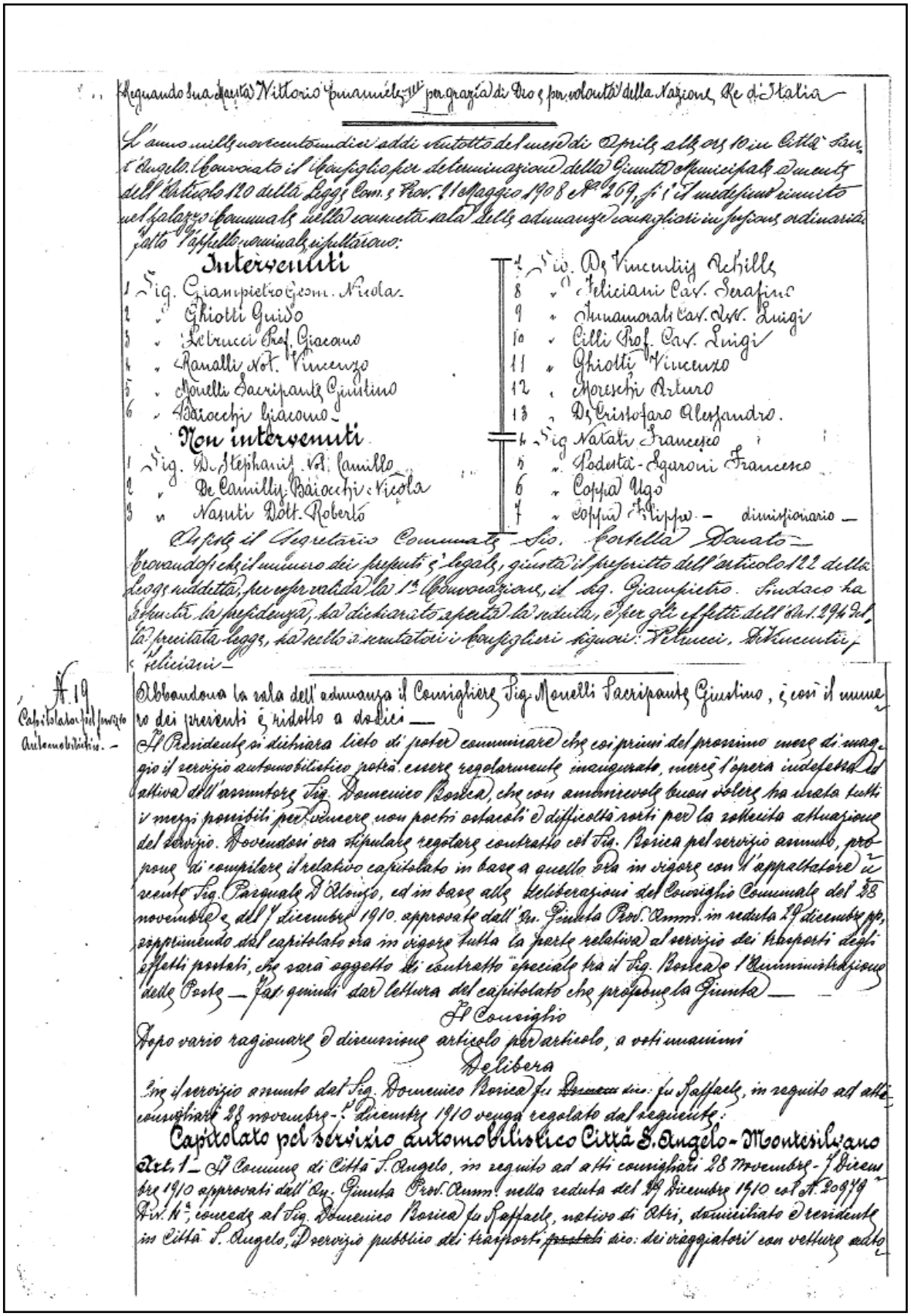
UFFICIO DEL PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO

Identificazione e caratteristiche dell'autoveicolo

N. della licenza di circolazione 11 P.E.
Data del rilascio della licenza di circolazione: 23 Marzo 1927
Fabbrica produttrice Fiat
Data del certificato d'origine
N. del motore 18383
Potenza del motore in HP 24
N. del telaio 18383
Specie della carrozzeria Autobus
Destinazione attuale Servizi pubblici passeggieri
Per le vetture e autobus — Numero dei posti 16
Per gli autocarri: Peso a vuoto Q.li
Portata in Q.li
Se sia ausiliario militare IDONEO - PRECETTATO IN DATA 1-3-1932
Per le trattrici stradali — Peso lordo del veicolo che sono autorizzate a rimorchiare Q.li

Numero d'ordine	ISCRIZIONE DELLA PROPRIETÀ E ANNOTAZIONE DEI SUOI TRASFERIMENTI
1	Addì 16 Novembre 1927. Anno V. Reg. Prog. N° 67 Fasc. N° 1 - Sulla base della licenza di circolazione N° 11 P.E. rilasciata il 23 Marzo 1927 si inscrive la proprietà dell'autoveicolo a favore del Sig. Bosica Domenico - fu Raffaele Impresa trasporti Città S. Angelo Valore dichiarato Lire 15.000. Fatto annotamento sulla licenza di circolazione. - IL CONSERVATORE
2	Addì 17. 4. 34 XII: R.P. 339. fasc. 2. Sulla base della dichiarazione di vendita in data 13-4-34 XII rilasciata da Bosica Domenico fu Raffaele Città S. Angelo a favore di annota il trasferimento della proprietà suindicata a favore di Rapposelli Anna Chieti via S. Anna n. 34. Fatto annotamento sul foglio complementare - IL CONSERVATORE DEL P. R. A.

Registrazione della licenza di circolazione al Reale Automobile Club d'Italia dell'autobus Fiat 18 BL (già targato 62-94 il 30 maggio 1917). Nel 1927 alla formazione della provincia, veniva registrato con targa PE 11.



Regnando Sua Maestà Vittorio Emanuele III per grazia di Dio e per volontà della Nazione, Re d'Italia

L'anno mille novecentoundici addì ventotto del mese di Aprile alle ore 10 in Città Sant'Angelo. Convocato il Consiglio per determinazione della Giunta Municipale a mente dell'Articolo 120 della Legge Com. e Prov. 1 Settembre 1908 N° 269, si è il medesimo riunito nel palazzo Municipale nella consueta sala delle adunanze consigliari in seduta ordinaria fatto l'appello nominale risultarono:

Intervenuti

1 Sig. Giampietro Geom. Nicola
2 " Ghiotti Guido
3 " Petrucci Prof. Giacomo
4 " Ranalli Not. Vincenzo
5 " Monelli Sacripante Giustino
6 " Baiocchi Giacomo
7 Sig. De Vincentiis Achille
8 " Feliciani Cav. Serafino
9 " Innamorati Cav. Avv. Luigi
10 " Cilli Prof. Cav. Luigi
11 " Ghiotti Vincenzo
12 " Moreschi Arturo
13 " De Cristofaro Alessandro.

