

L'ULTIMA LOCOMOTIVA

di RENZO GALLERATI

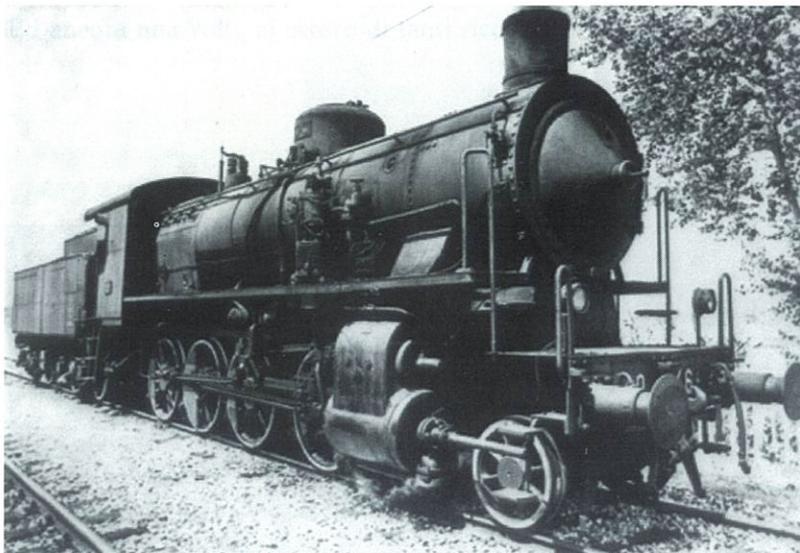


FOTO N. 17

“Scusi, a che ora è previsto l’arrivo del treno proveniente da Teramo?”, chiese al Capostazione Fuschi, appoggiandosi alla vetrata della biglietteria con lo sportellino, in corrispondenza dell’Ufficio Movimento, un distinto Signore preoccupato, forse genitore di uno studente di Giurisprudenza.

“Treni da Teramo non ce ne sono prima delle 16,30, eccezion fatta per un treno speciale, in servizio di manovra, a trazione a vapore, in fase di rientro al Deposito Locomotive di Pescara, secondo le recenti notizie telefoniche comunicatemi da Silvi” rispose umoristicamente, come al solito, Nicolino.

Per me, assiduo frequentatore di quell’Ufficio, irriducibile amatore e fermodellista, questa era la risposta che ogni volta attendevo sentire, fremente, e null’altro in quell’istante avrebbe potuto rendermi più felice.

Il fraterno amico e migliore interprete dei miei pensieri, Nicola Fuschi, allora capostazione superiore Titolare a Montesilvano, sapeva benissimo quanto io aspettassi quel momento e, come se fossimo in tacito accordo, dispose, avendo recepito dall’Apparato Centrale Elettrico il segnale del “transitato” dalla “cabina di blocco” di Silvi, l’accoglimento della vaporiera sul primo binario, non essendo disponibile Pescara a riceverla, perchè si arrestasse nei pressi del Fabbricato Viaggiatori, a distanza meglio visibile che dal terzo.

Fu lui stesso, sapendomi affidabile manovratore delle vecchie e superate leve, ad invitarmi a predisporre ogni loro movimento in maniera tale che alla sua presenza, tutto si svolgesse nel rispetto delle norme.

Incredibilmente entusiasta confermai con lo stesso mezzo al Dirigente di Silvi, il convenzionale recepimento del suo messaggio; mossi subito le due leve, di color celeste, verso il basso in modo da innescare i dispositivi di chiusura dei relativi passaggi a livello di Marina di Città S. Angelo e di Viale Riviera; detti mano alla prima delle tre leve nere che mi avrebbe immediatamente predisposto il primo degli scambi elettrici di punta - “lato Ancona” -, in modo tale da permettere il ricovero “in prima” della tanto attesa caffettiera.

Non dovevo fare altro che spostare all’indietro, le due leve gialla e rossa, in maniera da preparare i relativi segnali “di protezione” e “di avviso”, posti in linea rispettivamente a disco giallo e rosso, che per il personale di macchina simboleggiano un prestabilito tracciato da percorrere “in deviata” e quindi una sosta; conseguenziale con questa ultima operazione era l’inizio dello scampanello del dispositivo posto alla sinistra della “Cabina di Blocco”, a significare la provenienza da Nord dei convogli; un originale e continuo messaggio sonoro che, ancor oggi, si interrompe solo quando il treno oltrepassa le sagome di detti segnali.

Una volta effettuate queste operazioni di rito, senza rimettere “le cose a posto” fu incontenibile in me, come sempre, il comprensibile desiderio di uscire di corsa dall’Ufficio Movimento per attendere sul marciapiede l’arrivo di un ormai sempre più insolito mezzo di trazione.

La mia impazienza, però, in questi casi si univa ad un senso di latente angoscia perchè, sebbene tutto fosse stato disposto per la sosta, il Dirigente Centrale della “capotronco” (Pescara Centrale), avrebbe potuto annunciare, all’ultimo istante e via telefono, la non calcolata disponibilità di binario e quindi “disco verde” per Pescara.

Erano questi attimi in cui i miei occhi inevitabilmente guardavano fissi il segnale di partenza “lato Pescara”, posto all’altezza di Viale Europa, sperando che rimanesse disposto come prestabilito, “a via impedita”.

E così fu: il campanello cessò di suonare; si cominciava intanto ad intravedere lo strascico fumoso e la sagoma della “macchina”; il breve convoglio che solca, con la cautela dovuta, lo scambio elettrico di punta, che lo immetterà “in prima” e che, ansimante, si avvicina sempre più lentamente verso di me.

Cominciai, come mio solito, con l'identificare a distanza le caratteristiche del mezzo: una linea goffa ma sobria, il tender da 22 mc., sulla caldaia il fumaiolo, un solo "duomo" e la valvola di sicurezza; è certo, non può essere che lei, la 740; la più famosa, versatile, appartenente a quello che fino ad oggi, se pur ridotto "ai minimi termini", è stato il più popoloso gruppo di locomotive italiane.



FOTO N. 18

Si tratta, più precisamente, della 740-461 (dai numeri bianchi dipinti sul rosso traversone di testa), l'ultima, insieme all'altra elegante del gruppo 625, assegnate al Deposito Locomotive di Pescara Centrale, a rimanere in "ordine di marcia", fino alla loro fine per mano di fiamma ossidrica, dopo "accantonamento ed alienazione".

L'imponente mole metallica nera si arrestò, finalmente, com'era suo solito, subito dopo il "Fabbricato Viaggiatori", in prospicenza del caratteristico giardinetto dove era posta, ben riconoscibile, la classica fontanina verde in ghisa con il rubinetto a bocca di leone, meta immediata degli stanchi ed anneriti macchinisti ed "aiuto".

Provo a descrivere, sebbene inimitabili, la "coreografia" e le scene che si creavano attorno alla "quattro assi motori ed uno portante": il martellante, direi cardiaco, palpitare della pompa posta sulla destra della caldaia fra il "duomo" ed il fumaiolo; il ciclico getto ad intensa pressione di vapore dalla valvola di sicurezza; l'espulsione, sulle traversine dei binari, da parte della rubinetteria posta al di sotto della cabina di pilotaggio, di acqua residua ed inservibile; il sibilo di vapore fuoriuscente dalle camere dei cilindri.

Per non parlare poi di un rituale che il personale di macchina osservava, puntualmente, durante la sosta, dopo essersi, per così dire, rinfrescato: "l'aiuto" macchinista che riprende immediatamente posto in cabina, tornando alla sua consueta attività di mantenimento "in pressione" della "macchina", impalando carbone da riversare nel forno; a terra il macchinista le gira attorno con aria ispettiva accertando ora lo stato dei "ceppi dei freni", ora le boccette delle bielle, verificandone la esigenza o meno di lubrificante.

Mentre accadeva tutto questo, ero sempre così preso da non accorgermi, tuttavia, che sul secondo binario (quello di corsa) transitava intanto tutta una serie di altri convogli di tipo più moderno: "espressi" al traino di rampanti e veloci "caimani" (le 656), se non addirittura rapidi e confortevoli "T.E.E." trainati dalle famose e potenti "tartarughe" (le 444), a testimonianza di un'epoca ben lontana da quella della trazione a vapore, fin da allora dignitosamente consapevole del suo incerto futuro e per questo relegata a servizi umili di manovra, come nel nostro caso, sull'asse parzialmente elettrificato Pescara-Teramo.

Tuttavia le mie riflessioni vennero d'incanto interrotte da un inatteso fischio della 740 che vedeva ormai, davanti a se, un "disco" diventato verde; mi girai di scatto, vidi sul marciapiede il "Capo" Nicolino agitare la altrettanto verde "paletta di comando", con l'autorità del berretto rosso calzato, grazie alla quale si "licenziano" i treni.

Capii in quel momento che l'amica dei miei anni d'infanzia, mentre si allontanava costeggiando prima il fascio dei binari di scalo e superando poi gli scambi "lato Pescara", piegando infine, in curva, verso la Casa Cantoniera posta al Km. 343, nei pressi di Viale Abruzzo, sarebbe scomparsa per sempre dalla mia vista, avvolta nella sua nuvola di fumo nero misto a vapore, uscendo di scena con rispettoso silenzio... quasi in punta di piedi.

