



CITTÀ DI MONTESILVANO

Montesilvano

Andata...



...e ritorno

ELENCO COLLABORATORI

CASTAGNA GIUSEPPE

CASTAGNA MARIO

CAVICCHIA BENITO

ESPOSITO MARIO

(Direzione lavori F.S. - Pescara)

FUSCHI NICOLA

GALLERATI RENZO

IANNASCOLI CLETO

MAGGIORE SAVINO

MASTRANGELO CARLO

ORSINI PIERGIORGIO

TRIBUZII DANILO

VERZIERE WALTER

VOLPE MARIANO

TUTTI I DIRITTI SONO RISERVATI

DISTRIBUZIONE GRATUITA

IL SALUTO DEL SINDACO



Ho accolto volentieri l'idea di questa pubblicazione che, mentre celebra degnamente l'inaugurazione di un'opera moderna e proiettata nel futuro, consegna alla memoria dei montesilvanesi il ricordo di un mondo non troppo lontano che nella vecchia stazione ferroviaria si è in qualche modo identificato e riconosciuto. Altri più e meglio di me hanno saputo descrivere con nostalgia e commozione quei tempi - era l'immediato dopoguerra - in cui Montesilvano stava faticosamente uscendo dalle macerie del conflitto e si stringeva di nuovo attorno a quel nucleo originario rappresentato dal centro ferroviario - che tanto impulso aveva dato in precedenza allo sviluppo della Marina - per ricostruire con sforzo e tenacia una 'normalità' troppo a lungo dimenticata.

Un'intera generazione di ragazzi - oggi stimati professionisti, commercianti, imprenditori- è cresciuta giocando nelle buie stradine tra la vecchia sede comunale e la stazione e il mondo per loro non era più lontano di una manciata di isolati.

Poi, con la crescita della città conseguente al boom economico e lo sviluppo di sistemi alternativi di trasporto, quello che era il vecchio cuore del paese ha smesso di pulsare: la stazione ha perso la sua centralità e l'edificio è andata intristendo come una vecchia signora dimenticata.

Ora questa costruzione nuova e scintillante, degna di quella città che è oggi Montesilvano, vuole farsi indicare i rinnovati fa che il nostro centro ferroviario tornerà a vivere e incoraggiare i cittadini a servirsi di un mezzo di trasporto sicuro e confortevole che poco ha da spartire con le sbuffanti locomotive di una volta.

Ed io sono chiamato, quale Sindaco, a celebrare con la dovuta enfasi l'avvenimento, non trascurando di esaltare, come vuole la retorica d'occasione, le "magnifiche sorti e progressive", che presiedono allo sviluppo di ogni comunità.

L'augurio e l'invito che rivolgo ai cittadini e alle giovani generazioni è, allora, quello di riappropriarsi di questo pezzo della nostra città -purtroppo così avara di spazi- ed inventare nuovi modi di incontrarsi, perchè abbiano anch'essi, un domani, un luogo della memoria.

PAOLO DI BLASIO

IL SALUTO DELL'ASSESSORE ALLA CULTURA



L'iniziativa, senza dubbio meritevole di considerazione, acquista un significato particolare anche perchè in sintonia con gli sforzi, che questo assessorato sta compiendo negli ultimi anni.

Siamo convinti che ricostruire la storia della nostra città, con il contributo indiretto delle persone che nel passato l'hanno resa grande, sia un fatto di cultura e pertanto ci trova d'accordo con la pubblicazione che rievoca la crescita e lo sviluppo del paese di ieri, oggi città moderna, proiettata verso l'Europa del Duemila.

Per noi amministratori, l'avvenimento è al tempo stesso motivo di vanto, ma anche di impegno a rendere sempre più vivibile questo piccolo grande centro della riviera adriatica, che proprio grazie allo scalo ferroviario prese vita alla fine dell'Ottocento.

Ai vecchi treni a vapore, alle locomotive sferraglianti di allora, la tecnologia ha sostituito moderni elettrotreni che sfrecciano a ragguardevoli velocità. Noi plaudiamo a questa radicale metamorfosi e, pur con una punta di nostalgia per il vecchio edificio, accettiamo questo cubo di marmo e cemento pienamente conforme ai nuovi indirizzi architettonici, basati sulla funzionalità ed i moderni criteri del collegamento ferroviario.

L'elettronica, nelle sue applicazioni più avanzate, oggi trova posto sulla "consolle" della nuova stazione; gli uomini un tempo impegnati nel pesante lavoro manuale degli scambi, sono tecnici aggiornati, le velocità di transito sfiorano cifre da record. Un progressivo "ammodernamento" delle strutture che si coniuga con una maggiore sicurezza per i passeggeri. Tutto questo è la nuova stazione di Montesilvano e noi pensiamo di aver in parte contribuito -anche se molto cammino resta da fare- a questo lento processo di migliorie tecnologiche e soprattutto sociali.

CAMILLO CRETAROLA

LA “STAZIONE” NELLA STORIA DI MONTESILVANO

di PIERGIORGIO ORSINI



Forse non si era ancora spenta l'eco dei fatti di Aspromonte (29 agosto 1862) che avevano portato alla caduta del governo Rattazzi - sostituito dal Farini e subito dopo dal più famoso Marco Minghetti - che già prendevano corpo i progetti per la realizzazione della ferrovia da Ancona a Pescara.

Fino al gennaio del '61 l'ing. Antonio Rossi, direttore dei lavori per conto della Società Ferrovie Meridionali, dovette aspettare che si definisse il tracciato dell'ultimo segmento parallelo alla costa.

Ma gli studi preliminari erano stati svolti in verità da tecnici pontifici e borbonici, poi le Meridionali posero in atto quei disegni e spuntò, fra le altre, la piccola stazione di Montesilvano.

Fatta l'Italia bisognava fare gli Italiani, andava ripetendo il D'Azeglio ed in questo programma si inquadrava la decisa volontà del nuovo stato di accorciare le distanze -non solo geografiche- fra il nord ed il sud.

All'epoca dell'Unità, l'Italia aveva una rete ferroviaria di 1700 km. contro i 22.000 della Francia e i 33.000 dell'Inghilterra. Dalle nostre parti -leggi Regno delle Due Sicilie- ce n'erano appena 99 km. Questo dunque spiega l'improrogabile necessità di estendere, in tempi brevissimi, la ragnatela di binari che avrebbe decretato il decollo socio-economico del litorale abruzzese, su cui si affacciava la cosiddetta “Contrada Saline-Mazzocco”, come si chiamava allora Montesilvano Spiaggia.



FOTO N. 3

Fatta questa debita premessa, viene spontaneo domandarsi come si presentava l'agglomerato urbano della Marina. Documenti fotografici non esistono; la prima immagine del futuro paese -appena in embrionaria al 1904 o forse 1906 ed ovviamente abbraccia un'area delimitata, quella appunto della stazione e delle poche case sulla provinciale, che sarebbe più tardi diventata la statale 16.

A prescindere dalla mappa elaborata dal perito agrimensore pescarese Bevilacqua (1868) e riscal-

perta alcuni anni fa dall'ex sindaco Vittorio Agostinone, non abbiamo dunque che l'unica cartolina illustrata dei primi anni del Novecento. Ad un'attenta “lettura” del prezioso documento, che Cleto Iannascoli -ex dipendente delle Ferrovie- custodisce con comprensibile riserbo, la Montesilvano di allora, le classiche quattro case ed un forno, viveva riflettendosi nella stazione, ed era proprio lo scalo ferroviario, posto in felice posizione a sud del Saline ed in quella che era conosciuta come “Contrada fiume morto”, a polarizzare le attenzioni dei primi imprenditori locali.

Certo non erano tempi facili se -come scrive il Saitta- il Regno sabauda con lo stesso impegno profuso per sviluppare la carente rete stradale e ferroviaria, aveva imposto tasse agli Italiani e assai gravose per noi ex sudditi dei Borboni.

Le ferrovie già nel 1862 erano passate a ben 2939 km. in esercizio ed altre 2356 km. erano in costruzione. Dal 1865 poi esse saranno trasferite dallo Stato ai privati. Cinque grosse società gestiranno il nascente patrimonio ferroviario: le Strade Ferrate Alta Italia, la Società Ferr. Romane, la Società Ferr. Meridionali (che stava lavorando in Abruzzo), la Calabro

-sicula, che all'epoca aveva solo 150 km. di strade ferrate e la Società Ferrovie Sarde.

