

Antonello Lato
(a cura di)

1963 2013
Il nuovo viaggio del “Trenino”
Pescara-Penne

INTRODUZIONE

La storia insegna ma non ha scolari

"L'illusione è la gramigna più tenace della coscienza collettiva: la storia insegna, ma non ha più scolari".

Prendo in prestito un pensiero di Antonio Gramsci, uno dei nostri più grandi intellettuali del secolo scorso, per cercare di dare forma alle sensazioni che ho provati durante l'attenta visione di questa preziosa pubblicazione, curata dall'Acaf e dal Museo del Treno di Montesilvano, sul quasi mitico tracciato ferroviario "Pescara-Penne".

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

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

La ferrovia Pescara-Penne ha operato dal 1929 al 1963 tra alterne fortune e ha contribuito a disegnare il nostro paesaggio, a declinare lo sviluppo del nostro territorio e ad animare la vita sociale delle nostre comunità. Inaugurato il 22 settembre 1929, il convoglio ha eseguito la sua ultima corsa il 19 giugno 1963.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Nicola Mattoscio
(Presidente Fondazione Pescarabruzzo)*

1963 2013

Il trenino della "Pescara-Penne" torna sui piccoli binari della sua memoria

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

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

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

Modelli e diorami che trovano cornice in una magnifica mostra allestita a due passi da quel che fu il suo approdo più "centrale" , nell'odierno Corso Vittorio Emanuele II di Pescara. Fabbricati di stazione di linea, la bella (e mai valorizzata) stazione terminale di "Pescara Porto" che poi fu sede di deposito-officina e direzione di esercizio, il cavalcavia "Zanni" , il casello tipo, la fermata tipo rappresentano i gioielli di questo certosino lavoro riproduttivo.

Frutto di puntuali e ripetute ricerche presso le sedi teramana e pescarese dell'Archivio di Stato, presso le Biblioteche Provinciali di Teramo e Pescara, presso l'Archivio Storico del Comune di Penne, presso la Collezione museale dell'Associazione Culturale Amatori Ferrovie

(ACAF)di Montesilvano, presso la Gestione Trasporti Metropolitan spa (erede aziendale dell'allora società Ferrovie Elettriche Abruzzesi).

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

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

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

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

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

Renzo Gallerati