UNA STORIA TRAVAGLIATA

Riportiamo, di seguito, alcune riflessioni dell'Ing. Mariano Volpe che per conto dell'Amministrazione Comunale di Montesilvano ha seguito le fasi preliminari e progettuali della nuova sistemazione degli impianti ferroviari della città.



Nel 1973 le Ferrovie dello Stato hanno inviato un loro progetto del tracciato ferroviario tra Montesilvano e Pescara, anche in conseguenza della già decisa posizione della più grande struttura di Pescara.

Fino all'adozione della delibera consiliare n. 195 del 25.11.1977, l'Amministrazione Comunale attraverso il conforto ulteriore di delibere precedentemente assunte in materia, cerca di ottenere una radicale modifica del tracciato ipotizzato, ovvero la intenzione concreta di far congiungere in linea retta la suddetta nuova stazione di Pescara con quella di Silvi; per il perseguimento di tale soluzione era disposta a rinunciare alla stazione "viaggiatori" sostituendola con uno scalo merci raccordato con la ex zona del Consorzio Industriale lungo il Saline.



FOTO N. 19

L'idea non fu possibile per molti motivi per cui con lettera 12.8.1977, l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato e l'Ufficio Gabinetto del Ministero dei Trasporti non ritennero di poter accogliere la proposta del Comune di Montesilvano per lo studio di un nuovo tracciato.

Nel contempo si dimostravano possibilisti ad accogliere alcune opere migliorative, richieste dal Comune di Montesilvano d'intesa con la Regione.

Dopo vari studi e trattative, emersero sette punti e cinque prescrizioni da sottoporre all'Amministrazione delle Ferrovie riportati sulla Delibera n. 195/77 e successivamente fatti propri dalla FF.SS.

Tra le condizioni vi era anche la realizzazione di un sottovia alla via Riviera (Zona Alberghi), cioè fuori del progetto di spostamento, che aveva inizio da Via Europa verso Pescara; inoltre dovevano essere modificati i sovrappassi in corrispondenza di Corso Umberto e Via Verrotti.

Tale modifica consisteva nella realizzazione di attraversamenti con travi in c.a.a. precompressi paralleli alla linea di corsa; infatti il progetto prevedeva una struttura tesa perpendicolarmente all'asse stradale ed i binari correnti in diagonale, il che avrebbe comportato con la costruzione di una galleria di grosso ingombro, anacronistico per il Paese, come è avvenuto nella Pineta di Pescara.

L'Ufficio Tecnico delle Ferrovie cercò di far passare l'uso delle travi in ferro, ma il Comune di Montesilvano escluse subito questa soluzione per la eccessiva rumorosità.

In conseguenza di quanto sopra espresso, il piano di appoggio dei binari in corrispondenza di Corso Umberto si alzava di 80 cm., di qui si inserisce la questione dell'edificio della vecchia stazione.

Nella delibera sopra riportata esiste la prescrizione: "e) sistemazione fabbricato viaggiatori", in quanto dopo l'esclusione della sua demolizione da parte dell'Ufficio Tecnico FF.SS., era stato chiesto ed ottenuto il ricavo di due sottovie ai lati della Stazione, di tipo carrabile per traffico leggero e con marciapiede, ma per ogni senso di marcia.

L'idea iniziale di mantenere il vecchio fabbricato non è stata mantenuta successivamente, per cui è stato realizzato un nuovo edificio.



FOTO N. 20

Purtroppo, non è stato preso in considerazione il caso che, demolendo il vecchio edificio, si doveva abbassare il rilevato formante il Piazzale verso Corso Umberto e rendere totalmente permeabile verso la zona mare tutto il piano terra, in sostituzione dei due sottopassaggi che il Comune prescriveva affinché non si procedesse alla demolizione dell'esistente.

Comunque la nuova costruzione è moderna e funzionale; la cittadinanza non può che rallegrarsene, anche poteva essere resa più aperta per il passaggio da una parte all'altra di questa barriera che è sempre stato il tracciato ferroviario.

L'importanza ora è che si realizzino da parte dell'Amministrazione Comunale, ed i cittadini del centro fanno voti che ciò avvenga al più presto, i collegamenti più opportuni e confacenti attraverso i due sottopassaggi, più volte menzionati, nella zona est del tracciato, predisponendo i necessari progetti da inserire nel Piano Particolareggiato n. 1.

MARIANO VOLPE

LA NUOVA OPERA FERROVIARIA DI MONTESILVANO

di RENZO GALLERATI



La linea ferroviaria esistente, nell'attraversare l'abitato della città di Montesilvano, allo stesso livello stradale, è stata fattore condizionante per lo sviluppo urbanistico e di intralcio storico al sempre più crescente traffico cittadino; elemento, quindi, di estrema pericolosità anche in relazione ai notevoli aumenti di velocità che i nuovi vettori hanno subito nel corso di questi ultimi anni.

L'Amministrazione Locale ha sollecitato, con sempre maggiore insistenza, lo spostamento o quanto meno la sopraelevazione degli impianti ferroviari.

Tale soluzione bene si inquadrava, infatti, con le provvisorie esigenze di ristrutturazione ed ammodernamento dell'intero nodo ferroviario di Pescara, che oggi comprende il raddoppio in affiancamento alla tratta compresa tra le stazioni di Silvi e Montesilvano, come pure il raddoppio e la sopraelevazione di quest'ultima; un ulteriore raddoppio in variante della tratta Montesilvano-Pescara e la sistemazione degli impianti di Pescara Centrale e Porta Nuova.

Per la costruzione dei nuovi impianti della nostra stazione, a quota rialzata, è stato inevitabile demolire quelli preesistenti, risalenti alla seconda metà del secolo scorso, come il Fabbricato Viaggiatori, il Magazzino Merci con il relativo piano caricatore e i binari di stazione.

È stato così possibile realizzare attraversamenti stradali di adeguata altezza, ipotizzando un nuovo sistema viario in grado di mettere in comunicazione l'attuale centro urbano con la zona rivierasca.

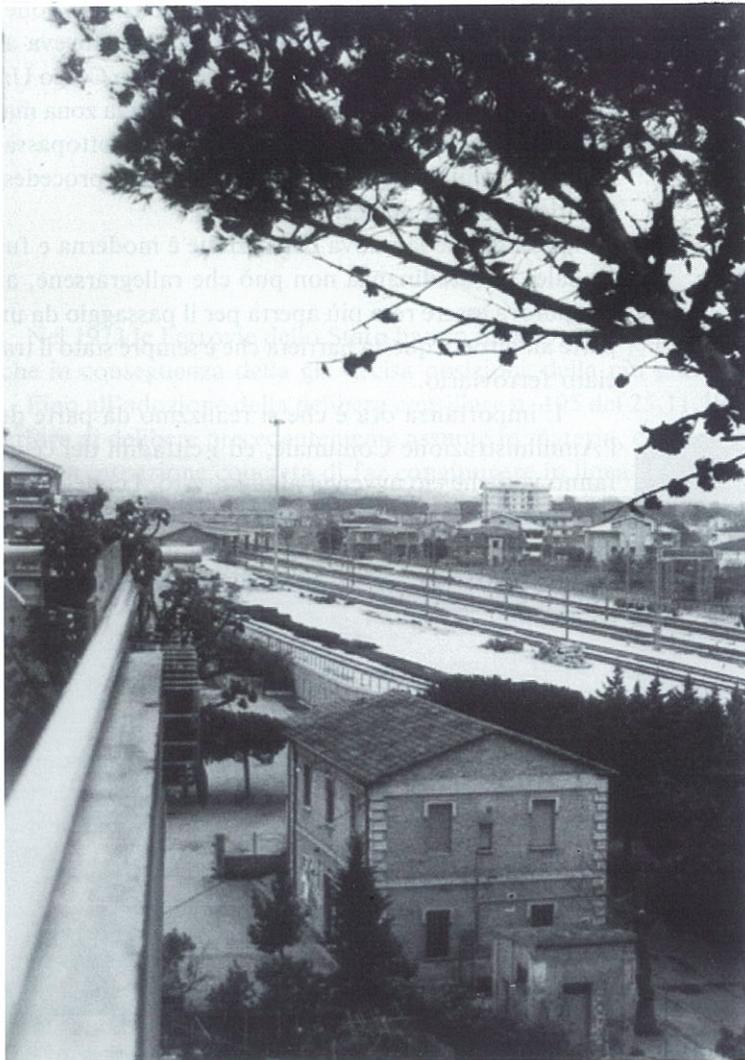


FOTO N. 21

Il nuovo piazzale (interno) di Montesilvano, pur mantenendo la posizione originaria, è stato sopraelevato di circa 2,5 m. dal piano preesistente.

