

Il 1963 2013 nuovo viaggio del "Trenino" Pescara-Penne

Mostra documentale e di diorami ferromodellistici maggio/giugno 2013



A cura di Antonello Lato

Antonello Lato, ingegnere chimico, ha trasformato la sua passione per l'informatica in professione, ricoprendo i ruoli di direttore tecnico e direttore dei sistemi informativi in società multinazionali della gomma sia in Italia sia negli USA.

Da sempre appassionato di trasporti ferroviari, ha coltivato questo interesse anche come fermodellista realizzando numerosi modelli di locomotive italiane. L'incontro con l'ACAF di Montesilvano e il tempo libero conquistato grazie al pensionamento gli hanno consentito di tirar fuori dal cassetto dei sogni tanti progetti a lungo coltivati: tra questi quello di dare nuova vita alla ferrovia (dismessa, ma non dimenticata) che, dal 1929 fino al 1963, ha collegato Pescara e Penne grazie alla riproduzione in scala H0 di tutti gli edifici della linea e dei mezzi che vi hanno circolato.

Socio dell'ACAF, della quale cura il Sito Web (www.acaf-montesilvano.com), è dal 2011 Direttore del Museo del Treno di Montesilvano. Sul suo sito personale (pescaraferr.8m.com), mette a disposizione di quanti condividono le sue passioni non soltanto i suoi ricordi, ma anche disegni di locomotive, documenti storici e progetti in scala di edifici ferroviari e industriali per l'allestimento di plastici e diorami.

Un grazie a:

*Enrico Messeri,
Domenico De Pietro,
Angelo Primiterra,
Dino Di Nicola,
Alfonso Donatiello
Achille Rasetta,
Salvatore Di Fazio.*

Collana Fondazione Pescarabruzzo
ARTE E CULTURA
VOLUMI PUBBLICATI NELLA COLLANA

Franco Battistella (a cura di)	"Pescara, Arte e città fra '800 e '900"	1997
Franco Battistella (a cura di)	"Basilio Cascella – Catalogo delle cartoline"	1997
Ferdinando Lepore	"I colori della notte"	1998
Tobia R. Toscano (a cura di)	"Vittoria Colonna. Sonetti in morte di Francesco Ferrante d'Avalos Marchese di Pescara"	1998
Raffaella Falconio (a cura di)	"Domus Pucherrimae –Dimore storiche d'Abruzzo"	1999
Roberto Liberatoscioli	"Pescara in posa"	1999
Roberto Liberatoscioli	"Pescara a colori"	2001
Lorenzo Papponetti	"Avanguardia architettonica abruzzese a Montesilvand.a colonia marina"	2003
Adriana Gandolfi	"Amuleti. Ornamenti magici d'Abruzzo"	2003
Nicodemo Napoleone	"Immagini della mia terra"	2004
Laura Bagagli	"I veneziani d'Abruzzo"	2005
Antonio Zimarino (a cura di)	"Di Prinzio e la cultura artistica in Abruzzo"	2005
Antonio Zimarino (a cura di)	"Giustino Rossi e l'arte della vita"	2006
Franco Battistella – Cornelia Dittmar (a cura di)	"L'arte svelata . Le opere restaurate dalla Fondazione Pescarabruzzo"	2007
Maria Gloria Ruocco	"Pescara e dintorni"	2009
Ass. Cult. "Culture Tracks" (a cura di)	"Il lungo viaggio dal Nord 1877 – 1915. L'Abruzzo nei dipinti dei pittori scandinavi"	2009
Luca Beatrice (a cura di)	"Il buio, confine del colore. Formichetti e Schifano: dialogo tra spirito e materia"	2010
Maurizio Scudiero (a cura di)	"Futurismo. Dinamismo e Colore"	2010
Ass. Cult. "Culture Tracks" (a cura di)	"L'Abruzzo di M.C. Escher. Un percorso nei luoghi dell'arte"	2010
Giovanbattista Benedicenti – Vincenzo De Pompeis (a cura di)	"Tommaso Cascella. Il percorso di una vita (1890-1968)"	2010
Cornelia Dittmar	"Il restauro di tre dipinti inediti di Nicola Ranieri di Guardiagrele"	2010
Giovanni Benedicenti (a cura di)	"Oltre il futurismo. Grandi artisti italiani del Novecento"	2010
Simona Clementoni (a cura di)	"Bruno Di Pietro. Ai confini del creato 1965 – 2010"	2011
Ezio Sciarra, Antonio Zimarino, Monica Ruggieri (a cura di)	"Bruno Zenobio. Colonne, totem, stele musive"	2011
Luciano Caprile (a cura di)	"Il tempo di Modigliani"	2011
Ass. Cult. "Culture Tracks" (a cura di)	"Lettere da Civita d'Antino di Kristian Zarhrtmann". Collezione d'Arte Scandinava Fondazione Pescarabruzzo	2011
Antonio Gasbarrini, Anna Seccia (a cura di)	"Una storia senza fine? AquilAbruzzo TendAtelier"	2012
Luigi Cicchitti	"La cattedrale di San Ceteo Chiesa Madre di Pescara"	2012
Lucia Arbace (a cura di)	"Il sentimento della Natura. Pittori abruzzesi al tempo dell'Italia unita"	2012
Lucia Arbace, Maria Concetta Nicolai, Maria Ruggieri (a cura di)	"Percorsi di Uomini Percorsi di Fede. Dall'Est a Villa Badessa. Immagini Icone Costumi"	2012
Vincenzo de Pompeis, Gaetano Carboni, Giorgio D'Orazio, Sandro Parmiggiani (a cura di)	"LoretoView. Festi val di fotografia del paesaggio"	2012
Ass. Cult. Culture Tracks (a cura di)	"Fuori dai sentieri battuti. Viaggiatrici straniere nell'Abruzzo del XX Secolo. Amy Atkinson, Anne Macdonell, Estella Canziani" 2012	2012
Giorgia Calisti (a cura di)	"Vibrazioni di luce: Pasquale e Raffaello Celommi. Poesie dipinte"	2012
Licio Di Biase, Renzo Gallerati, Antonello Lato, Dario Recubini (a cura di)	"150 anni di binari tra Ancona e Pescara"	2013

La storia insegna, ma non ha scolari

"L'illusione è la gramigna più tenace della coscienza collettiva: la storia insegna, ma non ha scolari". Prendo in prestito un pensiero di Antonio Gramsci, uno dei nostri più grandi intellettuali del secolo scorso, per cercare di dare forma alle sensazioni che ho provato durante l'attenta visione di questa preziosa pubblicazione, curata dall'Acaf e dal Museo del Treno di Montesilvano, sul quasi mitico tracciato ferroviario "Pescara-Penne".

