

Dai Cavalli animale ai Cavalli motore

Persone e imprese per i trasporti pubblici e la messaggeria postale, tra Penne e Montesilvano stazione prima della Società "Ferrovie Elettriche Abruzzesi".

Archivi *Cultura*



Saluti da MONTESILVANO (Spiaggia) (Teramo)



CITTÀ DI PENNE

L'importanza della conservazione e della valorizzazione delle fonti documentali

L'Archivio storico del Comune di Penne (secc. IX in copia - XX) può essere considerato tra i più interessanti in Abruzzo per la ricchezza delle fonti documentali in esso presenti dal medioevo fino ai giorni nostri. Oggi, grazie al lavoro di recupero, ordinamento e inventariazione del fondo archivistico, della digitalizzazione dei documenti di maggior pregio, realizzati grazie alla lungimiranza dei Sindaci che mi hanno preceduto, l'Archivio costituisce un'istituzione culturale che si pone a servizio anche delle necessità di ricerca storica degli altri paesi dell'area vestina ed è in grado di offrire un efficace ed efficiente servizio di consultazione guidata. Numerosi, infatti, sono gli studenti universitari provenienti dalle Facoltà di Architettura, di Lettere e Filosofia, di Economia e Commercio, Giurisprudenza e Conservazione dei beni culturali della regione e del territorio nazionale che hanno attinto alle fonti archivistiche del Comune di Penne per la compilazione di studi o per la redazione di tesi di laurea. Non sono mancate le richieste da parte di studiosi di storia, storia economica, paleografia, archivistica e diplomatica, architettura e urbanistica del mondo accademico oltre che nazionale anche europeo e internazionale. Sono stati promossi laboratori di didattica della storia e giornate di studio; inoltre, sono state allestite mostre tematiche in collaborazione con gli insegnanti e gli studenti della scuola media primaria e secondaria. Non ultime le numerose richieste di studio dei registri di Stato Civile per la ricostruzione di alberi genealogici familiari. La mia azione amministrativa si pone l'obiettivo di potenziare ulteriormente l'offerta culturale della cittadina che rappresento, non a caso è stata costituita e sarà presto presentata al pubblico la Fondazione Penne Musei e Archivi Onlus (MUSAP) in cui le svariate attività dei Musei Archeologico, di Arte Moderna e Contemporanea e Naturalistico insieme alle proposte dell'Archivio Storico municipale saranno gestite in maniera sinergica. Sono lieto quindi di condividere con gli autori questa originale pubblicazione in cui le carte raccontano, ancora una volta, una pagina di microstoria locale poco nota e diffusa.

Dalla sede comunale, novembre 2011

Prof. Rocco D'Alfonso

Sindaco di Penne



CITTA' DI MONTESILVANO

Un nuovo appuntamento con la storia locale dei trasporti

La vicenda delle relazioni umane e commerciali del bacino geografico e socio-economico in cui la nostra realtà urbana si colloca, è stata significativamente trattata in occasione delle diverse pubblicazioni in argomento. La preziosa disponibilità documentale e culturale dell'Archivio storico del Comune di Penne, ci consegna oggi una nuova "pagina" di una storia vissuta da imprenditori e utenti di un tempo. Tra questi, il nostro concittadino Cavalier Raffaele Gallerati, deceduto nel 1940; tra i primi affidatari, insieme alla moglie Laura Teodori, del servizio di trasporto di persone e messaggeria postale a trazione animale, nei primi anni del XX secolo, nella relazione tra Penne e la stazione ferroviaria di Montesilvano. La lettura agile e permeabile degli atti selezionati a fini di stampa, ci consente di scoprire come ci si muoveva collettivamente nell'area vestina, prima ancora della costruzione della celebrata ferrovia elettrica "Penne-Pescara". Il passaggio evolutivo dei sistemi di trazione, colto anche dalle imprese subentrate all'originario servizio dei "legni" (si chiamavano così in gergo le carrozze postali), delinea lo scenario che ha caratterizzato la vita e i servizi delle altre aziende autogommate (poi anche definite "le postali"). Tra queste quella del pennese Valentino Ambrosini, alla cui memoria l'Amministrazione comunale di Montesilvano intitolò una via pubblica, proprio su quell'asse vestino, che lo stesso ha percorso con i suoi mezzi per decenni, compresi quelli "bui" della prima metà del suo secolo. Esprimo pertanto il mio plauso, unito a quello della Città, per l'iniziativa editoriale intrapresa. Viviamo il tempo in cui tutto sembra essere rivolto alle ansie ed aspettative per il futuro generazionale. Omettere di scoprire le vicende, non sempre agevoli, di quanti hanno vissuto il loro presente, ci relegherebbe nella limitata condizione di chi non gode delle opportunità di approfondimento vero e consapevole.

Palazzo di Città, novembre 2011

Dott. Pasquale Cordoma

Sindaco di Montesilvano



COMUNE DI PICCIANO

Testi e documenti per la lettura di un passato che si fa presente

Il lodevole e condiviso progetto culturale, volto alla pubblicazione di questo volume, sottoscritto dal Sindaco mio predecessore, Avv. Marino Marini, mi consente di esprimere soddisfazione e gratitudine per lo spazio che la stessa riserva alla nostra Picciano. Un piccolo paese, da sempre ritenuto “fuori” perimetro delle relazioni trasportistiche, nella vallata vestina. La lettura dei documenti, dei prospetti, degli atti amministrativi e tecnici, degli orari, delle tabelle tariffarie, ci regalano un “quadretto” d’altri tempi. Aiutano, ancora una volta, a ribadire quanto un paesino dell’allora Abruzzo rurale, avesse bisogno di relazionarsi con tutti gli altri centri del bacino territoriale di riferimento, nel pieno di quella che era la estrema periferia meridionale della sua provincia teramana. Quella stessa realtà sociale ed umana, da tempo così ben tutelata e custodita tra i beni e le preziosità del locale Museo delle Tradizioni ed Arti Contadine, alta creatura dell’illustre concittadino Prof. Franco Di Silverio. Un grazie sentito e sincero agli autori e complimenti per l’inedita ricerca.

Dalla sede comunale, novembre 2011

Vincenzo Catani

Sindaco di Picciano

PREFAZIONE

Lungo la pianeggiante e tortuosa via della vallata del Tavo, qualche decennio prima della strada ferrata elettrificata

La realizzazione della mostra L’Abruzzo in treno, allestita da *Archivi e Cultura* nel 2010 negli spazi dell’ex convento di S. Domenico a Penne, ha dato inizio ad una proficua collaborazione fra l’Archivio storico del Comune di Penne e gli amici dell’Associazione Culturale Amatori delle Ferrovie di Montesilvano. Il lavoro comune per la scelta dei reperti di archeologia industriale da esporre, attinenti allo studio documentale svolto negli Archivi di Stato, in alcuni archivi di enti locali territoriali e privati, al fine di ricostruire la storia della realizzazione dei tracciati ferroviari in Abruzzo e la loro evoluzione, ha consentito a questi di ri-trovare in un territorio comune caratterizzato dall’amore per la ricerca storica. Così, conclusosi l’evento non è stato difficile decidere di occuparsi a più mani di un ulteriore spaccato di vita locale non esplorato in precedenza: i trasporti pubblici fra Penne e Montesilvano a cavallo dei secoli XIX e XX. Cercando fra le carte dell’Archivio storico del Comune di Penne sono emerse pagine inedite di vita quotidiana vissuta a ritmi più lenti, quando il tempo di percorrenza delle distanze era ancora scandito dagli omnibus trainati da cavalli e in seguito da quelli a motore alla velocità massima di 40 km/h (20 km/h di notte) raggiunta, in aperta campagna. Il reperimento delle fonti documentali si è rivelato immediato perché concentrato fra gli atti del Carteggio postunitario nella categoria dei Lavori pubblici e comunicazioni del fondo archivistico citato. Gli atti contenuti in alcuni faldoni, sedimentatisi in un arco cronologico di circa un cinquantennio, dal 1878 al 1933, ci hanno consentito di ricostruire la storia dei rapporti amministrativi e lavorativi di circa otto imprese che si sono avvicendate nella gestione dei collegamenti tra l’antica città vestina e la costa adriatica. Circa 95 testimonianze scritte riguardanti la storia delle comunicazioni in generale nell’area e nel periodo citati, proposte di svariate imprese e le ditte Patini, Ambrosini, Gallerati, Vestina, Odorisio, Abruzzo, Rossi Ambrosini e Tranquilli che hanno svolto il servizio di trasporto di merci e persone fino e oltre l’avvento della ferrovia elettrica Penne-Pescara. Un lavoro d’approfondimento ulteriore quindi, dopo la riuscita pubblicazione sulla “Ferrovia Elettrica Penne-Pescara” del 2008. Ineludibile l’esigenza di colmare una piccola lacuna storiografica, nel periodo di alcuni decenni precedenti l’inaugurazione (1929) di questa innovativa relazione ferroviaria, costruita nell’arco di appena due anni e cessata nel 1963. Penne, antica e romana “sotto-capitale” della provincia teramana, si è storicamente avvalsa del suo “scalo” naturale a valle. Infatti, esso venne ubicato a ridosso della confluenza stradale della “vestina” con la consolare “adriatica”.

Montesilvano si connotò quindi come la “sua” stazione ferroviaria; meglio collegata e meno distante. Quella di una linea fondamentale costruita dall’allora Società per Strade Ferrate Meridionali (esercente la “Rete Adriatica” dal 1863), poi delle “Ferrovie dello Stato” (dal 1906). Per questo, tutte le prime relazioni tecnico-economiche e verbalizzazioni di assemblea (oltre che le corrispondenze relative), titolano di una primordiale “Ferrovìa Montesilvano-Penne”. E qui vale la pena riferire d’una simpatica e realistica battuta umoristica di Paolo Fornarola, già Sindaco di Penne (già Assessore alla Cultura della Provincia di Pescara) il quale, descrivendo Montesilvano al suo collega di mandato anche in Consiglio provinciale Renzo Gallerati, la definisce simpaticamente “il balcone sui Balcani” della stessa capitale vestina di un tempo. Niente di più efficacemente descrittivo, date le connotazioni geografiche, demografiche e socio-economiche, oltre che le “retroattività” storiche. Ma quand’è che questa moderna relazione “minore”, della Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi, trae denominazione dal suo percorso? Facile, quando l’attività, tutta politico-diplomatica dell’Onorevole Giacomo Acerbo, allora potente Ministro dell’Agricoltura e Foreste, esprime tutta la sua sapiente efficacia. Occorreva, infatti, risanare (secondo la condivisibile visione dello storico Enzo Fimiani) la “mutilazione” inferta alla “Pinna Vestinorum”, verificatasi con l’istituzione della nuova Provincia di Pescara, nel 1927. Affronto che i Pennesi non riuscirono a “digerire” in poco tempo. In soccorso alla verità storica, ci siamo perciò cimentati nel recupero a fini di stampa di atti e documenti che, a questo punto, dovevano “uscire” dai faldoni d’archivio. Proprio per “riempire” quel vuoto di conoscenza pubblica. Quella relativa allo stato dei trasporti pubblici e della messaggeria postale nel trentennio precedente l’esercizio di una improvvidamente disarmata ferrovia elettrica. Non avendo potuto meglio documentare in questa sede la centenaria vicenda delle produzioni e dei traffici nei territori sulle sponde degli alvei fluviali del Tavo e del Fino, che confluendo in territorio di Cappelle sul Tavo, danno origine al fiume Saline.

