

Nel ricordo del trenino FEA

Sappiamo che il 22 settembre del 1929 venne inaugurata la tratta ferroviaria *Penne - Pescara* e che quest'anno ricorre il sessantesimo anniversario della sua dismissione avvenuta nel 1963. Gli studi di fattibilità dell'opera iniziarono addirittura nei primi decenni successivi all'*Unità d'Italia*. Nel 1883 e nel 1888 vennero redatti due progetti per la realizzazione di una ferrovia a scartamento ridotto per collegare *Penne* a *Montesilvano*, ma entrambi non ebbero seguito.

Gaetano Crugnola (Ingegnere-Capo della Provincia di Teramo nella cui giurisdizione rientravano allora i comuni interessati) nel 1888 pubblicò un progetto del quale riportiamo uno stralcio: "Il progetto di massima della strada ferrata *Montesilvano-Penne* fu redatto dal sottoscritto per ottemperare al deliberato 31 marzo 1883 dell'onorevole Deputazione provinciale col quale si chiedeva una circostanziale relazione, col costo sommario della spesa sulla costruzione di una ferrovia economica a binario ridotto fra *Montesilvano* e *Penne*. ... Il progetto fu approvato dal Consiglio provinciale in seduta ordinaria del 13 settembre 1883, e dal medesimo si deliberava: l'annua somma di lire 27.000 per la durata di 35 anni a favore della ferrovia; accettarsi le volontarie offerte dei Comuni di *Penne* e di *Loreto* ammontanti in complesso a lire 7000 annue per un periodo di 35 anni, così divise, *Penne* lire 4000 e *Loreto* lire 3000; e di farsi istanza al R. Governo perché fosse concessa la costruzione e l'esercizio della ferrovia alla Provincia in base dell'articolo 12 della Legge 29 luglio 1879 chiedendo la massima cifra e il massimo periodo di essa sovvenzione".

PENNE - ROMA: VIA ALANNO!

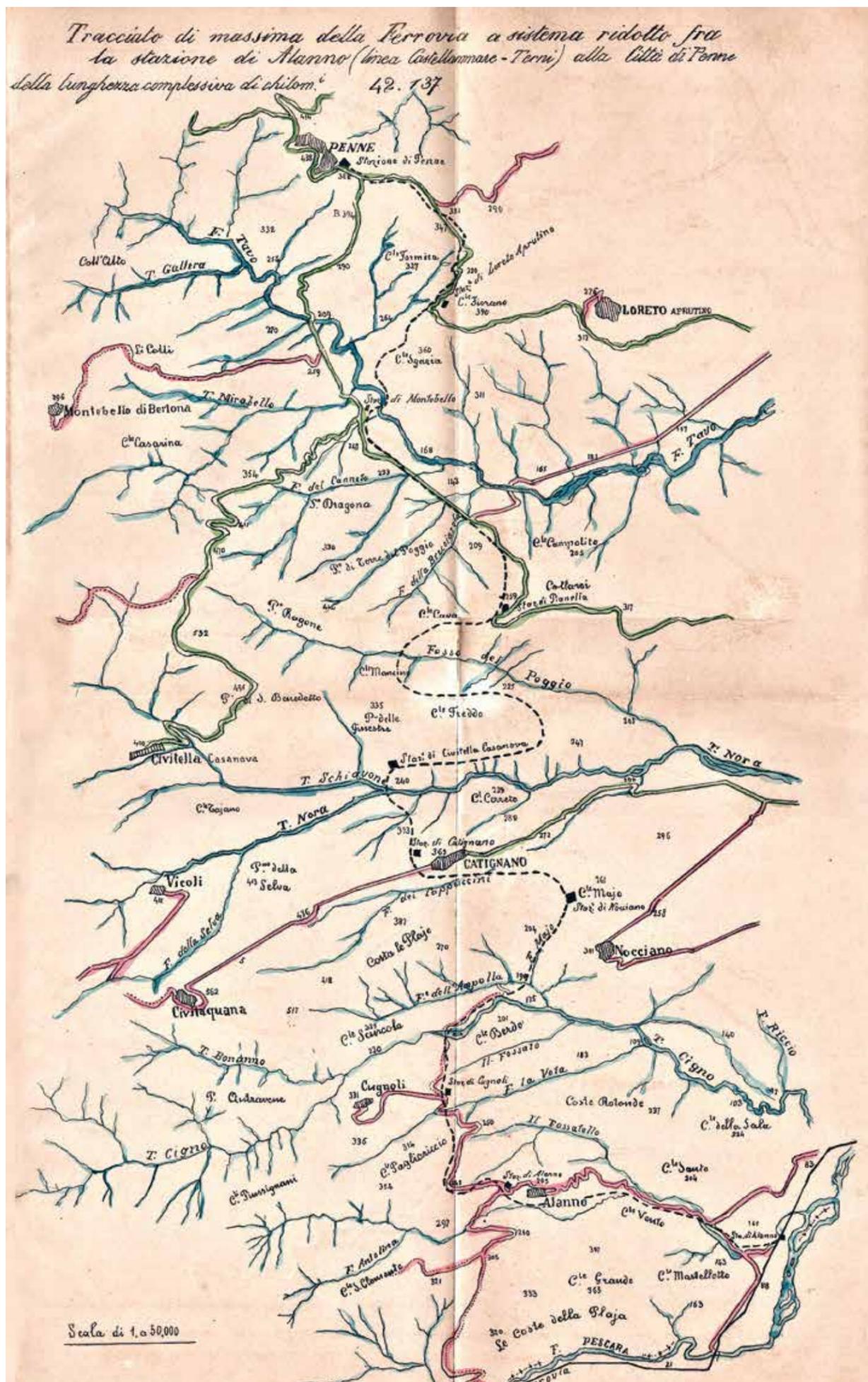
Nel contempo, le ambizioni ferroviarie dell'entroterra vestino che inizialmente puntavano solo in direzione mare, si indirizzarono anche verso la fascia transcollinare parallela alla pendice dei monti. Infatti, nel 1885, l'Ingegnere del Genio Civile *Luigi Corti*, fidando degli auspicci del "potente" marchese *Gesualdo Defelici* di *Pianella*, presentò un "Progetto di Massima per la ferrovia *Penne-Alanno*" la cui realizzazione prevedeva la stazione di partenza a *Penne* immediatamente fuori la porta di San Francesco, con arrivo ad *Alanno*, con prevista coincidenza con i treni circolanti sulla linea *Castellamare Adriatico-Roma* instradati sulla *Sulmona-L'Aquila-Terni*. Il servizio viaggiatori e carico merci erano previsti nelle seguenti stazioni: **Loreto Aprutino** (in località *Collatuccio*), **Montebello di Bertona** (in località *S. Pellegrino-Rotacesta*), **Pianella** (nei pressi del *Tarallo di Catignano*), **Civitella Casanova** (nei paraggi della confluenza dei torrenti *Schiavone* e *Nora*), **Catignano** (individuata come stazione intermedia più importante della linea a 300 m. dall'abitato), **Nocciano** (località colle *Majo*), **Cugnoli** (incrocio strada intercomunale).