Tale realizzazione, allo scopo di assicurare il regolare esercizio ferroviario, si è svolta in due fasi costruttive: nella prima fase è stata sopraelevata la parte lato mare del piazzale, mantenendo quindi l'esercizio dei convogli, a quote inferiori, sulla rimanente zona; nella seconda fase, una volta attivata la parte sopracitata, si è disattivato il vecchio piazzale a quota originaria e, quindi, si è provveduto al completamento del nuovo che in totale risulta dotato di n. 4 binari per servizio passeggeri ed un fascio di tre binari per il servizio merci, relativo piano caricatore con annesso nuovo fabbricato servizi ed accessori.

L'impianto comprende più specificatamente, tra l'altro: - Fabbricato Viaggiatori, costituito su tre piani (piano seminterrato, dove trovano posto i servizi per il personale ferroviario, nonché locali da adibire ad attività terziaria al servizio della città; piano primo a quota binari adibito ad uffici, Magazzino Merci, atrio, sala di attesa e servizi; secondo piano destinato ad alloggio del personale ferroviario; predisposizione di due vani ascensore per portatori di handicap).

- Fabbricato servizi ed accessori, adibito a magazzino, autorimessa, locale batterie, locale gruppo elettrogeno, centralina impianti elettrici ed uffici.

Complessivamente i nuovi fabbricati risultano coprire una cubatura di circa n. 3.500 mc., contro i 2.500 mc. preesistenti.

Inoltre, il progetto di arredo urbano del piazzale antistante il nuovo fabbricato viaggiatori è stato realizzato secondo i criteri tecnologici più avanzati e soluzioni architettoniche attuali.



FOTO N. 22

L'intera opera si inserisce nel contesto della tratta Montesilvano-Pescara, della linea Adriatica, lunga circa 6.500 m., di cui 2.500 m. sul territorio del nostro Comune e la restante sul territorio del Comune di Pescara.

La tratta a Sud è completamente in variante di tracciato e si "sfiocca" dalla vecchia linea in corrispondenza del sottovia di Viale Europa.

Il nuovo corpo stradale ferrato è stato interamente sopraelevato di circa 6 m. dal piano di campagna, ed è costituito per la maggior parte da rilevato contenuto da muri di sostegno e di sottoscarpa in calcestruzzo.

Sono degne di menzione le seguenti opere d'arte:

- viadotto in corrispondenza della S.S. 16 Adriatica (Corso Umberto I) a cinque luci di circa 200 m., fondato con pali con strutture verticali in cemento armato e strutture orizzontali in cemento armato preconfezionato;
- viadotto in corrispondenza di via Verrotti, ad una luce di circa 30 m., dalle stesse caratteristiche del precedente;
- n. 2 sottovie ad una luce di circa 12 m., realizzati in cemento armato, in corrispondenza di via Cavour e della strada provinciale Santa Filomena-Montesilvano Colle (Via De Gasperi);
- n. 9 sottovie ad una luce di circa 9 m., anch'esse in cemento armato, in corrispondenza di tutte le strade cittadine che intersecano la linea ferroviaria, costruite dal Piano Regolatore Generale.

Occorre, tuttavia, far notare che proprio in fase ultimativa dei lavori, anche nella loro complessità dei moderni dispositivi elettronici si è abbattuta, inaspettata, la scure, frutto di una politica ferroviaria non sempre interprete del ruolo per il quale dall'origine era esistita: la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato, del Decreto del Direttore Generale dell'Ente, teso al declassamento del nostro impianto, promuovendone la soppressione del ricostruito scalo merci, nell'ambito più diffuso di un disegno elaborato per strutture che, come la nostra, avrebbero finito per subire la stessa sorte.

È quindi comprensibilmente inquietante l'interrogativo che la cittadinanza, le forze politiche ed imprenditoriali si pongono, ancora oggi, increduli e disorientate di fronte a tale assurda decisione.

Appare veramente strana la vista di un ampio piazzale vuoto, corredato di tutto "l'occorrente" per la vita regolare di un soddisfacente scalo merci: un dignitoso piano caricatore, un fabbricato servizi; "un'asta di manovra" che si estende fin oltre il sottovia di Viale Europa ed un fascio di tre binari, di cui due elettrificati, realizzati in traversine di cemento armato ...e rotaie arrugginite, in attesa di ricoverare carri, oggi forzatamente smistati a Pescara Porta Nuova, magari carichi di materiali destinati al nostro e ad altri centri dell'entroterra vestino.



**ENTE
FERROVIE
DELLO
STATO**

TUTTI (o quasi) I FERROVIERI IN SERVIZIO A MONTESILVANO DAL 1904 AL 1992



CAPISTAZIONE

GHEZZI Filippo	GLAVE Alfredo	POLIANDRI Dante	TERENZI Gabriele
MALDINI Bruto	LOPEZ Carmine	MASSACESI Dante	PARIS Ugo
ACERBO Alfano	FAGNANI Arnaldo	VENTURA Orazio	GIAMPIETRO Antonio
LUNATI Giuseppe	D'ALBENZIO Umberto	DE FANIS Donato	CHERRI Emidio
DI GREGORIO Alfredo	FUSCHI Nicola	VALLONE Giovanni	SCHIAVONE Antonio
ROIO Adelmo	D'ATRI Francesco	TOTO Renato	(attuale C.S. Titolare)
GRAZIOSI Adolfo	IANNASCOLI Cleto	RAPONI Pino	
FABIANI Antonio	BITONDO Guglielmo	DI PIETRANTONIO Diana	
MARINI Giuseppe	TRIVELLONE Mario	SCHIAVONE Pasquale	

AUSILIARI

DI VENTURA Giuseppe	CILLI Luigi	SORIGE Giuseppe	CERVASI Augusto
CORDONE Emidio	MARCHEGIANI Giuseppe	SANTUCCI Enrico	SCURTI Luciano
MINGARELLI Giovanni	FALAPPA Elvio	PAVONE Elio	SABBATINI Ivano
PISCIONE Domenico	FLORINDI Vincenzo	CECCARELLI Antonio	DI GIOVANNI Giovanni
CI CINTIO Gabriele	PISCIONE Sergio	MAGGI Luigi	
CASTELLANO Ettore	COLALONGO Daniele	RONCA Carlo	

CAPIGESTIONE

RECCHIA Rinaldo

GUARDIAMERCI

GLAVE Pasquale	MASSACESI Rocco	PARLIONE Donato	DI BENEDETTO Concetta
VERZIERE Dante			

CANTONIERI

DELL'ELCE Fernando	COLLELUORI Renato	D'ISIDORO Ugo	AGOSTINONE Luciano
DI BARI Lido	DI ROCCO Luigi	BARLAFANTE Aldo	IEZZI Domenico
ACETO Rodolfo	DI FRANCESCO Guido		

OPERAI IMPIANTI ELETTRICI

D'ANNIBALE Mario	DI BASILICO Antonio	SERAFINI Carmelo	MARCUCCI Antonio
------------------	---------------------	------------------	------------------

PERSONALE FEA

D'AGOSTINO Giuseppe	Capostazione	DE VINCENTIS Ernesto	Cantoniere
DIONISIO Antonio	Cantoniere	DI SANTE AMEDEO	Ausiliario
MARCUCCI Domenico	Assuntore/casellante	MASTRANGELO Ugo	Capostazione
SCIARRETTA Galizio	Conduttore	STRACCIALINI Mario	Controllore
TRIVELLONE Giovanni	Conducente		

L'organizzazione si scusa per eventuali omissioni.

L'ARTISTA DELL'ULTIMA CENA

di PIERGIORGIO ORSINI



È lì, nell'atrio della nuova stazione, firmato dallo scultore Luigi Di Felice.

Al viaggiatore distratto potrà essere sfuggito, ma resta egualmente un capolavoro: si tratta di un pregevole bassorilievo che raffigura L'ultima Cena. Un pannello di 2 metri e 20 per uno, realizzato in vetroresina e polvere di marmo.

Un materiale nuovo, che sotto la mano dell'artista ha saputo acquisire forme e dimensioni di vibrante vivezza.

“Sono di Catignano, ma dopo un lungo soggiorno a Roma, mi sono trasferito qui a Montesilvano -spiega il Maestro Di Felice, dove continuo con immutato entusiasmo a lavorare”.

Passando attraverso materiali più vicini alla tradizione scultorea come il legno, il marmo e la celebre pietra di Letto-manoppello, Luigi Di Felice è approdato a 72 anni alla vetroresina, che compattandosi con la polvere di marmo acquista eccezionale durezza, conservando le caratteristiche di un peso molto contenuto.

Lo scultore ha voluto donare l'opera ad un suo amico, responsabile del settore tecnico delle FS; un'opera che si aggiunge a tanti altri capolavori oggi sparsi in Abruzzo (Pescara, Torre de' Passeri, Catignano, Bussi, Cappelle ecc.) e in Italia (Università di Pavia-Aula Scarpa). Di lui e della sua arte hanno scritto “...un classicismo rivissuto e riproposto in un linguaggio visivo e realistico... che diventa sentimento, sofferenza, testimonianza di vita e di tutto ciò che appartiene all'umanità”.

Per concludere vogliamo ricordare che Luigi Di Felice nel '77 ha realizzato un basso-rilievo in bronzo, su commissione dell'Amministrazione Provinciale, donato al Pontefice Paolo VI in occasione del XIX Congresso Eucaristico svoltosi a Pescara.