Innanzitutto, esprimo la più sentita gratitudine per un lavoro editoriale che è riuscito a restituirci le immagini (che ormai rischiavano di perdersi nell'oblio) di una delle infrastrutture più affascinanti e innovative di cui la nostra Regione aveva saputo dotarsi, nella sua lunga rincorsa dello sviluppo economico e sociale. Poi, avverto l'obbligo di sottolineare il più grande apprezzamento per l'accurata ed appassionata opera dell'Ing. Antonello Lato, che è riuscito a ridare vita e concretezza a quel tracciato attraverso i suoi diorami.

Ma, dopo la gratitudine e l'apprezzamento, non posso evitare di sollecitare una riflessione su cosa imparare da queste belle e nostalgiche immagini di strutture logistiche all'epoca ardite e avveniristiche che oggi non esistono più, essendo state completamente estirpate dal contesto territoriale e che, in foto d'epoca, ci appaiono invece circondate da entusiasmo, vita collettiva, fiducia nel futuro.

La *ferrovia Pescara - Penne* ha operato dal 1929 al 1963 tra alterne fortune e ha contribuito a disegnare il nostro paesaggio, a declinare lo sviluppo della nostro territorio e ad animare la vita sociale delle nostre comunità. Inaugurato il 22 settembre 1929, il

convoglio ha eseguito la sua ultima corsa il 19 giugno del 1963.

E' straordinaria la lungimiranza progettuale che vedeva la linea originaria con la stazione terminale di “Pescara Porto”, allo scopo di favorire scambi e trasbordi a pochi metri dalle darsene del porto canale di Pescara, quasi a volerci ricordare le inadempienze ancora persistenti nei collegamenti ferroviari dei nostri porti. L'esercizio fu prolungato, alla fine del 1929, come relazione urbana (tranvia) fino al ponte sul Pescara e fino alla *Pineta* nell'estate del 1934. Subito dopo, in tempi brevissimi, fu realizzato un nuovo parziale instradamento del tratto Pescara Centrale - S. Filomena - Montesilvano spiaggia, andando ben oltre l'attuale Piazza Duca degli Abruzzi, per proseguire quindi leggera, verso l'entroterra provinciale fino a Penne.

Nell'insieme, si era dato vita ad una linea tranviaria urbana eccellente e ad una potenziale *greenway* verso le nostre fantastiche zone interne. Si mettevano così in rete testimonianze storiche secolari e millenarie, immerse in ambienti naturali di straordinaria bellezza, che poi esplodevano nel contorno dello sfondo con la maestosità architettonica di una delle nostre più importanti “cattedrali”, come è stato definito l'imponente massiccio montuoso del Gran Sasso.

Ricorre, dunque, tra poche settimane, il triste evento di quello che si potrebbe definire un vero “infrastrutturicidio” avvenuto nella nostra regione. Già nell'immediato dopoguerra si scelse strategicamente nel Paese di spostare lentamente il servizio di mobilità dal ferro alla gomma, e a livello pescarese unendolo alle altre linee automobilistiche gestite dalla FEA (Ferrovie Elettriche Abruzzesi).

Venne così dismesso insensatamente il vecchio tracciato ferroviario e dalla gestione governativa nacque, per effetto delle leggi di riordino del trasporto pubblico locale, l'attuale operatore a supporto della mobilità dell'area urbana vasta, denominata Gestione Trasporti Metropolitan. Come per altre realtà ferro-tranviarie, la motorizzazione di massa e le scelte maturate dai vari governi, sempre favorevoli a privilegiare lo sviluppo del trasporto su strada, portarono alla sostituzione del *trenino di Penne* con un servizio di autolinee a partire dal 20 giugno 1963.

Non fu solo resa obsoleta la sua funzione, ma fu materialmente smantellata e cancellata dal territorio, facendo spazio a discutibili insediamenti urbani che hanno completamente modificato il paesaggio, purtroppo raramente in meglio.

Finisce così, senza un'attenta riflessione pubblica, la storia di una infrastruttura che, se si volesse ripristinare ora, come sarebbe opportuno per alimentare una mobilità più sicura e rispettosa dell'ambiente, nonché capace di attivare flussi di turismo di qualità sull'esempio di tante buone esperienze europee, risulterebbe insostenibile sotto il profilo finanziario.

E dire che la piccola ferrovia era già scampata alla sua fine per la distruzione causata dalla guerra, che aveva compromesso il funzionamento di buona parte degli impianti. La linea venne però riattivata qualche anno dopo e promotore illuminato e primo Commissario Governativo negli anni della ricostruzione, dal 1945 al 1947, fu l'avvocato Pasquale Galliano Magno. Egli era una nostra illustre personalità, convinto antifascista, difensore coraggioso della famiglia Matteotti e delle sue ragioni di giustizia, in quel vero e proprio processo "farsa" a cui si dette vita nella fin troppo tranquilla e in quegli anni anestetizzata città di Chieti. I sentimenti an-

tifascisti dell’Avv. Magno ebbero modo di esprimersi anche come esponente del CNL nella città di Pescara.

Dimenticati entrambi inspiegabilmente, il glorioso trenino e il coraggioso uomo di cultura e generoso professionista, spesso dei più poveri, che ne promosse energicamente la ricostruzione, intuendone le grandi potenzialità nella mobilità collettiva. Gli errori si ripetono quando non ci si sforza di imparare dal passato.

Questa pubblicazione però ci aiuta. Ci spinge a nutrire la nostra memoria storica, a far tesoro dell’ammonimento di Gramsci nell’impegno a liberarci dall’*illusione* di poterne fare a meno, a diventare *scolari* di coloro che hanno saputo avere visione del futuro nel realizzare un’opera innovativa e utile per questo nostro territorio, e che solo l’insipienza ha costretto successivamente a farne a meno.

Nicola Mattoscio

Presidente Fondazione Pescarabruzzo

1963/2013

IL TRENINO DELLA "PESCARA-PENNE" TORNA SUI PICCOLI BINARI DELLA SUA MEMORIA

Dopo 50 anni, resta memorabile il rapporto di servizio del 19 giugno 1963 che descriveva la partenza della sua ultima corsa da Pescara centrale. Nessuno volle accomodarsi sui suoi vecchi sedili, preferendo il moderno e coincidente autobus di linea. Non si è potuto accertare dal cartaceo d'archivio se l'elettromotrice di fabbricazione "*Carminati & Toselli*" in servizio dal 1929 sulla "*Pescara-Penne*" (da poco riverniciata nel *doppio azzurro* da disposizione ministeriale) avesse incarozzato percorso durante i suoi più irriducibili passeggeri.

Al comitato promotore delle celebrazioni del *150° della ferrovia "Ancona-Pescara"* e del *50° della* dismissione ex FEA "*Pescara-Penne*", costituitosi per generosa accoglienza della Fondazione *Pescarabruzzo*, va riconosciuto il merito di questa significativa pubblicazione, di cui l'ing. **Antonello Lato** è autore.

A lui, in quanto direttore del "*Museo del Treno*" di Montesilvano ed operosissimo ricostruttore in scala 1:87 delle più belle opere di questa indimenticata ferrovia "*a scartamento ridotto*", il plauso per l'*adozione* fermodellistica di questa avventura sociale e dei trasporti nella valle vestina.