Gli autori

POSTFAZIONE

La consultazione della consistente documentazione dell'Archivio storico del Comune di Penne (integrata con indagini su dati e notizie acquisite da altre fonti) ha indicato e delineato tre aree di riflessione ed approfondimento, quali:

- lo scenario dell'epoca ed in particolare l'assetto viario;
- i mezzi di trasporto;
- gli assuntori del servizio di messaggeria, l'utenza, e le amministrazioni.

L'importanza delle comunicazioni è nota a tutti, non da oggi. Sin dall'epoca romana, infatti, si realizzarono delle arterie stradali che costituirono l'impronta essenziale nella strutturazione dell'Impero. Tali relazioni, estese a tutti gli assi principali di collegamento ed insediamento, prevedevano non solo le tecniche costruttive, ma anche la regolamentazione e codifica dei mezzi che avrebbero dovuto percorrerle. Il lento disfacimento dell'Impero Romano comportò un decadimento inesorabile degli usi, costumi e dei principi, oltre le conquiste sociali e culturali dell'epoca. Ai periodi storici susseguenti, dobbiamo vicende evolutive di livello territoriale, politico, sociale ed economico che, nel corso dei secoli, hanno frammentato l'assetto geografico della penisola italiana. Tale assetto la relegava fra le realtà fatte di numerose entità statuali e giuridiche, in qualche modo "autonome", quindi interessate per lo più ai soli traffici locali. Queste modeste entità politico-geografiche provvedevano perciò minimamente al mantenimento ed ammodernamento delle grandi arterie ereditate. La loro capacità di agevolare l'afflusso di "invasori" nelle loro aree di pertinenza avrebbe potuto causarne instabilità. Per queste ragioni, fino ai primi del XIX secolo piccoli regni, granducati e principati si caratterizzavano per un tipo di reti stradali insufficienti, rispetto alle esigenze di sviluppo territoriale. Tali scelte si ripercuotevano nelle periferiche province di Teramo e di Ascoli Piceno. Per la costruzione di nuove, si dovrà attendere il XX secolo. Per non dire dell'incuria e scarsa attenzione manutentiva (vera causa delle tempistiche di percorrenza), dei dazi istituiti nelle diverse frontiere. Concausa di un sistema fiscale incapace di gettito e sovente oppressivo verso le classi più deboli. Di qui il progressivo ed evidente stato di trascuratezza delle poche vie di comunicazione più trafficate. Né la progettazione di nuove strade *transnazionali* risulta sia mai stata inserita tra gli obiettivi primari di buona parte delle classi dirigenti dell'epoca. Il trattato di pace di Chateau Cambresis nel 1599 aveva attribuito alla Spagna il dominio di gran parte dell'Italia ed in particolare del Regno di Napoli. Tale presenza determinò per oltre un secolo il dispiegarsi di un'azione politica alquanto limitata, tipica dei governi influenzati da potenze esterne al territorio. Quella era volta a *conservare* le condizioni generali dei territori occupati, e, certamente, non immaginava la sua capacità di *risorgimento*. In seguito al trattato di Utrecht del 1713 ed all'estinzione della dinastia degli Asburgo, si insediarono in Spagna e nel Regno di Napoli rispettivamente Filippo V e Carlo III di Borbone. Gli intenti ispiratori di quest'ultimo erano di attuare una riforma fiscale ispirata a criteri di equità impositiva. Se anche le categorie più agiate e i rappresentanti ecclesiastici avessero corrisposto all'erario le

tasse dovute, le risorse necessarie per gli investimenti sarebbero state più certe e cospicue. Siamo all'alba della rivoluzione industriale. I propositi di innovazione infrastrutturale di Carlo III furono quindi osteggiati e ritardati con ogni mezzo dai nuovi "vessati" e non vennero mai attuati, anche per l'ascesa al trono di Spagna dello stesso Carlo III nel 1759. Il breve periodo napoleonico nel Regno di Napoli incise notevolmente (nelle espressioni verbali dell'area vestina alcune parole sono rimaste nell'idioma), favorendo l'idea di una modernizzazione statale, ancora oggi rinvenibile in attività burocratiche e tecniche. Giuseppe Napoleone e Gioacchino Murat, succedutisi dal 1806 al 1815, reperirono nuove risorse anche a sostegno di spese per investimenti nella viabilità e per dotare di opere e servizi i territori amministrati. In Francia era accaduto nel 1700, con la modernizzazione e costruzione di una rete stradale non solo cavalcabile, ma anche rotabile. Tra l'altro, tali scelte si sarebbero rivelate non secondarie, per l'estensione ed il consolidamento del dominio francese in Italia. La determinazione napoleonica aveva perciò procurato i suoi effetti e scosso dall'immobilismo il *nostro* sistema viario mediante le seguenti direttrici:

- la **Napoli-Pescara**, del 1817;
- la *consolare* **Adriatica dal Pescara al Tronto**, completata nel 1826;
- la **Teramo-Giulianova**, terminata solo nel 1847.

Anche se certa viabilità e tutte le opere pubbliche, incluse le poche progettate, non sempre erano finanziate completamente. Ad esempio, sulla *consolare* Adriatica, ad opere ultimate, mancavano tutti i ponti sui vari fiumi e torrenti (Salino, Cerrano, Piomba, Vomano, Tordino, Vibrata) che dovevano essere attraversati *a guado*. Per la completa percorribilità si dovrà attendere fino a maggio 1863, anno dell'apertura all'esercizio del tronco Ancona-Castellamare Adriatico, della ferrovia litoranea (Bologna-Otranto), che utilizzava i suoi ponti in esercizio promiscuo. In questi anni furono pertanto individuate altre direttrici principali, ritenute fondamentali per la stessa Provincia teramana, per la Città di Penne ed il suo *Circondario*; in particolare:

- la **Penne-Montesilvano**;
- la **Penne-Ascoli Piceno**;
- la **Ascoli-Civitella del Tronto**;
- la **Campoli-Teramo-Cellino Attanasio**;
- la **Bisenti-Castiglione Messer Raimondo-Penne-Sant'Antonio-Cardano-Pianella-Cepagatti**;
- la **Penne-Scafa di San Valentino** (verso Popoli e la **capitale Napoli**).
- la **Teramo-Montorio al Vomano**.

Di queste, l'unica realizzata prima dell'Unità d'Italia fu la **Penne-Montesilvano**¹ (1819-1843).

¹ La relazione viene indicata a volte *Penne-Montesilvano*, altre *Montesilvano-Penne* a seconda se si intenda lo spostamento "stradale" con origine (di mobilità passeggeri e merci) verso la destinazione Montesilvano. Non così per la denominazione "ferroviaria" (e quindi per similitudine quella della "guidovia") come diramazione dal tronco principale "adriatico".



L'idea della Subappennina prende forma e coincide con la presenza dell'Ing. Crugnola alla direzione dell'Ufficio Tecnico della Provincia di Teramo.

Atto conclusivo di 26 anni di richieste, impegni e proposte è il Comizio Popolare tenutosi a Teramo il 3 maggio 1908. Si approva, con la presenza di 20 Deputati, la richiesta di inserimento nella legge di prossima discussione per il compimento del progetto definitivo e conseguente esecuzione della Ferrovia stessa. Nel comitato permanente di agitazione ivi costituitosi sono presenti 72 Comuni (tra cui Penne e Picciano) e 66 tra Enti, Banche, Congregazioni, Cooperative ecc. (tra cui il gruppo Socialista di Catignano rappresentato da Pasquale Odorisio).

Questa ricerca affronta lo stato dei collegamenti stradali sulla linea "Penne-Montesilvano", in seguito estesi a Castellammare Adriatico e Pescara, nel periodo 1889-1929. In particolare, della "Messaggeria" (che includeva il trasporto postale e passeggeri), da sempre svolta con esercizio *ippomontato*. Evoluta con l'utilizzo di carrozza a trazione animale, quindi con servizio automobilistico, era affidata ad un *assuntore*, tramite l'aggiudicazione di un appalto pubblico che prevedeva sussidi del Comune di Penne, dell'Amministrazione delle Regie Poste

in Teramo, dei Comuni interessati e dell'Amministrazione provinciale nello stesso capoluogo. Un'istituzione quest'ultima, vocata alla pianificazione delle reti viarie, costituita da un vero *Parlamento* locale capace di dibattere e spesso recepire le istanze dei Comuni amministrati. Capo dell'Ufficio Tecnico della Provincia di Teramo dal 1882 al 1908 fu l'ing. Gaetano Crugnola (1850-1910). Questo illuminato e celebrato professionista vinse nel 1882 il concorso per *Ingegnere capo di 2° classe*, presso l'Amministrazione provinciale di Teramo. Con questo concorso, la Provincia ricostituì l'Ufficio Tecnico (precedentemente soppresso), privilegiando la preparazione e l'onestà del vincitore. Insediatosi, si distinse subito per la sua ottima preparazione teorica e le esperienze maturate, in particolare all'estero nella costruzione di ferrovie ed opere idrauliche. Questa personalità, in poco meno di un anno e coadiuvato da quattro collaboratori, rielaborò o archiviò alcuni progetti del passato ufficio, tratteggiandone e prospettandone altri, quali:²

- la *guidovia* a scartamento ridotto **Montesilvano-Penne**, approvata nella seduta del 12 settembre 1882.

- la *guidovia* Aquila-Teramo, in coordinamento con la Provincia di Ascoli Piceno, per il completamento della dorsale subappenninica "Sant'Arcangelo di Romagna-Fabriano-Macerata-Ascoli Piceno-Teramo-Aquila".

Il dibattito sulla futura *linea ferroviaria Montesilvano-Penne*, bisogna precisare, aveva generato all'interno dell'Amministrazione provinciale, una comprensibile opposizione da parte dei Comuni del versante meridionale (Civitella Casanova, Catignano, Alanno...). Questi si costituirono in *consorzio* a Catignano, per sollecitare l'approvazione del progetto della ferrovia **Alanno-Penne**, fino all'intersezione dell'esistente Pescara-Sulmona-Roma. Gli interessi di quella zona furono anche supportati e fomentati dalla stampa, oltre che da buona parte della popolazione, tanto che i consiglieri (*Deputati*) rappresentanti non potevano indugiare nell'attivarsi politicamente. Si trattò di scelte sofferte, dal punto di vista economico, che richiedevano il tenore della concretezza ed autorevolezza. Dalla lettura parziale degli Atti della Deputazione provinciale del 14 settembre 1883, si può cogliere l'atmosfera del momento: "*Il Direttore dell'Ufficio Tecnico Provinciale [ing. Crugnola] ha presentato... un progetto... con la competenza e la valentia che ha in queste materie... Il Consiglio nel votare gli studii d'una guidovia Montesilvano-Penne fu spinto da ragioni di giustizia e di convenienza. È conveniente che i commerci cresciuti del 2° circondario [Penne] abbiano uno sfogo più rapido, più adatto alla civiltà dei tempi. Il commercio di Penne e della massima parte del 2° Circondario si svolge nella vallata del Tavo. La stazione di Montesilvano per movimento di merci è forse una delle*

² Atti Deputazione Provincia di Teramo-1884: "alla direzione dell'ufficio tecnico trovissi un distintissimo Ingegnere qual'è il sig. Gaetano Crugnola, il quale mercè il suo zelo, attività e grande intelligenza, non solo ha rialzato l'Ufficio, ma lo ha posto certamente al di sopra di molti altri uffizii di simil fatta. Fin dall'anno scorso [ad un anno dall'assunzione] era in animo della Deputazione di accordargli una competente gratificazione per straordinari ed importanti lavori fatti all'Amministrazione...e lo promosse dalla 2° alla 1° classe con l'annuo stipendio di £ 5.000."

stazioni più importanti da Pescara-Ancona; essa introita £ 100.000 per merci, e questo movimento in massima parte viene da Penne e Loreto. È tanto ciò vero che la Direzione delle Ferrovie Meridionali ha fatte quest'anno delle spese non lievi per l'ampliamento di detta stazione." L'ing. Crugnola, pur ritenendo il collegamento trasversale per Roma importante ed essenziale, preferì sostenere la realizzazione primaria della **Penne-Montesilvano** per ragioni di costi, di rapidità di esecuzione e di opportunità. Anche perché conosceva i veri punti deboli dell'ipotizzata (e non finanziabile) Penne-Alanno-Roma.