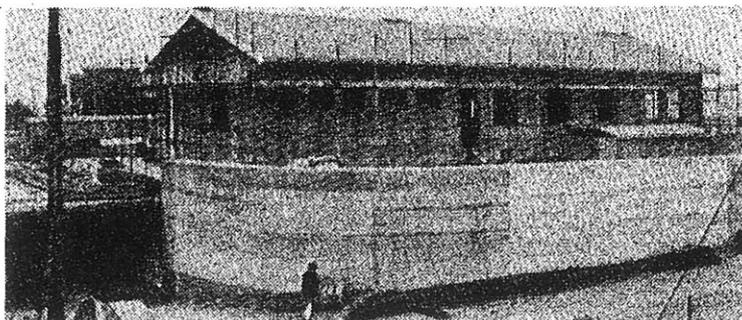
Così nella stazione della nostra città, accanto alla tecnologia più esasperata, troviamo un prodotto di quell'arte che da sempre riesce a fissare - opportunamente modellata dalla sensibilità dell'Uomo - i momenti dell'umana vicenda.



FOTO N. 23

Montesilvano

L'edificio
avrà
un volume
di 1.500 mc
Problemi
da risolvere



Quasi ultimato l'edificio da adibire a scalo merci

Arriva la nuova stazione

Procedono spediti i lavori della nuova stazione ferroviaria di Montesilvano. Dopo la demolizione del vecchio edificio - che contava ben 124 anni - l'impresa appaltatrice ha già realizzato un capannone per lo scalo merci, due sottopassaggi laterali ed il piano rialzato della nuova sede. Secondo il progetto essa avrà un volume di 1500 mc, su un'area di 260 mq. Un parallelepipedo di vetro e cemento con non poche affinità architettoniche che la rendono simile alla consorella pescarese, fatte le dovute proporzioni. Le Ff.Ss. hanno realizzato anche i sottopassaggi predisposti per collegare la nazionale adriatica con la vastissima zona retrostante il tracciato ferroviario e quindi con la riviera. Purtroppo sino ad oggi i cinque sottopassaggi sono di vicoli ciechi e rischiano di restare tali, non essendoci vie di sbocco verso il mare e - quel che è

peggio - nemmeno una bretella di collegamento, parallela alla linea ferroviaria che li unisca! Una strada che riuscirebbe di indubbia utilità anche per la manutenzione del tracciato ferroviario tutto realizzato in sopraelevata, come è stato fatto per il tratto parallelo a via Verrotti. Per il momento né il Comune, né le Ff.Ss. si sono preoccupate di questa strada, che dovrebbe raccordare viale Europa con la riviera nord. E' per mancanza di fondi? o miopia di programmazione? A chi spetta in definitiva realizzarla?

I tecnici delle Ff.Ss. e gli amministratori montesilvanesi dovrebbero chiederselo, altrimenti i cinque sottopassaggi non assolveranno mai alla loro funzione.

PA' ORSINI

Montesilvano

Il Centro **23**
Martedì 26 novembre 1991



La nuova stazione ferroviaria di Montesilvano

La stazione e la caserma Doppia inaugurazione

IL COMUNE è intenzionato a promuovere due cerimonie ufficiali in occasione dell'apertura della nuova stazione ferroviaria e dell'inaugurazione della caserma dei carabinieri cittadine.

La data delle due manifestazioni è ancora da stabilire, anche se il periodo dell'anno orientativamente prescelto dall'amministrazione è tra marzo e aprile prossimi.

L'amministrazione comunale ha in mente di far coincidere i due momenti celebrativi, concentrandoli in una sola giornata. Richieste in tal senso sono state inoltrate ufficialmente all'ingegnere capo del compartimento di Ancona dell'Ente ferrovie dello Stato ed al tenente colonnello Vincenzo Totaro, comandante del gruppo dei carabinieri di Pescara. In particolare, ai carabinieri il Comune ha rivolto un invito affinché facciano partecipare la banda musicale dell'Arma nel giorno delle due manifestazioni cittadine. Quanto alla nuova stazione ferroviaria, per caratterizzarne l'"esordio", all'Ente ferrovie è stata richiesta l'istituzione di una corsa occasionale lungo l'asse Pescara-Montesilvano con un protagonista davvero speciale: un treno d'epoca. La cura dell'organizzazione delle manifestazioni è affidata al consigliere comunale Renzo Gallerati.

MONTESILVANO / Si inaugura la Stazione Ferroviaria

Signori, si parte

Il taglio del nastro giovedì alle ore 13. Una struttura con apparecchiature modernissime

TAGLIO del nastro per la nuova stazione ferroviaria di Montesilvano. L'inaugurazione ufficiale della struttura è prevista per dopodomani giovedì: e questo stesso giorno l'impianto, che è stato opportunamente modificato con l'introduzione di una variante nel tracciato proprio all'altezza dei binari centrali, entrerà in funzione, a partire dalle ore 13.

La costruzione si presenta elegante e soprattutto fun-

zionale, nel senso che oltre agli spazi necessari per il servizio ferroviario, il complesso lascia locali liberi per ospitare eventuali attività commerciali, che potrebbero prendere posto nella zona adiacente al piazzale esterno della stessa stazione.

L'impianto ferroviario è costituito da due binari, cosiddetti *di corsa*, collegati al sottopassaggio pedonale, e altri due di sosta, per le pre-

cedenze. Non manca, a completamento della struttura, un ampio scalo merci.

Contemporaneamente all'attivazione della nuova stazione di Montesilvano, entrerà in funzione anche il blocco automatico con ripetizione in macchina dei segnali delle stazioni ferroviarie di Silvi e Pescara centrale. Modifiche, novità e ammodernamenti che renderanno più fluida e sicura tutta la tratta compresa fra Ancona e Pescara.

Domani inaugurazione. Si viaggerà senza ostacoli tra Pescara e Ancona

Montesilvano, la nuova stazione Fs è realtà

di **PIERGIORGIO ORSINI**

Sarà un'inaugurazione in sordina, con il sindaco Di Blasio che offrirà un drink, presenti i tecnici di Pescara e gli stessi dipendenti delle Ferrovie di Montesilvano. Giovedì (ore 13) comunque la nuova stazione ferroviaria entrerà in funzione con il complesso apparato elettronico di cui si è dotata.

«L'impianto - spiega il direttore del compartimento di Ancona Cesare

Cingolani - ha subito una sostanziale trasformazione sia nel tracciato (sovraelevazione dei binari per consentire i sottopassi stradali) che nella nuova struttura, sorta al posto di quella ultrasecolare realizzata nel 1864».

Conservando la sua importanza logistica, «nodo» essenziale di collegamento con Pescara, la stazione di Montesilvano attiverà da domani il cosiddetto «blocco automatico» a correnti codificate. Un si-

stema computerizzato per consentire la marcia dei convogli nella più assoluta sicurezza, anche in condizioni meteorologiche avverse. Insomma una specie di pilota automatico con impulsi di corrente dalle stazioni direttamente al treno in transito.

Il raddoppio dei binari permetterà un maggior volume di traffico; due di «corretto tracciato» utilizzati per il normale traffico di passaggio e due per smistare o trattenere i convo-

gli in arrivo a nord di Pescara. Sui binari «di corsa» l'eccezionale apparato elettronico permetterà velocità di oltre 150 chilometri orari. Da Ancona a Pescara dunque con l'attivazione del blocco automatico si viaggerà senza intoppi di sorta.

Alla stazioncina gialla di fine secolo (all'inaugurazione dell'intero tratto ferroviario presenzia lo stesso re Vittorio Emanuele II) subentra oggi un moderno edificio in marmo e

cemento, consono alle nuove esigenze architettoniche, ma i montesilvanesi avrebbero gradito anche la piena funzionalità dell'antico scalo merci. Un servizio di estrema importanza per un centro, che non ha perso la sua antica vocazione commerciale e di esportazione di prodotti. Non dimentichiamo che il nucleo di casette sorto dopo il 1852 sulla Provinciale, ufficialmente denominato «Contrada Saline Mazzocco»



Montesilvano

Operativa la stazione ma solo per i passeggeri

Nuovo scalo per la città tra luci e qualche ombra

Il 12 dicembre 1991 è destinato a diventare una delle date più importanti della storia della città. Oggi, alle 13, entrerà in funzione la nuova stazione ferroviaria cittadina.

