

Il trasporto pubblico nel Fermano

Dalle origini alla STEAT SpA

a cura di
Carlo Pagliacci



© STEAT SpA
Via Giovanni da Palestrina, 63 - 63900 Fermo

STEAT SpA si scusa per eventuali immagini di cui non è stato identificato l'autore
e si dichiara fin da ora disponibile a riconoscerne i diritti

Coordinamento editoriale: Zefiro srl, servizi per la comunicazione

Indice

7	Presentazione
9	Introduzione
11	La viabilità antica nel Fermano
17	Controlli sui viandanti e manutenzione delle strade
23	L'avvento della ferrovia
29	L'avverarsi di un sogno: la realizzazione dell'AFA
45	I protagonisti del trasporto pubblico locale nel Fermano: le imprese a conduzione familiare
73	Le origini della STEAT SpA
83	30 gennaio 1986: nasce la STEAT SpA
105	La STEAT SpA oggi
109	Fonti e bibliografia

Presentazione

■ Soltanto il cinema, quello fatto bene, è capace di realizzare *sintesi visive* che in una sola scena danno l'idea di un passaggio epocale.

In "C'era una volta il west" di Sergio Leone avviene questo miracolo nella scena finale del film, quando l'inquadratura si allarga ad inseguire una magnifica Claudia Cardinale ed alle sue spalle arriva il treno, presenza incombente per tutto il film, che al suo passaggio ferma ed ingiallisce, come in una vecchia cartolina, tutto ciò che trova intorno.

Con il treno arriva la modernità e, come d'incanto, tutto quello che *era* un attimo prima diventa il passato.

Per lungo tempo il treno (e con esso il motore e la velocità, idolatrati dai futuristi di Marinetti) è stato nell'immaginario collettivo il simbolo della modernità, il mezzo rivoluzionario capace di garantire la mobilità ad un numero sempre più grande di persone in tempi molto più veloci rispetto a quelli delle carrozze trainate da cavalli.

Una svolta incredibile per una società, fino all'Unità d'Italia, con relazioni molto limitate dal punto di vista territoriale.

Ma l'Italia, e con essa le Marche ed il Fermano, non sono l'America, le pianure non sono la normalità e la ferrovia trova proprio nelle caratteristiche orografiche dei territori il proprio limite e, come recita la famosa canzone "Bufalo Bill" del cantautore Francesco De Gregori, "la locomotiva ha la strada segnata" e per questo i moltissimi paesi della collina e dell'appennino che compongono i nostri territori rimangono soltanto in parte

toccati da questa svolta. Sarà un'altro "eroe a motore" a portare la modernità anche nei paesi più lontani dalle pianure: l'autobus.

I resoconti della curiosità suscitata nelle popolazioni all'arrivo della *corriera*, e delle feste, alla presenza delle maggiori autorità dell'epoca, all'istituzione di una nuova linea di collegamento, testimoniano di quanto grande sia stato il ruolo svolto dall'autobus per aprire al mondo intero comunità.

È in questo contesto storico fatto di grandi cambiamenti che nasce la *mobilità organizzata* così come oggi la intendiamo.

Anche nel Fermano, attraverso l'iniziativa privata di nuovi imprenditori, nasce e si afferma questa idea di mobilità che, attraverso alterne vicende e ben due guerre mondiali, arriverà fino ai nostri giorni con uno snodo decisivo risalente a venticinque anni fa: la nascita della STEAT SpA ed il passaggio del trasporto pubblico di bacino all'azienda pubblica.

In occasione dei venticinque anni di fondazione della STEAT, abbiamo voluto raccontare, sia pure sommariamente ma con documenti inediti ed aneddoti di grande simpatia, tutto questo, poichè riteniamo che attraverso la storia del trasporto pubblico e delle persone che lo hanno fatto, si possano meglio comprendere le trasformazioni sociali ed economiche che hanno attraversato il nostro territorio. E, credetemi, non è il solito modo di dire, ve ne accorgete addentrando nella lettura.

Prima di lasciarvi alle pagine che seguono permettetemi una piccola nota personale.

Qualche anno fa un mio collega, trovandosi a scrivere una presentazione per il libro che parlava della sua azienda, esordiva in capo alla stessa con queste parole: “Sono un uomo fortunato! Sono il Presidente della...”