Modelli e diorami che trovano cornice in una magnifica mostra allestita a due passi da quel che fu il suo approdo più "*centrale*", nell'odierno Corso Vittorio Emanuele II di Pescara.

Fabbricati di stazione in linea, la bella (e mai valorizzata) stazione terminale di "*Pescara Porto*" che poi fu sede di deposito-officina e direzione d'esercizio, il cavalcavia "*Zanni*", il casello tipo, la fermata tipo rappresentano i *gioielli* di questo certosino lavoro riproduttivo.

Frutto di puntuali e ripetute ricerche presso la sede pescarese dell'Archivio di Stato, presso le Biblioteche Provinciali di Teramo e Pescara, presso l'Archivio Storico del Comune di Penne, presso la collezione museale dell'Associazione Culturale Amatori Ferrovie (ACAF) di Montesilvano, presso la Gestione Trasporti Metropolitan

spa (erede aziendale dell'allora società *Ferrovie Elettriche Abruzzesi*).

Tutti giacimenti di documentazione e consultazione anche oralmente tramandata che diedero vita alla stampa dell'apprezzato volume "*La ferrovia elettrica Penne-Pescara 1929/1963*" di cui sono stato coordinatore editoriale nel 2008.

Anche questa pubblicazione vanta il preziosissimo lavoro di ricerca e catalogazione di altre immagini inedite su questa ferrovia *minore*, tra le prime elettrificate in Abruzzo: quello silenzioso e gratuito di amici come Achille Rasetta e Salvatore Di Fazio, *loretesi* intramontabilmente legati all'esperienza del "*Trenino di Penne*".

L'economista **Nicola Mattoscio**, presidente del suddetto comitato promotore, più volte si è soffermato sull'antistoricità della dismissione d'esercizio di questo vettore, vittima (come diversi altri nella penisola) della motorizzazione emergente nell'Italia del *boom economico*. Pur avendo cognizione delle fallimentari gestioni che decretarono la sua fine nel 1957 e la successiva competenza affidata ad un Commissario Governativo.

Strategicamente miopè fu la decisione di smantellarne armamento, apparati d'alimentazione ed opere annesse, che forse andavano solo provvisoriamente dismessi. Le future necessità di mobilità metropolitana e *intra-provinciale* ne avrebbero probabilmente di nuovo giovato; e con le tecnologiche innovazioni del caso, a tutto vantaggio dei tempi di percorrenza e sicurezza d'esercizio.

Lasciamo intanto che i manufatti di Antonello Lato aiutino ad introdurci in un'esperienza per la prima volta raccontata in una singolare mostra come questa.

Renzo Gallerati

Mod. 59¹ E

SOCIETA' FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI
(Anonima sede in Roma - Cap. Sociale L. 3.500.000 versato)

Ufficio Espropriazioni

Comune di **LORETO A.** (parte 1)
N. 15-11-16 di Piano

RACCOMANDATA Zenore, **5 AGO 1930**

Spett.^{le} Ditta
Unico car. abba p. Giovanni
LORETO A.

Esegue il rilievo definitivo delle espropriazioni occorse per la **FERROVIA DEL TAVO: PENNE - PESCARA**, con dipendenze ed accessori, e risultate che nel fondo appartenente a codesta Ditta e descritti nel Catasto di **LORETO A.** all'Art. 212 Sez. 6 N. 376 l'occupazione è stata la seguente:

per sede stabile della Ferrovia e dipendenze	mq.	6179
• rettificati		131
• servizi di passaggio		
• trasporto di arredi e commestibili		54
• case d'acqua pubblici e privati		
Totale espropriazione mq. <u>6364</u>		

Applicando i prezzi unitari stabiliti nel Decreto Cap. 6.30 di lire:

N. di Piano	mq.	mq.	mq.
15	200	170	5160
16	50	100	1500
N.			
Totale liquidazione indennità L. <u>6720</u>			

Direghiamo codesta Spett. Ditta di volere con cortese sollecitudine controllare i dati soprastanti e restituirli firmati - a mezzo degli Uffici della Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi - l'unica dichiarazione in segno di benestare oppure di contestazioni nel termine di **un mese da oggi** la espropriazione che eventualmente credesse di dover fare.

Distinti saluti.
Il Capo Servizio Espropriazioni

ALLEGATO ONE

Lettera esproprio per lavori F.E.A. 5 agosto 1930. (Archivio Achille Rasetta).

Mod. 59¹ E

SOCIETA' FERROVIE ELETTRICHE ABRUZZESI
(Anonima sede in Roma - Cap. Sociale L. 3.500.000 versato)

Ufficio Espropriazioni

Comune di **LORETO A.** (parte 2)
N. 15-11-16 di Piano

RACCOMANDATA Zenore, **5 AGO 1930**

Spett.^{le} Ditta
Unico car. abba p. Giovanni
LORETO A.

Esegue il rilievo definitivo delle espropriazioni occorse per la **FERROVIA DEL TAVO: PENNE - PESCARA**, con dipendenze ed accessori, e risultate che nel fondo appartenente a codesta Ditta e descritti nel Catasto di **LORETO A.** all'Art. 212 Sez. 6 N. 376 l'occupazione è stata la seguente:

per sede stabile della Ferrovia e dipendenze	mq.	6119
• rettificati		
• servizi di passaggio		
• trasporto di arredi e commestibili		
• case d'acqua pubblici e privati		
Totale espropriazione mq. <u>6119</u>		

Applicando i prezzi unitari stabiliti nel Decreto Cap. 6.30 di lire:

N. di Piano	mq.	mq.	mq.
15	140	120	4680
N.			
Totale liquidazione indennità L. <u>4680</u>			

Direghiamo codesta Spett. Ditta di volere con cortese sollecitudine controllare i dati soprastanti e restituirli firmati - a mezzo degli Uffici della Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi - l'unica dichiarazione in segno di benestare oppure di contestazioni nel termine di **un mese da oggi** la espropriazione che eventualmente credesse di dover fare.

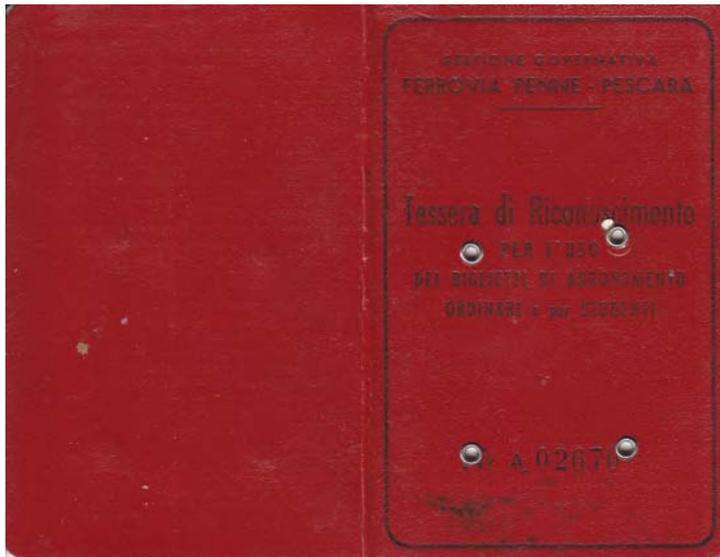
Distinti saluti.
Il Capo Servizio Espropriazioni

ALLEGATO ONE

Lettera esproprio per lavori F.E.A. 5 agosto 1930. (Archivio Achille Rasetta).