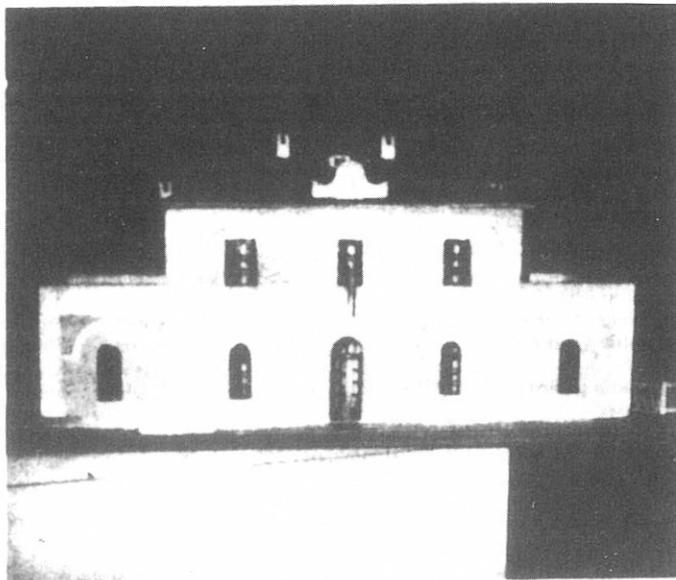
Le novità, sul piano tecnico, riguardano il numero dei binari che è raddoppiato (da due a quattro) e una serie di innovazioni tecnologiche che regolamenteranno più che altro i meccanismi dell'impianto. Gli elementi innovati si riferiscono, in particolare, all'istituzione della linea cosiddetta banalizzata. Grazie a questa soluzione tecnica, la circolazione dei treni può sempre essere assicurata nei due sensi di marcia. Insomma, i lavori di manutenzione lungo un binario non comporteranno più, come invece accadeva in passato, per esempio, difficoltà al passaggio dei treni.

C'è poi il blocco automatico lungo i binari.

A regolamentarli sarà una serie di semafori che funzioneranno a scalare lungo le linee ferrate.

Ogni sezione dei binari è protetta da un segnale luminoso, grazie al quale è possibile interrompere la circolazione dei treni.

In precedenza, occorreva invece liberare tutta la linea per evitare il simultaneo transito



Un plastico ricordo: ecco com'era la vecchia stazione

di più treni lungo lo stesso segmento ferroviario.

Ma, oltre alle tante luci, sulla nuova stazione ferroviaria ci sono anche diverse ombre.

Ad esempio, un impianto costato oltre 4 miliardi non potrà utilizzare il servizio a carro, ossia lo scalo merci.

Il progetto prevedeva la realizzazione e il funzionamento di questo importante servizio,

ma un paio di anni fa le stesse Ferrovie dello stato hanno deciso che la nuova stazione di Montesilvano non poteva più assolvere tale funzione. Così oggi ci si ritrova con tre binari pronti per l'uso e con il magazzino di supporto costruito a latere, che avranno però un significato puramente ornamentale all'interno del nuovo impianto.

E la mancanza di una identità della propria funzione, insomma, il lato debole che si intravede per la nuova stazione ferroviaria cittadina che, per esempio, continua ad avere una ventina di fermate al giorno di treni a carattere strettamente locale.

Eppure la vecchia stazione ferroviaria ha rappresentato circa 130 anni fa l'autentico volano attorno a cui è decollata l'economia e l'edilizia della città.

Il vero problema ora è legato alla reale utilizzazione dello scalo. Quale che sia la destinazione per esso prevista dal compartimento ferroviario di Ancona, se stazione di sosta dei soli convogli locali o più importante scalo merci, il futuro della stazione potrebbe dipendere dai piani, sovracomunali e non, che in questi tempi sono in corso di realizzazione. Il Prg di Pescara e il piano territoriale provinciale, soprattutto, ridisegnando la viabilità del comprensorio e lungo la costa, potrebbero affidare alla stazione di Montesilvano un ruolo, che oggi non ha, di primaria importanza. Magari anche solo come capolinea di una metropolitana leggera che colleghi la città all'area di Chieti.

Paolo Antonilli

Ieri la cerimonia di inaugurazione dell'impianto

Ore 13.25, un Intercity apre la nuova stazione



Ma la città deve recuperare lo scalo merci per valorizzare a pieno la struttura. Un'opportunità per rilanciare il turismo

Le autorità cittadine all'inaugurazione della nuova stazione (a destra)
(Foto Lussoso)



ADDIO VECCHIA locomotiva a vapore. La nuova stazione ferroviaria della città è stata battezzata ieri sotto il segno di un moderno 567 Intercity, il primo treno a sfrecciare sui binari nuovi di zecca. Le lancette dell'orologio della stazione segnavano le 13.25 in punto. Alla cerimonia era presente la giunta municipale cittadina e alcuni dirigenti delle Ferrovie dello stato. Per realizzare un impianto del genere, l'azienda statale ha investito circa venti miliardi, molti dei quali sono serviti a dotare di sistemi tecnologici e moderni l'impianto, qualcuno invece per costruire la stazione ferroviaria vera e propria. Il progetto è stato avviato nella prima metà degli Ottanta e rientrava nel piano di potenziamento che l'ente statale aveva prefigurato per l'area di Pescara e dintorni. L'idea-guida della pianificazione ambientale è quella di ottenere una velocizzazione dei treni e recuperare passeggeri. Per centrare questo obiettivo, a Montesilvano

La fretta ha fatto dimenticare le strutture di accesso alla biglietteria e ai binari Disabili penalizzati senza scivoli e ascensori

UNA STAZIONE ferroviaria destinata a molte categorie sociali, ma non a tutte. Vecchi e nuovi problemi si sovrappongono per i passeggeri che vogliono viaggiare in treno anche adesso che in città è entrato in funzione il nuovo impianto ferroviario. E a farne le spese sono sempre loro, i disabili.

A questa categoria di cittadini l'accesso alla biglietteria o ai binari della nuova stazione ferroviaria è praticamente negato, in mancanza di scivoli o di apposite apparecchiature meccaniche in grado di farne le veci.

Il fatto è che la stazione è stata costruita a circa tre metri di altezza, ma in questo sforzo di modernità tecnica ci si è dimenticati di quei cittadini che per spostarsi hanno bisogno di una carrozzella.

Non è che nel progetto non fosse stata prevista la realizzazione di apposite soluzioni per consentire l'accesso in stazione dei disabili. Ma è successo che, pur avendo costruito due cunicoli in cemento all'interno della nuova stazione ferroviaria (uno in corrispondenza della biglietteria, l'altro nello spazio compreso tra il secondo e terzo binario), le strutture sono

da considerarsi degli autentici gusci vuoti: mancano gli ascensori.

L'impellenza di riconsegnare i lavori della nuova stazione ferroviaria ha causato qualche dimenticanza sul piano esecutivo del progetto, e quella degli ascensori per i disabili ne è un esempio lampante.

Ma, più che assistere ad un fatto casuale, sembra di osservare un'autentica regola quando ci sono di mezzo gli handicappati. Eppure per invertire la tendenza basterebbe in questo caso mettere da parte la fretta.

le Ferrovie hanno puntato da una parte a introdurre tecnologie per automatizzare l'impianto, dall'altro, invece, a curare alcuni dettagli organizzativi collaterali (potenziamento della sala d'attesa, creazione di spazi all'interno della stazione

per ospitare negozi, bar, eccetera). Un'altra novità significativa della nuova stazione riguarda la sua sopraelevazione (circa tre metri) e quella della linea ferrata. Questa soluzione tecnica ha una valenza essenzialmente urbanistica, nel sen-

so che ha consentito di realizzare sei sottovie, grazie alle quali sarà possibile attraversare la ferrovia in direzione perpendicolare al mare. La vecchia linea ferrata, invece, rappresentava nel tessuto urbano interno un crinale insormontabile,

al punto da aver diviso per tanti decenni in due tronconi la città. Le sottovie in funzione sono, per adesso, due in quanto per attivare le restanti occorre che il Comune costruisca i raccordi stradali nelle aree di riferimento

«Montesilvano gioca la carta del servizio qualificato con la nuova stazione — ha sottolineato nel suo intervento Paolo Di Blasio, sindaco di Montesilvano — e quella di una opportunità che possa ridare slancio e migliori prospettive per la nostra città».

Alla nuova stazione, dunque, si guarda come a un nuovo possibile centro motore per la crescita economica. Due i vagoni da agganciare: il turismo e l'attività produttiva del comprensorio per il trasporto merci (l'area comprende circa 80mila abitanti). L'attuazione dello scalo merci in seno alla nuova stazione ferroviaria rappresenta in realtà una potenzialità da recuperare. L'Ente ferrovie nel 1989, in virtù di una nuova politica di investimenti ambientali, ha quasi deciso di sopprimere lo scario a terra previsto (e costruito) nella nuova stazione. Montesilvano dovrà riconquistare lo scalo merci per conferire un ruolo preciso alla importante struttura.



Montesilvano

Un'inaugurazione informale, ed ecco la nuova stazione Fs

Montesilvano, da ieri, può contare sulla sua nuova stazione ferroviaria. Una stazione tecnologicamente all'avanguardia, come abbiamo scritto nei giorni precedenti, un impianto di grande importanza che consentirà un più efficace funzionamento dell'intera linea adriatica. Ed un giusto riconoscimento per Montesilvano, oggi una città che cresce e che merita una stazione ferroviaria moderna come questa. Ieri c'è stata un'inaugurazione informale. A febbraio, forse marzo, l'inaugurazione ufficiale della stazione.