La tratta Ancona-Pescara fu realizzata in tempi relativamente brevi, per la natura favorevole del tracciato, tanto che Vittorio Emanuele scese dalle nostre parti, ad inaugurare il nuovo tronco, il 16 maggio 1863. I lavori, come si legge in un documento dell'8 gennaio dello stesso anno, erano già ultimati alla fine del '62.



FOTO N. 4

Montesilvano, che nell'ottobre del 1860 aveva accolto il passaggio trionfale dello stesso Vittorio Emanuele, che scendeva nel napoletano, saluterà ancora Sua Maestà il 10 novembre 1863 diretto a Foggia ed il 14 novembre del '65 (per la verità in passaggio notturno).

La stazioncina gialla con il caratteristico orologio sul tetto viveva intensamente gli avvenimenti storici dell'epoca. Sul suo piazzale sostavano carri ed altri veicoli da trasporto. Montesilvano era collegata con l'entroterra vestino e che fosse destinata ad un salto di qualità -proprio per la presenza dello scalo ferroviario- se ne erano accorti anche al Consiglio Provinciale di Teramo.

Sia detto per inciso, tutto il nostro territorio fino a Castellamare (Pescara centrale, per intenderci) era sotto la giurisdizione teramana. E lo sarà fino al 1927, quando nacque appunto la Provincia di Pescara.

Per avere un'idea di come andassero le cose al governo, ricordiamo che nel 1860 la percentuale degli elettori italiani, rispetto alla intera popolazione (sui 22 milioni di abitanti) era di appena 1,92% e l'analfabetismo in media del 70%, saliva nel Meridione al 90%. La classe politica era dunque rappresentata dagli aristocratici. E fra i grandi di allora c'era anche un montesilvanese. Don Troiano Delfico, teramano di origine, si era trasferito a Montesilvano Colle e per i suoi meriti era stato nominato Cavaliere dei SS. Maurizio e Lazzaro nel giugno 1861 e nel febbraio del 1880 addirittura senatore del Regno.

Con la sua carrozza scendeva alla Marina e col treno si spostava a Pescara, da dove raggiungeva Roma per la sua attività di parlamentare.

La stazione di Montesilvano ricopriva, dunque, un ruolo determinante per la vita sociale ed economica dell'ampia vallata del Tavo-Saline.

Pietro Piscione, figlio di quel Giovanni, che era stato uno dei primi a edificare in questa zona, con ammirevole senso imprenditoriale pensò bene di investire le sue ricchezze, costruendo i palazzi che oggi sorgono sulla nazionale dalla chiesetta gentilizia (angolo via S. Francesco) a via Antonelli.

E l'attività edilizia del Piscione fu presto imitata da Parisio Teodori, autentico precursore del moderno commercio import-export, che costruì le palazzine attorno alla stazione, quasi a volerne rimarcare l'importanza strategica ed economica. E agli inizi del secolo innalzò il "palazzo" di quattro piani sempre sulla futura nazionale adriatica, al bivio con la Vestina.

Alle spalle della stazione, Leopoldo Muzi possedeva un terreno di centinaia di ettari, di cui ben 13 in autentica palude. Con coraggio, quasi in concorrenza con il barone Emidio Coppa di Città S. Angelo, dapprima bonificò la zona malsana e successivamente la trasformò in vigneti.

I lavori si protrassero dal gennaio 1897 al 1899; ma tanto ardore -e denaro- sarebbero stati ripagati dai prodotti del celebre "Vigneto Nettuno". Nasceva dunque a Montesilvano l'ottimo vino da pasto "Nettuno Rosso".

Dalla stazione, sempre più cara ai montesilvanesi, partivano interi convogli di uve pregiate, di uova (le esportava Paris Teodori) per i paesi d'oltralpe.

Il decollo della ex contrada Saline-Mazzocco era ormai una realtà e nel 1904, dopo anni di antagonismo con Cappelletto, Montesilvano diventava comune autonomo. Per quell'inarrestabile processo segnato dalle leggi dell'economia, la Marina avrebbe nel giro di un ventennio esautorato lo storico centro del Colle, dal quale sarebbero scesi anche gli eredi Delfico ed il paesetto di un tempo, in una rapida metamorfosi, avrebbe assunto connotazioni più moderne. E tutto all'ombra della stazione ferroviaria.

LA STAZIONE FERROVIARIA NELLE NOSTRE RADICI

UN RIFERIMENTO DI UMANITÀ E DI STORIA

di SAVINO MAGGIORE



Negli assolati pomeriggi estivi... dell'altro ieri, ancor prima che l'odierno Viale Europa venisse aperto al traffico veicolare, mi piaceva "andare al mare", percorrendo quei viottoli che affiancavano le rotaie a sud della stazione ferroviaria. Sentivo l'odore acre sprigionato dall'olio denso che le maestranze delle Ferrovie dello Stato spargevano sulle traversine di legno a protezione dalle intemperie.

Il mio sguardo di ragazzino si soffermava, interessato, sui bulloni incastonati tra il legno della traversa e il ferro della rotaia. E lo sguardo, poi, si... allungava dai miei piedi fino a che si perdeva a vista d'occhio giù giù.. nel seguire l'interminabile profilato granitico e lucente del binario.

Giravo, dopo, lo sguardo all'indietro per vedere da dove provenisse, e mi si presentava, in lontananza, la bella e civettuola palazzina della stazione, tinteggiata a colori -che io ricordi- giallo e arancione.

La calura del sole pomeridiano l'accettava e la sopportavo, perchè la mia attenzione era piuttosto rivolta su tutto quel complesso di attrezzature, che facevano parte della Stazione. Per noi ragazzini di quel tempo essa rappresentava come un mito, da rispettare e da ammirare: era intanto il luogo di svago e di giochi della fanciullezza, e nel contempo, un edificio importante davanti al quale passavano i convogli dei treni.

In quei momenti di giochi, infatti, rimanevano fermi, con occhi incuriositi, allorché transitavano i bei vagoni viaggiatori (con tanti finestrini), o quelli più dimessi per il trasporto merci. Eravamo attratti dalle locomotive sbuffanti, con i pennacchi di fumo bianco che si diradavano verso il cielo, e.. all'improvviso.. un fischio sibilante che ci faceva sbarrare gli occhi e aprire le orecchie.

La mia immaginazione di ragazzino mi trasportava in viaggi fantastici, attraversando immense pianure e valli sconfinite e montagne panoramiche che avevo visto nei films. E rimanevo lì, fermo, per seguire con lo sguardo il convoglio che man mano spariva all'orizzonte. E, sì, perchè in quei giorni, a Montesilvano c'era... l'orizzonte! Oggi è stato sostituito da sbarramenti di.. fabbricati.

La mia attenzione si riversava, poi, su altre zone e spazi che incontravo durante il piccolo percorso intrapreso.

E mi fermavo davanti ad un vagone solitario parcheggiato su un binario morto: salivo sulla garitta del manovratore dove c'erano le leve dei freni.. ed altri congegni.

Quante riflessioni, quanti commenti interiori interessavano la mia mente di fanciullo. Quei luoghi d'infanzia di un cinquantenne di oggi non ci sono più, o almeno di essi ci rimane ben poco. Le esigenze del progresso sono prevalenti, e non so se questo fenomeno evolutivo del tempo abbia contribuito positivamente sul bagaglio interiore dell'uomo.

Ma quando si è nella circostanza dell'inaugurazione di un'opera pubblica, e in questo caso, della nuova stazione ferroviaria, immancabilmente si sente la necessità interiore di tornare alla storia, e quindi, il fascino dell'antico ci chiama e ci avvince. E iniziano i desideri del ricordo; si fanno impetuosi gli impulsi di parlare di luoghi di vita vissuta, di figure del tempo -sì passato- ma che non tramonta mai. Anzi, la nostra memoria si fa viva, e produce quei frutti del ricordo che fanno bene all'anima. Ci fa riscoprire i sentimenti di amicizia: "Ricordi quando..., ricordi quel caro amico...".