In quel momento non riuscii a capire appieno il senso di quell’affermazione che, lì per lì, mi parve un po’ retorica e pomposa.

Oggi, dopo più di quattro anni di presidenza della STEAT SpA, comprendo meglio cosa significhi gestire una azienda pubblica, fatta di donne e uomini che vi lavorano con grande professionalità ed umanità, che svolge un servizio pubblico vitale per le persone ed il territorio in cui si vive, con ricadute economiche e sociali relevantissime. Grande è l’impegno e la responsabilità che ne deriva, ma altrettanto grandi sono le soddisfazioni.

È pertanto con profondo rispetto e malcelato orgoglio che anche io, oggi, posso affermare: “Sono un uomo fortunato! Sono il Presidente della STEAT!”

Fabiano Alessandrini

Introduzione

A piedi, di corsa, o con i veloci cavalli, e poi le traballanti diligence, ed ancora lo sbuffante treno a vapore. Infine la vecchia corriera a motore, detta anche postale in ricordo della sua primigenia funzione, che diverrà l'autobus che divora chilometri e chilometri di strada intrecciandosi, talvolta, con le rotaie del tram o i cavi della filovia. Tanti modi per raccontare il viaggio, per cercare di realizzare il desiderio di andare altrove, di trasportare cose e persone, di compiere distanze apparentemente incolmabili. Un'esigenza antica, che risponde al bisogno della scoperta, del commercio, delle guerre, in un territorio antropizzato da millenni, per le sue colline amene e le fertili valli, per i suoi piccoli fiumi, la ricchezza d'acqua e la vicinanza ad un mare basso e pescoso.

I primi che attraversarono quei luoghi che sarebbero divenuti poi Fermo ed i suoi castelli, cominciarono a tracciare alcuni sentieri facendosi largo tra una vegetazione fitta

e rigogliosa. Scelsero i colli su cui avrebbero condotto altre genti, trasformando l'originaria vocazione nomade in un approccio stanziale. Erano i Piceni, e prima ancora popolazioni di origine villanoviana.

La storia di Fermo e del suo circondario è nota, ma val la pena ripercorrerla brevemente anche per indicare una prospettiva temporale entro cui calare le vicende di cui parleremo nelle pagine che seguono.



Stato di Fermo nella spiaggia del mare Adriatico, secolo XVIII

La viabilità antica nel Fermano

Il riferimento geografico è l'*ager* di Firmum Picenum, ossia quella porzione di territorio che si ritiene fosse compreso, in epoca romana, fra le vallate dei fiumi Tenna ed Aso che, insieme all'Ete Vivo, scorrono in direzione Sud Sud Ovest – Nord Nord Est formando percorsi stretti e paralleli e determinando la classica struttura orografica *a pettine*, tipica della regione marchigiana.

L'assetto viario è stato inevitabilmente condizionato dalle conformazioni geomorfologiche dell'area e si è andato strutturando, sin dalla preistoria, in sentieri che correvano lungo le valli fluviali ed in tracciati collinari intervallivi. Un'interessante testimonianza di pista intervalliva battuta sin dall'epoca antica è rappresentata da un declivio situato in località Crocifisso, a sud di Monterubbiano, nei pressi di una necropoli picena individuata già agli inizi del Novecento. Il crinale, che ha una pendenza dolce ed è seguito, in parte, anche dalla moderna viabilità, collega da tempo immemore la Val d'Ete con la Val d'Aso.

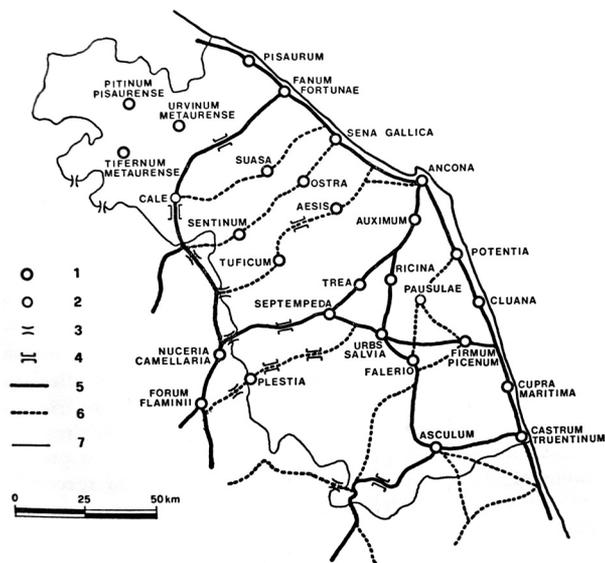
Una volta conquistata dai romani, Fermo ed il suo territorio si trovarono a rivestire un'importanza strategica fondamentale, anche perché Asculum continuava a far valere la sua autonomia in funzione antiromana. La rete viaria dell'intero distretto fu potenziata sin dal III secolo a.C. ed inserita in un organico sistema stradale regionale i cui assi principali furono costituiti, a nord, dalla via