Il progetto non ebbe seguito per il disinteresse mostrato da alcune "Valli".

Un nuovo approccio con la ferrovia si ebbe nel 1905, quando il Consiglio provinciale di Teramo approvò una proposta dell'allora sindaco di *Penne* cav. *Saverio De Leone*. "L'amministrazione della intera provincia si fece carico di promuovere un vasto Consorzio fra i Comuni interessati, per l'impianto di un servizio di treni automobili a trazione elettrica, per viaggiatori e merci, lungo una linea che, partendo da una delle stazioni ferroviarie esistenti sulla *Chieti-Tocco-Castiglione*, raggiunga *Penne*, capoluogo del secondo circondario, e da questa città, per la provinciale di serie *Penne-Bisenti-Teramo*, arrivi al capoluogo di provincia ed anche oltre, se i comuni a monte crederanno aderire nel proprio interesse". Anche in questo caso l'iniziativa non trovò attuazione.

Successivamente, nel 1907, l'Amministrazione Provinciale di Teramo assegnò all'ingegnere *Pietro Laniro* l'incarico di redigere un progetto di massima per la realizzazione di una traccia ferroviaria sul percorso *Penne - Montesilvano*. In questo caso, il progetto esecutivo venne compilato l'anno successivo dall'ingegnere *Antonio Cavalieri Ducati*. Ma l'arrivo della 1ª Guerra Mondiale spense ogni entusiasmo per l'opera. Lo stallo si risolse, però, nel 1922 e, grazie al determinante apporto "campanilistico" del loretese "molto influente" *Giacomo Acerbo*, il trenino *Penne - Pescara*, concesso in gestione alla Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi (FEA), effettuò la sua corsa inaugurale in data 22 settembre 1929, completamente in territorio della neonata quarta provincia abruzzese.

Tutte le amministrazioni seguivano con attenzione gli albori delle strade ferrate, perché si disse essere i potenti fattori della civiltà; tuttavia, l'idea che i binari rappresentassero una nuova e più agevole via di comunicazione per le merci e le persone non venne compresa da tutti.