FOTO N. 5

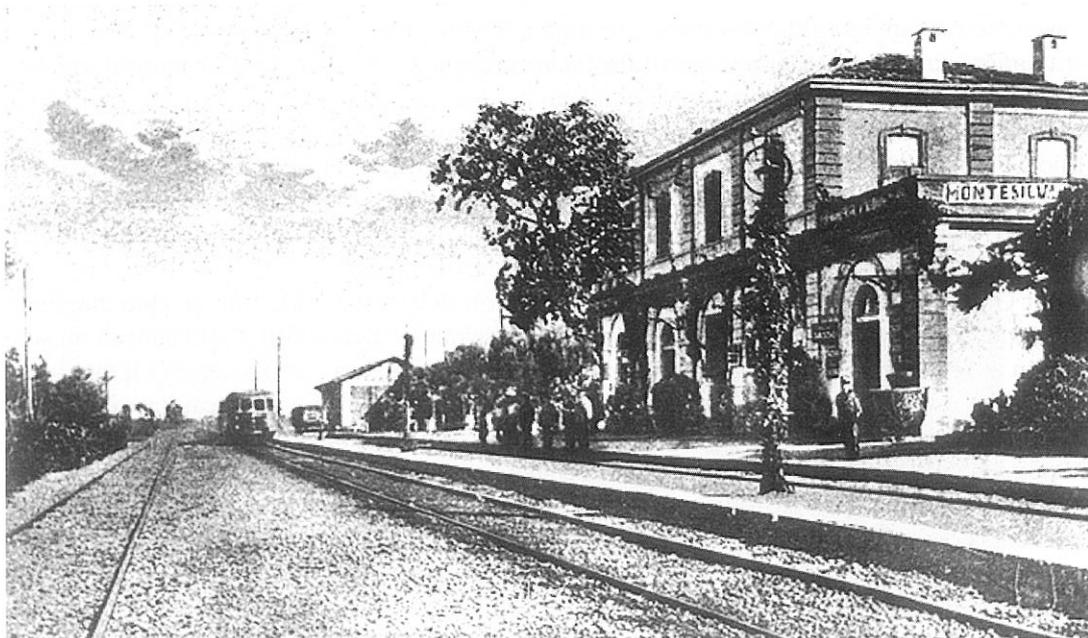
Ci fa riavvicinare nei cuori, ci fa ritornare a dimensione umana, anche se le problematiche di questa epoca ci opprimono sempre di più.

Ecco, l'inaugurazione della nuova stazione ferroviaria, una struttura indubbiamente moderna e avveniristica, ci offre la possibilità di ritrovarci nella stessa ottica dei sentimenti di cordialità e, forse, nel rimpianto di quella palazzina dai colori giallo e arancione e con la scritta STAZIONE con caratteri bleu scuro, che ci accontenteremo di vedere nelle foto scattate con tanto affetto.

E repentinamente torniamo alle nostre origini: il pensiero vola verso quella "cittadella" che si vede attraverso le colline verdeggianti, appunto la storica Montesilvano Colle, più familiarmente e simpaticamente detta "l'antica Rocca", comunità municipale dei nostri avi. Essi sono nel nostro ricordo più affettuoso, e i concittadini di oggi sono parte fraterna della stessa città montesilvanese e quindi degni di ogni rispetto.

Le radici di un popolo non possono essere dimenticate; una comunità senza memoria è solo un arido agglomerato urbano, dove il nodo ferroviario sembra avere pochissima importanza, a differenza di ieri quando la "STAZIONE" era un importantissimo punto centrale di attività produttive, commerciali, sociali: insomma un riferimento di Umanità e di Storia.

FOTO N. 6



La Collezione di
Ennio Grilli - Pescara
"Montesilvano spiaggia.
Arrivo della Littorina"
"Un saluto a
grande velocità".

LA STAZIONE E IL SUO PIAZZALE

di BENITO CAVICCHIA



Sembra un giorno come tanti altri, giungo in Piazza Diaz e il mio sguardo percorre lentamente Via Roma, giù, giù fino al mare. Mio Dio! Ma cosa è successo, un nodo mi stringe la gola, un tuffo al cuore, una fitta dolorosa, calde lacrime rigano il mio volto: perchè? Perchè?

Cara, amata, vecchia "stazione", non ci sei più... sei sparita; "uomini cattivi" hanno ridotto in macerie i tuoi antichi muri; ora al tuo posto, c'è una struttura nuova, diversa, moderna che, forse, sarà ammirata dai forestieri e dai turisti.

Per noi la vera stazione resti tu, la tua immagine è impressa nella nostra mente, nei nostri occhi, nel nostro cuore: i muri con qualche crepa, l'intonaco scrostato, i piccoli archi disegnati di bianco, la passiflora sul muro.

E ricordi "la piccola"?, dove i contadini scaricavano i carri trainati dai buoi, con sopra i cesti pieni di uva nera, e noi ragazzi rubavamo quell'uva e la mangiavamo all'istante, senza lavarla; non ce n'era bisogno!

E lo spazio tra la "piccola" ed i vagoni dove giocavamo a pallone, e quando, sotto il cocente sole estivo, eravamo sudati e stanchi, correvamo sotto la "tua fontanella" per rinfrescarci e dissetarci, ma prima ci bagnavamo la nuca e i polsi (era



FOTO N. 7

Hai visto la nostra infanzia, la fanciullezza, l'adolescenza e la nostra giovinezza.

Tu che sei stata la nostra amica, amante, sorella ma soprattutto *madre*, quando col tuo sguardo benevolo assistevi ai nostri giochi sul "tuo piazzale" e sorridevi felice.

Ricordi: a "tingule e tangule" e le corse sfrenate per fare "tana", "a sassette", "a sguzz", "a sbatta-mure", "a palmitt": giocavamo, io, Millo e Filippo (lu piccianese); io e Millo (d'accordo) mettevamo "a giro" Filippo (lui era ricco) e quando eravamo in vincita (sempre) Millo "doveva" andare a parlare col padre che stava in servizio nella stazione; ma il "rosso" andava lungo la ferrovia verso il ponte sul fiume Saline, passava dietro la casa di "Cirr" (Costantini) e non tornava più. (Caro Filippo, quante fregature ti abbiamo dato!... ma tu eri ricco!).

"Esce il primo figlio di Sor Gilorm": ed il poveretto che era costretto fuori della "sua casa" (un cerchio disegnato per terra partendo dai piedi di un albero davanti al negozio" di Fioravante Piscione - "tlentatlé") a saltellare su un solo piede, se per stanchezza o per un altro motivo appoggiava entrambi i piedi per terra, erano "mazzoccate": il mazzocco era un fazzoletto annodato più volte a un angolo, tanto che i nodi, stretti, diventavano duri e il malcapitato "figlio di sor Gilorm" le prendeva di santa ragione.

E il gioco delle "figurine" poste su un mattone dritto contro il quale tiravamo la "sdazza" (un sasso piatto e largo). Il mattone doveva essere colpito alla base in modo che le figurine cadessero in avanti, vicino alla "sdazza" per essere vinte dal tiratore.

Ma il gioco più bello era la corsa con i cerchi delle ruote delle biciclette. Il "Pollo" (Arsenio Tribuzii) era l'inventore del gioco: costruiva la pista, organizzava il gioco, lo gestiva ed era anche il giudice di gara.

La pista era delimitata da sassi e la corsa partiva dalla casa di Danilo (davanti alla quale Arsenio sistemava 4 o 5 copertoni di auto, vi entrava dentro per controllare la regolarità della gara ed alla fine assegnava i premi), passava (la pista) davanti alla casa di Barzilai Aristone, proseguiva verso il piazzale della "stazione" e prima di arrivare ai binari della ferrovia del "trenino" della FEA, piegava a sinistra e più lungo la discesa dietro la casa di Danilo (oggi c'è Serafini Guido) e poi, dopo un largo giro, risaliva costeggiando la casa di "Giuvinino lu gazzusaro" (Giovanni Gallèrati) per tornare sul luogo di partenza.

I concorrenti versavano due soldi ciascuno (10 concorrenti - 20 soldi). Il "Pollo" (Arsenio) alla fine della gara andava dalla "Barona" e comprava 10 soldi di castagne che distribuiva al vincitore e intascava i restanti 10 soldi (è chiaro che i "polli" eravamo noi).