Plico contenente lettere di esproprio per lavori F.E.A., spedito il 6 agosto 1930. (Archivio Achille Rasetta).



Tessera di Riconoscimento ex F-E.A. di Vittorio Rasetta, padre di Achille, rilasciata a Pescara il 26 luglio 1960. (Archivio Achille Rasetta).



Tessera di Riconoscimento ex F-E.A. di Vittorio Rasetta, padre di Achille, rilasciata a Pescara il 26 luglio 1960. Interno. (Archivio Achille Rasetta).



Fine anni'20. Un rigido inverno per i cittadini in posa davanti al binario F.E.A., non ancora elettrificato, a Montesilvano, nei pressi del passaggio a livello incustodito della strada nazionale adriatica. (Foto Cavuti). (Archivio Vittorio D'Emilio).



Pescara. 21 settembre 1929. Vettura tramviaria F.E.A. per il servizio urbano in zona Pineta. (Archivio Avv. Giorgio Di Carlo).

Loreto Aprutino, in contrada Sablanico. 12 marzo 1942. In piedi, da sinistra: Anna Costantini, Giuseppina Costantini. Seduti, da sinistra: Angelo Costantini, Gabriella Acciavatti (figlia dell'assegnatario della stazione di Pianella cantoniere Fileno Acciavatti), Giovanna Costantini. (Foto Donato Parlione) (Archivio famiglia Gina Costantini).



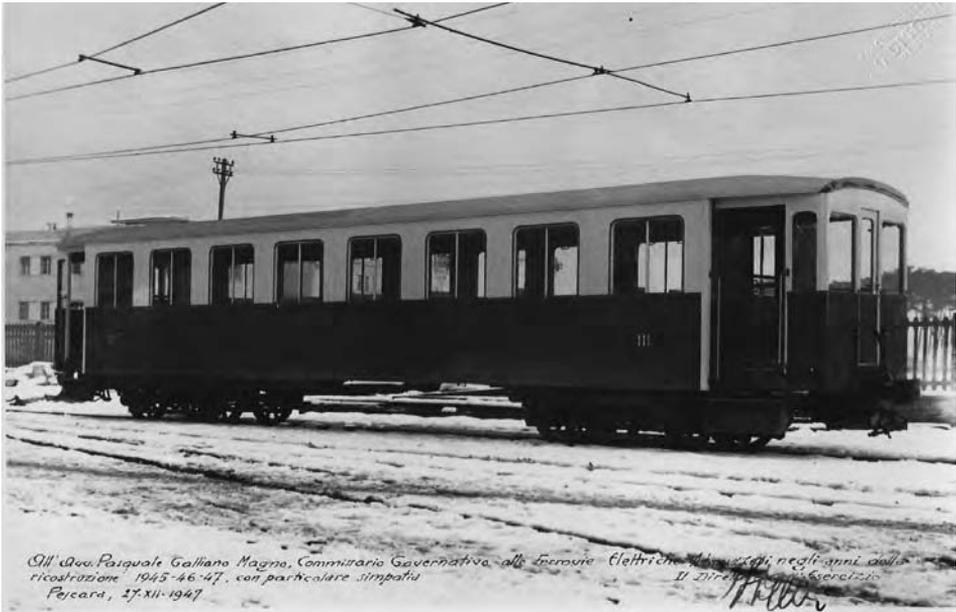
Lina Russo, deceduta in seguito ad attacco aereo nei pressi della galleria di Collatuccio il 7 Novembre 1943. (Archivio Achille Rasetta).



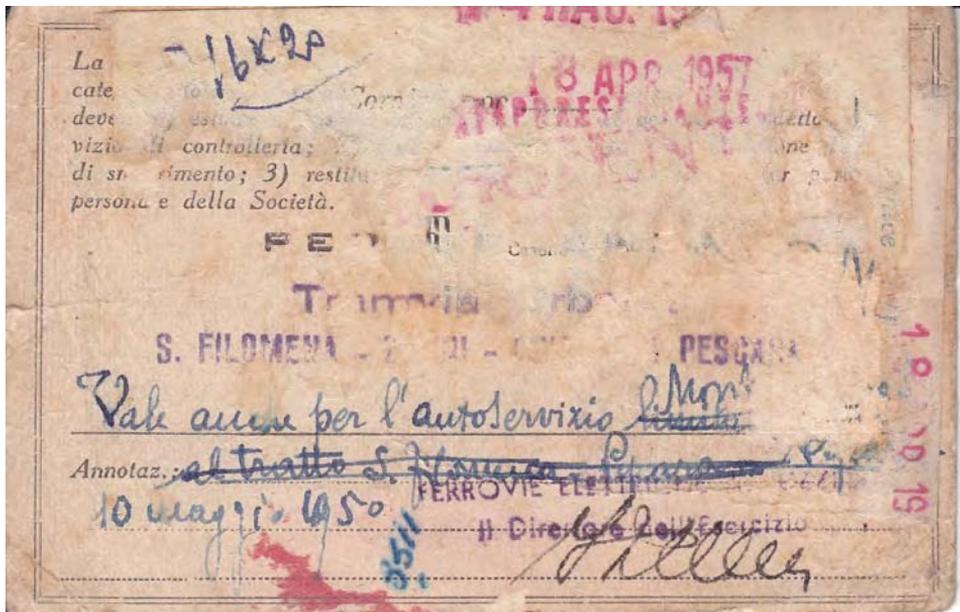
Pescara. s.d. Attuale ponte Risorgimento. Operai al lavoro per la ricostruzione del binario F.E.A. dopo le distruzioni della seconda guerra mondiale. (Archivio Vittorio D'Emilio).



Piazzale della stazione capolinea di Pescara Porto. Anno 1947. Vettura F.E.A. in riparazione post bellica. (Foto G. Di Tonto) (Dal forum del sito internet "Prima da noi")



Piazzale della stazione capolinea di Pescara Porto. Anno 1947. Vettura F.E.A. riparata. (Foto G. Di Tonto) (Dal forum del sito internet "Prima da noi")



Titolo di viaggio ex F.E.A. - 10 maggio 1950. (Archivio Vittorio D'Emilio).



Loreto Aprutino, in contrada Collatuccio. s.d. Deragliamento del locomotore F.E.A.
(Archivio Vittorio D'Emilio).