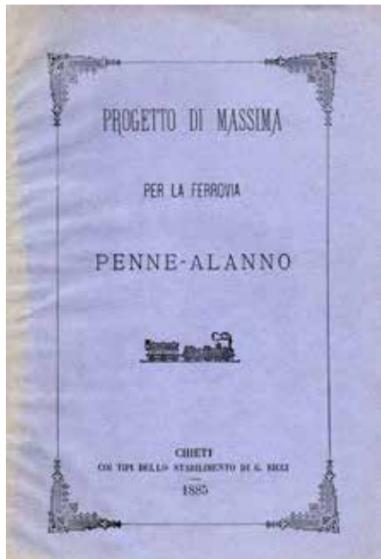


A Pianta della progettata ferrovia Penne-Alanno

Penne Le vie ferrate nell'area vestina: tanti progetti e una sola realizzazione presto dismessa



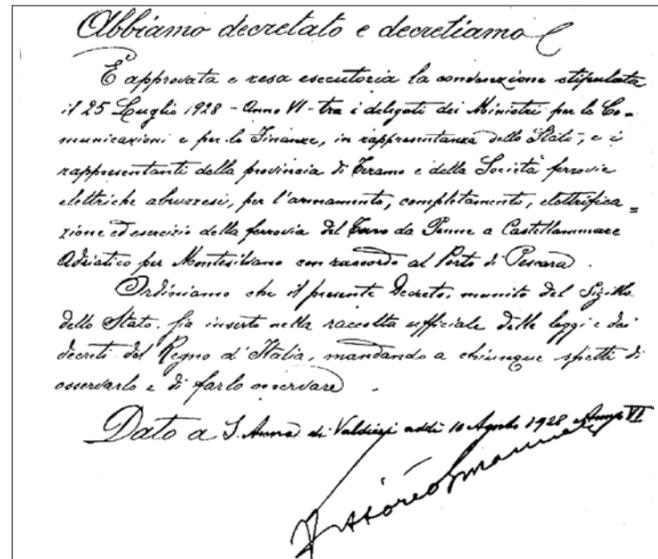
▲ Il progetto dell'Ing. Crugnola



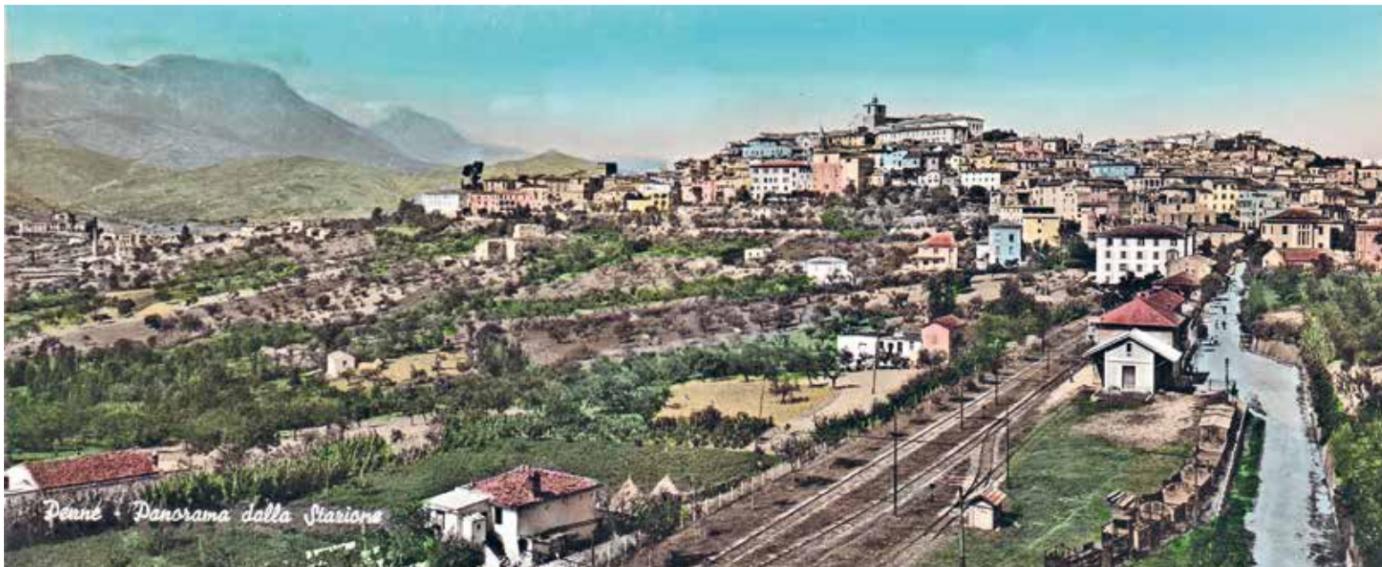
▲ Il progetto della ferrovia Penne-Alanno



