

Quell'ultimo treno per Penne nel '63 la chiusura della Fea. Esattamente cinquant'anni fa la fine di un sogno nato nel '29 di Giorgio Di Carlo (*)

Alle ore 18 del 19 giugno 1963 il Trenino di Penne mosse per l'ultima corsa dalla stazioncina di Pescara centrale (ancora esistente) alla volta di Penne, l'altro capolinea della non lunga ferrovia Fea (Ferrovie elettriche abruzzesi), a scartamento ridotto. Fu un viaggio molto triste. Purtroppo però nel dopoguerra quel trenino aveva perso sempre più d'importanza rispetto all'ambizioso progetto iniziale che prevedeva il prolungamento della corsa sino a Teramo.

Eppure dopo l'interruzione nel periodo bellico (il trenino aveva pure subito un mitragliamento e i danni furono miracolosamente limitati grazie al riparo nella vicina galleria di Collatuccio, fra Loreto e Penne) fu accolto con molta speranza il riattivato servizio del 7 ottobre 1945 in partenza da Pescara: inizialmente fino alla stazione di Moscufo (il ponte sul Tavo era stato distrutto e doveva essere ricostruito), successivamente sino a Collecovino, quindi a Loreto (il 21 aprile 1949) e finalmente di nuovo a Penne il 30 luglio 1949. Dopo la lunga attesa - grazie alla storica volontà e alla forza di rinascita del Paese in quel periodo - la città vestina salutò con grande entusiasmo l'apparire del trenino (che aveva compiuto l'intero percorso in poco più di un'ora) dalla galleria antistante la sua stazione. Si era quasi alla vigilia della sciagura di Superga quando i giovani s'infiammavano d'orgoglio alle prodezze del Grande Torino ed alle imprese ciclistiche di Bartali e Coppi.

Senonché il fervore della ripresa e i risultati positivi registrati nei primi anni della ricostruzione andarono scemando con l'arrivo della 600; il boom del trasporto privato segnò l'inizio del declino del trenino, che risultò inarrestabile sino a farne decidere il collocamento a riposo. La linea ferroviaria elettrica era stata inaugurata con grande pompa il 22 settembre 1929 ma la sua durata purtroppo, per ragioni non tutte condivisibili, era risultata inversamente proporzionale all'entusiasmo e alle aspettative che avevano accompagnato la sua prima corsa. Basti ricordare che appena dopo un anno, il 16 settembre 1930, fu istituito un servizio tranviario urbano nella nuova città di Pescara, servizio che di lì a poco fu prolungato da Zanni sino alla Pineta dannunziana.

L'immaturo pensionamento suscitò, e suscita ancora, amarezza e rimpianto da parte di tanti che sono stati testimoni del notevole apporto che il trenino arrecò alla fertile agricoltura ed al progresso non solo economico dei centri rivieraschi e della valle del Tavo: da Penne a Montesilvano, da Loreto Aprutino a Cappelle sul Tavo, da Collecovino a Moscufo. Non a caso ai Parioli di Roma ha riscosso un enorme successo una recente serata in cui sono stati presentati ad un pubblico esperto i principali prodotti agroalimentari di quella vallata privilegiata: l'olio, il vino, il fagiolo tondino ed altro.

A cinquant'anni dalla soppressione del trenino elettrico, in questi tempi in cui sembra d'esser tornati indietro di un secolo, isolati e quasi dimenticati, è più che opportuno ricordare quel pezzo di storia, non per mero spirito di rievocazione o per sentimento nostalgico ma per sottolineare l'essenzialità delle infrastrutture ferroviarie per la crescita economica e il vero progresso del territorio. Si consideri che la linea Adriatica - almeno per la parte che costeggia l'Abruzzo è ben lontana dall'essere inserita nei programmi dell'Alta velocità: Milano e Taranto sono ancora così lontane... Per non parlare del collegamento con Roma; basti pensare che la Sulmona-Pescara fu aperta nel 1873 e che oggi per raggiungere in treno la capitale occorrono circa 4 ore. Bisogna proprio augurarsi tempi migliori.

(*) Giurista, cultore di storia patria