Loreto Aprutino, in contrada Collatuccio. s.d.
Deragliamento del locomotore F.E.A.
(Archivio Vittorio D'Emilio).





Stazione di Montesilano Spiaggia. Anni 50. Colonia marina per i figli dei dipendenti F.E.A. (Archivio Vittorio D'Emilio).



s.l. - s.d. Personale F.E.A. (Archivio Vittorio D'Emilio).



Stazione di Cappelle sul Tavo. Anno 1960. Da destra Salvatore Di Fazio, al centro il bambino Enzo Primavera. (Archivio Salvatore Di Fazio)



Stazione di Loreto Aprutino. s.d.
(Archivio Achille Rasetta).



Stazione di Pianella. Primi anni '60. Salvatore Di Fazio tra le rotaie F.E.A. (Archivio Salvatore Di Fazio)



Ingresso del fabbricato della fermata di S. Filomena. Anni 1957-1958.
(Archivio Vittorio D'Emilio).



Inizio anni '20 - posa in opera dei binari della ferrovia Pescara-Penne (Archivio Ing. Scarduelli).



Corteo funebre presso il passaggio a livello della stazione di Loreto Aprutino, s.d. (Foto ed Archivio Sestili).



Rimessa ex F.E.A. di "Pescara Porto". Anno 1959. Festa per il 30° anniversario della ferrovia Penne-Pescara. (Archivio Vittorio D'Emilio).



Stazione di Loreto Aprutino. Anno 1965. (Archivio Achille Rasetta).



Stazione di Pianella. s.d. Festa con familiari ed amici; il secondo da destra (camicia bianca e cravatta) è il Caposquadra Franco Chiavaroli. (Archivio e foto Sestili).



Fermata ex F.E.A. di Montesilvano Colli. s.d. Foto di gruppo. (Archivio Achille Rasetta).



Stazione di Loreto Aprutino. s.d. (Archivio Antonietta Di Claudio)



Stazione di Loreto Aprutino. Anno 1960. (Archivio Achille Rasetta).



Tratto della ferrovia F.E.A. poco prima della stazione di Loreto Aprutino. Sullo sfondo la chiesa di Santa Maria in Piano. s.d. (Archivio Achille Rasetta).



Stazione di Pianella. s.d. Giuseppina Di Carlo, nuora del Caposquadra Franco Chiavaroli, assegnatario della stazione. (Archivio Achille Rasetta).



Stazione di Loreto Aprutino. s.d.
(Archivio Antonietta Di Claudio)



Nelle vicinanze della stazione di Loreto Aprutino. s.d. Tratto in linea ex F.E.A. con sottopassaggio pedonale. (Archivio Antonietta Di Claudio)



Loreto Aprutino. s.d. Nei pressi del passaggio a livello tra la stazione ex F.E.A. e la galleria lato Penne. (Archivio Achille Rasetta).



Stazione F.E.A. di Loreto Aprutino. s.d. (Foto ed archivio Sestili).



Nei pressi della stazione di Loreto Aprutino. s.d. (Archivio Antonietta Di Claudio).



Stazione F.E.A. di Loreto Aprutino. s.d. In posa sulla garitta del carro chiuso ex F.E.A. (Foto ed archivio Sestili).



Stazione di Loreto Aprurino. s.d.
(Archivio Antonietta Di Claudio).



Nei pressi della stazione di Loreto Aprutino. s.d. (Archivio Antonietta Di Claudio).



Stazione di Pianella. s.d. In festa nuziale. (Foto ed archivio Sestili).



Loreto Aprutino. Stazione ex F.E.A. Anno 1977. *(Archivio Achille Rasetta).*



Loreto Aprutino. Stazione ex F.E.A. Anno 1977. *(Archivio Achille Rasetta).*



Loreto Aprutino. Stazione ex F.E.A. Anno 1977. (Archivio Achille Rasetta).



Loreto Aprutino. Stazione ex F.E.A. Anno 1977. (Archivio Achille Rasetta).



Collecervino, in contrada Case Bruciate.
29 gennaio 2011.
Strada intitolata al "Trenino".
(Foto ed archivio Salvatore Di Fazio)



Collecervino, in contrada Case Bruciate.
2 dicembre 2011.
Piazza intitolata alla stazione ex F.E.A.
(Foto ed archivio Salvatore Di Fazio)



Il fabbricato della fermata di Santa Filomena durante le fasi della demolizione. 2 aprile 1981.
(Foto ed archivio Piero Muscolino).

Il fabbricato della fermata di Santa Filomena durante le fasi della demolizione. 2 aprile 1981. *(Foto ed archivio Piero Muscolino).*





Il trenino su ceramica. Ceramica Graziano Piattelli. (Foto Achille Rasetta).



Foto di gruppo dei soci ACAF 2012 (Archivio ACAF)

La mia piccola Pescara-Penne

Ideazione e realizzazione in scala H0 1:87 di Antonello Lato
www.acaf-montesilvano.com



Diorama della Stazione terminale "Pescara porto" della F.E.A. in zona attuale Via Foscolo di Pescara in epoca 1929.

Foto Antonello Lato.



Diorama del cavalcavia F.E.A. su F.S. in zona "Zanni" di Pescara (lato Montesilvano) in epoca 1936. *Foto Antonello Lato.*



Diorama del cavalcavia F.E.A. su F.S. in zona "Zanni" di Pescara (lato Montesilvano) in epoca 1936. Foto Antonello Lato.



Diorama statico del piazzale della stazione F.S. di Montesilvano in epoca 1963, con il transito dell'elettromotrice ex F.E.A. e l'autobus del servizio urbano della "Gestione Commissariale Governativa", autolinea n.8. (Archivio ACAF-Museo del Treno)



Diorama della fermata F.E.A. di "Montesilvano Colli" in epoca 1929.
Foto Antonello Lato.



Diorama della Stazione F.E.A. di "Cappelle sul Tavo" in epoca 1929.
Foto Antonello Lato



Diorama della Stazione F.E.A. di "Moscufo" in epoca 1929.
Foto Antonello Lato





Diorama della casa cantoniera F.E.A. "Palladini" di Loreto Aprutino in epoca 1929.
Foto Antonello Lato





Diorama della Stazione capolinea F.E.A. di "Città di Penne" in epoca 1929.

Foto Antonello Lato





STAZIONE
CAPOLINEA
DI PESCARA
PORTO

*All'On. Pasquale Galliano Magno, Commissario Governativo alle Ferrovie Elettriche Abruz-
zesi negli anni della ricostruzione 1945-46/47, con particolare simpatia.*

Pescara, 27-XII-1947

Il Direttore dell'Esercizio

Galleri

Stazione capolinea di Pescara Porto. Anno 1947. Interno vettura F.E.A. riparata. (Foto G. Di Tonto) (Dal forum del sito internet "Prima da noi")

Con l'inaugurazione dell'esercizio della ferrovia elettrica a scartamento ridotto (1929), si sospende per oltre un trentennio la relazione ippotrattata e autogommata tra Penne e le città costiere della giovane provincia pescarese. All'amico e compianto Prof. Franco Di Silverio, è stato richiesto di tratteggiare il suo ricordo di giovane viaggiatore, in tempi difficili e dell'entusiasmante ricostruzione civile e morale dell'Italia. Una delle nazioni che iniziavano a rialzarsi dopo i lutti e le macerie della seconda Guerra Mondiale.