Ora, cara, vecchia amica "stazione" ti devo lasciare, ma prima ti invio un caro, affettuoso saluto insieme a tutti i miei amici, in realtà eravamo come fratelli, eravamo una grande famiglia e tu eri la nostra cara, adorata madre:

"Lu pitiscichi" (Benito Cavicchia); "Cicciotto" (Danilo Tribuzii); "il Rosso" (Millo Verziere); "lu piccianese" (Filippo D'Andreamatteo); "lu cinese" (Enzo D'Andreamatteo); Pasqualino di "Baffone" (Pasquale Piscione) e "lu cucione" (Romano Giansante).

questo un insegnamento precauzionale suggerito dai nostri genitori).

E i vagoni fermi lungo il binario morto? dove il "rosso" (Millo Verziere) e Pasqualino di "Baffone" (Pasqualino Piscione) facevano le "manovre" (loro erano figli di ferrovieri).

Io assistevo e mi divertivo un mondo quando Millo saliva su uno scalino della "galletta" (la garitta del frenatore) e rivolto verso Pasqualino che stava lontano, più avanti (lui era il manovratore) agitando un fazzoletto con la mano tesa gridava: "Appenaaaa... Appenaaaa...", perchè i vagoni, che per noi erano "vivi", si muovessero lentamente per essere sistemati al posto giusto.

Tu, cara stazione, ci hai visto nascere e crescere quando giocavamo sul tuo "piazzale".



FOTO N. 8

“IL TRAM A MONTESILVANO”

di PIERGIORGIO ORSINI



Il degrado dell'ambiente, le drammatiche condizioni di invivibilità legate all'intenso traffico automobilistico di questi ultimi decenni ripropongono, in tutta urgenza, la soluzione più idonea al problema dell'inquinamento.

Si studiano benzine o gasolio puliti, si applicano marmitte catalitiche alle auto e qualcuno torna a parlare dei vecchi e nostalgici tram elettrici, scomparsi in molte città italiane. Sferraglianti, ma non inquinanti, i tram rappresenterebbero forse l'unica alternativa al suicidio della nostra civiltà tecnologica.

Proprio queste riflessioni, sul dramma legato all'inquinamento atmosferico, mi hanno richiamato alla mente le immagini sbiadite del tram, che fino al 1963 collegava la nostra cittadina con Pescara e con Penne.

Per i montesilvanesi dell'ultima generazione il simpatico trenino (come lo chiamavano i nostri genitori) esiste solo nei racconti degli anziani. Molti sessantenni di oggi invece lo usavano per andare a scuola a Pescara. Giornalmente frotte di studenti viaggiavano per ore dal capoluogo sulle due carrozze verdi del tram elettrico. A lasciar parlare qualcuno di loro, ne verrebbe fuori una lunga serie di ricordi...



FOTO N. 9

Ma come e quando nacque il tram della linea Pescara-Penne?

La prima idea di collegare la costa con l'hinterland vestino risale addirittura al lontano 1882. Si discuteva, in termini vaghi, di una ferrovia che promuovesse lo sviluppo delle aree interne dell'allora provincia teramana senza però chiarirne la natura, cioè se affidarsi ad un treno a vapore o a trazione elettrica.

In una seduta del consiglio provinciale del 1890 i rappresentanti di Città S. Angelo e Spoltore addirittura presero a bisticciare sul tracciato della futura ferrovia. Nel 1910 ed ancora un decennio più tardi si discuteva ancora su queste cose,

tanto che “La cronaca abruzzese”, giornale dell'epoca, indicava in un articolo il lungo e tortuoso percorso del treno, che avrebbe toccato vari paesi, forse nell'intento di non offendere gli amministratori locali.

Solo nel 1927 iniziarono i lavori e nel '29 alla presenza del neo ministro fascista Giacomo Acerbo il tram fu inaugurato. Roba d'altri tempi, d'accordo. Ma per oltre un trentennio il trenino a scartamento ridotto fu l'unico mezzo di collegamento fra Pescara e i piccoli centri della vallata del Tavo. Le primizie degli orti vestini giungevano fresche sui mercati di Montesilvano e Pescara... e che dire delle “battaglie” alla far west fra tifosi delle squadre di calcio di Penne e Montesilvano? I “rangers” dell'Adriatico contro gli Hooligans dell'antichissima Pinna.

Il trenino, provenendo dal capoluogo vestino, correva parallelo al Saline. Entrava nei pressi dell'ex fabbrica Monti sulla nazionale adriatica, transitando sul piazzale della stazione, per fermarsi dopo centro metri nella “sua stazioncina”. Sferragliando riprendeva la corsa, lungo la statale adriatica, dove alla fine degli anni Cinquanta, per l'accresciuto traffico automobilistico, rimase coinvolto in più di un incidente stradale.

Aveva funzionato anche nei giorni bui della guerra: bombardato nei pressi di Loreto, registrò la sua prima vittima. Era il bigliettaio Galizio Sciarretta, un nostro concittadino.

Il 13 giugno 1963 fece l'ultima corsa, portandosi nella rimessa tutta un'epoca e per cedere il passo all'auto-gommato, prima artefice dell'inquinamento sonoro ed atmosferico.

IL "TRENINO" DEI RICORDI

di WALTER VERZIERE

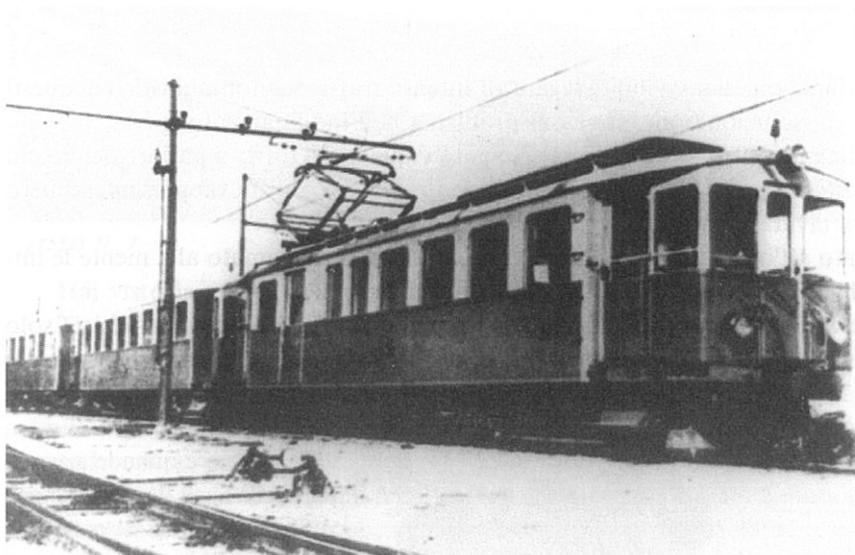


FOTO N. 10

Nell'epoca dei nostri anni giovanili, soprattutto negli anni dal 1930 al 1940, Montesilvano era un centro di vita commerciale, pur non essendo grande come paese: infatti molte erano le attività che vi si svolgevano o vi facevano capo. La stazione ferroviaria, con l'ampio piazzale, era un elemento essenziale del traffico delle merci e dei viaggiatori che usufruivano del treno.

Un aspetto importante della nostra vita era il trenino le cui rotaie attraversavano, tagliandolo quasi a metà, il predetto piazzale, ove eravamo soliti trascorrere in piena tranquillità diverse ore della giornata, essendo sempre libero ed a completa disposizione per i nostri divertimenti: infatti, allora, circolavano solo poche auto e veicoli trainati da animali.

La linea della F.E.A., così si chiamava l'Ente che la gestiva, era una realtà con cui eravamo in contatto giornalmente e in alcuni momenti costituiva un involontario piccolo fastidio per i nostri giochi: il trenino transitava più volte durante il giorno e faceva sentire la sua presenza col suo perentorio fischio e lo stridore delle rotaie.

Spesso, proprio mentre eravamo impognati al massimo della concentrazione durante le gare che disputavamo sull'ampio spazio davanti la stazione, nel sentire il suo caratteristico fischio, eravamo costretti a fermarci subito per sgombrare la linea al passaggio del tram, sia pure con qualche istintivo mugugno; ma, consapevoli ormai della sua necessaria funzione riprendevamo col solito ardore i nostri divertimenti.