— Anni /80 del novecento

Il cippo stradale della "colonneta" prima della sua riallocazione.

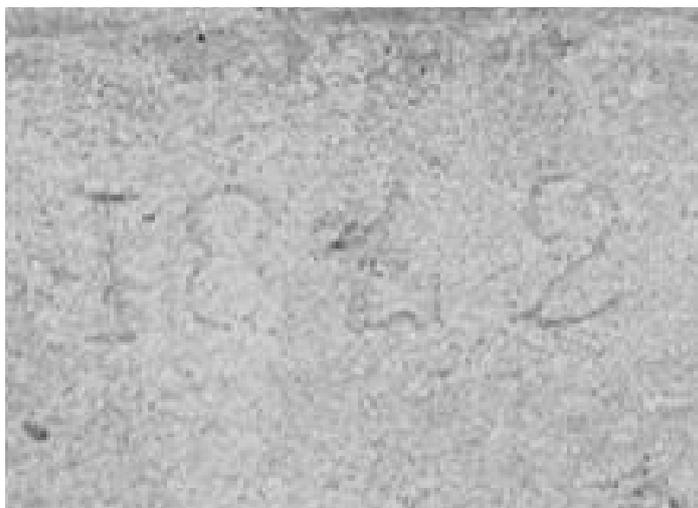
Foto collezione Giuseppe Castagna



— Anni /80 del novecento

Fregio Sabaudo scolpito sul cippo stradale noto come "La Colonneta".

Foto collezione Giuseppe Castagna



— Anni /80 del novecento

Data del 1842 scolpita alla base del cippo comunemente noto come "La Colonneta".

Foto collezione Giuseppe Castagna



— S. D.

Cartolina illustrata, con il particolare della "Colonneta", sulla storica Via Vestina di Montesilvano.

Foto collezione Giuseppe Castagna

Il relatore Chiola sostenne e riassunse, ovviamente senza citarlo, il pensiero del Crugnola, forse usando le sue stesse parole. E concluse:

“ Questa idea [Penne-Alanno-Roma] poteva averla solo chi vede nel futuro.

Noi non siamo nè profeti, né figli di profeti.

È compito di savio amministratore preoccuparsi dell'avvenire, è suo dovere provvedere al presente.

Ed il presente, o Signori, non ammette discussione...

La costruzione della guidovia Montesilvano-Penne non esclude quella dell'altra linea.“

Notoriamente, il sospirato collegamento su rotaia vide la luce solo nel 1929 e nel frattempo l'unica possibilità di viaggio da Montesilvano a Penne rimaneva l'arteria stradale, che lo stesso Crugnola descrive così:

“Andamento. -Essa si stacca dall'Adriatica nella immediata vicinanza della stazione di Montesilvano all'altitudine di m. 6,43 e fino alla cosiddetta “Colonna” non è che l'antica strada Consolare degli Abruzzi abbandonata per accedere direttamente sul ponte ferroviario che scavalca il Salino. Dalla colonna in poi continua nella Vallata del Salino con un bellissimo rettilineo fin sotto Cappelle. Traffico:”Il traffico su questa strada è sviluppato assai, essa è una delle maggiormente battute della provincia. la percorrono due poste, una per Loreto e l'altra per Penne, questa con sei corse giornaliere tre di andata e tre di ritorno. La posta di Penne dall'anno 1887 cessò di percorrere interamente la strada provinciale. essendosi costruita la strada obbligatoria per Collecovino, utilizza nell'ultimo tratto, ossia a partire dal chilom. 13, quest'ultima e però nelle vicinanze di Penne ossia al chil. 21 circa riprende di nuovo la provinciale. Il movimento totale fra Penne e Montesilvano e viceversa su questa strada è di 110 tonnellate in media al giorno.” E lui stesso conclude:”spetta ai comuni, [alle provincie] ed al Governo con provvedimenti legislativi, il promuoverne la sistemazione, la costruzione e la conservazione, completando così la rete stradale [fino all'] ultima sua maglia, che non è meno importante delle altre, poiché nell'insieme ogni strada acquista un'importanza speciale, che non potrebbe avere per se stessa isolatamente.”

Qualche dato statistico, oltre quello merceologico presente nell'Archivio di famiglia di Zopito Valentini di Loreto Aprutino, permette di introdurci nello scenario economico, relativo al movimento delle merci, dei trasporti e relazioni afferenti la zona di influenza, perciò ritenuti di bacino sulla direttrice Penne-Montesilvano. L'interpretazione di questi prospetti e dati è sicuramente positiva. La lettura degli stessi, riferiti alle risultanze dei vari censimenti nazionali nei comuni interessati dalla messaggeria Penne-Montesilvano (comprensivi di tabella dei Comuni d'area di maggiore importanza), dovrebbe meglio agevolare il senso di questa ricerca.

POPOLAZIONE DEI COMUNI

Censimento anno	1861	1871	1881	1901	1911	1921	1931	1991
PENNE	9.888	10.022	9.429	10.326	10.701	10.788	12.035	12.214
PICCIANO	1.262	1.295	1.322	1.410	1.612	1.663	1.689	1.403
COLLECORVINO	2.843	3.000	3.107	3.696	3.893	4.050	4.069	4.823
LORETO A.	5.644	5.640	5.726	6.788	6.926	6.914	7.492	7.228
MONTESILVANO	2.253	2.504	2.605	3.607	3.905	4.510	5.433	35.153
CASTELLAMARE	5.706	6.328	6.304	9.058	12.550	18.031	43.943	122.236
PESCARA	3.743	5.238	6.257	7.107	9.014	9.886		
CITTA' S.ANGELO	6.341	6.635	6.938	8.204	9.042	9.453	8.988	9.371
TERAMO	19.961	20.639	20.844	24.972	26.174	27.275	31.790	51.756
GIULIANOVA	4.837	4.873	5.964	7.561	8.037	8.830	10.007	21.865
ATRI	8.320	8.752	9.260	11.850	12.264	12.144	12.649	11.378
BISENTI	2.576	2.815	2.986	3.582	3.782	3.769	4.041	2.511
CHIETI	19.586	24.762	22.248	26.343	26.897	31.381	33.905	55.876

Fonte ISTAT:Popolazione residente dei Comuni dal 1861 al 1991.

Nel primo Novecento la trazione animale ha rappresentato (e per la *messaggeria* in esame fino al 1909) l'unica forza flessibile e disponibile. Di seguito si possono leggere dati e cifre sull'entità del *parco*, con le sue caratteristiche.

NUMERO ANIMALI E VEICOLI TRAINATI

COMUNI	cavalli	muli	asini	buoi	vacche	tori	vitelli	Carri di campagna	Veicoli,traini,carretti, mambrocche ecc.
PENNE	132	58	271	352	526	--	183	24	18
PICCIANO	8	8	48	--	13	--	39	2	8
COLLECORVINO	36	3	133	77	222	2	42	54	15
LORETO A.	114	17	230	350	410	17	240	90	20
MONTESILVANO	60	3	50	20	180	3	90	35	10
CASTELLAMARE	138	6	52	--	66	--	89	25	89
TERAMO	197	74	264	327	493	17	281	186	61
GIULIANOVA	119	7	35	294	214	2	215	47	176
ATRI	221	26	330	500	600	8	554	140	32
BISENTI	11	9	98	34	164	3	67	12	8

Fonte: Statistica 1890 della Camera di Commercio di Teramo.

Dopo aver affrontato brevemente la dimensione “**strada**”, quale primo elemento del “sistema trasporti”, è necessario approfondire aspetti del suo primo attore: **il veicolo**. Inevitabile perciò il riferimento alla legislazione storica, muovendo da quella che stabilì il primo contatto tra i “**cavalli animale**” ed i veicoli in genere. Infatti già nel periodo preunitario, il legislatore si preoccupò di regolamentare fenomeni nuovi e *inediti*, alle prese con l'evoluzione di sempre nuovi “*interpreti*” sullo scenario della circolazione stradale. Non doveva essere facile prevedere normativamente ed in modo adeguato la convivenza in strada di lenti carri trainati,

velocipedi, i primi omnibus, le classiche carrozze e i moderni automezzi, mossi da “**cavalli motore**”. Per meglio contestualizzare, è sembrato opportuno pubblicare alcuni articoli, tratti dal Regolamento del 16 dicembre 1897 n.540, specificamente approvato per la disciplina della circolazione dei velocipedi sulle strade pubbliche. Una normativa di periodo intermedio, tra le diverse forme di trazione:

“art.3 - Nell’interno dell’abitato i velocipedi a due ruote destinati a portare più di due persone (triplette, quadruplette, ecc.) devono essere condotti a mano.

art.6 - I velocipedisti devono discendere dal velocipede e condurlo a mano... ogni qualvolta i cavalli ed altri animali da tiro o da sella, al loro approssimarsi, si adombrassero.

art.10 - Percorrendo le vie dell’abitato, i velocipedisti devono tenersi nella parte carreggiabile. I velocipedisti, nell’incontro con altri veicoli o cavalieri o nel sorpassarli, devono scansare verso la parte destra o sinistra della strada secondo le consuetudini locali... I guidatori di cavalli o veicoli devono piegare a destra o a sinistra, secondo le consuetudini locali, in modo da lasciare la metà dello spazio libero al passaggio del velocipede.”³

Il titolo III di un successivo Regio Decreto (n.710 del 29 luglio 1909), introduce alla casistica dei “**Veicoli in servizio pubblico**”. È significativo pubblicarne alcuni articoli, ugualmente capaci di offrire lo scenario storico in cui venne approvato.