PESCARA

Anno XLVIII / N. 320
Venerdì
13 dicembre 1991

5

MONTESILVANO / Ieri mattina il taglio del nastro

Champagne per la stazione

Binari raddoppiati e locali per attività commerciali

DOPO otto anni di lavoro, e di attesa, la nuova stazione ferroviaria di Montesilvano da ieri è finalmente una realtà.

Con i binari raddoppiati (da due a quattro, più altri tre per il passaggio merci), la struttura consta di tre piani ed è dotata di innovazioni tecnologiche avanzate. A livello strada sono stati situati locali da utilizzare per attività commerciali; al secondo piano sono stati costruiti gli uffici per il personale mentre il piano sopraelevato è stato destinato all'alloggio del capostazione. Il raddoppio dei binari eliminerà finalmente il problema della grandi attese dei treni.

La nuova stazione nasce con un doppio ruolo: "posto di movimento intermedio" per treni espresso e intercity, "fermata" per i treni lo-



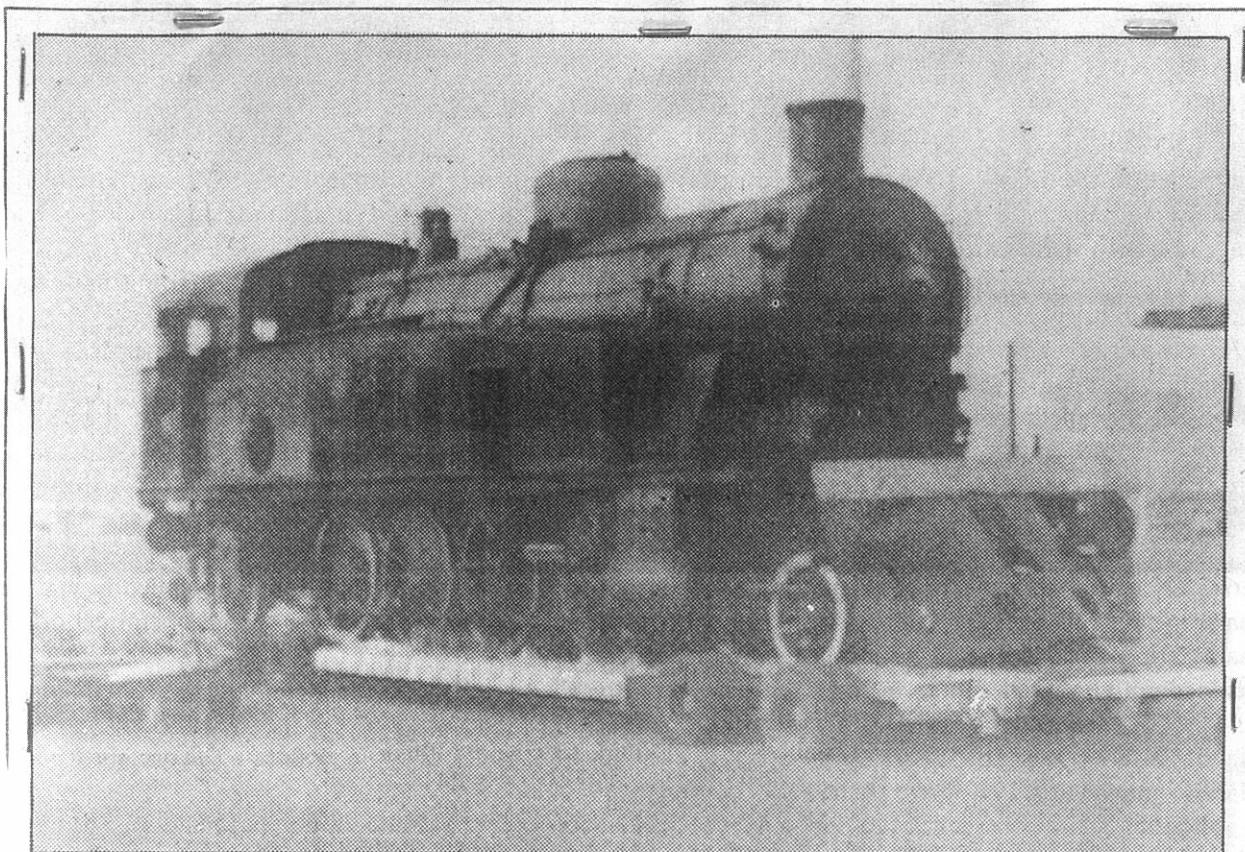
La nuova stazione di Montesilvano

cali.

A stappare la bottiglia di champagne inaugurale c'erano il sindaco Paolo Di Blasio, gli assessori comunali Dogali (urbanistica), D'Atri (sanità) e Fidanza (turismo), insieme al dirigente dei lavori ing. Pietro

Monaco.

Unica nota stonata: lo spazio riservato allo scalo merci resterà (per ora) inutilizzato in quanto il ministero dei Trasporti non ha ritenuto di autorizzare la struttura al carico e scarico a fini commerciali.



Ecco la locomotiva 940 acquistata da Angelo Primiterra, artigiano di Montesilvano: la terrà nel piazzale di un'officina

Montesilvano. L'originale acquisto di un "fermodellista"

«E io mi compro una locomotiva»

Abruzzesi, strana gente. Iniziò il Vate, sempre in vena di stranezze, nel lontano 1923 quando volle immergere nel parco del Vittoriale la prua della nave «Puglia» e Mussolini non seppe dirgli di no. Così D'Annunzio portò in quell'oasi di verde dapprima un pezzo del vascello e più tardi un Mas della storica beffa di Buccari.

Ad imitazione del Poeta altri abruzzesi, in tempi più vicini, hanno acquistato pezzi di artiglieria, interi cannoni, eliche o carlinghe di aerei, installandoli fra le mura domestiche e nei giardini privati. Un collezionismo «sui generis», che trova conferma nel gesto di Angelo Primiterra.

Il trentacinquenne artigiano montesilvanese ha fatto di più, sbalordendo amici e conoscenti. Ad uno di loro che si vantava di aver acquistato una «740» (leggi Volvo Sta-

tion Wagon), lui ha risposto laconicamente che avrebbe fatto di meglio, comprandosi una «940». Ma sotto questa sigla si celava non l'ultimo modello Volvo, bensì una locomotiva! Eh, sì: Angelo Primiterra di Montesilvano «si è fatta» una locomotiva, parcheggiandola nel piazzale dell'officina di un suo amico a via Verrotti.

Appassionato «fermodellista», dopo aver segretamente accarezzato per anni il suo antico sogno, appena la Direzione compartimentale delle Ferrovie lo ha avvisato, è corso a Sulmona a comprarsi la locomotiva «940», anno di fabbricazione 1924, regolarmente in servizio fino al 1980.

Per nulla meravigliato, spiega al cronista che il bestione - lui la chiama la «9-E40» - aveva viaggiato per conto di una società privata sulla linea Santhia-Biella e successiva-

mente era stata acquistata dalle Ferrovie dello Stato. Giunta in Abruzzo, opportunamente revisionata nel 1979 (lo dimostra con tanto di certificazione), era poi finita al deposito di Sulmona, dove la fiamma ossidrica ne avrebbe decretato... la morte.

Lui s'è precipitato a salvarla, riscattandola a peso... per circa quindici milioni di lire franco Pescara. Di qui su un apposito carro-transporti la gloriosa vaporiera - con un epico trasferimento e sotto scorta - è giunta a Montesilvano.

«Penso di smontarla rimettendola in piena efficienza e poi collocarla in un capannone, per mostrarla agli appassionati», conclude Primiterra, che trova assolutamente normale l'acquisto: «C'è chi si fa la barca, chi il camper..., io mi sono fatto una locomotiva e che male c'è?».

I FERMODELLISTI

di PIERGIORGIO ORSINI



I fermodellisti: gente che affascina. A sentirli resti incantato, a vederli ai comandi del “plastico” che manovrano ...con perizia dei migliori tecnici ferroviari ti mettono dentro un misto di rabbia ed ammirazione.

Sono ingegneri, architetti, capistazione, elettricisti e conduttori al tempo stesso.

E vederne uno in azione è stata un’esperienza stupenda. A Villa Carmine da più di dieci anni Carlo Chiola sta realizzando un “impianto” con una passione e pazienza indicibili.

Dal trenino ricevuto in regalo nella prima infanzia ad un complesso ferroviario di oltre sei metri per due, con cinque metri di binari, sei meravigliosi convogli miniaturizzati, immersi in un fantastico paesaggio alpino del centro Europa. Scambi, passaggi a livello, segnali luminosi e chilometri di fili elettrici sapientemente nascosti. Tutto “si anima...” dal pannello di comando, la cui sigla lo inorgoglisce: Acei, che equivale ad “apparato centrale elettrico ad itinerari”.

In scala internazione 1:87 il suo micro pianeta di rotaie e treni gli ha consentito di farsi una cultura profonda, che va al di là del fatto tecnico.

Ne hanno parlato anche i giornali. Fra le tante curiosità, a Montesilvano c’è anche chi colleziona locomotive. Angelo Primiterra, un artista del rame, se n’è comprata una, facendola portare nell’officina di un suo amico in via Verrotti.