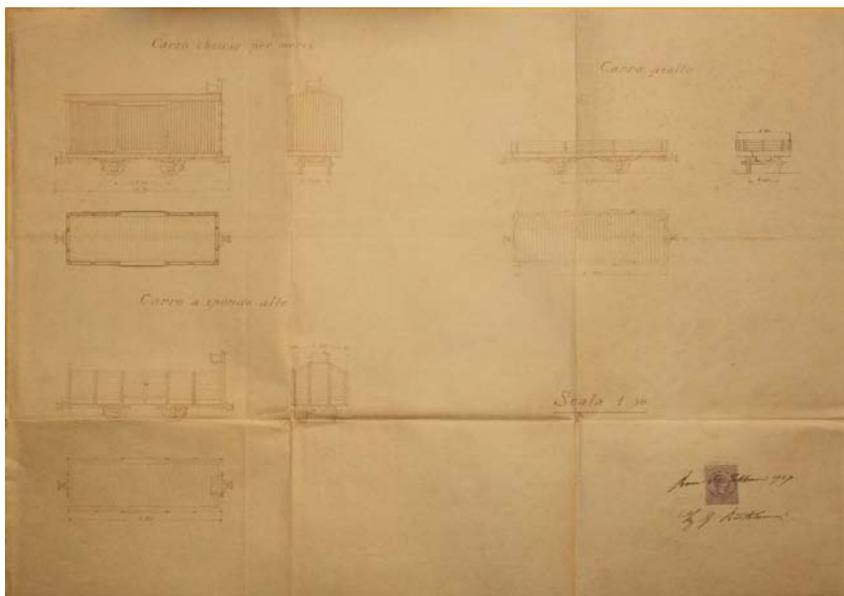
"IO E IL TRENINO"

Mi svegliai di soprassalto... "Svegliati Franco sennò perdiamo il trenino" era mia madre che mi sussurrava ed insisteva nel costringermi ad alzarmi. Già..... il trenino lo avevano riattivato da pochi mesi e ripercorreva finalmente tutto il tratto da Pescara a Penne. Era finalmente tornato! Durante la guerra avevano bombardato i binari e distrutto i vagoni, in una galleria tra Loreto e Penne era stato mitragliato e bombardato; molte persone erano morte. Io non lo avevo mai visto e questa mattina era l'occasione che aspettavo. Mi infilai i pantaloni e corsi giù verso la cucina dove ardeva un fuoco alto fatto di rami di ulivo e di quercia e di foglie secche della quercia stessa. Mi misi seduto e mia madre mi infilò dei calzettoni marroni pesanti e pungenti, fatti di lana crespata, prese poi i miei scarponi con le volle, cioè con quei chiodi con la testa emisferica che servivano sì per non far scivolare, ma in realtà erano utilissime per evitare che le suole si consumassero. Prima di uscire mia madre mi fece indossare il cappotto fatto di lana dura, crespata, di un colore grigio con dei tratti di marrone tessuto al telaio. Cappotto naturalmente increscenza perché doveva durare due tre anni, così che le maniche mi coprivano abbondantemente le mani, l'orlo in basso mi raggiungeva le caviglie. Fuori era ancora buio, potevano essere le 5.30/6 del mattino di un freddo gennaio del 1946. Mia madre mi sussurrò ancora di stare attento perché fuori già nevicava e "lu postale", cioè la corriera, aveva già suonato da Piccianello per indicare a noi Piccianesi di recarci alla Vallocchia e di raggrupparci, di stare tutti insieme ad aspettarlo. Uscimmo: un vento gelido che veniva da Atri ci tagliò la faccia. Portava con sé una neve fine fine, sottile, di quella non bella a fiocchi delle nostre cartoline, ma quella che imbianca subito e che tarda a scomparire. Mi prese per mano e salimmo su verso la Croce: la neve, almeno per me, era già alta. Chissà quant'è grande questo trenino, quanti vagoni

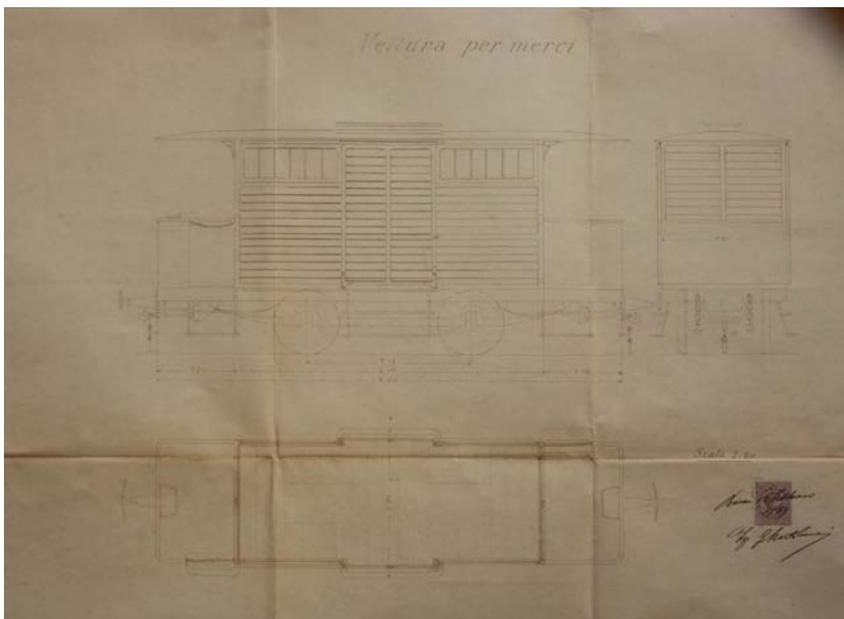
porta, di che colore sarà. E così, superata la croce andammo verso la Vallocchia dove trovammo altre persone infreddolite che si riparavano sotto il caposcala di Sabbatino di Cupertone. Finalmente gracidando, scricchiolando e sbuffando arrivò questa benedetta corriera. Salimmo sopra e via di corsa perché era già tardi. Arrancò su per la collina piena di neve che già verso Collecorvino questa era molto più alta. Qui prendemmo altre persone e giù verso Tavernola per andare finalmente incontro al trenino. Arrivati, subito di corsa io e gli altri ragazzi che erano con me sull'autobus, a mettersi in fila affianco alla ferrovia "Tornate dentro, fa freddo" era l'urlo del capostazione, ma nessuno di noi si girò, nessuno lo guardò. Tutti con la testa girata verso destra a cercare nel buio la sagoma del trenino, o almeno a sentire i primi rumori, il primo sferragliare. Dopo un pò sentii delle mani sul mio collo. Era mia madre che mi veniva a sollevare il bavero. Non mi disse nulla, capiva quanto grande era la mia attesa e la mia curiosità. Aspettammo. Era un silenzio ovattato dalla neve, non si sentiva nulla e poi... finalmente un rumore che cresceva, che si avvicinava, era il trenino. Dalla curva sbucarono fuori due fari non molto luminosi coperti da gran parte della neve. Si avvicinò e finalmente si fermò. Quant'era grande... contai i vagoni, erano tre. Il colore mi sembrò verde. Entrammo dentro, era pieno. Dentro ci accolse "il calore umano", quello stesso calore (con tutto rispetto) che mi accoglieva quando dalla camera da letto correvo giù nella stalla delle mie vacche da latte che mia madre mungeva. Arrivava il calore e l'odore del latte. "Vuoi un pò di latte?" "No" "Allora ripetiamo la tabellina del tre. Tre per tre...Tre per quattro... ecc.". Quel calore mi riportò quell'immagine. La gente si scansò (oggi non si fa più) per lasciarmi sedere. Cominciai a guardarmi attorno. Il vagone era stato imbiancato da poco, sul soffitto una piccola lampadina con una luce fioca alimentata da un filo intrecciato a cordoni chiari che correva per perdersi sui punti di aggancio con l'altro vagone. I sedili erano di legno, qualche spiffero di vento gelido arrivava dai finestrini risistemati alla meglio... Guardai fuori, in alto verso destra le colline col chiarore dell'alba erano già tutte imbiancate. Percorrevamo il tratto di strada, quel rettilineo che porta da Collecorvino a Cappelle. Adesso dovevamo attraversare il punto più pericoloso perché il ponte sul fiume Tavo era sì stato rifatto, ma solo in parte: il trenino rallentò e a passo d'uomo, molto molto lentamente, passò sull'infrastruttura e la attraversò. Riprese la corsa per dirigersi poi verso la stazione di Muscufo dove ci aspettava il famoso e segnalino capostazione De Nigris, famoso per la sua