“art. 31 - Chi intende esercitare permanentemente o periodicamente un servizio pubblico di trasporti per mezzo di automobili, con o senza sussidio governativo, deve presentare domanda al Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) con i seguenti documenti:

1) carta topografica; 2) profilo longitudinale del percorso. 3) dichiarazione di aver visitato le strade da percorrere, e di riconoscerle atte al transito degli automobili proposti al massimo carico ed a velocità regolamentare; 4) relazione illustrativa del programma di servizio proposto, con l’indicazione degli elementi da cui sono desunti il movimento dei viaggiatori ed eventualmente quello delle merci; 5) descrizione e tipi degli automobili e dei rimorchi, con l’indicazione delle loro dimensioni, del peso a vuoto e del carico massimo; 6) descrizione e tipi degli impianti fissi; 7) progetto di orario; 8) limiti di tariffe da adottarsi per i trasporti. 9) dichiarazione del Ministero delle poste e dei telegrafi, nei casi di legge, se intenda avvalersi della linea automobilistica per i servizi postali, con l’indicazione del corrispondente compenso e dell’orario; 10) deliberazioni degli enti interessati quando vi siano concorsi, sussidi ed offerte.

art.40-41 - Ogni vettura automobile, o da rimorchio, destinata a servizio pubblico deve essere sottoposta ad una visita e prova, da praticarsi a cura del Circolo ferroviario di ispezione....

*3 - Mentre non si conosce il numero totale dei velocipedi in Italia, così come la loro diffusione nel territorio vestino, le automobili nel 1899 erano in totale 111 e nel 1905 erano diventate in tutt’Italia 2.119 oltre a 10 autocarri e 45 autobus. (Dati **Anfia- Associazione Nazionale tra industrie di autoveicoli - Torino**). La differenziazione tra autocarri ed autobus, talvolta, era solo formale, in quanto si impiegavano indifferentemente per il trasporto merci e passeggeri tal quali o con l’applicazione di una carrozzeria amovibile allo scopo.*

..... oltre la targa di riconoscimento deve portare chiaramente indicati:

1°- gli estremi del percorso ed il nome della ditta esercente;

2°- il numero distintivo della vettura⁴

3°- il numero massimo dei posti corrispondente a quello stabilito nella licenza di circolazione.

art. 42 - Le vetture devono essere munite... di almeno due freni, indipendenti tra loro, capaci di arrestarlo prontamente in qualunque caso... inoltre:

1° di un dispositivo per la marcia indietro;

2° di un meccanismo di sicurezza, di pronta e facile manovra, che impedisca la retrocessione della vettura, quando venga meno l'azione dei freni;

3° di un recipiente che contenga una quantità di benzina o altro combustibile, secondo la specie del motore, sufficiente per una corsa di andata e ritorno, quando non vi siano stazioni intermedie di rifornimento.⁵

art. 43 - Ogni conducente di automobili in servizio pubblico deve essere munito di certificato d'idoneità rilasciato dal Circolo d'ispezione, previa le prove che siano del caso, e limitatamente al servizio di cui si tratta.”

L'ultima questione da esaminare è senza dubbio quella delle persone coinvolte nella vicenda delle imprese, che si tratti di assuntori o amministratori, ed emergono delle impressioni non sempre scontate. Dalla lettura dei documenti, non appare il profilo di due categorie configurabili alla stessa stregua. Il rapporto tra loro si connota quasi come *corporativistico* nei ruoli rispettivi. Non mancano perciò diatribe o scontri, pur nello stile di reciproca comprensione. Una *competizione* tra piccoli soggetti imprenditori *autonomi*, assuntori di messaggeria, nel rapporto quotidiano con enti ed autorità gerenti tutto l'*apparato amministrativo* (Comune, Regie Poste, Provincia, Genio Civile, Circolo Ferroviario). Un'interlocuzione talora poco equilibrata, culturalmente e finanziariamente. Imprese e società che tuttavia affrontano i pubblici poteri senza mai chinare il capo, anche in presenza di servizi di vigilanza urbana impeccabili ed ossessivi nel pretendere qualità del servizio erogato, rispetto degli orari e delle clausole contrattistiche. Nelle corrispondenze epistolari si rinvengono persino idee avveniristiche. Si pensi solo all'ipotizzata valutazione (datata 1898) sull'utilizzo dell'acqua del fiume *Tavo*, ritenuta utile per produrre e trasformare energia elettrica: a scopo di illuminazione pubblica e per l'esercizio della trazione sulla "*Penne-Montesilvano*". Come non attribuire meriti civili e sociali a questa relazione, alle sue carrozze, messaggerie ed automobili postali? Avremmo potuto continuare più dettagliatamente, ma è giusto *cedere il passo* alla lettura dei testi e della documentazione a corredo.

Gli autori

4 - Il sostantivo "vettura", come "volume per contenere i viaggiatori e merci da trasportare", è adottato e ancora in uso nel trasporto stradale. Anche dopo il passaggio dalla trazione con cavalli animale a quelli motore. Lo stesso vale per il linguaggio ferroviario ("vettura"- "carrozza"). In entrambi i casi il significato e l'uso del termine non è cambiato dalle origini.

5 - I motori fino agli anni 1920 erano generalmente alimentati a benzina.

La rilettura di un contesto, delle sue distanze e dei suoi attori

Il patrimonio documentario conservato presso l'Archivio storico comunale di Penne è di importante valore. Ad ogni periodico "svelamento" di ulteriori carte, esso si palesa sempre più non soltanto come luogo culturale utile agli eruditi o agli studiosi, bensì anche quale stimolo di assoluto rilievo, dal punto di vista conoscitivo, per ogni cittadino che abbia voglia e curiosità di accostarsi al passato al fine di provare a comprenderlo. Ordinati e valorizzati dai professionisti che vi lavorano con impegno e sagacia pari alla competenza (e alla costanza, degna di miglior sorte, rispetto alle mille difficoltà che oggi incontra chi opera negli archivi!...), i giacimenti di un tale istituto archivistico (insieme a preziose e a volte sorprendenti raccolte di archivi privati, di enti e singoli) stanno nel tempo consentendo una serie di passi in avanti, nella cultura collettiva e nel contesto civile sia della *terra vestinorum*, sia allo stesso modo dell'intera area abruzzese, quali non di frequente si ha modo di osservare. Me ne compiaccio, come cittadino prima ancora che da persona la quale prova ad occuparsi di storia e, più o meno, a svolgere un ruolo di operatore culturale. Qui non basta, però: occorre andare oltre. Desidero perciò, in sede di premessa, sottolineare gli aspetti principali di una simile opera, che anche nel presente volume trovano una conferma piena e incoraggiante per il futuro. Il lavoro di alta divulgazione condotto dagli archivisti pennesi, in collaborazione con alcuni meritevoli protagonisti della vita civile, professionale e politica della zona vestina, nonché con aziende private che mostrano una qualche sensibilità per la riflessione intorno al passato comune, sta confermando che si possono coniugare tra di loro, con profitto, dimensioni complementari: la serietà dell'approccio tecnico alle fonti d'archivio, da un lato, e l'impegno a trasmettere, alimentare e correttamente diffondere un più allargato senso della memoria collettiva, dall'altro (il che, poi, è il presupposto stesso per vivere in modo cosciente e partecipe il presente, nonché per provare a programmare in termini razionali ed efficaci il futuro delle nostre comunità). Gli esiti a cui ha dato luogo questo impegno "di squadra", per così dire, dimostrano senza ombra di dubbio quanto la documentazione archivistica nelle sue varie articolazioni non sia materia morta e inerte, bensì si riveli uno degli elementi vitali e decisivi per la cultura civile di un popolo. Un'entità statuale, una classe dirigente, un popolo che non sappiamo mettere ai primi posti del loro impegno e delle loro attenzioni la conservazione, la perpetuazione, la valorizzazione pubblica, l'analisi del proprio patrimonio memoriale che nei secoli si va sedimentando, volgono per certi versi le spalle alla propria storia. Essi si condannano a una minorità civile e, in definitiva, finiscono per avanzare ebbeti, ad occhi chiusi, nel corso del tempo, incapaci di collegare l'effimero del presente alle influenze di un lungo passato e soprattutto di educare cittadini attivi e consapevoli, predisponendo così gli "anticorpi" contro le "crisi" (non solo economico-finanziarie ma troppo spesso anche, e soprattutto!, civili e morali) che periodicamente accompagnano,

com'è inevitabile, la vita degli uomini riuniti in società.

Nel cammino civile lungo tale via, quest'ultimo volume si pone tra le pietre miliari, se si può utilizzare una metafora del genere, pur sempre impegnativa benché riferita a un alveo locale. Dentro le pagine che avrete davanti, infatti, scorgerete una triplice prospettiva che mi sembra fruttuoso rimarcare. In primo luogo, tutti coloro che hanno partecipato alla redazione e alla cura del libro si sono mossi in coerenza con una metodologia che si rivela convincente. Nelle pagine che sfoglierete, infatti, vi accorgete che saranno soprattutto i documenti, in sé e per sé, a “parlare”. Senza bisogno di particolari spiegazioni e interpretazioni, si dipana sotto gli occhi del lettore la controversa, sofferta, discutibile e (per certi versi) “eroica” vicenda del lungo affacciarsi anche dell'area vestina al “mondo nuovo” delle interconnessioni tra gli uomini, sia sul terreno del trasporto di merci e persone, sia nel campo delle comunicazioni postali, indispensabili tasselli di una modernità incipiente che finiva per lambire anche la periferia abruzzese a cavallo di due secoli. In tal modo, la fonte d'archivio assume valore di per sé, trova la forza di farsi conoscere e la capacità di farsi intendere, disegnando un percorso in chiaroscuro, dentro il quale ci sono tutte le contraddizioni dello sviluppo meridionale (e italiano) novecentesco. Si tratta, a ben vedere, di un'operazione non scontata nei suoi effetti. Non sempre va a buon fine la sfida di far parlare le carte d'archivio senza apparati più o meno ampi e approfonditi di tipo storiografico. Senza parole e idee che l'accompagnino, a volte i documenti rischiano di risultare incomprensibili o confusi, per il lettore meno avveduto. Qui, date la pregnanza di significato di quanto viene messo “in mostra” e l'abilità degli archivisti, avviene il contrario. In secondo luogo (stavolta anche grazie alle pagine esplicative degli autori, che affiancano la documentazione pubblicata) questo volume getta luce sulla terra vestina e in particolar modo su un segmento recente ma decisivo della sua antichissima storia, che va dalla fine degli anni Ottanta del secolo XIX al periodo immediatamente successivo allo spartiacque del 1927. Una tale vicenda tra Otto e Novecento viene spesso trascurata o non adeguatamente analizzata in alcune ricostruzioni sugli Abruzzi colti nel più lungo periodo. Riproporla in queste pagine, sotto la lente di problemi di primaria importanza per un'area che tentava di uscire da una marginalità storica e da legacci tradizionali che la tenevano ancorata ad un mondo “pre-moderno”, con le sue luci e le sue ombre, ci aiuta a comprendere alcune ipoteche in base a cui si sono dipanati i cambiamenti nelle comunicazioni e gli effetti conseguenti sulla società locale. Come nella trama a maglie fitte di un ingranaggio che lega il presente al passato, dalle fonti di un secolo fa emergono in filigrana alcuni dei nodi di fondo dell'attuale situazione socio-economica (e politica), che ancora travagliano la vita pubblica e privata della zona, tra la montagna e i lidi sabbiosi dell'Adriatico. In terzo luogo, questo libro solleva temi cruciali. Lo sviluppo e la diversificazione dei mezzi, delle vie e dei metodi che consentono all'uomo di inter-relazionarsi (con altri uomini, con diversificati interessi economici, con plurime occasioni di scambio), costituiscono infatti uno dei baricentri dell'intera “modernità”, con la