Non intervenuti

1 Sig. De Stephanis Nob. Camillo
2 " De Camillis Baiocchi Nicola
3 " Nasuti Dott. Roberto
4 Sig Natali Francesco
5 " Podestà-Sgaroni Francesco
6 " Coppa Ugo
7 " Coppa Filippo — dimissionario —

Assiste il Segretario Comunale Sig. Portella Donato —

Trovandosi che il numero dei presenti è legale, giusta il prescritto dell'articolo 122 della Legge suddetta, per esser valida la 1ª convocazione, il Sig. Giampietro Sindaco ha dichiarata la presidenza, ha dichiarato aperta la seduta, e per gli effetti dell'Art. 294 della precitata Legge, ha scelto a scrutatori i Consiglieri signori: Petrucci, De Vincentiis, Feliciani —

N. 19
Capitolato pel servizio automobilistico. —

Abbandona la sala dell'adunanza il Consigliere Sig. Monelli Sacripante Giustino, e così il numero dei presenti è ridotto a dodici —

Il Presidente dichiara lieto di poter comunicare che coi primi del prossimo mese di maggio il servizio automobilistico potrà essere regolarmente inaugurato, mercè l'opera indefessa ed attiva dell'assuntore Sig. Domenico Borica, che con ammirevole buon volere ha vinta tutti i mezzi possibili per rimuovere non pochi ostacoli e difficoltà sorti per la ritardata attuazione del servizio. Dovendosi ora stipulare regolare contratto col Sig. Borica pel servizio assunto, propone di compilare il relativo capitolato in base a quello ora in vigore con l'appaltatore uscente Sig. Pasquale d'Alonzo, ed in base alle deliberazioni del Consiglio Comunale del 28 novembre e del 7 dicembre 1910 approvate dall'On. Giunta Prov. Amm. in seduta 29 dicembre pp, sopprimendo dal capitolato ora in vigore tutta la parte relativa al servizio dei trasporti degli effetti postali, che sarà oggetto di contratto speciale tra il Sig. Borica e l'Amministrazione delle Poste — Fa quindi dar lettura del capitolato che propone la Giunta —

Il Consiglio

Dopo vario ragionare e discutere articolo per articolo, a voti unanimi

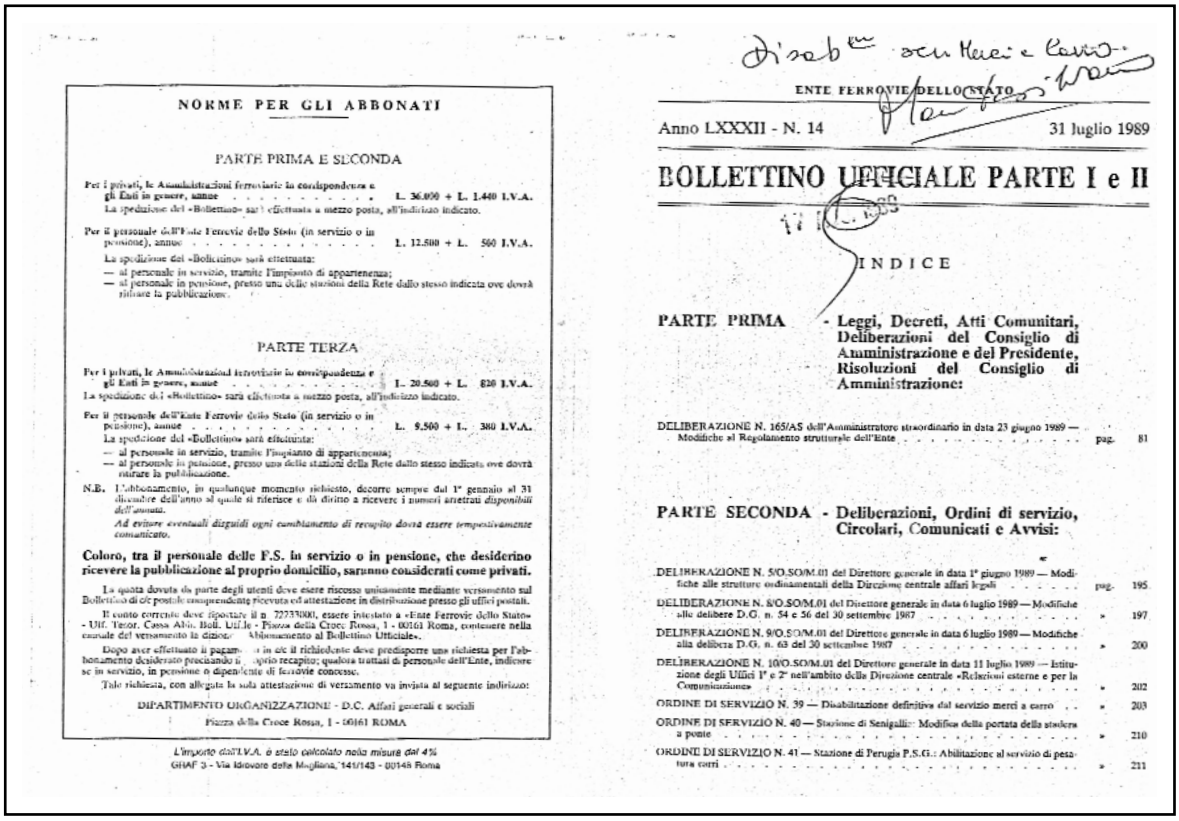
Delibera

Che il servizio assunto dal Sig. Domenico Borica fu ~~Domenico~~ dio: fu Raffaele, in seguito ad atti consigliari 28 novembre - 7 dicembre 1910 venga regolato dal seguente:

Capitolato pel servizio automobilistico Città S. Angelo - Montesilvano

Art. 1 — Il Comune di Città S. Angelo, in seguito ad atti consigliari 28 novembre - 7 dicembre 1910 approvati dall'On. Giunta Prov. Amm.ne nella seduta del 29 dicembre 1910 col N. 20979 Div. 4ª, concede al Sig. Domenico Borica fu Raffaele, nativo di Atri, domiciliato e residente in Città S. Angelo, il servizio pubblico dei trasporti ~~postali~~ dio: dei viaggiatori con vettura adatta

Deliberazione del Consiglio Comunale di Città Sant'Angelo del 28 aprile 1911.



NORME PER GLI ABBONATI

PARTE PRIMA E SECONDA

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza e gli Enti in genere, annue . . . . . L. 36.000 + L. 1.440 I.V.A.
La spedizione del «Bollettino» sarà effettuata a mezzo posta, all'indirizzo indicato.

Per il personale dell'Ente Ferrovie dello Stato (in servizio o in pensione), annue . . . . . L. 12.500 + L. 500 I.V.A.
La spedizione del «Bollettino» sarà effettuata:
— al personale in servizio, tramite l'impianto di appartenenza;
— al personale in pensione, presso una delle stazioni della Rete dallo stesso indicata ove dovrà ritirare la pubblicazione.

PARTE TERZA

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza e gli Enti in genere, annue . . . . . L. 20.500 + L. 820 I.V.A.
La spedizione del «Bollettino» sarà effettuata a mezzo posta, all'indirizzo indicato.

Per il personale dell'Ente Ferrovie dello Stato (in servizio o in pensione), annue . . . . . L. 9.500 + L. 380 I.V.A.
La spedizione del «Bollettino» sarà effettuata:
— al personale in servizio, tramite l'impianto di appartenenza;
— al personale in pensione, presso una delle stazioni della Rete dallo stesso indicata ove dovrà ritirare la pubblicazione.

N.B. L'abbonamento, in qualunque momento richiesto, decorre sempre dal 1° gennaio al 31 dicembre dell'anno al quale si riferisce e dà diritto a ricevere i numeri arretrati *disponibili dell'annata.*

Ad evitare eventuali disguidi ogni cambiamento di recapito dovrà essere tempestivamente comunicato.

Coloro, tra il personale delle F.S. in servizio o in pensione, che desiderino ricevere la pubblicazione al proprio domicilio, saranno considerati come privati.

La quota dovuta da parte degli utenti deve essere riscossa unicamente mediante versamento sul Bollettino di c/c postale unapendente ricevuta ed attestazione in distribuzione presso gli uffici postali.