Flaminia, che collegava Roma ad Ariminum (Rimini) attraverso Fanum Fortunae (Fano), e a sud da due derivazioni della Salaria: quella denominata Salaria Gallica, che conduceva da Asculum (Ascoli Piceno) a Forum Sempronii (Fossombrone) passando per Falerio (Falerone), Urbs Salvia (Urbisaglia), Ricina (Macerata) e Aesis (Jesi) e correndo parallela all'asse costiero ad una distanza di circa 30 chilometri dal mare Adriatico; quella denominata Salaria Picena che, da Castrum Truentinum (Martinsicuro), sbocco, sulla riva destra del Tronto, della Salaria proveniente da Roma, si riallacciava alla Flaminia presso Fanum Fortunae seguendo un tracciato di poco arretrato rispetto all'attuale SS 16 costeggiando sostanzialmente il litorale.

È probabile che, sulla base dei ritrovamenti archeologici effettuati e dei condizionamenti orografici riscontrati, nel territorio compreso fra il Tronto e l'Aso potessero trovarsi, lungo le direttrici Ascoli – Rotella – Ortezzano ed Ascoli – Cossignano – Carassai, strade di una certa rilevanza che ripercorrono, almeno in parte, gli attuali tragitti. Stessa cosa dicasi per uno dei tracciati interni fra Asculum e Firmum che, in età imperiale, doveva percorrere la direttrice più agevole e diretta, ossia la Petritoli – Monterubbiano – Fermo¹.

Altro percorso stradale che interessava il Fermano era il tratto Amandola – Falerio – Firmum, con il passaggio del Tenna nella zona

¹ M. Pasquinucci e S. Menchelli, *Viabilità, popolamento rurale e sistemazioni agrarie nell'ager Firmanus*, in *Atlante Tematico di Topografia Antica*, 13, 2004, p. 137



Viabilità del territorio marchigiano in epoca romana

- 1 – centro maggiore
- 2 – centro minore
- 3 – passo o valico
- 4 – gole e chiuse vallive
- 5 – strada principale
- 6 – strada secondaria
- 7 – confine regionale attuale

Tratto da P. Persi, *Dall'ambiente naturale allo spazio organizzato: la viabilità delle Marche nel tempo*, op. cit.

di Servigliano, esattamente come ai giorni nostri. Un altro tracciato prevalentemente collinare doveva collegare poi Firmum con Pausulae presso l'area di San Claudio al Chienti.

La discreta copertura viaria dell'*ager* di Firmum Picenum e, in particolare, il percorso costiero, sostanzialmente pianeggiante, insieme alla ricchezza del territorio ed alla sua posizione strategica in prossimità del mare Adriatico, fecero sì che Firmum diventasse protagonista di vari avvenimenti storici nel corso dei secoli: è sul litorale piceno che le truppe di Annibale si diressero dopo la battaglia del Trasimeno nel 217 a.C. per rifocillarsi prima di scendere verso la Puglia; su quella stessa strada fecero marcia le truppe di Pompeo Strabone dirette ad Asculum per sedare la guerra sociale nell'89 a.C. e lo stesso Cesare la percorse con le sue schiere, dopo il passaggio del Rubicone nel 49 a.C.; qualche secolo più avanti, nel 538 d.C. saranno gli eserciti bizantini di Belisario e Narsete a darsi appuntamento qui.