quale anche l'Italia unita ha dovuto fare i conti. Se i collegamenti stradali sulla linea Penne-Montesilvano, poi allungatasi fino a Castellamare Adriatico-Pescara, durante il quarantennio dal 1889 al 1929, risultano gli oggetti specifici della presente pubblicazione, in realtà sono strade e metodi di comunicazione e la loro fondamentale importanza "strategica", intese nel senso più lato e generale, ad emergere in definitiva quali protagoniste delle pagine che seguono, a segnalare uno dei problemi in assoluto più importanti della parabola iniziale del nuovo Stato italiano nato dall'unificazione del 1861 e impegnato, con tutti i limiti che conosciamo, nel tentativo di unire davvero l'Italia dopo averla unificata dal punto di vista statale. Sotteso a tutto ciò, si pone un quadro più ampio, un fondale complessivo davanti al quale "recitano" i mille personaggi, le aziende, gli enti pubblici, nel loro muoversi entro l'area vestina, tra monti e mare, tra luoghi urbani in ascesa ed altri in declino, nelle relazioni tra province e governo nazionale, in una rinnovazione, in salsa abruzzese-vestina, dell'eterna questione del mai del tutto oliato e risolto rapporto tra centro e periferia nella storia dell'Italia unita. Un tale contesto riguarda la situazione socio-economica delle terre tra la storica *Pinna Vestinorum* e la "parvenu" Montesilvano, o meglio la parte a mare dell'antico borgo abbarbicato sul colle. La zona vestina, in genere, appariva in quei quattro decenni ancora e comunque a così forte prevalenza agricola; con vie di comunicazione ancora così arretrate; con un ordine della gerarchia cetuale tanto tradizionale; con una forbice sociale che, dividendosi nei suoi due cardini del notevole proprietario terriero e del contadino, si rivelava tanto inquietante, da farla risultare quasi paradigmatica della fotografia degli Abruzzi nel loro complesso a cavallo di due secoli. E allora, in questo quadro, lo sforzo di creare più solide fondamenta al sistema di comunicazione di merci, uomini e notizie, la ricerca dei modi per collegare tra loro i vari snodi del territorio, il tutto tra enormi difficoltà economiche e viarie, assunse contorni che davvero possono oggi accostarli, ai nostri occhi, ad un'epopea da "Far West" meridionale. Montesilvano, ancora così lontana dal suo futuro di "spiaggia" e speculazioni, ma già ricca di una caotica operosità e di incoercibilità alle regole, diveniva, di fatto, lo "scalo" di Penne. Mutavano giorno dopo giorno i cardini medesimi delle griglie sociali, di censo e di ceto dell'intera zona. Cambiava drasticamente e in modo traumatico, all'altezza del 1927, anche lo storico equilibrio amministrativo: con la nascita della provincia di Pescara, si realizzavano l'evento e la cesura che più avrebbero avuto conseguenze sull'intera storia dell'Abruzzo contemporaneo, conducendo con sé non l'immediato giovamento per tutta la fascia vestina che la propaganda assicurava, ma ulteriori problemi che avrebbero solcato e reso tesa la zona per tutti gli anni Trenta e fino alle tragedie del conflitto (dopo il quale si sarebbe aperta un'altra pagina di modernità, in chiaroscuro anch'essa, giunta fino ai giorni nostri). Infine, mi pare che la vicenda sociale, economica e direi perfino "antropologica" degli abitanti dell'area vestina, possa costituire una metafora emblematica della più complessiva storia dell'Abruzzo contemporaneo. In vitro, infatti, nelle terre vestine (dai tetti e campanili antichi dei centri pedemontani sotto i boschi e le

pareti bastionate del Gran Sasso, alle strette vie di comunicazione tra i fiumi, fino ai paludosi arenili e spiagge dai bassi fondali) si è potuto leggere e seguire il flusso della storia ultima abruzzese nella sua interezza. Vi si è dipanato quel lento ma inesorabile “scendere” verso il mare di uomini, nuclei economici, abitazioni, aggregati umani spesso non ordinati né tanto meno pianificati, che ha costituito anche un gigantesco mutamento di mentalità, abitudini, predisposizioni (e potere). Nel progressivo ma traumatico spostamento degli assi e delle direttrici regionali dai monti al mare, per così dire, risiede una delle chiavi interpretative principali per comprendere i chiaroscuri, le “luminarie” e le contraddizioni della contemporaneità abruzzese. Questo libro ci aiuta assai, in tal senso.

Enzo Fimiani

Alligato A.

Prodotti	Superficie coltivata in Ectari	Produzione		Unità di misura
		media per ettaro	Totale	
Agricoltura				
Grano	100000	8.50	850000	Etolitro
Granturco	54136	16.20	877003	"
Fave e lupini	9516	9.20	87547	"
Fagioli, lenticchie e piselli	7325	6.20	45415	"
Orzo	1600	14.20	22720	"
Segale ed orzo	17500	13.60	238000	"
Patate	2180	102.00	222360	quantità
Castagne	1360	9.00	12240	"
Canapa	720	5.30	3816	"
Lino	1052	3.18	3345	"
Uva	71250	11.00	783750	Etolitro
Olio	95300	3.00	285900	"
Paglia di grano	"	"	2,875,000	quantità
Semi di grano	1052	"	7200	Etolitro
Bozzoli	"	"	51250	libbre/gram.
Erba di campo ed ortive	"	"	62400	quantità
Frutti	"	"	53250	"

Prodotti	Superficie coltivata in ettari	Produzione		Unità di misura
		media per ettaro	Totale	
Industria e Commercio				
Somaggio di pecora	"	"	2.310.000	Chilogrammi
Lana di pecora	"	"	333.273	"
Pelli conciate	"	"	21.250	Numero
Olio di oliva	"	"	320.760	Quintale
Vino	"	"	1.175.625	Ettolitri
Uova	"	"	3.000.000	Numero
Liquorizia	"	"	2.000	Quintale
Fichi secchi	"	"	25.000	"
Gommi di tartaro	"	"	23.000	Chilogrammi
Mancidole di Castelli	"	"	3.600	quintale
Legna e Carbone	"	"	170.000	Metri cubi

Collegato B.

Stato della produzione del bestiame nel 1878.

Animali	Numero
Cavalli, Asinelli, muli	3.000
Asini ed Asine	5.815
Muli e Mule	2.000
Bovini, vacche, giovenche, vitelli	50.000
Pecore e capre	330.000
Agnellini e Capretti	300.100
Mancidole	223450
Pollame e cacciagione	1.225.000

Alligato C.

Quadro del movimento d'importazione ed esportazione della Provincia
di Teramo redatto per l'anno 1878 da quella Camera di Commercio

Merchi	Unità di misura	Importazione	Esportazione	Differenza quintali
Vino ed aceto	Ettoletto	..	825,700	825,700
Uva	quintale	..	237,800	237,800
Birra in botti	Ettoletto	450	..	450
Rhum in botti	D	4000	..	4000
Acquarite in botti	D	5500	..	5500
Oli minerali	D	75000	..	75000
Olio di oliva	D	..	242,000	242,000
Oli diversi	D	8000	..	8,000
Caffè	quintale	4500	..	4,500
Cacao, amello ecc.	D	20	..	20
Pepe e garofano	D	180	..	180
Zucchero	D	20000	..	20000
Radici di liquorizia	D	10000	..	10000
Liquorizia	D	..	2000	2000
Medicinali e prodotti chimici	D	1430	..	1430
Cera	D	..	100	100
Saponi di profumeria e d'ordinari	D	1750	..	1750
Stoffe	D	..	30000	30000
Pelli scabie	D	..	12730	12730
Stuoie	D	1850	..	1850

2. 1110

Merzi	Unità di misura	Importazione	Esportazione	Residua a quintali
Fornaggioli pecora	quintale	"	11500	11500
Miele	"	"	200	200
Panicolati e macinati	"	5230	"	5230
Uova di pollame	Numero	"	2000000	1200
Carolicca cavalli fulvaloni dal 500 al 750	"	2500	"	"
" " fulvaloni sup. a 500	"	1200	"	"
Muli e Mulat	"	"	1500	"
Asini e Asine	"	"	1000	"
Bovini e Coni	"	12000	30000	"
Maiali, giovenchi e vitelli	"	"	2500	"
Capre e pecore	"	110000	110000	"
Capretti e capretti	"	"	232000	1600
Maiali	"	"	20000	16000
Pelli grege	"	13600	"	1360
Pelli coniate	"	"	11000	2200
Canapa e lino pettinato	quintale	2050	"	2050
Cotone filato	"	3015	"	3015
Cappelli diversi	"	620	310	930
Passamaneria in generale	"	315	"	315
Lana di pecora	Chibgram.	"	216780	2167
Borzoli	"	"	51230	512
Seta	quintale	115	"	115

Merci	Unità di misura	Importazione	Esportazione	Reiezione a quintali
Grano	quintale	"	220000	220000
Granturco	"	"	148000	148000
Ovena	"	12600	"	12600
Fave	"	3000	"	3000
Castagna	"	"	1300	1300
Pisce	"	275000	"	275000
Piastre fumanti	"	12600	11300	53800
Legna da fuoco	stereocubo	"	62500	312000
Legna da carbonizzazione	"	325000	"	375000
Carbone	quintale	123700	"	123700
Carta e cartone	"	3250	"	3250
Mobili di legno	"	22000	"	22000
Terra di fabbricaione	"	237000	"	237000
Rame, ottone, piombo, stagno ecc.	"	32000	"	32000
Vasellami, vetri e cristalli	"	17791	"	17791
Erbaggio fresco e ortaglie	"	"	320000	320000
Pietra da lavare	"	20854	"	20854
Maicoliche di Costelli	"	"	3600	3600
Cunodi di tartaro	libilogram.	"	23000	230
Candele steariche	quintale	100	"	100
Polve macinate di risipani	"	2700	"	2700

Alligato D.

Alla Provincia			Cei Comuni segnati al N.º 3 in ragione del septe		
Impurtazioni in quintali	Esportazioni in quintali	Totale in quintali	Impurtazioni in quintali	Esportazioni in quintali	Totale in quintali
1.912.830	2.162.249	4.075.079	318.813	360.491	679.304

Allegato E.

Principali prodotti agricoli del territorio della Provincia di Teramo a norma della precedente statistica

Qualità dei prodotti	quantità dei prodotti												
	nella Provincia			nei pozzi Decreti del 1879									
				Produzione in			Consumo in			Esportazione in			
	Stetle	Numero	quanti	Stetle	Numero	quanti	Stetle	Numero	quanti	Stetle	Numero	quanti	
Grano	85000	"	"	1/4	14666	"	"	4666	"	"	102000	"	76.000
Granon	377000	"	"	1/4	146167	"	"	66167	"	"	80700	"	56.000
Pozzoli	"	"	52	1/4	"	"	"	"	"	"	"	"	51
Seni	"	"	58852	1/4	"	"	"	8875	"	"	5875	"	3.000
Stetle di olive	"	"	320760	1/4	"	"	"	53460	"	"	13460	"	10.000
Vino	147625	"	"	1/4	117.562	"	"	97.562	"	"	20000	"	20.000
Uva	"	300000	"	1/4	"	50000	"	"	200000	"	"	300000	1/100
Alliconiale	"	10050	"	1/4	"	246	"	"	414	"	"	2000	100
Quattro capi	"	30000	"	1/4	"	50000	"	"	30000	"	"	20000	1000
											Totale generale		198131

Ulligato F.