Il conto corrente deve riportare il n. 72733000, essere intestato a «Ente Ferrovie dello Stato - Uff. Tesor. Cassa Abb. Boll. Uff.li» - Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma, contenere nella causale del versamento la dizione: «Abbonamento al Bollettino Ufficiale».

Dopo aver effettuato il pagamento in c/c il richiedente deve predisporre una richiesta per l'abbonamento desiderato precisando il proprio recapito; qualora trattasi di personale dell'Ente, indicare se in servizio, in pensione o dipendente di ferrovie concesse.

Tale richiesta, con allegata la sola attestazione di versamento va inviata al seguente indirizzo:

DIPARTIMENTO ORGANIZZAZIONE - D.C. Affari generali e sociali
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA

L'importo dell'I.V.A. è stato calcolato nella misura del 4%
GHAF 3 - Via Idrovore della Magliana, 141/143 - 00148 Roma

ENTE FERROVIE DELLO STATO

Anno LXXXII - N. 14 — 31 luglio 1989

BOLLETTINO UFFICIALE PARTE I e II

INDICE

PARTE PRIMA - Leggi, Decreti, Atti Comunitari, Deliberazioni del Consiglio di Amministrazione e del Presidente, Risoluzioni del Consiglio di Amministrazione:

DELIBERAZIONE N. 165/AS dell'Amministratore straordinario in data 23 giugno 1989 — Modifiche al Regolamento strutturale dell'Ente . . . . . pag. 81

PARTE SECONDA - Deliberazioni, Ordini di servizio, Circolari, Comunicati e Avvisi:

DELIBERAZIONE N. 5/O.SO/M.01 del Direttore generale in data 1° giugno 1989 — Modifiche alle strutture ordinamentali della Direzione centrale affari legali . . . . . pag. 195

DELIBERAZIONE N. 8/O.SO/M.01 del Direttore generale in data 6 luglio 1989 — Modifiche alle delibere D.G. n. 54 e 56 del 30 settembre 1987 . . . . . » 197

DELIBERAZIONE N. 9/O.SO/M.01 del Direttore generale in data 6 luglio 1989 — Modifiche alla delibera D.G. n. 63 del 30 settembre 1987 . . . . . » 200

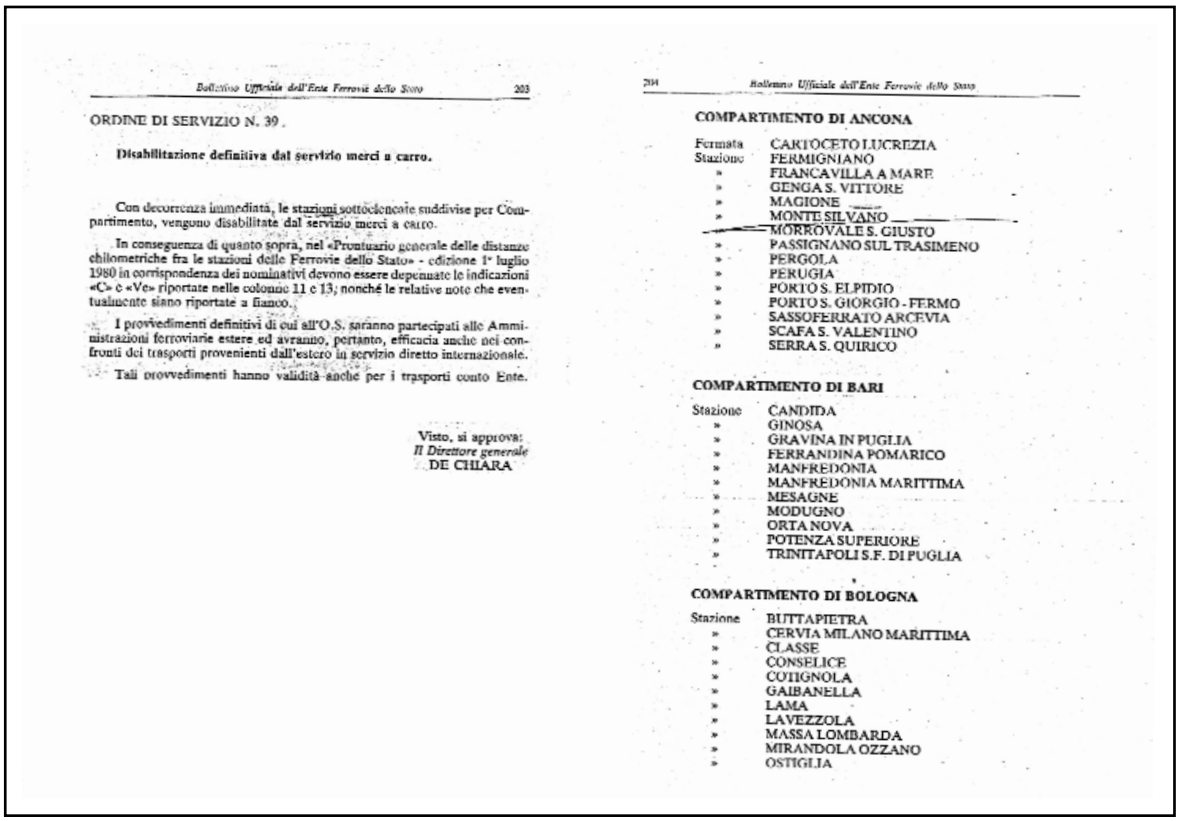
DELIBERAZIONE N. 10/O.SO/M.01 del Direttore generale in data 11 luglio 1989 — Istituzione degli Uffici 1° e 2° nell'ambito della Direzione centrale «Relazioni esterne e per la Comunicazione» . . . . . » 202

ORDINE DI SERVIZIO N. 39 — Disabilitazione definitiva dal servizio merci a carro . . » 203

ORDINE DI SERVIZIO N. 40 — Stazione di Senigallia: Modifica della portata della stadera a ponte . . . . . » 210

ORDINE DI SERVIZIO N. 41 — Stazione di Perugia P.S.G.: Abilitazione al servizio di pesatura corri . . . . . » 211

E' la fine di un'epoca: le FS dismettono l'attività dello scalo merci.



ORDINE DI SERVIZIO N. 39

Disabilitazione definitiva dal servizio merci a carro.

Con decorrenza immediata, le stazioni sottoelencate suddivise per Compartimento, vengono disabilitate dal servizio merci a carro.

In conseguenza di quanto sopra, nel «Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato» - edizione 1° luglio 1980 in corrispondenza dei nominativi devono essere depennate le indicazioni «C» e «Ve» riportate nelle colonne 11 e 13; nonché le relative note che eventualmente siano riportate a fianco.

I provvedimenti definitivi di cui all'O.S. saranno partecipati alle Amministrazioni ferroviarie estere ed avranno, pertanto, efficacia anche nei confronti dei trasporti provenienti dall'estero in servizio diretto internazionale.

Tali provvedimenti hanno validità anche per i trasporti conto Ente.