paletta con la quale dava ordini a macchinisti e conducenti, ma anche ai passeggeri, con il fischiotto sempre in bocca: infatti era lì che ci aspettava quando il trenino vi arrivò. Lo guardai e lui guardò tutti, uno per uno e con un cenno del capo poi dette il via alla ripresa della corsa al macchinista. E così, verso Cappelle, verso Montesilvano dove speravo di vedere il mare che non avevo mai visto. Fu grande la mia delusione di non riuscirci, e così il trenino si portò ai lati della nazionale adriatica e qui fino a Mazzocco. Quindi sul quel ponticello che (miracolosamente rimasto intatto ai bombardamenti), scalcava la ferrovia adriatica delle FS, qui vidi finalmente il mare. La sabbia era punteggiata da dei gran piatti marroni, che poi seppi essere le mine che i tedeschi avevano messo per evitare lo sbarco alleato: qua e là buche di bombe esplose. Arrivammo alla stazione di Pescara: si fermò sul piazzale, scendemmo ed un vento gelido, che veniva dal Corso Umberto I e da via Mazzini, proveniente dal mare, ci tagliò la faccia. Con le valigie, io la mia tracolla, ci incamminammo verso Piazza Duca degli Abruzzi. A destra e a sinistra la strada era ingombra ancora dalle macerie dei bombardamenti: passavano dei carretti e qualche camion con le gomme piene, molte persone a piedi. Finalmente su una parete un manifesto a colori vistosi: lessi "Teatro Pomponi, grande spettacolo questa sera con la grande orchestra di Armando Fragna canterà Claudio Villa". "Mamma chi è?" "È un cantante romano, giovane e molto bravo. L'ho sentito alla radio". Continuammo e finalmente arrivammo a casa, in parte diroccata anche questa, aprimmo la porta ed entrammo. Ancora una volta il trenino aveva fatto il suo miracolo, ci aveva riportato a casa. Ci permetteva di incontrare mio padre che da buon ferroviere era tornato a Pescara molto prima: e così ricominciò la mia vita. Anni dopo, quando ero già a Roma, seppi che la ferrovia era stata soppressa- e che il trenino era fermo. Capii che una parte della mia vita se ne era andata e con essa una parte del nostro leggendario popolare.

Franco Di Silverio



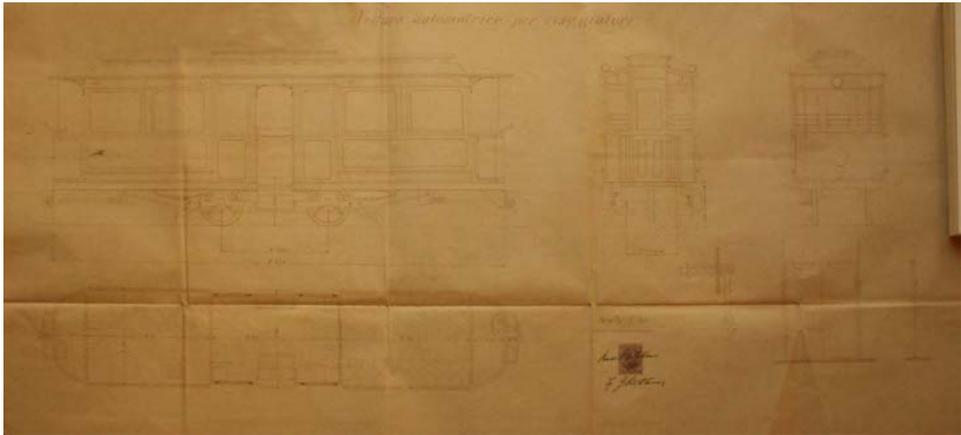
Disegno di carro a sponde alte.
(Archivio di Stato di Teramo, Amministrazione Provinciale, b. 556 ter).



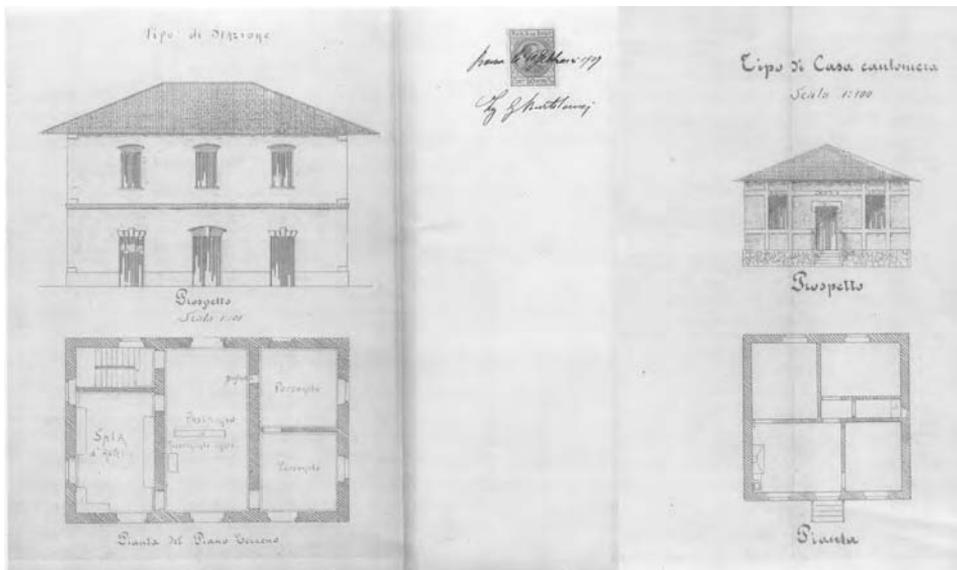
Vettura per merci.
(Archivio di Stato di Teramo, Amministrazione Provinciale, b. 556 ter).