Ma anche i traffici commerciali risultavano intensi, in virtù della ricca produzione agricola del fermano, a cominciare da vino, olio, cereali, frutta, che venivano esportati utilizzando sia i percorsi via terra che il navale. Firmum Picenum risultava "collegata al suo porto da almeno tre direttrici: la prima, a nord, collinare, era la più breve e passava attraverso Madonna di Castiglione; la seconda, la cosiddetta *Strada Pompeiana*, era di mezza costa; la terza, a sud, di fondovalle, correva in sinistra dell'Ete e confluiva nella Pompeiana"².

A questa articolata viabilità dell'*ager* di Firmum Picenum si aggiungerà, nel tempo, un'altra direttrice che andrà a ricomprendere Macerata, l'antica Ricina, Loreto e il porto di Ancona.

² *idem*, p. 140

La discesa dei barbari e la fine dell'Impero romano segnano però il decadimento anche delle principali vie di comunicazione, e ciò porterà gradualmente all'abbandono di numerosi centri urbani, per lo più rivieraschi, impossibilitati a difendersi. Ma, soprattutto, innescherà, per le Marche, una sorta di isolamento che finirà per favorire, per qualche secolo, i flussi commerciali e migratori attraverso le vie francigene della Toscana.

Con la diffusione del monachesimo e dei pellegrinaggi, e l'affermarsi del governo papale, riprendono interesse i collegamenti con la sede della cristianità e con i principali luoghi di culto, tra cui Loreto. Le nuove condizioni politiche e sociali rendono possibile, all'inizio del XVI secolo, l'attivazione delle poste stradali e del servizio postale nelle Marche. Verrà però privilegiato, almeno inizialmente, l'asse viario più a nord rispetto a Fermo, a cominciare dalla Flami-

nia che diviene la direttrice principale per raggiungere Venezia.

Ma in cosa consisteva esattamente il servizio di posta? Si trattava di stazioni di sosta dislocate a certe distanze tra loro lungo una strada principale. In questi spazi, che andarono strutturandosi nel tempo come vere e proprie locande, era possibile, per i singoli viaggiatori, a piedi o a cavallo, per chi arrivava in calesse o con le diligence, il cambio dei quadrupedi, ma anche riposarsi, alloggiare e mangiare, soprattutto nella brutta stagione. La posta, inizialmente, si qualificava non come mero servizio di trasmissione lettere o oggetti di privati, bensì come rapido scambio di comunicazioni e messaggi ufficiali riservato ad una ristretta élite. Non a caso le prime poste, anche in ambito pontificio, furono connesse a necessità di tipo militare, allo scambio di informazioni urgenti legate all'emergenza della guerra. I



Corriere postale (Parigi - Marsiglia) nel XVII secolo



Vettura postale bavarese, nel 1800

corrieri erano detti *procacci*, nome che si ricollegava ai medievali «fanti del procaccio» che trasportavano a piedi, o sopra un mulo, missive, valori, mercanzie non troppo ingombranti e che si muovevano di solito senza correre e sostando di notte.

Il collegamento con Roma passava per Macerata e Loreto lungo la valle del Chienti. Era questo l'usuale percorso da e per la *Marca*, selezionato secondo il criterio della via più veloce ma, certo, non proprio agevole se è vero, come si legge in un'interessante testimonianza di viaggio della seconda metà del Seicento, che “da Roma fino a una località oltre Ancona occorre spesso mettere piede a terra, e oltre a ciò i cocchieri tengono un uomo a piedi che si chiama *un sostentatore* perché sorregge in ogni momento la carrozza che corre il rischio di rovesciarsi...”³.

A metà Ottocento il tratto Roma Loreto si percorre con ben 18 poste e 33 ore di viaggio. Ma “a sud di Loreto le comunicazioni si fanno incerte” tanto che “nella parte meridionale delle Marche, pur non mancando una strada costiera praticabile, le relazioni culturali ed economiche sono estremamente rallentate”⁴. E tuttavia, la diramazione tra Fermo e Macerata, sia pur caratterizzata in certi punti da una pendenza sino al 18%, rientrerà nel XIX secolo tra le strade cosiddette postali. Sappiamo che, nel 1844, la corsa in diligenza per recarsi da Fermo al capoluogo maceratese aveva un costo di 50 baiocchi e veniva effettuata due volte a settimana. Il servizio era stato orga-