Visto, si approva:
Il Direttore generale
DE CHIARA

COMPARTIMENTO DI ANCONA

Fermata	CARTOCETO LUCREZIA
Stazione	FERMIGNANO
»	FRANCAVILLA A MARE
»	GENGA S. VITTORE
»	MAGIONE
»	MONTE SILVANO
»	MORROVALE S. GIUSTO
»	PASSIGNANO SUL TRASIMENO
»	PERGOLA
»	PERUGIA
»	PORTO S. ELPIDIO
»	PORTO S. GIORGIO - FERMO
»	SASSOFERRATO ARCEVIA
»	SCAFA S. VALENTINO
»	SERRA S. QUIRICO

COMPARTIMENTO DI BARI

Stazione	CANDIDA
»	GINOSA
»	GRAVINA IN PUGLIA
»	FERRANDINA POMARICO
»	MANFREDONIA
»	MANFREDONIA MARITTIMA
»	MESAGNE
»	MODUGNO
»	ORTA NOVA
»	POTENZA SUPERIORE
»	TRINITAPOLI S.F. DI PUGLIA

COMPARTIMENTO DI BOLOGNA

Stazione	BUTTAPIETRA
»	CERVIA MILANO MARITTIMA
»	CLASSE
»	CONSELICE
»	COTIGNOLA
»	GAIBANELLA
»	LAMA
»	LAVEZZOLA
»	MASSA LOMBARDA
»	MIRANDOLA OZZANO
»	OSTIGLIA

Il Ministro dei Trasporti

2 MA... 1990 02149/AG

Caro Gaspari,

in relazione al Tuo interessamento in merito all'avvenuta disabilitazione al servizio merci a carro della stazione di Montesilvano, Ti informo che l'Ente Ferrovie dello Stato ha reso noto che il provvedimento è stato assunto nell'ambito del programma di disabilitazione degli impianti che nel corso degli anni precedenti avevano registrato un volume di traffico inferiore ai 250 carri annui.

Dal 1985, a causa dei lavori di adeguamento al nuovo assetto della linea, con rifacimento di tutti i binari, la stazione di Montesilvano è stata inagibile al traffico merci, ma l'Ente F.S. ha comunque precisato che alla base del provvedimento di disabilitazione attuato c'è stato il modesto volume di traffico svolto negli anni precedenti - circa 60 carri annui.

Ti informo peraltro che a lavori ultimati (l'Ente ne prevede il completamento per il prossimo luglio), qualora gli operatori economici fossero interessati a servirsi dell'impianto con concrete ipotesi di traffico, in linea con il parametro suddetto, potranno rivolgersi al Direttore compartimentale di Ancona, nella cui competenza rientra l'eventuale provvedimento di riabilitazione dell'impianto stesso.

Cordiali saluti.

Carlo Bernini

On.le Remo GASPARI
Ministro Segretario di Stato
per la
Funzione Pubblica
R O M A

AC/fd/146Z

Corrispondenza istituzionale relativa al tema dello scalo merci di Montesilvano.

Ente Ferrovie dello Stato
IL DIRETTORE GENERALE

Egregio On.le Gaspari

mi pregio di fornirLe le notizie richieste in merito alla disabilitazione dal servizio merci a carro della stazione di Montesilvano.

Il recente provvedimento di disabilitazione ha riguardato tutti quegli impianti che nel corso degli anni precedenti hanno registrato un modesto volume di traffico, inferiore ai 250 carri annui.

La stazione in argomento dal 1985 è interessata da lavori di adeguamento al nuovo assetto della linea (a doppio binario, spostata e sopraelevata rispetto al vecchio tracciato), con rifacimento di tutti i binari, per cui da tale data essa è stata inagibile al traffico merci. Il completamento dei lavori è previsto per il prossimo luglio.

Negli anni precedenti all'inizio dei lavori il volume di traffico svolto è stato molto scarso (circa 60 carri annui), di molto inferiore quindi al parametro di produttività sopracitato, per cui tale stazione è stata compresa tra quelle interessate dal provvedimento di disabilitazione dal servizio merci a carro.

Tuttavia, a lavori ultimati, qualora gli operatori economici locali fossero interessati a servirsi dell'impianto con concrete ipotesi di traffico in linea con il parametro predetto, potranno rivolgersi al Direttore Compartimentale nella cui competenza rientra l'eventuale provvedimento di riabilitazione della stazione.

Colgo l'occasione per inviarLe i più cordiali saluti.

Giovanni DE CHIARA

Sig. Ministro Segretario di Stato
per la Funzione Pubblica
On.le Remo Gaspari
ROMA

fascicolo consegnato in copia a Gabriele TERENZI il 23/1/90

Corrispondenza istituzionale relativa al tema dello scalo merci di Montesilvano.

COMUNE DI MONTESILVANO

c.a.p. 65016 PROVINCIA DI PESCARA

Codice Fiscale 00193460680 Tel. 838101 - 838369 - 837403 - 04 - 05

Prot. N. 13502 Allegati N. li 20 ottobre 19 88

Rip. Sez. Risposta a nota del N. Div. Sez.

OGGETTO: Richiesta concessione locale ed occupazione area.

Spett.le Ente FF.SS.
Ufficio Promozione e Vendita
Piazza Cavour, 23 + ANCONA

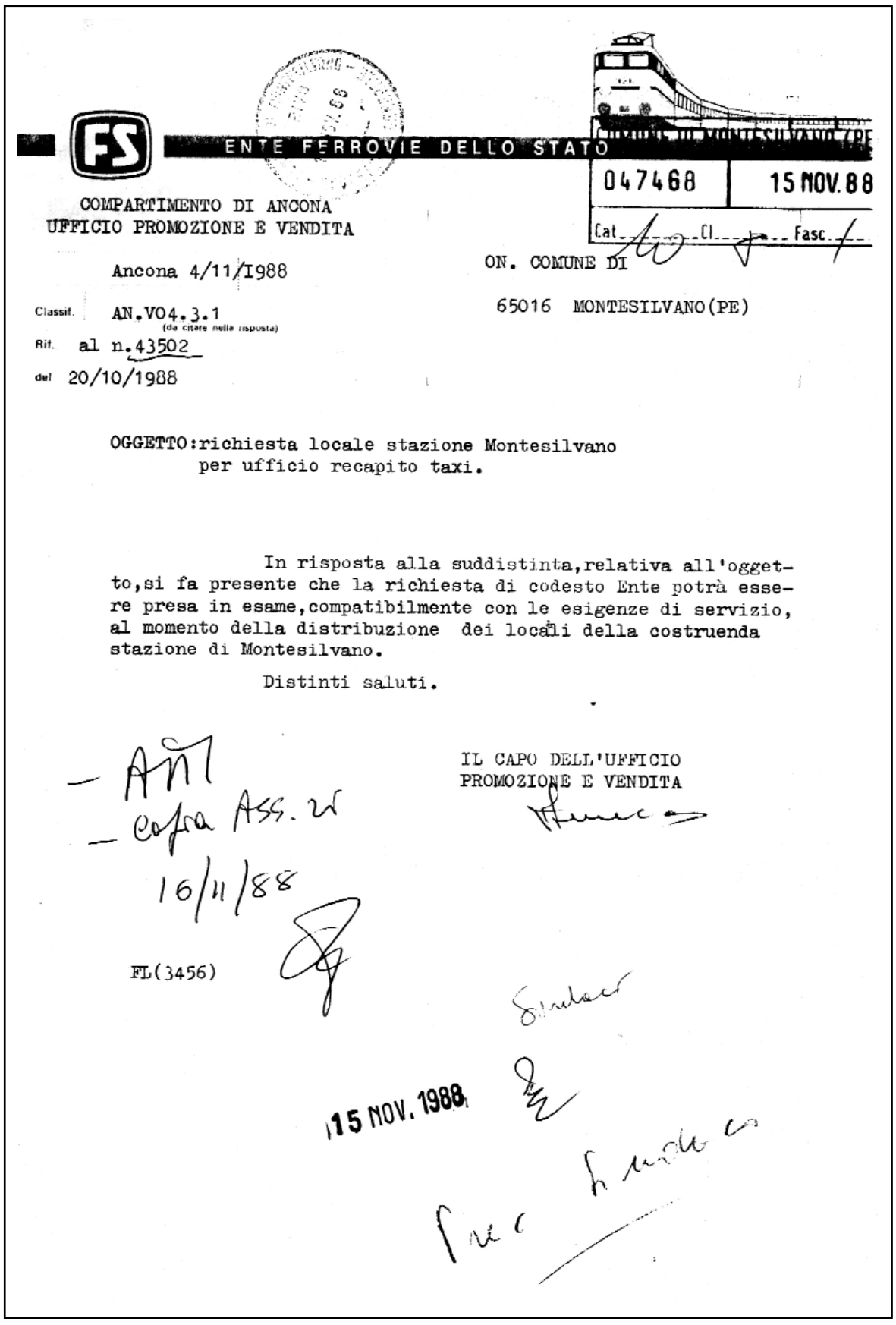
CANTABALLO - PENNA

Con la presente l'Amministrazione Comunale di Montesilvano chiede la concessione di un locale della costruenda stazione ferroviaria da utilizzare come ufficio e recapito dei taxi nonchè la autorizzazione all'occupazione dell'area antistante il Fabbricato Viaggiatori per le relative vetture (n. 6).