Principali articoli d'importazione estratti dal precedente quadro (anno 1881)

Qualità	Per l'intera	Misure	Voci Comuni Pe. scritte al N. 3. quantità
	Provincia quantità		
Dequarite e Salsure	9500	4/10	950
Oli minerali e Diversi	83000	4/10	8300
Caffè, macis, cannella, pepe, garofani ecc.	24700	4/6	4116
Medicinali	1430	4/6	238
Ulla grege, N. 13600 a chilogrammi 8.	1088	4/3	360
Canapa, lino, seta, lana, seta, seta, seta	5685	4/6	947
Stucco	1850	4/100	18
Vasi salati e marinati	5230	4/6	871
Uglio e poste di frumento	34500	4/30	10583
Ferri, rame, ottone, stagno, zinco ecc.	269.000	4/25	10760
Totale			37145
In aggiunta al foglio di fronte si esportano per il quadruplo			198151
Totale generale			235296

Alligato G.

Movimento merci e viaggiatori nella Marione di Montesilvano

Spedizione / anno 1884												Media giorno linea viaggiatori									
a grande velocità						a piccola velocità						Totale generale		Da e per							
arrivo		partenza		Totale		Ossiv.		Pastore		Totale		Nome		Resina		Stazioni		Spedizioni		Totale	
Numero	Stabilità	Numero	Stabilità	Numero	Stabilità	Numero	Stabilità	Numero	Stabilità	Numero	Stabilità	Nome	Resina	Stazioni	Stazioni	Stazioni	Stazioni	Stazioni	Stazioni	Stazioni	Stazioni
1760	217	2125	185	104	7855	258	22	2390	18	1855	1672	3968	1062	3882	555	11.917	6.307	27	30	57	

Allegato H.

Quadro dimostrativo del movimento Viaggiatori sulla linea Senne,

Denominazione dei Comuni	Andata e ritorno				N. delle giacche			
	Montepulciano	Monteprato	Monteprato	Montepulciano	Montepulciano	Monteprato	Monteprato	Montepulciano
Da Casale Marittimo N.° Filivano spacci. con al. 2.° 3.° e 4.°	"	"	57	"	"	365	"	"
Pianella	400	60	6	14	100	249	"	"
Montepulciano	200	30	2	11	51	303	"	"
Frassinetti Spoltore	100	10	2	10	51	304	"	"
N.° Filivano - Cappelle	80	8	2	10	51	300	"	"
Cittasanta Angelo	60	20	6	14	100	249	"	"
Senne	1000	200	20	14	51	300	"	"
Cittasanta Angelo	10	"	"	12	"	"	"	"
Spoltore	50	"	"	6	"	"	"	"
N.° Filivano - Cappelle	10	"	"	6	"	"	"	"
Castiglione N.° Numerosa	10	"	"	4	"	"	"	"
Frassinetti Spoltore	20	"	"	4	"	"	"	"
Pacuvio	30	"	"	5	"	"	"	"
Saninola	10	"	"	6	"	"	"	"
Montebello spacci. con al. 1.° dalla Senne	80	"	8	15	"	350	"	"
Pianella, Montepulciano - Collicorvino	80	"	10	15	"	350	"	"
Frassinetti Spoltore } Stazioni di Montepulciano	"	"	14	"	"	365	"	"
Frassinetti Spoltore }	"	"	14	"	"	365	"	"
Stazioni comunali N.° 3 - Casale Marittimo al N.° 1.°	150	10	14	90	16	100	117	100
Stazioni comunali N.° 9 - Santuario	1000	"	"	7	"	"	"	"

Loreto Aprutino, Cappelle, Missioni Montesilvano

Movimento annuo

Totale					Stiracario		Stiracario in chilometri	Totale viaggiato in chilometri
Feste Fiere	Mercati	Giornalieri	Bagni	Generale	Luogo di partenza e di arrivo			
"	"	2085	"	2085	Staz. M ^o Silvano, pag. e luoghi 7.6.	21	136905	
5600	6120	444	"	15244	Ponte Chiavardi - Penne	13	171780	
2200	1530	606	"	4336	" " "	13	56368	
1000	612	608	"	2220	Cappelle - Penne	18	39960	
1120	108	600	"	2128	M ^o Silvano - Cappelle (Penna) pag. 12	20	42560	
840	2040	1424	"	4374	Cappelle - Penne	18	18732	
14.000/10200		6000	"	30200	Loreto Aprut. - Penne	8.	241.600	
480	"	"	"	480	Cappelle - Loreto Aprut.	10	4800	
300	"	"	"	300	" " "	10	3000	
240	"	"	"	240	M ^o Silvano, pag. 12 - Loreto Aprut. pag. 12	12.	3120	
160	"	"	"	160	Penne - Loreto Aprut.	8	1280	
80	"	"	"	80	" " "	8	640	
150	"	"	"	150	" " "	8	1200	
240	"	"	"	240	" " "	8	1920	
1200	"	2800	"	4000	Sella di Collatuccio - Loreto Aprut.	4	16000	
1200	"	3500	"	4700	Ponte Chiavardi - "	5	23500	
"	"	1460	"	1460	Moline L'Anversa - Staz. M ^o Silvano	11	16060	
"	"	1460	"	1460	Sella di Collatuccio " "	23	33580	
2400	1020	588	9000	13008	Staz. M ^o Silvano, pag. e luoghi 7.6.	21	273168	
4000	"	"	"	4000	" " "	21	447000	
Totale								1593175

Alligato I.

Esteri Sione in Ettari	Cassa Teruni a carico di proprietari domiciliati			Cassa Fabbrica	Riscossione Mobile	Compendio della Cassa Teruni che pagasi dai cittadini di Loreto a prezzo per pro prietà pervenute nei comuni già Riscotti	Totale Velle Colonne 4.5.6.7.
	1.	2.	3.				
6000	5028,03	61839,70	69667,73	902,61	6203,42	11,241,91	96711,31

[1878 post]

Stima dei prodotti agricoli, della produzione del bestiame, di quella relativa all'industria e al commercio; quadro del movimento d'importazione e d'esportazione della Provincia di Teramo redatto dalla Camera di Commercio relativamente all'anno 1878; quadro del movimento merci e passeggeri nella stazione di Montesilvano e riguardo la linea Penne-Montesilvano.

ARCHIVIO FAMIGLIA VALENTINI DI LORETO APRUTINO, Atti di natura pubblica relativa agli incarichi, ruoli, funzioni pubbliche svolti da esponenti della famiglia Valentini, Comune di Loreto Aprutino b. 14, fasc. 100.

AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI PENNE

Illmo

Non vi è chi non vegga come chi movendo col treno dalla Stazione di Montesilvano per condursi a Teramo, deve, per la interruzione del viaggio, deplorare il noioso aspetto di parecchie ore a Giulianova, per riprendere il nuovo treno.

Ne risentono maggiormente le popolazioni sparse di questa parte del 1.° Abruzzo, nelle valli del Salino e del Tavo, che costituiscono i Comuni che seguono:

Penne, Città S. Angelo, Loreto Aprutino, Collecorvino, Moscufo, Montesilvano, Picciano, Farindola, Montebello di Bertona, Civitella Casanova, Castiglione M. R., Bacucco, Castilenti, Bisenti, Elice e Carpineto alla Nora.

Ne risentono, dico, esse popolazioni, perchè hanno continue e frequenti relazioni d'interessi morali, economici ed amministrativi col cennato loro Capoluogo di Provincia — Hanno inoltre una importanza commerciale non comune con le principali Città del Regno per il movimento delle loro esuberanti derrate, e per le svariate merci e manifatture di che si rendono consumatori.

Queste considerazioni danno ad esse il diritto di aver maggior riguardo e facilitazioni nello svolgimento dei loro interessi, i quali costituiscono quel libero scambio da cui dipende il benessere dei minori centri e quindi la floridezza della Nazione.

Quest' Amministrazione, nell' intento di ovviare gl' inconvenienti sudetti e rendere sempre più agevole la vita commerciale al nostro scalo di Montesilvano, si fa iniziatrice di promuovere un' azione collettiva con gli altri Comuni interessati, affinché l' Ispettorato Generale delle Ferrovie in Roma si degni di farci le seguenti concessioni:

1. Fermata allo scalo di Montesilvano, del Treno diretto Lampo, contrassegnato col N. 70;
2. Disporre possibilmente l' ampliamento di detta Stazione;
3. Aumento di binarii per la piccola velocità.

Per la buona riuscita della cosa però si crede indispensabile fare appello all'autorevole appoggio dell'amministrazione Provinciale. Gli è perciò che devesi rivolgere alla stessa calda preghiera perchè si compiaccia trasmettere con i suoi buoni uffici la istanza collettiva all'Onorevole Ispettorato Generale delle Ferrovie in Roma; non senza interessare anche la Camera di Commercio ed Arti per l'invio, a tempo debito, ad essa Amministrazione Provinciale, analogo atto per constatare la convenienza e necessità di avere le richieste facilitazioni.

La necessità delle medesime, si giustifica dal fatto giustamente reclamato, di aver non solo la più rapida comunicazione degli Enti sudetti col Capoluogo della Provincia e col resto d'Italia, ma eziandio per rendere più idonei e consoni al progresso dei tempi che volgono gl'interessi delle cennate popolazioni.

Quindi è che per mandato speciale conferitomi dall'Amministrazione Comunale, ho l'Onore rivolgere alla S. V. Illma i miei più vivi interessamenti, affinchè si compiaccia di provocare da cotesta Onorevole Giunta l'analoga deliberazione, e con cortese sollecitudine inviarmene la copia, onde io possa riunirla alle altre dei Comuni interessati, e così dare compimento alle necessarie ulteriori pratiche.

Voglio intanto nel comune interesse augurarmi fin da ora, che una tale iniziativa avrà fra non molto il desiderato felice successo.

E con questi sentimenti mi è grato l'incontro per riverirla distintamente.

Penne, li 4 Ottobre 1892.

IL SINDACO
F. CASTIGLIONE

Penne, 4 ottobre 1892

Circolare del Sindaco del Comune di Penne, in rappresentanza dei comuni delle Valli del Salino e del Tavo tra cui Picciano, agli enti interessati per condividere la necessità che il treno diretto Lampo faccia scalo anche alla stazione di Montesilvano (a stampa).

ARCHIVIO STORICO COMUNE DI PENNE, Carteggio postunitario, Cat. X classe 8, b. 1 fasc. 3.

UFFICIO TECNICO PROVINCIALE

DI

TERAMO

Teramo, li 6. Settembre 1898.

N. 1584

Risposta alla Nota

N. 1

Alligati N. //

Indicare nella risposta il N. e la data della presente

Oggetto

Offerta per un servizio di vetture automobili nella Provincia.

PROTOCOLLO

NUM. 2293 ANT.

CAT. 10 CLAS. 4 FAS. 3

LI 4/11 1898

Mun. Sig. Sindaco di

Terme

È stata presentata all'On. Deputazione Provinciale l'offerta per l'impianto di un servizio di carriera postale con vetture automobili percorrenti la strada Imperiale e fino alla Stazione di Chieti. È stato peraltro che tale servizio potrebbe estendersi pure alle Montepell. vani - Terme, e però prima di concludere qualsiasi proposta mi occorrerebbero le notizie seguenti, le quali prego la S. V. a volermi fornire in via affatto officiosa ed a semplice titolo d'informazione.