Una stupenda 940-del 1924, che ha pagato a peso, strappandola dalla ...dissezione, che gli operai del deposito di Sulmona avrebbero operato su di lei con la fiamma ossidrica.

Una locomotiva vera, pesante, che in gioventù ha lavorato sulla linea Santhià-Biella, all’epoca gestita da una società privata.

Quando la ferrovia è stata assorbita dall’Ente di stato, anche la gloriosa 940 è passata a far parte del patrimonio delle FF.SS., giungendo dalle nostre parti.

La sua esistenza si sarebbe conclusa a Sulmona, ma Angelo Primiterra l’ha voluta salvare, portandosela a Montesilvano. Solo un appassionato fermodellista poteva giungere fino a tanto!

Altri appassionati del settore- che meritano una particolare menzione per gli eccellenti “plastici” realizzati -sono Pierino Decaro ed Ennio Caporrelli, entrambi di Montesilvano.



FOTO N. 24

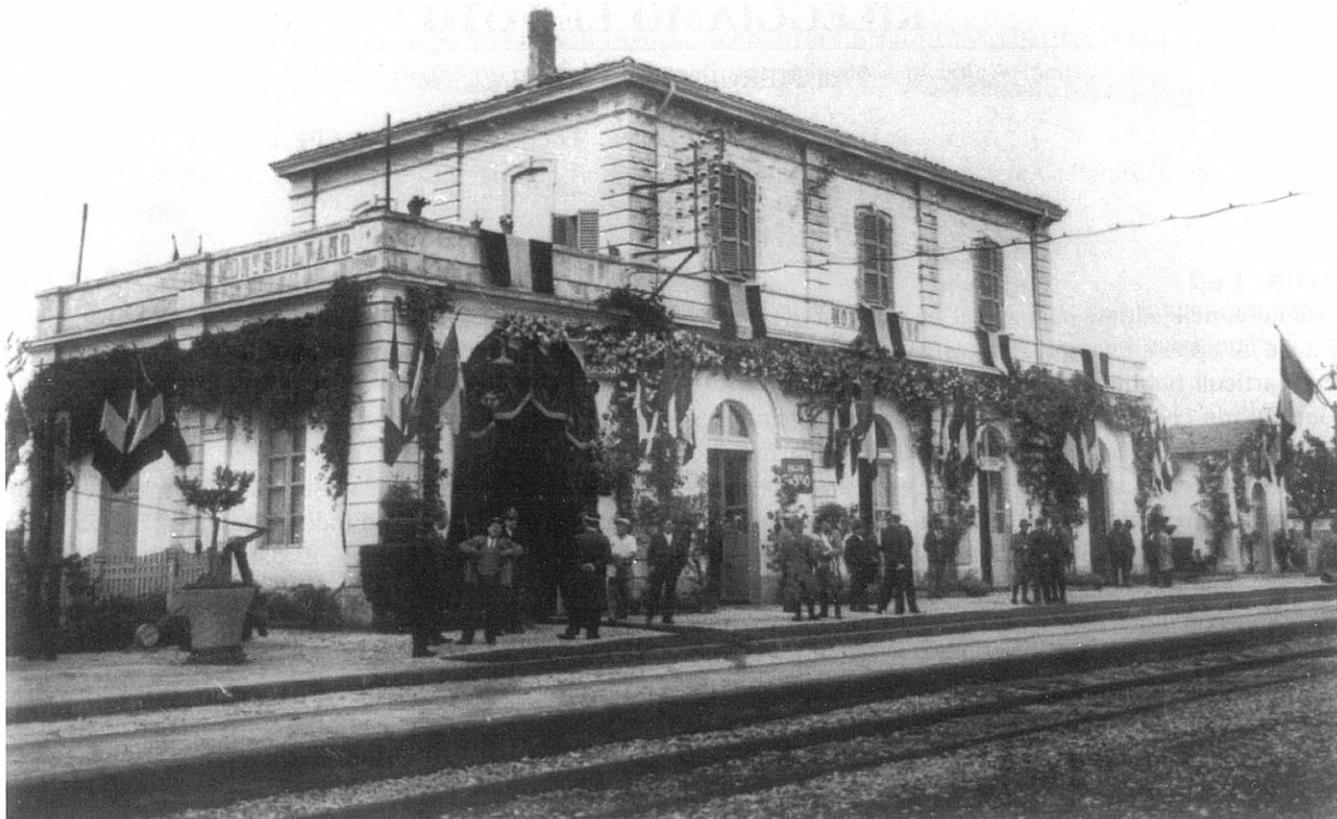


FOTO N. 25



FOTO N. 26

“RILEGGIAMO LE FOTO”

di PIERGIORGIO ORSINI



FOTO N. 1 e 2

Queste note, nelle ultime pagine dell'opuscolo, dovrebbero -nell'intenzione dei redattori- fornire chiarimenti sulle immagini... sia all'appassionato di fotografia, che al lettore semplicemente curioso o magari che si limita a sfogliare senza leggere gli articoli pubblicati.

Le due foto in copertina, pur in netta antitesi cronologica, meritano più di una riflessione, rappresentando l'invisibile filo storico-sociale, che lega il paesino di ieri alla frenetica città di oggi.

La foto della vecchia stazione è dunque una cartolina illustrata edita -come si legge sul "verso"- da Vincenzo De Simone, un nostro celebre concittadino. È stata scritta da Montesilvano nell'agosto del 1928 ed indirizzata alla "Esimia signora Giannina Pazzini Brandimarte, insegnante-a famiglia (sic) - via Cola di Rienzo, Roma". È databile al 1923/24.

Il piazzale della stazione, fotografato quasi in controluce, appare sgombro. A sinistra c'è il "ristorante" gestito da Raffaella Volpe con il marito Alfonso Marcotullio. In secondo piano casa Teodori, al cui piano terra si intravede un "salone" di barbiere...

Quattro lampioni in ferro ai lati della piazza e due pali in legno per sorreggere un riflettore al centro dell'allora strada provinciale, al cui imbocco si vede un "bus", il famoso "charaballe" 18/Ter, uno di quelli che collegavano Montesilvano con Città S. Angelo, Penne e l'entroterra vestino. In primo piano sulla destra una siepe dietro la quale sorgeva una casupola, abitata da un mezzadro dei Muzi, Marinuccio Costantini.

Via Roma non esisteva ancora.

FOTO N. 3 - PANORAMA DI MONTESILVANO

È l'immagine cronologicamente più antica che si ha di Montesilvano. Frutto di attente ricerche del collezionista Cleto Iannascoli, questa cartolina, edita da Alterocca (Terni) è una foto di Presutti, risalente al 1904. Indirizzata alla "Signorina Ada Candeli di Modena", risulta imbucata nel settembre 1904 a Bologna. In basso, in primo piano si intravedono i campi coltivati sotto il colle della Vecchia; in secondo piano, da sinistra... terreni e piantagioni sul lato monte della provinciale fra Fosso Vallicella e via Spaventa. Poi il nucleo di case lungo la strada principale fino a Villa Delfico, che sorge imponente in mezzo alla pineta. È l'edificio fatto costruire da Troiano Delfico alla fine dell'800.

Da notare l'assenza del "palazzo" Teodori quello a quattro piani, che fu iniziato nel 1905 da Parisio, il commerciante ed imprenditore dell'epoca. Si intravedono i piccoli vagoni ferroviari e sullo sfondo la foce del Saline con le barche dipinte, come "usavano" i fotografi di allora.

FOTO N. 4 - PIAZZALE STAZIONE

La solita piazza della stazione, in una calda giornata estiva, come testimonia l'ombrellino bianco di una "signora" all'estrema sinistra dell'immagine. Siamo intorno al 1925/26: Montesilvano è ancora provincia di Teramo.

La presenza del fotografo ha richiamato tanta folla...; sullo sfondo ben tre pullman in partenza per i centri della Val Tavo. In primo piano le biciclette, a dimostrazione di una sopraggiunta agiatezza economica dei montesilvanesi.

FOTO N. 5

Questa immagine dell'autobus di Alceo Marzuoli, che risale al 1964, rappresenta la nostalgica testimonianza di un uomo, del suo amore per i motori e dell'insostituibile servizio trasporti, che univa Montesilvano Colle con la Marina e Pescara. Fino al 1971 -anno della sua morte- il nostro concittadino gestì la linea automobilistica così ricca di ricordi anche per i montesilvanesi dell'ultima generazione.

FOTO N. 6 - LITTORINA (collezione Ennio Grilli)

Siamo nel 1935 e sul secondo binario è in sosta la cosiddetta "littorina", una Breda ALN/556 (sigla tecnica per indicare l'alimentazione a nafta), che ora regolarmente in servizio sul tratto Pescara-Teramo.

All'osservatore attento non sfuggirà la costruzione della "Piccola", adibita a fabbricato-merci e la singolare "fioritura" di verde e rampicanti sui muri della stazione, che all'epoca partecipava al concorso per il migliore "addobbo" degli scali ferroviari. In proposito si conservano diplomi che attestano il riconoscimento di merito attribuito allo scalo di Montesilvano.