Distinti saluti.

IL SINDACO
(Prof. Giovanni M. PAVONE)

Corrispondenza istituzionale relativa al servizio taxi di Montesilvano.



ENTE FERROVIE DELLO STATO

047468 | 15 NOV. 88

Cat. Cl. Fasc.

COMPARTIMENTO DI ANCONA
UFFICIO PROMOZIONE E VENDITA

Ancona 4/11/1988

ON. COMUNE DI

65016 MONTESILVANO(PE)

Classif. AN.VO4.3.1
(da citare nella risposta)

Rif. al n.43502

del 20/10/1988

OGGETTO:richiesta locale stazione Montesilvano
per ufficio recapito taxi.

In risposta alla suddistinta,relativa all'oggetto,si fa presente che la richiesta di codesto Ente potrà essere presa in esame,compatibilmente con le esigenze di servizio, al momento della distribuzione dei locali della costruenda stazione di Montesilvano.

Distinti saluti.

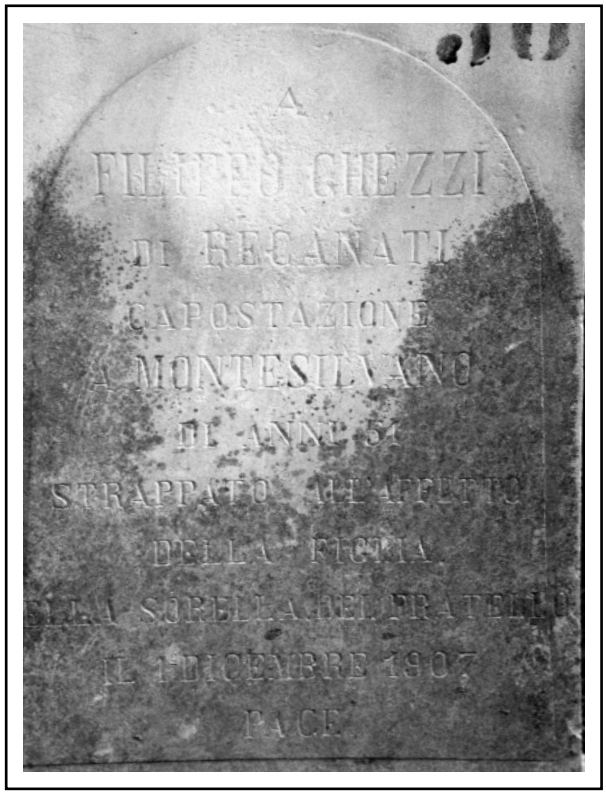
IL CAPO DELL'UFFICIO
PROMOZIONE E VENDITA

- AN
- copia Ass. 25
16/11/88

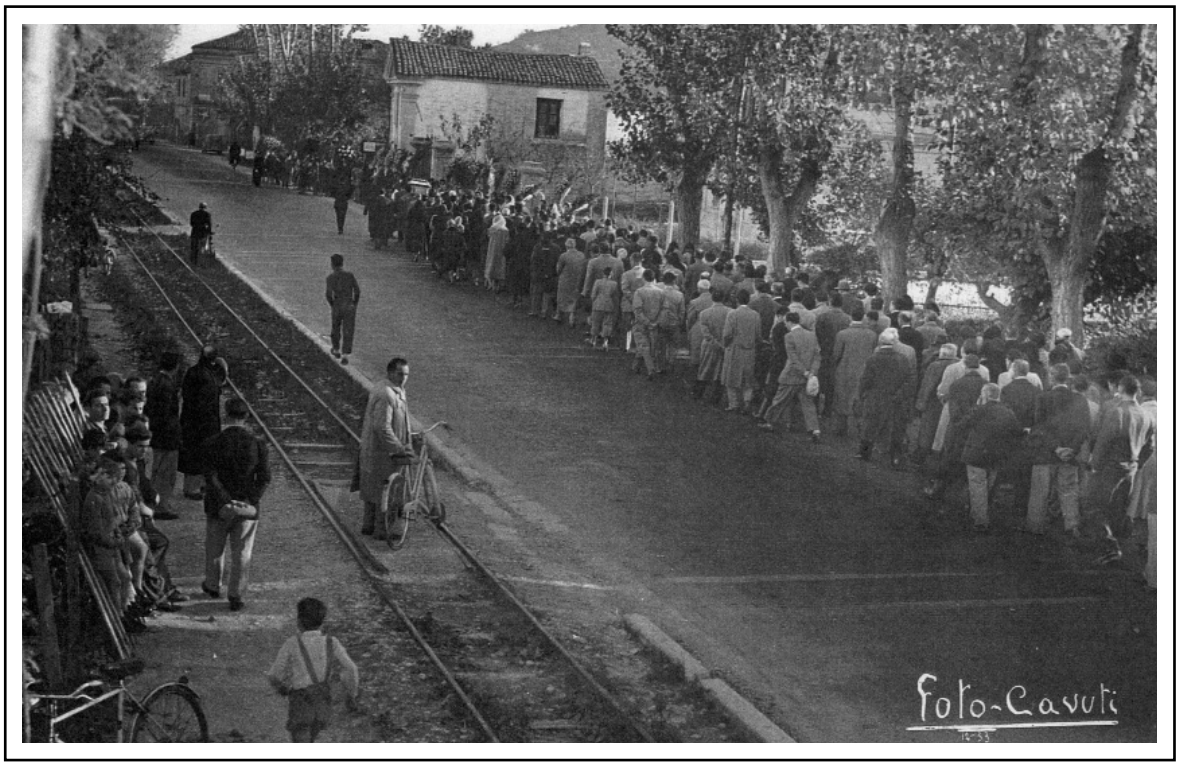
FL(3456)

15 NOV. 1988

Corrispondenza istituzionale relativa al servizio taxi di Montesilvano.