Non si può non mettere in risalto la vitale utilità che tale mezzo rappresentava. In un'epoca in cui scarseggiavano i veicoli per il trasporto delle persone e delle cose ed erano, quindi, difficoltosissime le comunicazioni, ha consentito agli studenti dei paesi attraversati dalla linea di frequentare le scuole medie e superiori a Pescara.

Nel fare simili serie considerazioni, si ripresentano nella mente anche particolari curiosi che appartengono alla storia del nostro trenino.

Quello che maggiormente suscita ilarità è lo scenario che si verificava quasi ogni mattina nell'orario della corsa che in prevalenza utilizzavano gli studenti nel periodo scolastico. Lungo il tratto della ferrovia tra la stazione ferroviaria e la "stazionetta" (così era chiamata da tutti), si assisteva alla comica scena che inquadrava l'affannosa rincorsa di diversi studenti ritardatari che, correndo semivestiti si infilavano frettolosamente il maglione e la giacca oppure il cappotto con gesti frenetici per la gran fretta, onde raggiungere il tram e riuscire a prenderlo alla partenza, magari salendo sul predellino mentre era già in corsa. E, una volta in carrozza, altro momento singolare, alcuni si accorgevano con delusione di aver infilato nella cartella libri tutt'altro che necessari per le lezioni del giorno. Com'è facile notare il trenino era diventato una componente della nostra vita effettiva in quanto, ormai, lo sentivamo nostro. Eravamo, e lo siamo tuttora, molto legati alla sua esistenza, anche se qualche volta ci ha un pò frenato l'entusiasmo durante i giochi, se in presenza della neve in qualche occasione abbiamo dovuto spingerlo sul cavalcavia perchè slittavano le rotaie a causa dei binari gelati e se ci faceva arrivare spesse volte in ritardo a scuola, inconveniente questo che, però, in più occasioni era provvidenziale sfruttare per entrare alla seconda ora ed evitare delle interrogazioni pericolose. Per concludere, ma si potrebbe parlare ancora tanto dell'argomento, è bene riaffermare che tale ferrovia, costruita all'incirca dall'anno 1923 ed entrata in funzione il 15 agosto 1929, è stata una istituzione di una utilità incalcolabile per moltissimi anni e, per coloro che l'hanno conosciuto a fondo, un patrimonio di bei ricordi.

LA BELLA E LA BESTIA

di CARLO MASTRANGELO



Quando si videro la prima volta, lungo la tratta Pescara-Montesilvano, tutti e due sbarrarono i loro fanali per la meraviglia. Pur appartenenti alla stessa famiglia delle ferrovie (F.S. e F.E.A.), non avevano molto in comune: i binari, il letto di ghiaia, le traverse, gli scambi, non erano sufficienti ad inquadrali tra gli individui della stessa specie.

Lui, il treno vestito da minatore, nero come il carbone con cui si alimentava, era un grande ed infaticabile lavoratore. Generoso con tutti, trasportava giorno e notte, nei più remoti angoli d'Italia, gente comune e gente d'alto bordo. Assistito e governato dai suoi due angeli custodi, il fuochista e il macchinista, anche loro neri di carbone, era stato testimone di mille storie d'incontri e di separazioni, di gioie e di sofferenze. Dai treni di lusso alle tradotte, dai treni bianchi a quelli della speranza, s'era fatta una grande esperienza di vita e per questo si reputava un treno vissuto, un treno di mondo. Proletario per natura e per vocazione, mal sopportava la divisione dei passeggeri in tre classi e soprattutto per questa ragione non la smetteva mai di sbuffare e di brontolare, non solo sul lavoro, ma anche nelle lunghe soste alle stazioni. Del resto ansiti e borbottii, sbuffi e soffi erano il suo linguaggio preferito. Chiassoso ed esuberante, si lasciava andare spesso a scoppi d'ira improvvisi e allora schizzava fumo e vapore da tutti gli ingranaggi, sferragliando e slittando violentemente sulle enormi ruote motrici, ringhiando nelle curve. S'avventava lungo le pianure con tutto l'impeto di cui era capace, trasformandosi in una specie di adirato Mangiafuoco, in un drago fiammeggiante. "Va l'empio mostro; con traino orribile", scrisse il Carducci di una crudele vaporiera che gli portava via l'amata Lidia. E il suo fischio, il suo grido di bestia ferita, che riempiva tutti gli angoli della notte, destava a volte nella mente oscuri presagi. "Immane pe 'l buio/gitta il fischio che sfida lo spazio".

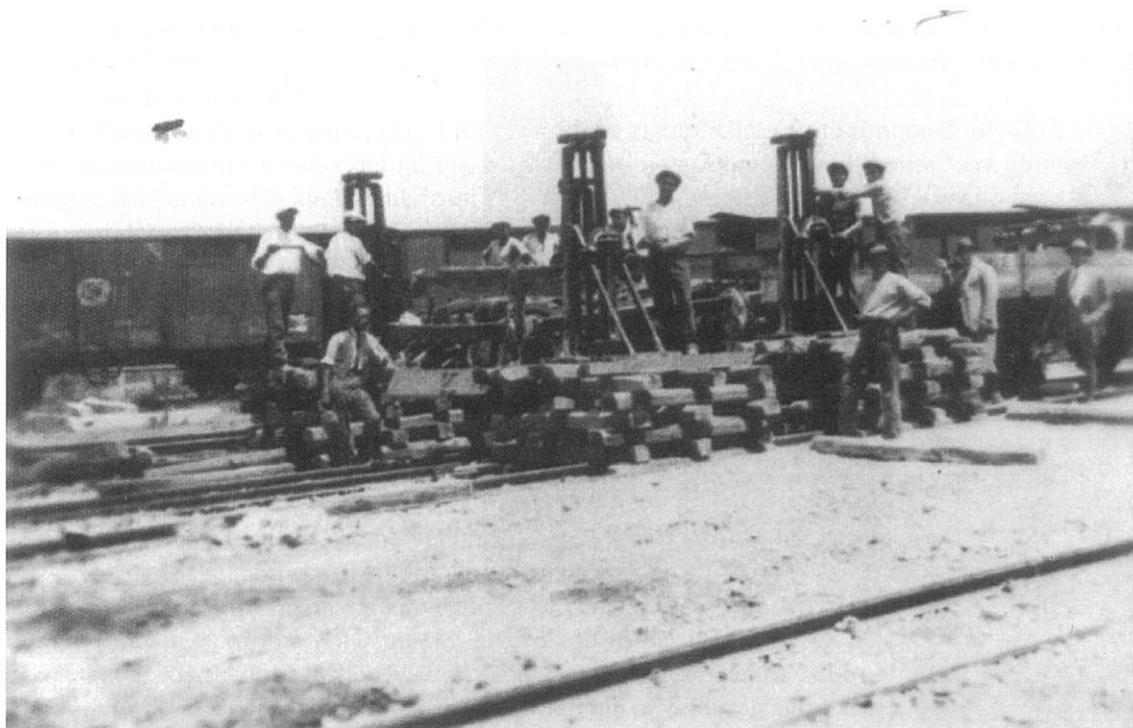


FOTO N. 11

legro pà-pà. Non era una lavoratrice indefessa. Dopo l'ultima corsa, intorno alle 23 si ritirava nelle rimesse di via Foscolo di Pescara. Al contrario di lui, non aveva mai trasportato regnanti e capi di governo, illustri scienziati e potenti uomini d'affari. Viaggiavano con lei lo studente con la "stozza" per l'ora di ricreazione e la contadina con la "mappatella" e magari con due pollastri litigiosi nella cesta sotto il sedile di legno. E c'erano "pupino" e "gennarino", "mullicone" e "mbrellare", "stinnamasse" e Loletta la biondina.