FOTO N. 7

L'area dell'immagine è la stessa in cui si svolgevano i giochi ricordati da Benito Cavicchia nei pressi della "piccola", la stazione merci di Montesilvano, detta così perchè i convogli transitavano a piccola velocità.

FOTO N. 8 - FOTO DEL PIAZZALE STAZIONE NEL 1952/54

Una Fiat 508, la Balilla, come taxi e sullo sfondo l'elegante Topolino serie C di Raffaele Gallerati. L'edificio è ormai privo di orologio.

FOTO N. 9

Un'immagine carica di significati: il "trenino dei ricordi" nei pressi di Villa Verrocchio... La linea inaugurata nel 1929 andrà fuori servizio nel 1963; ma intere generazioni di studenti montesilvanesi se ne erano servite per raggiungere il capoluogo, vivendo sulle sferraglianti carrozze momenti ed episodi indimenticabili.

FOTO N. 10

Trenino fermo in stazione (La "Staziunette" a Montesilvano).

FOTO N. 11

L'immagine risale al 1928/29. Vi si osserva una delle più difficili operazioni meccaniche, affidate all'abilità dell'uomo lo scarico da un "carro-pianale a due assi" (con scritta FS Italia) di carrelli a scartamento ridotto per la successiva immissione dei carri ferroviari sulla linea elettrificata Fea. Con verricelli a mano si poteva così effettuare la pericolosa "manovra".

FOTO N. 12

È la testimonianza che a Montesilvano un tempo erano previste regolari fermate dei direttissimi, data l'importanza del nostro scalo ferroviario. Siamo negli anni Trenta e al traino di un lussuoso direttissimo si intravede l'elegante locomotiva 685, affettuosamente chiamata dagli "addetti ai lavori" la "signorina".

FOTO N. 13

La stazione del tram immersa in un paesaggio d'altri tempi. Appena riconoscibile, il semplice edificio, affettuosamente chiamato la "staziunette", ricoprì per oltre un trentennio un ruolo non indifferente per l'economia dell'hinterland vestino. Appositi carri-merci venivano impiegati dalla Fea per trasbordare prodotti e manufatti di ogni genere dal tram sui vagoni delle FS e viceversa.

FOTO N. 15

Personale in servizio anni Trenta: siamo all'interno dell'edificio, lato binari si riconoscono da sinistra Rinaldo Recchia, capo-gestione l'ausiliario Fea Amedeo Di Sante e verso il centro dell'immagine gli ausiliari Domenico Piscione ed Emidio Cordone.

FOTO N. 16

Siamo negli anni Quaranta; alla stazione sostano i treni composti dalle famose carrozze dette "centoportate", con i soldati diretti al fronte. Nelle immagini sono riconoscibili signore e giovinette nostre concittadine che portavano generi di conforto e dolci ai militari.

FOTO N. 16 BIS

Da sinistra fra gli altri la marchesa "Donna Mimi" Delfico, Palma Gallerati, Leda Piscione, Flora Cavicchia e Irene Di Blasio.

FOTO N. 17

È l'ultima "vaporiera" transitata a Montesilvano nonostante l'elettrificazione della rete (anno 1957). Un'immagine recentissima, del febbraio '81, ma densa di significati per il personale di stazione.

FOTO N. 18

La 740/461 entra "in deviata" sul primo binario per fermarsi in stazione. Un'immagine della collezione privata Primiterra, datata luglio 1979.

FOTO N. 19

L'ingresso alla stazione - lato Pescara, da Viale Europa; si notano i lavori in calcestruzzo per il contenimento del nuovo tracciato "in sopraelevata". All'estrema sinistra la sagoma del vecchio fabbricato-merci della Fea, oggi demolito.

FOTO N. 20

Drammatica l'operazione di abbattimento della vecchia stazione costruita nel 1863. Quel giorno gli anziani assisterono in silenzio ai lavori della pala meccanica. Scompariva la "stazione", quella della loro gioventù; era il 27 aprile 1987. Si chiudeva un'epoca.

FOTO N. 21

Lo scalo ferroviario come si presenta oggi, dopo le recenti innovazioni. In primo piano si intravede la vecchia stazione del tram Fea, oggi sede del Presidio della ULSS.

FOTO N. 22

Una visione "by night" della nuova stazione.

FOTO N. 23

Bassorilievo Di Felice

FOTO N. 24

La locomotiva "privata" di Angelo Primiterra.

FOTO N. 25

La stazione listata a lutto in occasione dei funerali del capitano Tito Acerbo.

FOTO N. 26

Un "capodanno" in servizio: si brinda al nuovo anno, il 1979, fra il capostazione Giovanni Vallone e l'ausiliario Luigi Maggi.

FOTO 27 e 27 BIS - BOMBARDAMENTO

Difficile la "lettura" di queste drammatiche foto, scattate da alta quota il 30 gennaio 1944. Aerei alleati sorvolano il paese: visibili in primo piano l'alveo del Saline, la statale 16 alla cui sinistra corre la linea ferroviaria. Subito dopo il ponte si riconosce il viale riviera; quasi a centro della foto la Vestina, l'attuale via D'Annunzio che termina nei pressi dell'asilo. La macchia biancastra è l'effetto dello "spezzonamento" sui treni fermi alla stazione. Tutt'intorno terreni coltivati. A sinistra si intravede il percorso del trenino, che dalla stazioncina (oggi via Michetti) si immetteva sulla statale adriatica. Ad essere pignoli, si possono individuare i canali di scolo, come fosso Vallicella e l'argine destro del Saline.

NB.: NELLE PAGINE DELLE CURIOSITA (L'ULTIMA NOTIZIA)

Il primo biglietto staccato nella nuova stazione è datato 12.12.1991. Allo sportello l'ha richiesto, ovviamente senza saperlo, il nostro concittadino Liliano Giansante. Un biglietto per Porto S. Elpidio, che poi non è stato utilizzato.

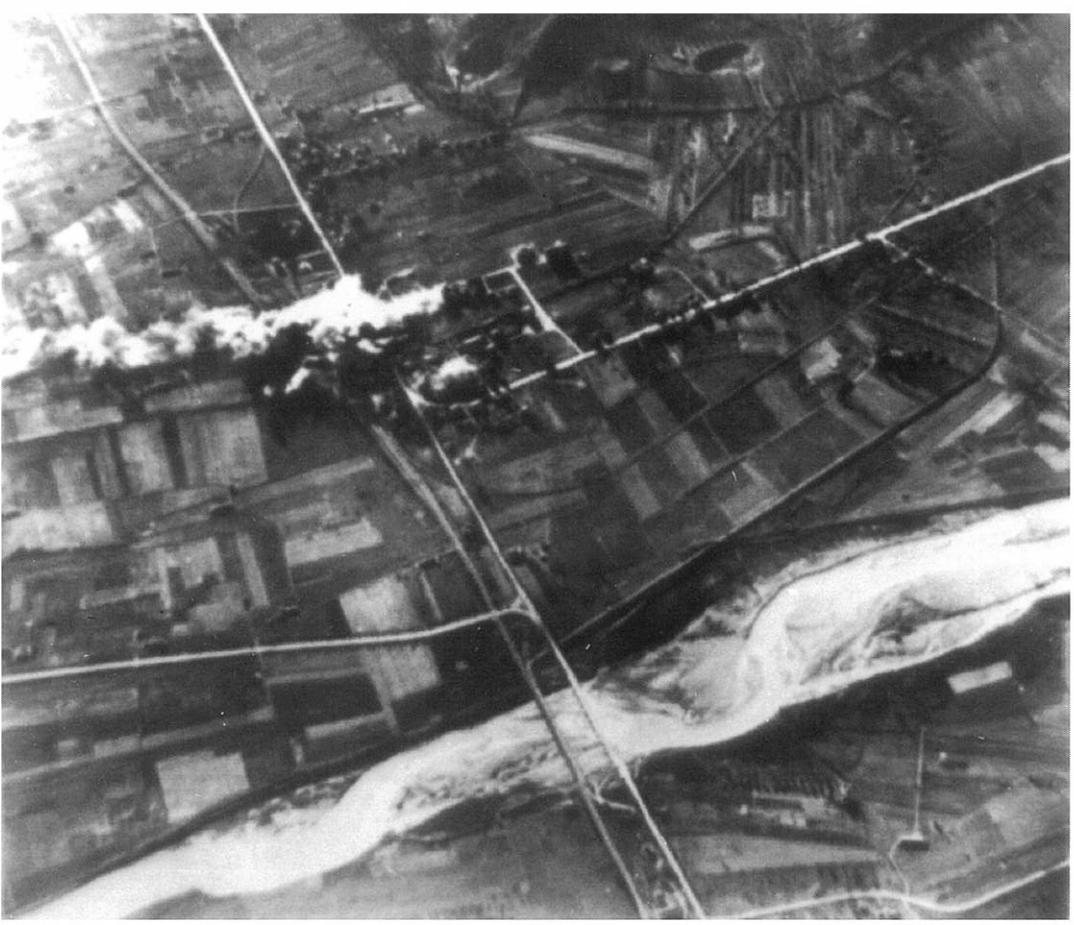


FOTO N. 27



N. 27 bis