▲ Il libello pubblicato dall'abate Basilicati



▲ Decreto Legge pro ferrovia del Tavo a firma del re Vittorio Emanuele III



▲ Panorama della stazione di Penne

mente per mano Ministri e Deputati: metterli pietosamente sulle spalle e condurli nelle nostre contrade per tutte le viottole, ingombre di pietre, fiancheggiate da balze e dirupi, e dove noi siamo costretti a camminare a piedi ed a cavallo, col pericolo, ad ogni passo, di fracassarci il corpo e perdere gli animali, come sempre si è verificato. Così vedrebbero coi propri occhi come e quando sia penoso il vivere fra noi, quanto costi la esistenza, e come la intrafficabilità delle vie paralizzino anche il piccolo commercio tra i paesi circostanti, da quali dobbiamo essere divisi, per mesi, nelle stagioni d'autunno e d'inverno, e segnatamente col Capoluogo Mandamentale ed anche con quello del Circondario, **Città di Penne**, la quale avrebbe titoli, tra i quali non ultimi quelli politici, da non meritare un così vergognoso e colpevole abbandono! - Però, ad usare cogli altissimi personaggi, quella pietà, che noi non troviamo presso di loro, li consiglieremmo a condurre un codazzo di medici, farmacisti, flebotomi ed anche, se alcuni fossero cattolici (quod absit) di un ministro religioso, munito dell'olio per la estrema unzione perché dobbiamo essere certi che molti di essi, i quali, dal momento in cui uscirono dalle vulve dorate delle loro madri, non si vollero profanare mai i piedi col toccare la nuda terra, andrebbero soggetti chi a capogiri, chi a vertigini sensoriali, chi ad isterismo nervoso, chi a congestioni, chi a rotture di aneurisma, e quindi avrebbero bisogno di tutti i soccorsi corporali e spirituali".

Infatti, l'Arciprete di Bacucco-Arsita **Antonio Basilicati**, 1834 - 1888 (quello che scrisse il *Verbum Caro*: "Li trippire di li Pinnise so squazzune e chiappe d'impise, ... - Pi ndi ogni anninze e rrete nin ngi ndrà dentr'à Lurete ...", sul paventato imminente sviluppo ferroviario, presso la Tipografia Valerj di Penne, dette alle stampe "LE FERROVIE DEL 1879 ED I NATI DALLA QUERCIA CUPA". Ne riportiamo un passo pungente: "Uno sciame d'Ingegneri, a sistema cavallette, incominciò a percorrere tutta la convulsa terra della

nostra bella Italia, e quindi miriadi di progetti, animate discussioni nelle Camere, decreti, Leggi Ministeriali ed istruzioni più o meno elastiche. Noi fummo pazienti e rassegnati, sperando che l'indirizzo amministrativo cambiasse e venisse, per dir così, il turno anche per noi altri disgraziati e derelitti, che cullati nella speranza di veder migliorati i nostri rapporti sociali, abbracciammo, con qualche lagrima segreta, la pesante Croce delle gravi imposte e dei nuovi bizzarri balzelli di ogni genere numero e caso, frutti vergini e pere-

grini di mostruosi ingegni!
.... Giacchè, come dice il Levis, gli uomini danno l'impulso agli affari, e gli affari trascinano gli uomini, dovremmo darci il motto d'ordine noi tutti cittadini di tanti derelitti Comuni, e quindi nella stagione autunnale, o meglio uscire tutti chi dagli squallidi tuguri, chi dagli antri cupi, chi dalle modestissime abitazioni, riunirci e, composti a disciplinata carovana, avviarci per l'in-cruento **Calvario di Montecitorio**, e colà giunti, nell'aula parlamentare, prendere rispettosamente

● Luciano Gelsumino



▲ La stazione ferroviaria di Penne appena inaugurata



▲ Penne, 4 maggio 1914 - Comizio pro ferrovia Penne-Montesilvano tenuto in piazza dall'avv. Ottavio D'Angelosante. Ph. Archivio F. Mulciri



▲ Penne, 22 settembre 1929 - Arrivo in stazione della corsa inaugurale FEA



▲ Penne, 22 settembre 1929 - Cerimonia in piazza



▲ Penne, 22 settembre 1929 - Autorità in uscita dalla porta del municipio



▲ Penne, 22 settembre 1929 - Partenza della corsa per Pescara