Nel caso di un servizio con vetture automobili fra Montepell. vani e Terme:

- 1.° Quante corse al giorno nelle due direzioni occorrerebbero al Comune?
- 2.° Quale strada vorrebbe che si percorra, se per Collecervino o per Loreto, tenuto presente che in quest'ultimo caso si avrebbe il sussidio di Loreto?
- 3.° Se il Comune è disposto di devolvere a vantaggio del nuovo servizio il sussidio che attualmente paga oltre quello che già viene dato dal No. Governo?

Teramo

TERAMO

11.° Se il Comune di Collesarvino
attualmente sussidia la carriera
che fa il servizio?
Con perfetta stima Tu isordito

L'ingegnere Papal.
Ing. Crugnola

Teramo, 6 dicembre 1898

Ipotesi dell'ing. Crugnola, dell'Amministrazione provinciale di Teramo, al Comune di Penne, inerente la trasformazione della messaggeria postale a cavalli in vetture automobili nella linea Penne-Montesilvano. ARCHIVIO STORICO COMUNE DI PENNE, Carteggio postunitario, Cat. X classe 8, b. 1 fasc. 1.

Amministrazione delle Poste.

(Mod. di N. 13)

UFFIZIO

PROVINCIA di Teramo



Verbale N.° 18 per irregolarità nel servizio.

Addi 28 Maggio 1899 a ore 8.15

nell' ufficio di PENNE

i sottoscritti (a) Gaudiosi titolare e Digiorgio
supplentif

avendo fatto la ricognizione (b) dei pacchi in arrivo.

hanno rilevato quanto segue: (c) Mancare il pacco N.° 31 da Roma descritto sul mod. 255 di Montesilvano Sp. - Dello pacco fu visto da un impiegato dell' Ufficio, mentre lo ricevevano dalla mesfaggeria in pubblica piazza, perché, benché forniti di sacchi, seguiva il cattivo verso portare i pacchi sfusi, e quello in parola, perché malconcio dall' acqua caduta la notte, fu portato nell' Ufficio della mesfaggeria postale - Il sostituto procaccia Di Vincenzo non seppe giustificarsi, ma negava quanto fu visto; disse poi che il pacco mancante, forse, era rimasto a Montesilvano Sp. - Per accertar bene il fatto fu telegrafato a quel titolare il quale rispose negativamente (si unisce il telegramma). Con la corsa delle ore il Di Vincenzo portò in ufficio il già detto pacco, non più bagnato, ma i suggelli non aveva le iniziali!... Il sopradetto agente, pur conoscendo il telegramma di risposta da Montesilvano Sp., sosteneva essergli stato consegnato con quella corsa, mentre sul 255 nulla appariva.

Per la regolare constatazione di quanto sopra egli ho compilato e sottoscritto il presente verbale, che rimettono alla Direzione

Firme

Alessandro Digiorgio

(a) Cognomi, nomi e gradi degli impiegati e cognomi e nomi dei testimoni, quando ne sia prescritto il concorso.
 (b) Trattandosi di mancanza o di irregolarità di corrispondenze raccomandate od assicurate, si indichi il dispaccio in cui sieno giunte;
 trattandosi di differenza nel numero dei dispacci o dei pacchi o di dispacci o pacchi giunti in cattivo stato, si precisi da quale messaggero o procaccia sieno stati recati e da quale linea o da quale ufficio provengano;
 trattandosi di altre irregolarità in genere, si precisi bene in quali oggetti sieno state accertate, indicandone la provenienza e la data di partenza, compresa l'ora, se conosciuta.
 (c) Trattandosi di corrispondenze raccomandate od assicurate, si indichi se manchi l'intero plico o se manchi qualche oggetto e quale, annunziato nel foglio di avviso, ovvero se qualche oggetto e quale sia giunto in cattive condizioni, aggiungendo le necessarie particolarità;
 trattandosi di dispacci, si indichi se ne manchi qualcuno e quale, ovvero se qualcuno e quale di essi sia giunto in cattivo stato;
 trattandosi di pacchi, si indichi quanto è disposto nei dispacci, aggiungendo se sieno pacchi ordinari o con valore dichiarato o con assegno ed aggiungendo ugualmente le altre particolarità occorrenti;
 trattandosi infine di altre irregolarità in genere, se ne precisi la natura, con tutte le particolarità necessarie.
 NB. Nel caso di mancanza di fogli d' avviso N. 1.° della contemporanea mancanza del plico speciale annesso o di ppiù di manomissione di quest'ultimo, si rammenti di unire al verbale il pezzo ed il collare.

Penne, 28 maggio 1899
 L'Amministrazione delle poste segnala il comportamento irregolare del sostituto procaccia Giustino Di Vincenzo nel trasferimento dei pacchi in arrivo. Questi, infatti, non erano protetti malgrado fossero provvisti di sacchi.
 ARCHIVIO STORICO COMUNE DI PENNE, Carteggio postunitario, Cat. X classe 7, b. 1, fasc. 2

Oscar Daufresne de la Chevalerie

Ingegnere

Palazzo Bianco - Vomero Nuovo

N^o 374/378

Oggetto
Vetture Automobili

Napoli 24 Agosto 1899.

N. 2310
10.4.3
L. 28.8.99

Il Mio
Signor Sindaco del Comune
di Penne (Ceramof)

Fra le tante costruzioni ferroviarie eseguitesi in questi ultimi anni è rimasto abbandonato questo Comune. Ritiensi però che tale abbandono sia causato dalla forte spesa che richiede una costruzione ferroviaria, ed il dubbio che i risultati dell'esercizio non possano presentare tale un traffico da ammortizzare il capitale che si dovrebbe impiegare. Da poco tempo in Francia, in Inghilterra, ed in Italia si sono impiantati parecchi servizi pubblici con Vetture Automobili a vapore per trasporto di viaggiatori e di merci; e ciò per servire quelle regioni il cui traffico non poteva sopportare alla forte spesa di una costruzione ferroviaria. Dette vetture automobili rispondono perfettamente alle esigenze dei differenti servizi ai quali sono destinate, servendo quelle popolazioni con un mezzo di trasporto comodo, rapido, sicuro ed economico, che è destinato a supplire l'ondata carrozzella e l'anticiviliano chers-à-bancs.

Dette vetture automobili a vapore sono grandi vetture capaci di 12, 16, 20 e 24 persone ciascuna, mosse da un motore speciale che trovasi nella parte anteriore di esse e che può raggiungere la velocità di 25, 30 chilometri l'ora. I perfezionamenti apportati a questi veicoli negli ultimi tempi, sono immensi; dei motori piccolissimi e leggerissimi raggiungono delle forze enormi che permettono di superare senza alcuna difficoltà delle pendenze del 10% in pieno carico. Le caldaie speciali e brevettate che alimentano i suddetti motori non presentano alcun pericolo.

lo perché sono sempre sottoposte ad una pressione inferiore di molto alla loro potenza reale; un sistema di sospensione speciale dà alla vettura tutta la leggerezza necessaria, senza scosse, sbalzi od inconvenienti di sorta, in modo da renderla molto più comoda della più perfezionata vettura. — I numerosi impianti fatti all'Estero, non hanno mai dato luogo ad alcun inconveniente, tanto che nell'Esercito Francese se ne sono fatte parecchie applicazioni. Del resto tutti i dubbi a questo riguardo spariscono quando si pone mente che le dette vetture con tutti i loro meccanismi debbono essere verificati, esaminati ed approvati dalle Autorità Governative competenti, e che nessun Servizio può effettuarsi senza regolare Decreto del Prefetto della Provincia, udito il parere del R. Corpo del Genio Civile locale.

Dunque da quanto precede è ben chiaro che con una spesa di molto inferiore ad una ferrovia si può ottenere un mezzo di trasporto sicuro, comodo, veloce ed economico che forma sempre la ricchezza e la vita delle popolazioni.

In seguito a tali considerazioni ed agli immensi vantaggi che ricaverebbe questo comune, mi propongo di riunirlo ai Comuni limitrofi ed alla Stazione ferroviaria più prossima, mediante le predette e non mai abbastanza lodate. Vetture Automobili a vapore.

All'uopo presente a questa Onorevole Amministrazione Comunale le Seguenti proposte:

- 1^a Eseguire un Servizio per trasporto viaggiatori e merci con delle vetture automobili a vapore fra questo Comune, i Comuni limitrofi e la Stazione ferroviaria più prossima.
- 2^a Il Comune dovrebbe accordarmi la concessione per l'esercizio di tali vetture automobili a vapore, almeno per anni trenta

impeguandosi esso Comune di non darne altre dello stesso genere e con altri sistemi, eccezione fatta per l'impianto di una ferrovia, e pagandomi quale concessionario durante la concessione un sussidio mensile da stabilirsi; dal giorno dell'apertura dell'esercizio. Beninteso detto sussidio s'intenderà netto di qualsiasi tassa o imposta, e debitamente garantito.

3^o Il Comune dovrà mettere a disposizione un locale sulla via che percorreranno le vetture, allo scopo di Service da stazione ai viaggiatori e per deposito merci.

4^o Il numero e l'orario delle corse saranno regolati in modo da essere in coincidenza coi principali treni che passano per la stazione ferroviaria.

5^o La tariffa pel trasporto dei viaggiatori sarà stabilita di accordo con la Giunta Comunale.

6^o Il Comune dovrà pagare la redazione del progetto di tale servizio di vetture automobili a vapore che si sottometterà all'onorevole Amministrazione Comunale. L'importo di tale redazione sarà preventivamente stabilito e sarà pagato dal Comune infra tre giorni dalla consegna fattane all'Amministrazione Comunale.

7^o Per compensare in parte i sacrificii non lievi del sottoscritto, ed in vista dei vantaggi che ne ricaverà il Comune, questa onorevole Amministrazione Comunale, dovrebbe impegnarsi a rimmettergli, a titolo di premio, l'ammontare di un'annata del sussidio chiesto sopra il giorno dell'apertura dell'esercizio.

Infine mi propongo di stabilire parecchi servizi simili in Italia, e già mi trovo in serie trattative in parecchie provincie del meridionale e del centrale. I forti capitali di cui dispongono le Società costruttrici italiane, francesi, belghe ed inglesi,

che mi onoro di rappresentare. Mi rendono Sicuro di poter Soddi-
 fare coteste popolazioni offrendo loro un facile, comodo e Sicuro
 mezzo di trasporto.

Credo inutile di mettere in rilievo i vantaggi che offro con
 tale domanda al Comune, e dichiarandomi fin da ora pronto
 di accettare le altre egue e ragionevoli condizioni che cotesta
 Spettabile Amministrazione Sarà per imporre, mi tengo
 a disposizione di essa, per tutti gli altri chiarimenti necessa-
 rii.

In attesa di sollecito riscontro, la prego, Egregio Signor
 Sindaco, gradire i miei ossequi.

Ing. Oscar Daufresne de la Chevalerie

P.S. Sarei anche disposto di assumere il Servizio delle R. P.
 Ste, che unitamente al trasporto Sicuro, rapido, e comodo dei
 viaggiatori e merci, Sarà di grand vantaggio ed economia per
 cotesto Comune.