Tra i due non ci fu il classico colpo di fulmine. All'inizio s'ignorarono del tutto: lui mal digeriva quell'aria sbarazzina e un pò snob di lei ("una smorfiosetta piccolo-borghese che si dà le arie solo perchè ha la trazione elettrica", pensava) e lei era intimorita da quel burbero e nero vagabondo. Poi la curiosità ebbe il sopravvento e cominciarono a sbirciarsi lungo il percorso Pescara-Montesilvano: attraverso le lunghe cancellate di cemento che dividevano i due tracciati, tra gli

Lei, il trenino della F.E.A., vestita con i colori dell'acqua marina, linda e silenziosa, era una casalinga carina, salda sui binari a scartamento ridotto, ma non molto spedita. Impiegava più di un'ora a coprire i 36 chilometri tra Pescara e Penne, punteggiati da stazioncine e minuscoli casselli ferroviari. Al segnale dei fischietti dei capi-stazione e delle cornette dei capi-treno, rispondeva, prima di avviarsi, con un al-

spazi vuoti dei caseggiati, tra i pioppi e i roveti. Il vento a volte le portava in anticipo la sua voce: quel fù-fù d'incallito fumatore con cui si annunciava dovunque. Allora si stringeva più forte col pantografo alla linea di rame dell'alta tensione, per correre più veloce; ma lui se la fumava in velocità, superandola di slancio.

Un giorno il caso volle che all'altezza del passaggio a livello della "prima rampa", oggi in viale Europa di Montesilvano, giunti a meno di 50 metri tra loro, rallentarono, l'uno perchè avvertiti dal disco rosso, l'altra perchè già alle viste del lussureggiante boschetto del marchese Luciano Delfico, adiacente la "stazionetta". Lui la vide così disarmata e intimida, così vibrante e con i fanali abbassati, che ebbe un moto di tenerezza spruzzò verso di lei una nuvoletta di candido vapore. Lei lo guardò di sottocchi e si accorse che oltre quella scorza dura e nera palpitava un cuore ardente e appassionato. Ammirò il suo focolare, il suo camino, la sua biella d'accoppiamento e tutta emozionata fece qualche scintilla col pantografo, suonò il suo pà-pà gioioso e si fermò a Montesilvano Spiaggia.

Il giorno dopo, prima di arrivare alla mini-stazione di Pescara centrale, si rimirò nelle vetrine di corso Vittorio, per accertare che avesse tutto in ordine, sperando in un incontro fortuito, di conoscerlo più da vicino. Dal deposito delle locomotive e dagli impianti delle F.S. veniva un odore di carbone bruciato e di olio caldo, di scorie di ferro e di traverse invecchiate. Al suo sopraggiungere si sentì confusa, frastornata, e non poté stargli a fianco più di poche centinaia di metri: all'altezza di via Leopoldo Muzii girò e si immise poi in viale Regina Margherita. Corse verso Zanni e salì trafelata sul cavalcavia. Lui, che a bella posta aveva rallentato l'andatura per incontrarla, la incrociò e la sommerse in una nuvola di fumo tra le grida di giubilo degli studenti appiccicati ai finestrini. Era rimasta stordita, inebriata.

Quel fumo sapeva di terre esotiche e di popoli lontani, di viaggi avventurosi e di dolci abbandoni. Si sdimenticò nella discesa del cavalcavia e corse come non mai. I pali volarono via sibilando senza intervalli, la torre rossa e merlata di villa Verlengia sfiorò le carrozze; i platani della Nazionale, i vigneti, gli oliveti, i frutteti di Cappelle e di Moscufo, di Pianella e di Loreto danzarono un festoso girotondo attorno a lei. Giocò a nascondino nelle gallerie di Loreto e di Penne e giunse al capolinea ansimando, ma felice.

Dopo qualche tempo i due cominciarono ad appartarsi in un delizioso posticino a fianco di una delle due rimesse di Montesilvano, tra siepi di biancospino e campi d'orzo. E lui sui suoi binari a scartamento normale, lei sui suoi a scartamento ridotto, chiamati nel loro insieme binari di raccordo, si conobbero e vissero una breve stagione di contatti ferrei e felici.



FOTO N. 12

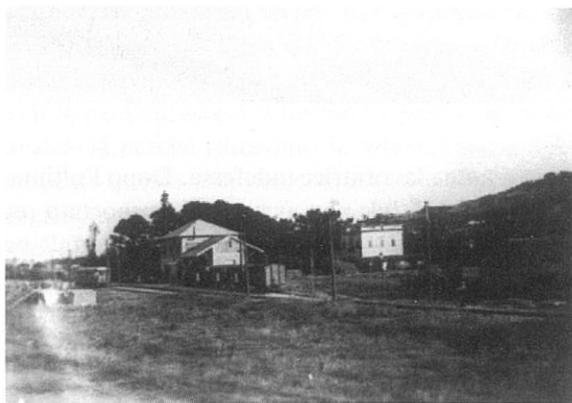


FOTO N. 13

LA PAROLA AI BERRETTI ROSSI

di PIERGIORGIO ORSINI



FOTO N. 14

Fra i numerosi dipendenti delle Ferrovie, che lavorarono nella nostra stazione, abbiamo scelto le testimonianze di due montesilvanesi per rivivere, sul filo dei ricordi, gli anni cruciali della seconda guerra mondiale.

CLETO IANNASCOLI

Cleto Iannascoli (classe 1925) entrò in ferrovia appena 17 enne con la classica cartolina precetto: “Fui assunto come “militarizzato nel servizio civile” presso la sede di Pescara il 10 giugno '42 e l'anno dopo svolgevo le mansioni di capostazione - ricorda Iannascoli - e tutto procedette nella normalità fino al fatidico 8 settembre del '43. Nel secondo bombardamento della città (il 14 settembre) scappai verso i Colli di Pescara, percorrendo via

del Circuito. Con mio padre mi nascosi in un mulino e dopo il cessato allarme, scoprimmo che una delle bombe era caduta vicinissima al caseggiato”.

Sfollato con la famiglia a Cappelle, Cleto Iannascoli, una mattina fu prelevato -all'alba- dal letto e condotto dai Tedeschi alla stazione di Montesilvano. Ai suoi occhi di diciottenne si presentò una scena apocalittica: un infernale arpione stava sradicando le traversine ed i binari. Lui, con altri giovani, doveva caricarle su un vagone. Questo il primo ricordo della stazione di Montesilvano.

Nell'inverno di quell'anno, che si preannunciava rigido, Cleto fu testimone di un altro bombardamento: “Si trattò di un mitragliamento a bassa quota, ma non fece vittime”. E intanto il “fronte” era giunto ad Ortona, dopo la feroce battaglia del Sangro. Gli anglo-americani avanzavano lentamente e i Tedeschi facevano terra bruciata... A Montesilvano, nei pressi della Colonia c'era la sede del Comando Militare Italiano, che poco dopo si sarebbe trasferito a Villa Coppa.

La stazione, ormai inservibile, visse giorni di ozio... forzoso. Solo nel '44 -ricorda Cleto Iannascoli- essa fu riattivata: ai lavori di rimozione delle macerie partecipavano un pò tutti i dipendenti come Nicola Fuschi, Francesco D'Atri, Mario Trivellone e i semplici manovali. Con loro c'erano soldati polacchi, che trasportavano cemento al ponte sul Saline, per ricostruirlo.

Iannascoli fu trasferito a Pescara e nel '48 tornò in servizio nella sua Montesilvano, come capostazione.

NICOLA FUSCHI

Assunto l'undici gennaio '43 come “alunno d'ordine-contrattista e telegrafista”, ricorda le sue giornate di lavoro alla stazione come turni assai pesanti: “Bisognava fare tutto manualmente e oltre che controllare il transito di 60 treni al giorno, c'era una gran mole di lavoro con il telegrafo”.

All'epoca la stazione disponeva di tre binari, ma “l'accoglienza” di Pescara era limitata e determinava soste dei convogli qui a Montesilvano “Era tutto un correre in bicicletta, ad azionare manualmente gli scambi - aggiunge Fuschi - e nemmeno la notte potevi illuderti di riposare. Transitavano anche treni-ospedale e in stazione eravamo in venti, suddivisi in tre turni”.