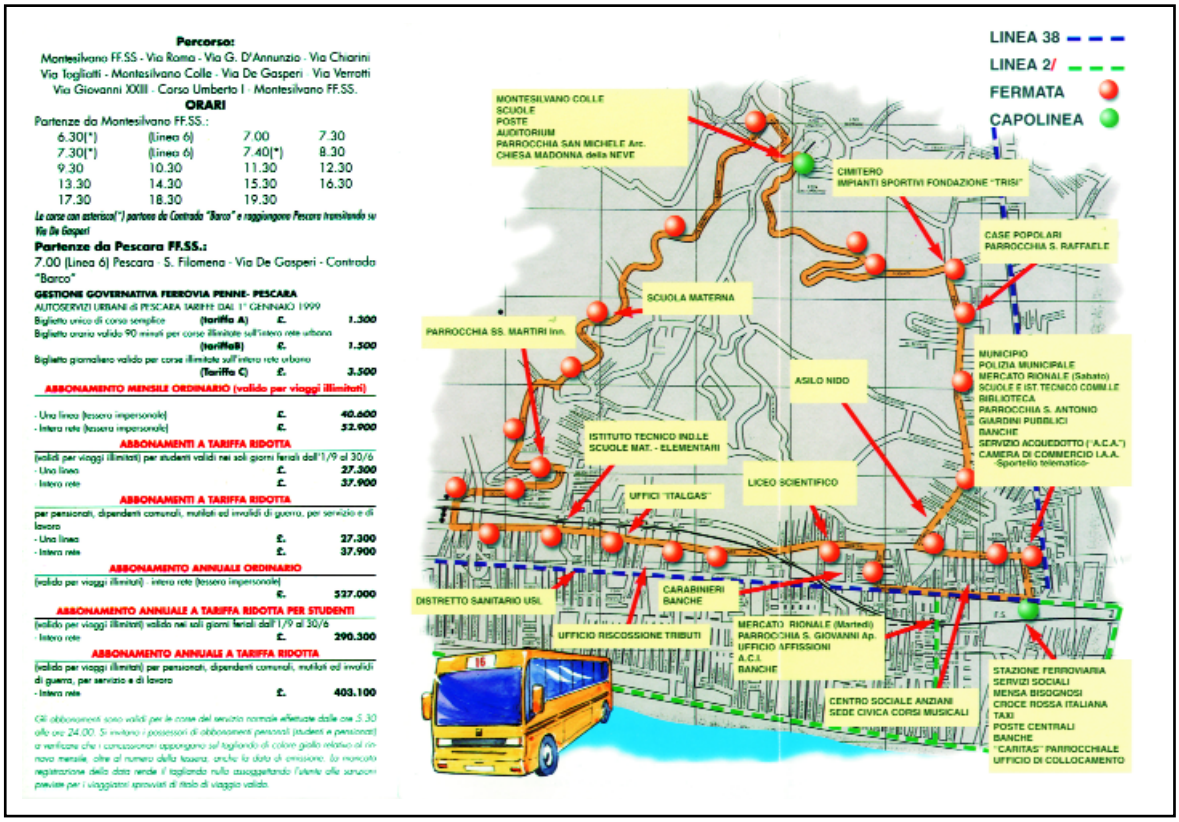
"A FILIPPO GHEZZI DI RECANATI CAPOSTAZIONE A MONTESILVANO DI ANNI 51 STRAPPATO AGLI AFFETTI DELLA FIGLIA DELLA SORELLA DEI FRATELLI IL PRIMO DICEMBRE 1907 PACE" - Cimitero comunale Montesilvano.



Montesilvano, anni '50, l'attuale C.so Umberto I, allora "Statale Adriatica", in zona Mazzocco, durante un corteo funebre.

Manifesto per l'84° edizione del Giro d'Italia.

Anno 2000, depliant promozionale della nuova linea 16 - GTM.



L'interno del depliant.

Strumenti di informazione istituzionale in favore dell'utilizzo dei mezzi pubblici

Anno 2000, depliant promozionale del Servizio Metropolitano del Nodo Pescarese.

Cronaca di **Montesilvano**

Il Centro Sabato 28 luglio 1990 **40**

La vecchia stazione

L'impianto, quasi concluso, rischia di diventare una cattedrale nel deserto

La stazione resta vuota?

L'ente ferrovie disabilita lo scalo al traffico merci

Per i passeggeri sono rimasti solo i treni locali
Ora viene escluso anche il «servizio a carro»
La proposta della 'metro' leggera per Francavilla

Il nuovo scalo ferroviario di Montesilvano: l'impianto dovrebbe esser consegnato alle Ferrovie nell'aprile '91

FINORA è costata oltre 4 miliardi, ma alla prova dei fatti potrebbe rivelarsi come una sorta di cattedrale nel deserto. È questo il rischio che incombe sulla nuova stazione ferroviaria cittadina. Per ultimare il progetto manca ormai solo la sistemazione dell'impianto elettronico (linea di elettrificazione e linea elettronica per il comando dei passaggi dei treni). Poi i lavori dovrebbero essere riconsegnati alle ferrovie entro l'aprile del prossimo anno.

L'incertezza sul futuro destino della stazione ferroviaria della città è però legata essenzialmente ad un provvedimento emanato dall'Ente ferrovie esattamente un anno fa. Nel bollettino ufficiale del luglio scorso la stazione di Montesilvano risulta infatti inglobata tra quelle disabilitate al cosiddetto «servizio a carro». Insomma, lo scarico merci, per l'Ente ferrovie, deve essere smantellato perché, a suo dire, non riuscirebbe a garantire un «budget» di almeno 200 vagoni all'anno. La decisione stride evidentemente con quanto prospettato nel progetto originario del nuovo impianto che, dato il potenziamento del servizio passeggeri con la nuova stazione di Pescara, puntava proprio sul traffico delle merci. Era infatti questa la strada individuata per tentare di rinverdire in qualche modo la grande stazione commerciale che, per alcuni decenni, all'inizio del secolo, caratterizzò l'attività dello scalo cittadino. Le stesse potenzialità, a livello comprensoriale, non mancano del resto neanche oggi, sebbene ci sia stata una notevole differenziazione delle realtà economiche. Per esempio, sarebbero circa 500 le imprese che farebbero riferimento alla stazione di Montesilvano per le spedizioni, in tutta l'Italia, di prodotti e colli di varie dimensioni.

Nonostante il provvedimento di disattivazione dello scarico merci, i lavori previsti per completare questo settore dell'attività della stazione sono nel frattempo continuati. Insomma, le speranze non sono perdute per tutti. In particolare, gli addetti ai lavori sostengono che un potenziamento del servizio a carro, da una parte alleggerirebbe il carico di lavoro su Pescara, dall'altro costituirebbe il punto di riferimento non solo per l'intera valle del Tavo, ma anche per le zone di Città Sant'Angelo, Silvi e Pineto. Sembra esservi dunque, in questo caso, una contraddizione programmatica che fa riferimento al quesito base della programmazione nazionale: quale politica dei trasporti privilegiare in Italia. Per quanto riguarda il rapporto passeggeri, Montesilvano conta attualmente una ventina di fermate, limitatamente a treni «locali». Si tratta di un'utenza soprattutto fatta di pendolari (dipendenti e studenti). Una proposta in cantiere è quella di creare a Montesilvano un «treno-navetta» nell'ambito del trasporto collettivo elettrificato dell'area metropolitana. Le corse, in questo caso, avrebbero un carattere di alta frequenza. Da Montesilvano (o anche da Silvi) si potrebbe raggiungere in questo caso il centro di Pescara (o Francavilla) in una mancata di minuti.

Paolo Antonilli

Cronaca di **Pescara**

Corso Vitt. Emanuele 37? Filo diretto **2052305** Telecopier Telefono 375205 - 380205

Il Centro Martedì 3 ottobre 1989 **14**

Le Ferrovie bocciano il progetto e disattivano lo scalo merci

Per Montesilvano si cambia

E quattro miliardi vanno in fumo

FINORA è costata circa 4 miliardi e la prospettiva che s'intravede è quella di relegarla ad un ruolo di secondo piano. Sulla nuova stazione di Montesilvano si è abbattuta, a sorpresa, la scure dei tagli, la politica che l'ente ferroviario ha deciso di imboccare per ridurre i costi di un bilancio aziendale costantemente in rosso.

Il provvedimento riguarda la «disattivazione definitiva del servizio merci a carro», secondo quanto riportato nel bollettino ufficiale numero 14 delle Ferrovie. La decorrenza, definita «immediata» nello stesso documento, è relativa al 31 luglio scorso. La conseguenza più vistosa di questa decisione è che i binari adibiti allo scarico merci, pur essendo previsti nel progetto originario, non saranno più installati. A meno che non ci sarà qualche successivo ripensamento.

