

credono Napoleone e quelli che ritengono di poter sanare il deficit delle Ferrovie. E su questo ad Ascoli di esempi ne abbiamo avuti tanti, quante sono state le proposte fantasiose per cercare di rendere efficiente e funzionale la ferrovia. Per un certo tempo si era addirittura parlato di usarla come "Metropolitana di superficie". Idea senz'altro molto meno peregrina di quello che sembra, ma che è rimasta solo allo stadio delle discussioni da caffè (come si è sempre fatto ad Ascoli) senza mai andare davvero a verificare se la possibilità fosse fattibile o meno.

L'altra poi, altrettanto suggestiva, è quella di salvarla creando ex-novo una linea ferroviaria con Roma, come se nel bilancio dello Stato ci fossero i fondi a sufficienza per tradurre in realtà questa aspirazione. Ma è un luogo comune duro a morire, tanto che finora ha prodotto montagne di carta e una lunga serie di convegni che hanno lasciato la situazione a quella attuale: il taglio del 60% delle corse.

Dicevamo il vero colpo mortale alla ferrovia l'hanno dato i pullman e la gente, nel buon senso comune, questo l'aveva capito benissimo, tanto che nel 1932, quando l'Int (ve



Lo scalo merci della stazione di Ascoli intorno al 1900

lo ricordate con i suoi autobus azzurri?) affiancò le corse ferroviarie ci furono proteste e mugugni. Ma alla fine gli utenti preferirono il più comodo e veloce mezzo su gomma a quello su rotaie. Poi l'Int (e rientriamo nel campo dei tagli) nel 1980 si ritirò da Ascoli lasciando il suo compito ad un Consorzio trasporti, il Cotravat, che è costituito da provincia e comuni. Fino ad allora, la ferrovia, era andata benissimo.

Inaugurata con una sfarzosa cerimonia il 1° maggio 1886, vide l'arrivo del primo

treno alle 12,30 esatte, accolto da ben tre bande, quella cittadina, quella del 30° reggimento di fanteria di stanza in città e quella dell'educatorio Principe di Napoli. Ci furono feste e fuochi artificiali per due giorni, compreso anche uno spettacolo teatrale al Ventidio (l'operetta "Il Boeccaccio" messa in scena dalla compagnia Scognamiglio).

Il maltempo fece rinviare però una manifestazione ginnica e la ricca corsa dei cavalli. Il servizio parte regolarmente (costo dei biglietti L. 3,75 per

la prima classe, L. 2,65 per la seconda e L. 1,70 per la terza più un bollo di 5 centesimi per ciascuno).

Il treno percorreva 33 chilometri, attraversava dodici ponti di ferro e in muratura e si fermava in sei stazioni intermedie prima di giungere a quella di Ascoli che fu costruita dall'impresa Lastrucci di Firenze, mentre direttore tecnico dei lavori e progettista della linea ferroviaria fu l'ing. Antonio Crivellari di Padova.

Oneste De Santis

**tappezzerie, tendaggi,
stoffe per tappezzeria, tappeti**

*tende da sole
lana e crine per materassi*

*tutti gli accessori per
tappezzeria e tendaggio*

Negozio: Corso Mazzini, 255 - tel. 251305
Laboratorio: Via Sauro 23/A - tel. 251616
ASCOLI PICENO

Casa del Ricamo

tutto per il corredo

FRATELLE
FRATELLE

ascoli piceno
piazza del popolo n. 44 tel. 0736/257460
silvi marina (te)
via arrigo rossi n. 113 tel. 085/932916