

**C'era una volta a Pescara un treno futuristico. Libro ricorda la ferrovia per Penne: progettata da Ducati, funzionò fino al '63**

PESCARA. Il capotreno fischiò e poi gridò, forse con meno convinzione del solito: «Tutti in carrozza». Si guardò intorno e non c'era nessuno, così salì sull'unico vagone vuoto. Era la sera del 19 giugno 1963: il trenino della Fea partiva per l'ultimo viaggio da Penne a Pescara, ma già da tempo i pendolari - contadini con cesti di frutta e verdura e studenti per lo più - gli preferivano il «moderno» pullman per raggiungere il capoluogo. Finiva una storia e ne cominciava un'altra nell'Italia del boom economico. Qualcuno oggi, nel terzo millennio inquinato dai gas di scarico e a corto di petrolio, ha voluto riannodare i fili di quella storia: i volontari dell'Acaf, l'associazione culturale amatori ferrovie di Montesilvano, e gli attivissimi pensionati dell'Auser Area Saline, coordinati da Renzo Gallerati, studioso di storia ferroviaria italiana, hanno scartabellato tra archivi pubblici e privati, passato giornate tra soffitte e biblioteche a caccia di testimonianze scritte e fotografiche per ripercorrere a ritroso la vita di quella strada ferrata e di un'epoca intera «da non dimenticare». Ne è venuto fuori l'affabulante volume «La ferrovia elettrica Penne-Pescara, 1929-1963. Ragioni, scenari vitalità, oblio», edito da Grafica Silva, Montesilvano, con il contributo della Provincia, che sarà presentato nella Sala Figlia di Jorio di Palazzo dei Marmi alle 11 di domani, 19 giugno 2008: esattamente 45 anni dopo l'ultimo fischio del trenino. E non saranno pochi i pescaresi che ritroveranno pezzi di vita e di famiglia nelle foto in bianco e nero che corredano il libro e i documenti che contiene: donne con il «fazzoletto» nero sul capo, spose che attraversano i binari sollevando l'abito candido, ragazzini con la coppola calata sulle orecchie incantati dal locomotore, preti con la tonaca tra gli operai in tuta, scolari con la cartella, giovanotti con le cravatte sottili, file di auto ferme su strade polverose davanti al passaggio a livello, occasione perduta per due chiacchiere e una Nazionale. E poi scorci di paesi alle spalle del treno, case, coltivazioni, allevamenti. E le stazioni spazzate via dalla «modernità». Attraversava otto comuni il trenino delle Ferrovie elettriche abruzzesi, ma faceva 15 fermate, sorta di metropolitana di superficie ante litteram da rimpiangere: 34 chilometri di rotaie tra tunnel e pendii con un allora (e anche oggi?) avveniristico sistema elettrificato ed ecologico, che arrivavano al porto canale di Pescara, trasportando merci e persone con sulle ginocchia i prodotti della terra. Il primo progetto della ferrovia risale al 1883, ma passarono decenni prima che venisse rivisto dall'ingegner Antonio Cavalieri Ducati (che in seguito legherà il suo nome alle moto che disegnava e costruiva) con lo zampino, pare, di Giacomo Acerbo loretense ministro dell'Agricoltura del regime fascista nel 1929, anno dell'inaugurazione del tracciato costruito dalla Carminati & Toselli, azienda milanese che contava 3500 operai e che fu chiusa nel 1935 perché i titolari non vollero aderire al partito fascista. Una incantevole locandina celebrava il taglio del nastro (sulla quarta di copertina del volume c'è la riproduzione presa dalla collezione di Ennio Caravaggio): in basso c'è la mappa del percorso, sopra un dipinto con paranze sull'Adriatico e il massiccio del Gran Sasso sullo sfondo, in mezzo un vagone azzurro del trenino che sfreccia. E unisce.