Il progetto per realizzare la nuova stazione di Montesilvano è abbastanza recente, risale al 1986. I lavori sono iniziati circa un paio d'anni fa' e per la loro ultimazione mancano da installare i due

La stazione di Montesilvano è stata colpita dai tagli disposti dall'ente Ferrovia

binari «di corsa», la linea aerea, le strumentazioni e i binari per lo scalo merci. A distanza di pochissimo tempo, dunque, si è passati da un cospicuo finanziamento per il potenziamento di una struttura per il trasporto pubblico ad una sostanziale bocciatura dello stesso progetto.

La stazione di Montesilvano è considerata già alla stregua di un ramo secco? «Questo non lo so — afferma un addetto ai lavori — penso che parallelamente all'attivazione della nuova stazione c'era forse da aspettarsi che tutto il servizio ferroviario locale sarebbe dovuto crescere qualitativamente. Disattivare lo scalo merci è invece un segnale che mal si concilia con queste idee. Probabilmente è la politica dei trasporti il vero nodo da sciogliere».

Del resto, i dati del traffico ferroviario locale sono praticamente rimasti inalterati in questi ultimi anni. Insomma, nessun brusco risveglio. Ventidue treni passeggeri, tutti a carattere locale, hanno attualmente lo scalo obbligatorio alla stazione di Montesilvano. Tre sono invece i treni merci.

Un'attività di trasporto, quest'ultima, che è andata tuttavia scemando progressivamente negli ultimi quindici venti anni. Montesilvano è sempre stato un riferimento, da questo punto di vista, per tutto il comprensorio vestino. Prodotti ortofrutticoli, concime, legname, bestiame... questi i prodotti che viaggiavano soprattutto sulle due rotaie. La produzione agricola, si dice oggi, non è forse quantitativamente più quella di una volta, ma sul calo dei trasporti ferroviari hanno inciso così dicono anche provvedimenti restrittivi che ne hanno limitato, ad esempio, entro un raggio minimo di un centinaio di chilometri la possibilità di utilizzo delle stesse ferrovie.

«Da allora, quasi tutto viaggia sulle gomme. Penso che se si crede veramente nella politica di trasporto pubblico, si potrebbe ritornare ad un'attività che si avvicina ai livelli di una volta riprende un altro addetto ai lavori — in ogni caso a Montesilvano esistono delle esigenze nuove, come lo smistamento dei colli, che prima non c'erano».

P.A.

8 **PESCARA** MERCOLEDI' 3 DICEMBRE 1986

Sarà un parallelepipedo in vetro-cemento: il progetto illustrato dal sindaco Pavone

Montesilvano, presentata la nuova stazione

Illustrato dal Sindaco di Montesilvano il progetto della nuova stazione ferroviaria. Al posto dell'attuale edificio che risale alla fine del secolo scorso, sarà costruito un moderno parallelepipedo vetro e cemento che presenta sostanziali affinità con la stazione di Pescara.

Il progetto, firmato dall'architetto Origlia, è stato esaminato con parere favorevole dalla commissione edilizia comunale. Esso prevede una cubatura totale di mc. 1500, su una superficie di 260 mq. Un'ampia gradinata dall'attuale piazza centrale consentirà l'accesso agli uffici di biglietteria e ai binari. Questi ultimi saranno portati da tre a quattro. Un piano seminbterrato per il personale di servizio e uno rialzato per la pubblica utenza completano il progetto, che prevede tra l'altro rampe inclinate per handicappati e servizi ignenici appositamente realizzati per questi ultimi.

A nord e a sud della stazione sono previsti due sottopassaggi di mt. 6 che consentiranno il transito in direzione della riviera. I tempi di attuazione scatteranno appena ultimata l'opera di soprelevazione dell'attuale sede ferroviaria. Nei primi mesi dell'87 dovrebbero iniziarei lavori di smantellamento del vecchio edificio.

P.G.O.

Rassegna stampa relativa alla "questione ferroviaria" di Montesilvano.

6 IL MESSAGGERO DOMENICA 1 OTTOBRE 1989

Pescara

Montesilvano. La Direzione generale delle Ferrovie ha «disattivato» lo scalo merci

Nuova stazione: non apre, chiude

L'impianto (costa 4 miliardi) sarà completato entro il prossimo anno

☐ L'inaugurazione prevista per il novembre 1990 sarà quindi riservata solo al settore passeggeri. Protesta la città

di PIERGIORGIO ORSINI

Sconcertante e assurda: la notizia trapelata qualche mese fa sulla nuova stazione di Montesilvano risponde purtroppo a verità.

L'Ente Ferrovie dello Stato nel suo bollettino ufficiale pubblica un ordine di servizio il numero 39 a firma del direttore generale De Chiara – in base al quale, con decorrenza immediata (leggi 31 luglio '89) la nuovissima stazione di Montesilvano subisce la disabilitazione definitiva dal servizio merci a carro.

Già mortificata per l'inesistente movimento passeggeri (vi si effettuano solo venti fermate su 120 treni in transito, n.d.r.) questa struttura costata più di quattro miliardi, sperava in una riqualificazione proprio come scalo merci.

E non a caso il progetto iniziale dell'architetto Origlia era stato leggermente «ritoccato» con un potenziamento del numero dei binari – da tre a cinque – destinati allo specifico settore delle merci.

Di fronte all'assurdità di certe decisioni, vien fatto di pensare che ai vertici delle Ferrovie dello Stato regni tanta confusione. Come si può decidere di ricostruire «ex novo» una stazione, che per oltre un secolo ha rappresentato fonte di benessere economico e di sviluppo e poi disabilitarla proprio nella funzione che da sempre le è più congeniale?

La nuova stazione ferroviaria di Montesilvano non ancora completata e già chiusa per metà

L'impianto precedente, nonostante la spietata concorrenza del trasporto autogommato, registrava fino a pochi anni fa un movimento giornaliero di 15-20 carri e tutta l'area vestina confluiva per ovvie ragioni allo scalo di Montesilvano.

Ora – quando la nuova stazione è già ultimata e si prevede la sua inaugurazione entro il 1990 ai vertici dell'Ente Ferrovie se ne decide assurdamente il futuro.

Una scelta in contrasto proprio con la decantata politica di potenziamento del trasporto su rotaia, che si sbandierando in questi giorni.

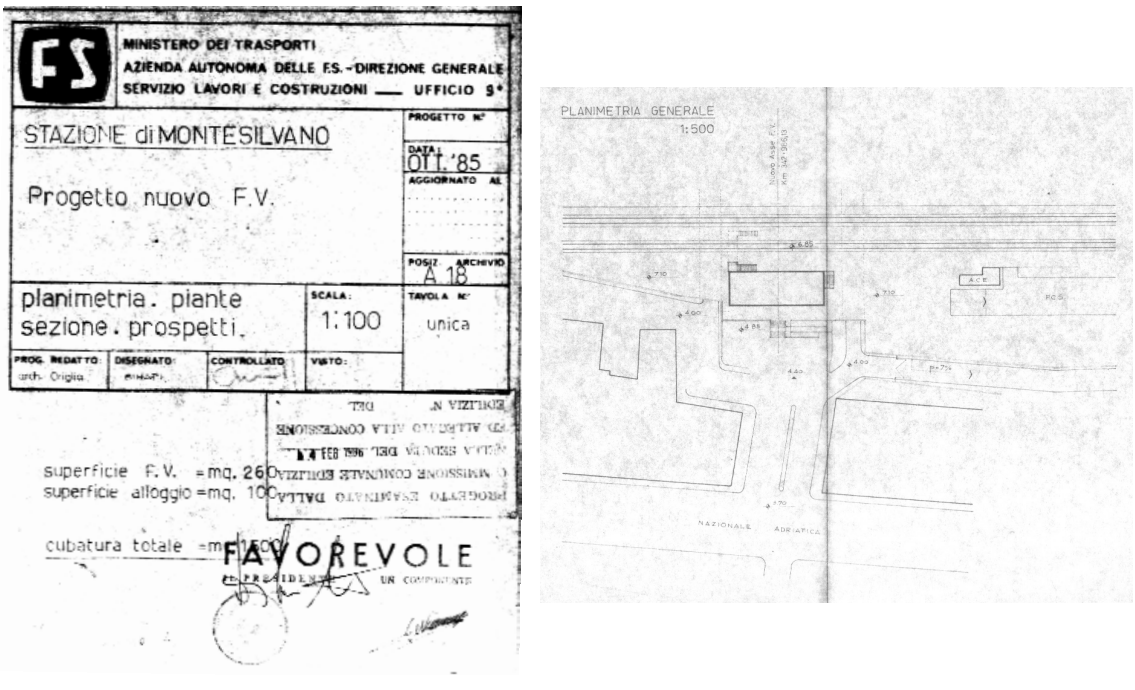
Essendo toccata identica sorte anche a Francavilla, ed anni addietro anche a Silvi e Pineto, unico scalo merci della vastissima zona resta quello di Pescara Porta Nuova.