Incessante il ticchettio del telegrafo, faticoso il lavoro degli scambisti e -per quanto incredibile- anche l'addetto alla biglietteria non aveva attimi di riposo! “C'era la guerra -dice ancora Nicola- ma la gente viaggiava egualmente e ricordo di un bombardamento (spezzonamento) verso le ore 13 (probabilmente l'undici ottobre del '43), in cui gli anglo americani colpirono i vagoni in stazione. Al secondo binario era fermo un Milano-Lecce, diretto a Sud, stracolmo di viaggiatori. Da Pescara non arrivava nessun segnale telegrafico e con Alfredo Glave stavo dando il cambio a D'Atri e Fabiani. Il rombo



FOTO N. 14 BIS

degli aerei si fece sentire cupo e monotono. Vidi gente fuggire lungo le campagne circostanti e due signori, che discutendo animatamente, si infilarono sotto i vagoni”. Un altro “concerto” di quadrimotori lo si ascoltò il giorno dopo. Sul binario-deposito erano in sosta sei carri carichi di mine. Qualche spezzone di bomba “innescò” la miccia, facendo sussultare tutta Montesilvano.

Un'autentica “reazione a catena” che dilaniò molti soldati tedeschi. Diversi i feriti anche fra i civili. “Fuggimmo verso via Vestina -ricorda Fuschi- e due soldati tedeschi mi superarono... in velocità. Alcuni corpi straziati erano sulla curva della Vestina.

Un ultimo episodio: sia Nicola Fuschi che Alfredo Glave, nei momenti più drammatici, si erano allontanati dalla stazione, ma i Tedeschi li cercavano per “manovrare” il transito dei convogli. Quando a Cappelle giunse il “messo” pagatore da Ancona, non poterono ritirare lo stipendio, perchè sarebbero stati individuati dai Tedeschi!

A Montesilvano, tornata lentamente alla normalità, dopo il 1945 passarono anche treni americani, alimentati a nafta e non più a carbone. Emettevano un sibilo -quasi un ululato- che faceva accapponare la pelle.

Testimonianze semplici, che toccano il cuore, trascritte fedelmente, così come le hanno raccontate i protagonisti. Ed ancora una volta al centro di tanti ricordi, la nostra stazione ferroviaria muta testimone delle atrocità della guerra.



FOTO N. 15



FOTO N. 16



FOTO N. 16 BIS

L'ULTIMA LOCOMOTIVA

di RENZO GALLERATI

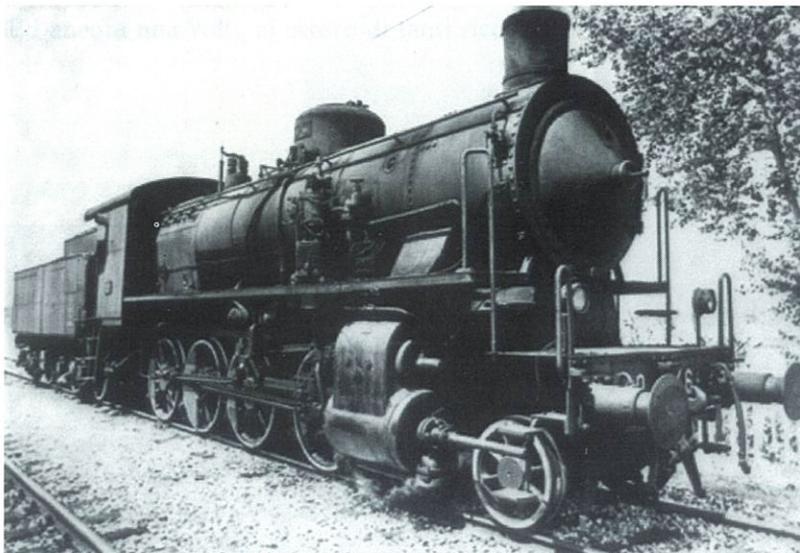


FOTO N. 17

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



FOTO N. 18

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

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

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

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

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

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

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

UNA STORIA TRAVAGLIATA

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



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

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



FOTO N. 19

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

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

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

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

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

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

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

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

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



FOTO N. 20

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

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

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

MARIANO VOLPE

LA NUOVA OPERA FERROVIARIA DI MONTESILVANO

di RENZO GALLERATI



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

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

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

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

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

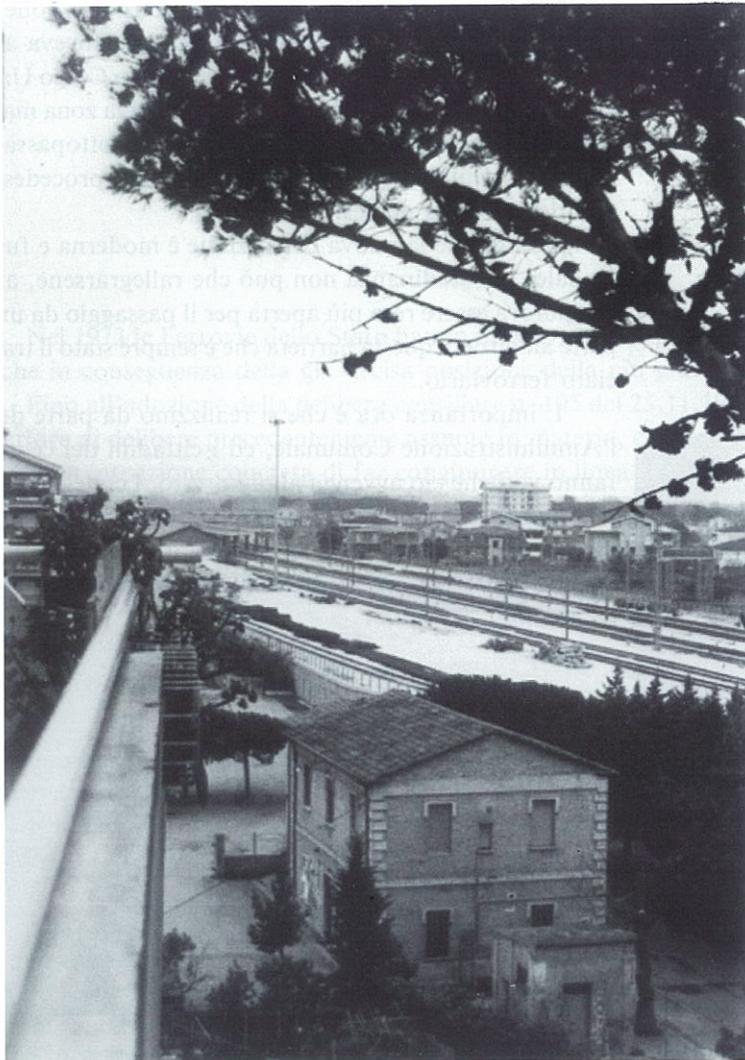


FOTO N. 21

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

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

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

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

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

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



FOTO N. 22

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

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

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

Sono degne di menzione le seguenti opere d'arte:

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

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

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

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

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



CAPISTAZIONE

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

AUSILIARI

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

CAPIGESTIONE

RECCHIA Rinaldo

GUARDIAMERCI

GLAVE Pasquale	MASSACESI Rocco	PARLIONE Donato	DI BENEDETTO Concetta
VERZIERE Dante			

CANTONIERI

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

OPERAI IMPIANTI ELETTRICI

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

PERSONALE FEA

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

L'organizzazione si scusa per eventuali omissioni.

L'ARTISTA DELL'ULTIMA CENA

di PIERGIORGIO ORSINI



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

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

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

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

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

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

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

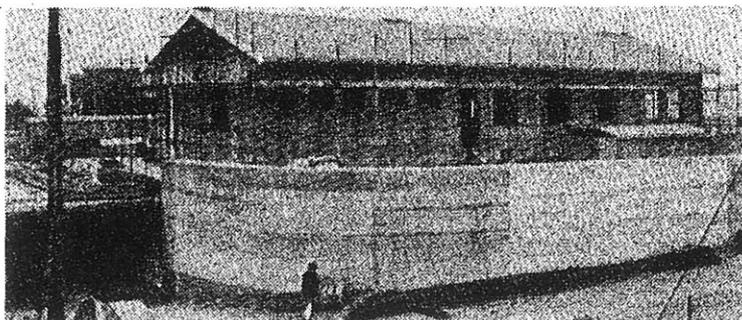
Così nella stazione della nostra città, accanto alla tecnologia più esasperata, troviamo un prodotto di quell'arte che da sempre riesce a fissare - opportunamente modellata dalla sensibilità dell'Uomo - i momenti dell'umana vicenda.



