

Tramvia elettrica Offida-Castel di Lama

di Serafino Camilli

Intanti giovani che, specialmente nel periodo estivo, amano soffermarsi nella zona di borgo Leopardi guardano con una certa curiosità il capannone, non certo elegante anche se recentemente pitturato, sistemato davanti alla "bambinopoli" che a molti non sembra che serva a rendere più piacevole la zona molto frequentata da bambini. E' un fabbricato non bello a vedersi che viene utilizzato dalla provincia e dal comune come rimessa di attrezzi vari e automezzi che, a volte, creano qualche inconveniente ed intralci al traffico.

I dubbi che sorgono sembrano, però, svanire quando coloro che sono avanti negli anni ricordano che il fabbricato ha valore dal punto di vista della storia della cittadina perché serviva da garage per le vetture della tramvia elettrica

che fu la prima ad essere realizzata nel piceno. La tramvia univa Offida alla stazione ferroviaria di Castel di Lama, fu inaugurata dall'allora ministro Giuriati e tanti benemeriti cittadini si adoperarono per fornire la cittadina di un mezzo di comunicazione così importante e per formare la STEO (Società Trasporti Elettrici Offida). Ora il capannone è l'unico esempio tangibile che rimane della struttura della quale ripercorreremo brevemente la storia non sempre felice perché causò anche dei lutti.

La storia inizia nel mese di maggio 1914 quando, con atti del notaio Terrani, fu costituita la Società Anonima "Tramvia elettrica Offida-Stazione" (STEO) ma la costruzione della linea e delle altre attrezzature necessarie già iniziate a causa della guerra subirono

una sospensione e, successivamente, anche un aumento dei costi preventivati. Gli ostacoli furono superati e finalmente nel mese di agosto 1936 arrivò il grande giorno dell'inaugurazione dell'opera con una solenne cerimonia che vide la partecipazione del ministro Giuriati e di tante altre autorità accolte festosamente dalla popolazione offidana.

Dal loggiato del palazzo comunale il sindaco cav. Giuseppe Maria Micheli pronunciò un lungo discorso soffermandosi particolarmente sulle importanti opere pubbliche realizzate ad Offida, lentamente e silenziosamente, ma con la buona volontà di fare quanto fosse necessario per provvedere agli impellenti bisogni locali (ospedale attrezzato, Ospizio Marino "Vannicola" O. P. Bergalucci" la cui costruzione sarebbe iniziata entro breve tempo). Tra l'altro, il sindaco disse: "Nel 1887, quando ad Offida fu inaugurato l'acquedotto, il conte Vinci presidente della deputazione provinciale fece alla nostra città, pubblicamente, l'augurio che, dopo la festa delle acque, essa avesse presto a celebrare la festa del fuoco; cioè che presto una linea ferroviaria congiungesse il nostro centro commerciale alla ferrovia della Valle del Tronto. Quel voto che attesta, con l'antichità dei nostri desideri, la cordiale solidarietà verso noi di tutta la provincia, oggi si è compiuto".

Alle parole del sindaco fecero seguito quelle del ministro Giuriati il quale si compiacque per l'attività che si svolgeva nella cittadina, si rallegrò per le opere compiute bene augurando ed incoraggiando per quelle da compiere. La tramvia iniziò la sua attività, le colorate carrozze ed i grigi carri da trasporto merci discendevano e risalivano giornalmente lungo la provinciale "Mezzina" ma, nel mese di settembre 1927 verso le ore sette la tragedia che destò

enorme enorme impressione perché causò quattro morti ed otto feriti. La vettura, alla quale era attaccato un carro merci, giunta nei pressi della "Fornace" deragliò ed ai primi soccorritori si presentò una scena impressionante e fu molto difficoltoso tirare fuori dalle pesanti lamiere della vettura i feriti. I feriti furono trasportati all'Ospedale di Offida dove ricevettero le cure del prof. Nicola Novaro, del dott. Ciucci e di altri sanitari accorsi dai paesi vicini.

Nella tragedia perdettero la vita Bartolo Vannicola, Fides Talamonti, tramviere conduttore della vettura, Alberto Rastelli, Filippo D'Angelo. Il dolore di Offida, di Ascoli e degli altri paesi vicini nell'apprendere la notizia fu grande, sulle finestre degli uffici pubblici furono esposte bandiere abbrunate e l'autorità giudiziaria aprì l'inchiesta.

Da questo momento tornarono le difficoltà e, nel mese di marzo 1929 il collegio dei sindaci della STEO considera necessario lo scioglimento della società e in un comunicato si legge: "I sindaci Basilio Mercolini, Giovanni Annibaldi, Giovanni Guidotti rilevano che gli amministratori hanno fatto del loro meglio per salvare la grande opera. Il lungo ritardo a provvedere ha aggravato la situazione della Società e allo stato delle cose lo scioglimento si impone come necessità ineluttabile. Vogliamo anche noi sperare che la provincia e comune a termini art. 15 dell'atto di concessione - rilevino l'importante opera pubblica pagando il costo non ancora ammortizzato di essa per evitare la iattura della distruzione dell'opera".

Lo scioglimento fu approvato anche dall'assemblea della STEO che fu rilevata da provincia e comune e continuò la sua opera. Nel corso dell'ultima guerra subì anche un mitragliamento aereo e l'attività fu definitivamente chiusa nel 1954. Tanti offidani ricordano con un certo rimpianto le cigolanti vetture, il lungo fischio che caratterizzava l'arrivo e le partenze ed è anche vivo il ricordo di coloro che nella STEO hanno operato come Alfredo Viccei deceduto nel mese di ottobre 2001 all'età di 106 anni, Guido Seghetti, il simpatico e sempre allegro Vito Zacchiò, Bruno Tozzi, il popolare Mbrignì ed altri.



In alto: la tramvia all'inizio e il capannone ■ Sotto: la zona del capannone com'è oggi