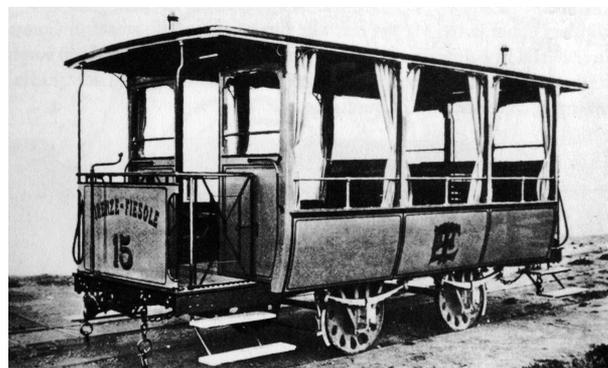


Cocchiere di vettura pubblica, fine '800

3 J. Huguetan, *Voyage d'Italie curieux et nouveaux*, Amaulry, Lione 1681, p. 107

4 P. Persi, *Dall'ambiente naturale allo spazio organizzato: la viabilità delle Marche nel tempo*, in Atti del Convegno “Le strade nelle Marche, il problema nel tempo”, Deputazione di Storia Patria per le Marche, Ancona 1987, p. 44

nizzato in maniera tale da incrociare le corse provenienti da Roma e Bologna per agevolare i viaggiatori diretti verso le due grandi città⁵. Fermo tuttavia, rimane al margine rispetto alla via Lauretana e a Macerata, città che viene scelta, a partire dal Cinquecento, come sede del Governo pontificio per le Marche.



Tram a cavalli adattato per essere trainato da motrice elettrica sulla linea Firenze – Fiesole (Archivio ATAF – Firenze)

⁵ Cfr. AAVV, *Fermo. Storie di ieri*, Fotocineclub Fermo, senza data, p. 30

Controlli sui viandanti e manutenzione delle strade

È impressionante la mole di controlli e passaggi burocratici cui erano sottoposti i cittadini per la libera circolazione, spesso dettata anche, per i più indigenti, da esigenze di lavoro stagionale in ambito agricolo che li portavano sovente verso l'Agro Romano. Nel 1809, ad un tal Francesco Passeri, cittadino fermano di 20 anni, possidente, è necessaria una *carta di sicurezza* rilasciata dalla Prefettura del Dipartimento del Tronto e garantita anche da testimoni “per girare in tutta l'estensione del Regno d'Italia”⁶.

Nel giugno 1811, un Reale Decreto del Regno d'Italia napoleonico dispone, all'articolo 24, che i “Nazionali e Forestieri legalmente domiciliati nel Regno che viaggiano nell'interno dello Stato” possono farlo “nel Dipartimento in cui hanno il loro domicilio muniti soltanto di certificati del Podestà, Sindaco, o Commissario di Polizia del proprio comune o circondario, che attesti l'iscrizione nel Ruolo generale della rispettiva popolazione”. Per coloro che invece “vogliono sortire dal loro Dipartimento” occorre “Passaporto del Prefetto o Viceprefetto”⁷.

Nel 1814 la Prefettura del Tronto richiede alle autorità locali la compilazione di un apposito schedario in cui siano segnalate “le

persone che partono e che entrano nei singoli Comuni del Dipartimento (...) onde avere cognizione della durata di dimora dei forestieri entrati”⁸. Sempre in quegli anni, per ovviare al rischio di contagio per la peste manifestatasi a Malta, chi vuol recarsi nei Paesi esteri confinanti con il Regno d'Italia dovrà dotarsi, oltre che della carta di passo, anche di una fede sanitaria “provante che il portatore di essa sia affatto immune da qualunque sospetto di contagio”⁹.