FOTO N. 23

Montesilvano

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



Quasi ultimato l'edificio da adibire a scalo merci

Arriva la nuova stazione

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

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

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

PA. ORSINI

Montesilvano

Il Centro **23**
Martedì 26 novembre 1991



La nuova stazione ferroviaria di Montesilvano

La stazione e la caserma Doppia inaugurazione

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

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

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

MONTESILVANO / Si inaugura la Stazione Ferroviaria

Signori, si parte

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

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

La costruzione si presenta elegante e soprattutto fun-

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

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

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

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

Domani inaugurazione. Si viaggerà senza ostacoli tra Pescara e Ancona

Montesilvano, la nuova stazione Fs è realtà

di **PIERGIORGIO ORSINI**

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Montesilvano

Operativa la stazione ma solo per i passeggeri

Nuovo scalo per la città tra luci e qualche ombra

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

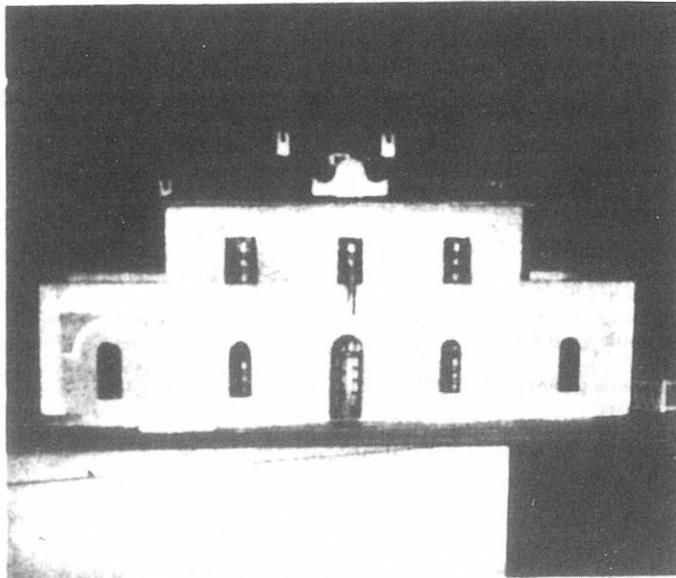
Le novità, sul piano tecnico, riguardano il numero dei binari che è raddoppiato (da due a quattro) e una serie di innovazioni tecnologiche che regolamenteranno più che altro i meccanismi dell'impianto. Gli elementi innovati si riferiscono, in particolare, all'istituzione della linea cosiddetta banalizzata.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

C'è poi il blocco automatico lungo i binari.

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

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

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



Un plastico ricordo: ecco com'era la vecchia stazione

di più treni lungo lo stesso segmento ferroviario.

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

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

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

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

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

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

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

Paolo Antonilli

Ieri la cerimonia di inaugurazione dell'impianto

Ore 13.25, un Intercity apre la nuova stazione



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

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



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

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

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

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

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

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

da considerarsi degli autentici gusci vuoti: mancano gli ascensori.

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

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

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

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

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

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

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

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



Montesilvano

Un'inaugurazione informale, ed ecco la nuova stazione Fs

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

PESCARA

Anno XLVIII / N. 320
Venerdì
13 dicembre 1991

5

MONTESILVANO / Ieri mattina il taglio del nastro

Champagne per la stazione

Binari raddoppiati e locali per attività commerciali

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

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

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



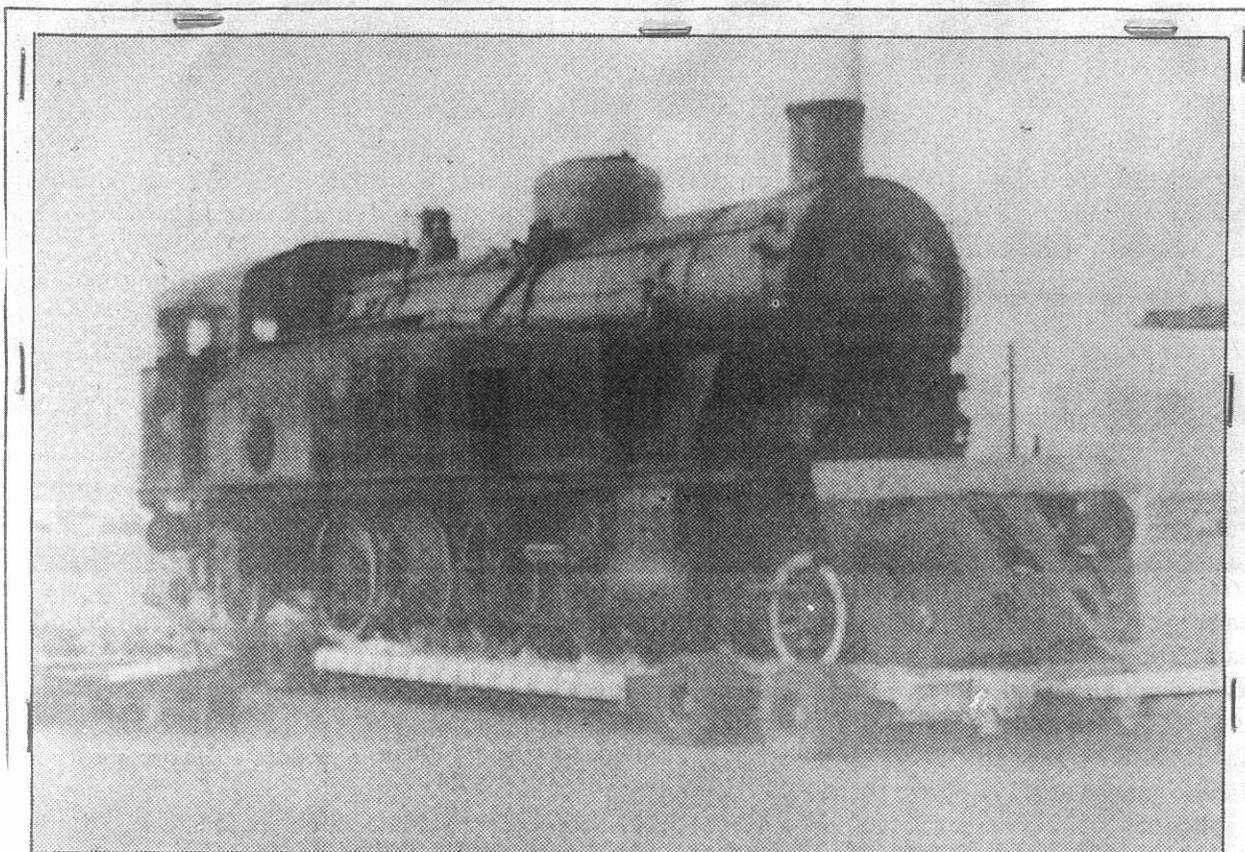
La nuova stazione di Montesilvano

cali.

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

Monaco.

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



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

Montesilvano. L'originale acquisto di un "fermodellista"

«E io mi compro una locomotiva»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I FERMODELLISTI

di PIERGIORGIO ORSINI



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



FOTO N. 24



FOTO N. 25



FOTO N. 26

“RILEGGIAMO LE FOTO”

di PIERGIORGIO ORSINI



FOTO N. 1 e 2

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

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

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

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

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

Via Roma non esisteva ancora.

FOTO N. 3 - PANORAMA DI MONTESILVANO

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

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

FOTO N. 4 - PIAZZALE STAZIONE

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

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

FOTO N. 5

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

FOTO N. 6 - LITTORINA (collezione Ennio Grilli)

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

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

FOTO N. 7

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

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

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

FOTO N. 9

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

FOTO N. 10

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

FOTO N. 11

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

FOTO N. 12

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

FOTO N. 13

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

FOTO N. 15

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

FOTO N. 16

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

FOTO N. 16 BIS

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

FOTO N. 17

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

FOTO N. 18

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

FOTO N. 19

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

FOTO N. 20

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

FOTO N. 21

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

FOTO N. 22

Una visione "by night" della nuova stazione.

FOTO N. 23

Bassorilievo Di Felice

FOTO N. 24

La locomotiva "privata" di Angelo Primiterra.

FOTO N. 25

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

FOTO N. 26

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

FOTO 27 e 27 BIS - BOMBARDAMENTO

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

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

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



FOTO N. 27



N. 27 bis