Napoli, 24 agosto 1899

Proposta dell'ing. Oscar Daufresne de la Chevalerie al Sindaco del Comune di Penne per l'utilizzo di vetture
 automobili con trazione a vapore e con velocità massima di 30 km/h, da utilizzare nel servizio passeggeri e
 merci della linea Penne-Montesilvano.

ARCHIVIO STORICO COMUNE DI PENNE, Carteggio postunitario, Cat. X classe 8, b. 1 fasc. 1.

Impresario Costruttore

Roma Via P. Umberto I° Roma 29 sett. 1899.

Onorevole Sig. Sindaco di

Penne

N. 2541

10. 11. 3

112-10-99.

Il sottoscritto sente il dovere di partecipare alla S. V. V. che fin dall'Agosto p.p. feci pervenire alla Presidenza del Consiglio Provinciale di Teramo una domanda, da essere inoltrata al Ministero dei L. L. P. P., per la concessione della costruzione ed esercizio della ferrovia economica Penne-Montesilvano, confidando, che per gli effetti della nuova legge, e per buoni uffici dell'Amministrazione Provinciale venisse alla suddetta linea accordato il maggior sussidio chilometrico. Dal canto mio l'Impresa sottoscritta si riserbava il diritto di far eseguire, entro quattro mesi dalla data della concessione, uno studio tecnico, nella possibilità di poter ottenere una derivazione d'acqua, come energia idraulica, dal fiume Tavo, onde trasformare la forza motrice a vapore in trazione elettrica, ed entro il medesimo periodo di tempo, rendendosi esecutivo l'atto di cessione nelle forme legali, l'Impresa avrebbe sborsata al Governo la cauzione richiesta.

La S. V. nel prendere nota della presente comunicazione è pregata a volerli cooperare per quanto è in lei e nell'interesse dei suoi amministrati, al buono e sollecito della pratica, interpellando il Consigliere Provinciale del mio mandamento.

Con ogni considerazione della S. V. V. V. V.
Giuseppe Primo Impresario Costruttore

Roma, 29 settembre 1899

Il costruttore Giuseppe Primo di Roma espone al Sindaco del Comune di Penne Leopardi la necessità di una derivazione di acqua dal fiume Tavo da trasformare in energia elettrica utile per l'esercizio della Ferrovia economica Penne-stazione di Montesilvano.

ARCHIVIO STORICO COMUNE DI PENNE, Carteggio postunitario, Cat. X classe 8, b. 1 fasc. 1.

1900-1902



3.

Contratto d'appalto per trasporti postali
tra Penne e la Stazione ferroviaria di
Montesilvano

Località toccate dal servizio: Unasera di Piccia-
no e di Collecorsino, Casone e Staffiere.

L'anno milleottocentonoveantannove, il giorno
dieciasette del mese di Novembre in Penne, Pro-
vincia di Ceramo.

In virtù della presente privata scrittura, il Mu-
nicipio di Penne, rappresentato dal Sindaco Si-
gnor Vincenzo Barone Leopardi, autorizzato con
deliberazione del Consiglio Comunale in data ven-
tuna Ottobre, si assume il servizio dei trasporti posta-
li tra Penne e la Stazione ferroviaria di Montesil-
vano, e viceversa, alle condizioni seguenti:

Art. 1.

Farà eseguire il servizio con vettura a tre corse
al giorno di andata ed altrettante di ritorno entro
il termine di ore 2,45 in andata, e di ore 3,15 in ri-
torno per le corse di giorno, e di ore tre e minuti
45 per l'andata, e di ore tre e minuti 15 in ritorno
per la corsa di notte, a mezzo di un proprio im-
prenditore d'incaricata condotta, che sarà designa-

N. sul repert. al N. 28

to all'Amministrazione delle Poste.

La vettura dovrà essere munita di ripostigli da chiudersi a chiave, ove si possono collocare al sicuro dalle intemperie o da altro danno qualsiasi gli oggetti postali accennati nel seguente articolo:

L'Amministrazione potrà prescrivere che sieno collocate sulle carrozze apposite capotte per l'impostazione delle corrispondenze lungo la linea, e l'imprenditore avrà l'obbligo di curarne il trasporto e la consegna agli uffici estremi, ed intermedi dello stradale, senza pretesa di maggiore compenso.

Art. 2°.

Provvederà che l'imprenditore riceva, ritrascurandone ricercata in iscritta, e consegna agli uffici e collettorie dello stradale per corso ora esistenti, o che venissero in seguito istituite o alle persone incaricate dall'Amministrazione postale:

- a) i dispacci, le valigie e i sacchi contenenti corrispondenze ordinarie, raccomandate, assicurate e gruppi con valore dichiarato, non che gli altri oggetti che gli saranno affidati dall'Amministrazione postale, compresi i recipienti vuoti in uso pel servizio dei pacchi;
- b) i pacchi postali ordinari, quelli garantiti d'assogno e quelli con dichiarazione di valore senza li



mitazioni di numero, sciolte e chiuse in sacchi o pac-
 cetti, fino al peso di leg. 5 cadauno, tanto originari
 dall'interno del Regno, quanto provenienti dall'estero.

Sarà eguale obbligo anche i dispacci, pacetti ed al-
 tri oggetti postali provenienti da uffici e collettori di
 altre linee e colà diretti, il cui cambio abbia luogo in
 un punto dello stradale predetto.

Sarà altresì obbligato a far trasportare gratuita men-
 te sulla rotta dell'agente telegrafico di manutenzione
 (giacca di filo) qualora il medesimo, per ragioni di ser-
 vizio debba percorrere in tutto o in parte lo stradale. Ottavio Garuti 1877



Art. 3.º

Vincenzo Pellicani Tortè

L'Amministrazione postale potrà variare ed o-
 rario delle corse, sempre però nel tempo come sopra
 fissato.

Art. 4.º

Il servizio sarà eseguito con botte esaltorra e fer-
 della dalle intraprese ditte e dai suoi agenti, che do-
 vranno sapere leggere e scrivere ed essere anche appro-
 vati dall'Amministrazione postale.

Art. 5.º

Il Municipio è responsabile dei dispacci e degli altri
 oggetti postali consegnati alle intraprese ditte ed ai
 suoi agenti, salvo il caso di forza maggiore debitamente giustificato:

a) Nel caso di smarrimento, mancata emissione o guasto di dispacci contenenti lettere, pieghe, o gruppi con valore dichiarato o corrispondenze raccomandate, il Municipio dovrà tenere riterata l'Amministrazione di tutti i danni che essa possa averne a risarcire.

Nel caso di smarrimento, mancata emissione o guasto di dispacci contenenti corrispondenze ordinarie o di altri oggetti dell'Amministrazione, sarà possibile di una multa di lire cinque a lire venti per ogni dispaccio od altro oggetto.

b) Nel caso infine di smarrimento mancata emissione o guasto di pacchi postali dovrà tenere riterata ugualmente l'Amministrazione di tutti i danni.

Per pacchi postali provenienti dall'estero dovrà inoltre rimborsare all'Amministrazione anche i diritti postali e le tasse doganali di cui fossero gravati.

Art. 6.

Nel caso di ritardi, negligenze o contravvenzioni ai patti della presente scrittura, il Comune sarà possibile di una ammenda sino a lire cinquanta, secondo la gravità dei casi, e spetterà al Municipio di versarne l'ammontare nelle Casse postali, salvo i suoi diritti di recupero verso il proprio imprenditore.

Nei particolari di ritardi, le negligenze, o le contravvenzioni, l'Amministrazione potrà pronunciare la

rescissivo della scrittura, senza che sia d'uopo di sentenza di Tribunale o di qualsiasi formalità d'atti.

Art. 7.^o

Il Municipio curerà che l'imprenditore ed i suoi agenti portino in servizio sul cappello ed al braccio una placca coll'iscrizione „R. Poste.”

Art. 8.^o

Il Municipio curerà pure che l'imprenditore tenga affissa costantemente nel proprio ufficio e nello interno delle carrozze a vista del pubblico, la tariffa dei prezzi da pagarsi dai viaggiatori. Una copia della tariffa stessa sarà rimessa alla Direzione provinciale delle poste da cui dipende.

Art. 9.^o

Arrivando che le condizioni stabilite non consentano di eseguire il servizio nel modo stabilito, il Municipio sarà tenuto a provvedere che le corrispondenze ed i pacchi sieno inoltrati con altri mezzi adatti e, al più che sarà possibile, solleciti. Le spese occorrenti in detti casi, come in quelle dipendenti da costruzioni o da altra qualsiasi causa, saranno sempre a suo carico.

Qualora nel corso dell'appalto avvenissero delle variazioni nella strada cotabile per rettificazioni della medesima o per qualsiasi altra causa, l'ac-

collaborare non potrà esimersi dall'eseguire il servizio, ed avrà diritto a qualsiasi compenso oltre la retribuzione pattuita.

Art. 10.

L'Amministrazione postale, per l'esecuzione di questo servizio, pagherà al Municipio la retribuzione annua di lire tremila a rate e scadenze di semestre regolare.

Art. 11.

Il contratto avrà principio dal 1.° Gennaio 1900 e dovrà finire a tutto il 30 Giugno 1902 (mille novecentodue.)

In caso di apertura di qualche tronco ferroviario, oppure di attuazione di tramvie l'Amministrazione potrà rescindere il contratto anche prima della scadenza, mediante preavviso di giorni quindici e senza che il Municipio concessario abbia diritto a verun compenso.

Il sottoscritto Titolare dell'Ufficio postale di Perone, a ciò delegato dalla Direzione delle poste e telegrafi di Bergamo come da lettera N.° 13.534 in data 11 Novembre 1899, accetta il presente atto, il quale non sarà obbligatorio per l'Amministrazione postale in fino a tanto che non sia approvato con Decreto ministeriale.

Le spese relative a questa scrittura sono a carico
del Municipio.

Fatto in tre originali, ai quali si sono sott.
fasciate le parti contrattate ed i testimoni
come segue:

N.° Titolare postale e telegrafico Penne

Attilio Garofalo

Il Sindaco del Municipio di Penne.

Vincenzo Segarini

3 Testimoni

Vincenzo Bellacis

Domènico Felsol



N.° Al Direttore Postale e telegrafico

e un



Approvato con Decreto Ministeriale

in data 29 Novembre 1899

registrato alla Corte de' Conti add. 30 Dicembre 1899

Reg. 123. Bilancio Poste e Telegrafi F.° 176

Roma 13 Gennaio 1900

Il Capo Sezione
V. Romani

3° Originale L. 1.20
2° id " 1.20
1° id " 90.00
P 92.40

N. 899 Registrato a Montesilvano add. 16 Jan 1900
al Mod. 2° Vol. 57 Fogl. 61 Esatte lire una cent. venti

Il Ricevitore



Penne, 17 novembre 1899

Contratto d'appalto stipulato tra il direttore delle Poste e Telegrafi ed il Sindaco del comune di Penne per l'assunzione del servizio dei trasporti postali tra Penne e la stazione ferroviaria di Montesilvano. Il contratto si riferisce al periodo dal 1° gennaio 1900 al 30 giugno 1902.

ARCHIVIO STORICO COMUNE DI PENNE, Carteggio postunitario, cat. X classe 7, b. 1 fasc. 1.