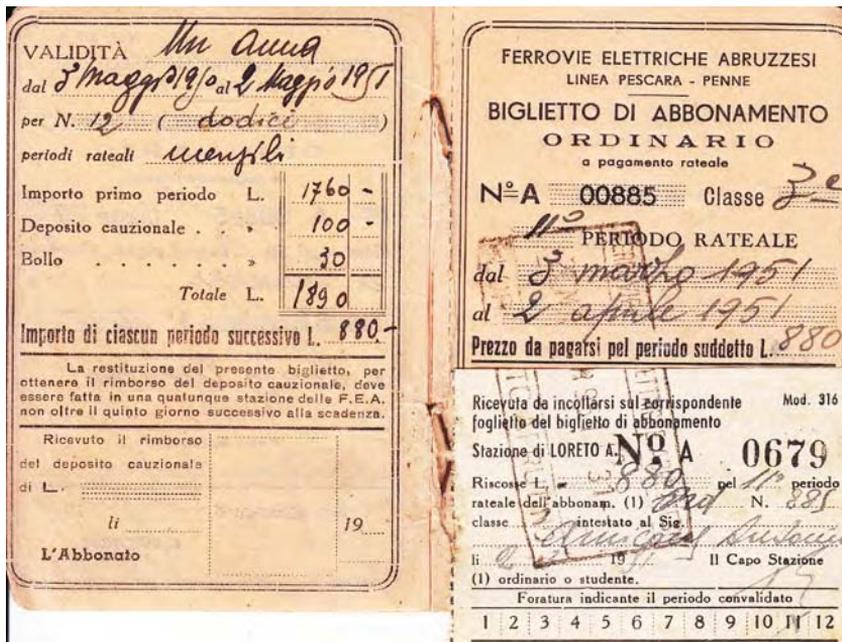
Tracciato previsto per una ferrovia che doveva collegare Chieti con Teramo attraverso Pianella, Loreto Aprutino, Penne, Montefino, Cellino Altanasio, Cermignano, Forcella. E' previsto il collegamento, attraverso la Val Tavo con le Ferrovie dello Stato in località Montesilvano. (Archivio di Stato di Teramo, Amministrazione Provinciale, b. 556 ter).



Disegno di vettura automotrice per viaggiatori
(Archivio di Stato di Teramo, Amministrazione Provinciale, b. 556 ter).



Disegno del fabbricato tipo di stazione F.E.A.
(Archivio di Stato di Teramo, Amministrazione Provinciale, b. 556 ter).



Biglietto di abbonamento ordinario intestato ad Antonio Amicone. (Archivio Achille Rasetta).



Biglietto di abbonamento ordinario sul tragitto Loreto Aprutino-Penne intestato ad Antonio Amicone e rilasciato il 2 maggio 1952. (Archivio Achille Rasetta).



Biglietto di abbonamento settimanale sul tragitto Loreto Aprutino-Pescara intestato ad Antonio Amicone e rilasciato il 28 dicembre 1952. (Archivio Achille Rasetta).



Tessera di riconoscimento intestata ad Antonio Amicone e rilasciata il 29 dicembre 1952. (Archivio Achille Rasetta).

Ex Fea Gli anziani vorrebbero poter usufruire degli spazi di fronte al mare

«Un centro sociale invece del parcheggio»

■ «Salviamo l'ex Fea». L'appello per evitare la perdita di un altro edificio storico di Pescara giunge dallo Spi-Cgil, e dall'Auser. Le due associazioni hanno chiesto un incontro all'Amministrazione comunale per provare a convincere la giunta Mascia a desistere dal progetto di realizzare sul sito un parcheggio. «In quest'area sarebbe molto più utile un centro sociale - ha commentato Norina Mercuri dello Spi - Cigl di Pescara - visto che gli anziani possono contare solamente sulla piccola struttura del parco di Villa de Riseis». La grande incidenza di over 65 in città non troverebbe difatti riscontro, secondo i rappresentanti dello Spi-Cgil, in un adeguato numero di punti di ritrovo. Poder contare su un edificio come quello dell'ex Fea consentirebbe di colmare in parte la lacuna. «Vorremmo poterci confrontare con il Sindaco sul tema - ha dichiarato Norina Mercuri - ma non abbiamo avuto alcuna risposta da Palazzo di Città».

La giunta Mascia vorrebbe trasformare l'ex Fea in un parcheggio multipiano.

Spi-Cgil e Auser
Edificio liberty
da recuperare e restituire alla città

con altri servizi di contorno, per rispondere alla fame di posti auto a Pescara. «Siamo coscienti della necessità di zone di parcheggio - ha dichiarato in merito la consigliera regionale del Pd Marinella Sclocco - ma auspichiamo che la giunta comunale trovi delle alternative». La demolizione dell'edificio, per l'esponente dei democratici, andrebbe scongiurata per salvare «l'unico edificio liberty rimasto in città, che potrebbe essere recuperato e restituito alla cittadinanza come luogo di aggregazione sociale o culturale con una destinazione d'uso che ne consenta dopo il restauro una ripresa».

KHS

Dal giornale "Il Tempo" del 17 settembre 2010.



Lavori di ristrutturazione della stazione ex F.E.A. di Loreto Aprutino. Anni '70.
(Archivio Achille Rasetta)



Lavori di ristrutturazione della stazione ex F.E.A. di Loreto Aprutino. Il deposito merci è stato demolito. Anni '70. (Archivio Achille Rasetta)



Lavori di ristrutturazione della stazione ex F.E.A. di Loreto Aprutino. Sistemazione del piazzale. Anni '70. (Archivio Achille Rasetta).



Tratto in linea ex F.E.A. con sottopassaggio pedonale nelle vicinanze della stazione di Loreto Aprutino. Anni 1970. (Archivio Antonietta Di Claudio)

© Copyright 2013 Fondazione Pescarabruzzo, Corso Umberto I n. 83 – 65122 Pescara

Finito di stampare nel mese di maggio 2013 dalla Tipografia SiVA – Montesilvano (PE)
per conto della Fondazione Pescarabruzzo.