L'entroterra vestino, i centri confinanti del Teramano a nord e del Chietino a sud, per forza di cose dovranno gravitare su questa unica struttura con conseguenze e penalizzazioni facilmente intuibili.

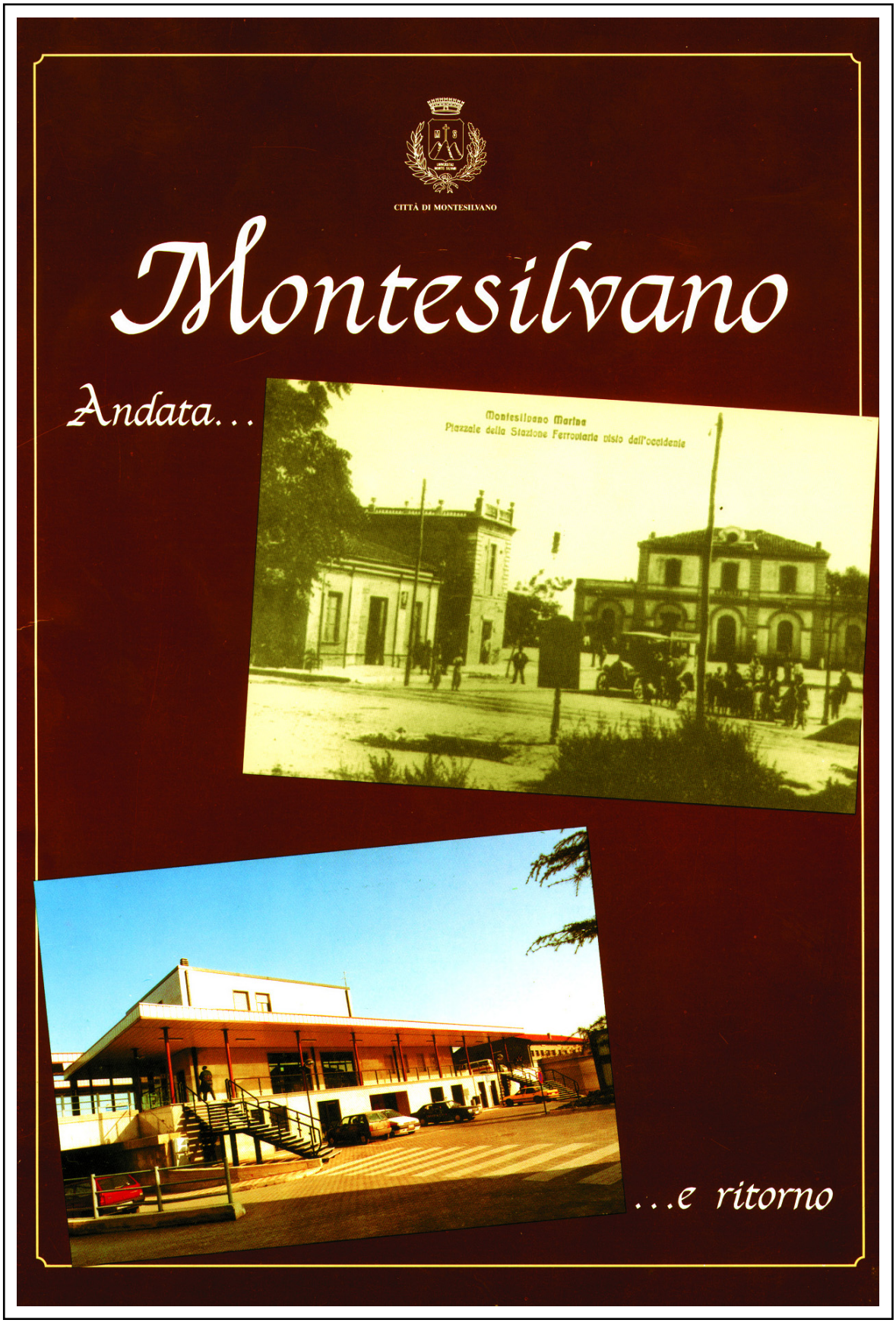
Di qui la necessità – come spiega il capogruppo dc di Montesilvano Pavone, che della cosa ha interessato il ministro Gaspari – di sensibilizzare le organizzazioni sindacali, quelle del commercio e dell'industria perché l'Ente Ferrovie receda da una simile decisione. Mortificare Montesilvano nella sua più genuina vocazione, quella commerciale, è umiliante e l'argomento sarà oggetto di approfondita riflessione al prossimo Consiglio comunale.

Ragioni storiche e sociali, oltre che di natura economica, possono addursi a sostegno di una piena e completa funzionalità della stagione ferroviaria. Montesilvano non può sciupare questa opportunità e le categorie interessate faranno sentire la loro voce.

Rassegna stampa relativa alla "questione ferroviaria" di Montesilvano.



Stralcio del progetto della nuova stazione FS e sistemazione piazzale esterno, esaminato favorevolmente dalla Commissione Edilizia Comunale di Montesilvano nella seduta del 4 febbraio 1986.



Anno 1992, pubblicazione istituzionale per l'inaugurazione della nuova stazione ferroviaria.

Indice

Saluti istituzionali **pag. 3**

Montesilvano una Città che sente l'obbligo della riconoscenza **Pag. 5**

di Renzo Gallerati

Notizie storico - tecniche sulla Ancona Pescara, tronco centrale della grande Ferrovia Adriatica **Pag. 9**

di Piero Muscolino

L'Adriatica, spina dorsale nella storia delle ferrovie **Pag. 51**

di Dario Recubini

Storie delle Ferrovie Elettriche Abruzzesi **Pag. 63**

di Tullio Tonelli

L'influsso della ferrovia sulla storia di Montesilvano **Pag. 89**

di Marco D'Urbano

Dal finestrino, 140 anni fa... **Pag. 111**

di Monica Andreucci

Dalla Compagnia delle Indie agli Eurostar: un viaggio lungo 140 anni **Pag. 127**

di Bruna Di Domenico

Montesilvano: da città "ombra" a città sistema **Pag. 141**

di Marina Fuschi

Una passione forse dovuta alla mancanza di spazi aggregativi e di divertimento **Pag. 167**

di Renzo Gallerati

Testimonianze e curiosità **Pag. 201**

A

© finito di stampare: maggio 2003
grafica SiVA Montesilvano (Pe)

distribuzione gratuita