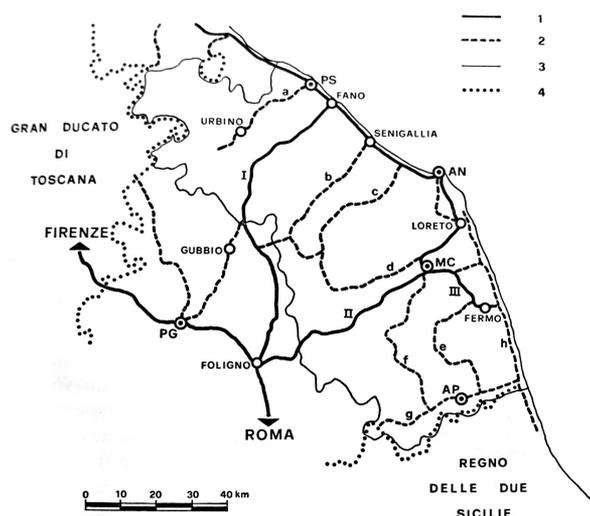
A metà dell'Ottocento, per spostarsi dallo Stato pontificio al confinante Regno delle Due Sicilie occorreva un passaporto speciale per l'estero, rilasciato dalla direzione provinciale di Polizia. Il documento aveva una validità di tre mesi e riportava, mancando ancora la possibilità del ritratto fotografico, una accurata descrizione della persona autorizzata con l'indicazione di età, statura, professione e della corporatura, capelli, fronte, ciglia, occhi, naso, bocca, barba, mento, viso, carnagione, nonché di eventuali segni particolari. Nello stesso periodo, per lo spostamento di manovalanza dal Comune di Santa Vittoria in Matenano alle campagne dell'Agro Romano veniva rilasciato dalla direzione provinciale di Polizia un foglio di via valido cinque giorni da esibirsi “dal Latore alle Autorità esercenti la

6 Fermo, Archivio di Stato [da ora in poi ASFm]: Fondo *Archivio Storico del Comune di Fermo*: Busta 159: Titolo XX *Polizia*: Rubrica *Certificati di residenza e carte di sicurezza*

7 ASFm: Fondo *Archivio Storico del Comune di Fermo*: Busta 159: Titolo XX *Polizia*: Rubrica *Certificati di residenza e carte di sicurezza*

8 ASFm: Fondo *Archivio Storico del Comune di Fermo*: Busta 160: Titolo XX *Polizia*: Rubrica *Forastieri*

9 ASFm: Fondo *Archivio Storico del Comune di Fermo*: Busta 159: Titolo XX *Polizia*: Rubrica *Certificati di residenza e carte di sicurezza*



Viabilità del territorio marchigiano, prima metà dell'Ottocento

- 1 – strada statale
(I = Flaminia; II = Lauretana: per Loreto fino a Fano; III = Fermana)
- 2 – strada provinciale
(a = Urbinate; b = Arcevese; c = Clementina; d = Settempedana; e = delle Piane del Tenna; f = Urbisalvese; g = Salaria; h = Aprutina)
- 3 – confine attuale delle Marche
- 4 – confine dello Stato Pontificio

Tratto da P. Persi, *Dall'ambiente naturale allo spazio organizzato: la viabilità delle Marche nel tempo*, op. cit.

Polizia nei rispettivi Comuni in cui pernoverà durante il viaggio”¹⁰.

Alle difficoltà di spostamento dovute alla rigidità dei controlli si sommano quelle relative alla manutenzione delle strade e dei ponti, che risentono di una incuria secolare e, spesso, sono fonte di numerosi dissidi che scoppiano tra le comunità locali, i proprietari terrieri e le autorità superiori ogni qualvolta si pone il problema di contribuire alle spese di riparazione.

Agli inizi dell'Ottocento il Cardinal Ignazio Busca, Prefetto della Congregazione del Buon Governo, organismo della Curia romana, lamenta lo stato deplorabile in cui versa il sistema viario della Sabina, dell'Umbria e delle Marche.

Le strade risultavano divise in tre categorie: le postali o corriere, che si sviluppavano lungo le direttrici principali conducendo sino ai confini dello Stato Pontificio; le provinciali, che si diramavano da queste e servivano all'uso di più comunità; le territoriali, a volte private, di proprietà di singoli possidenti o appartenenti a specifiche realtà locali ed ai suoi abitanti. “Per la riparazione e la manutenzione delle strade corriere e provinciali tutti i Comuni erano assoggettati al pagamento di una speciale tassa, mentre per le strade territoriali, urbane ed extraurbane, si doveva provvedere secondo quanto stabilito dagli statuti locali”. Le vie urbane erano invece “per lo più a carico dei proprietari frontisti e, per la *riga di mezzo*, a carico del Comune”¹¹. In ogni Comune esistevano poi uno o più “deputati alle strade” che esercitavano un'azione di sorveglianza denunciando

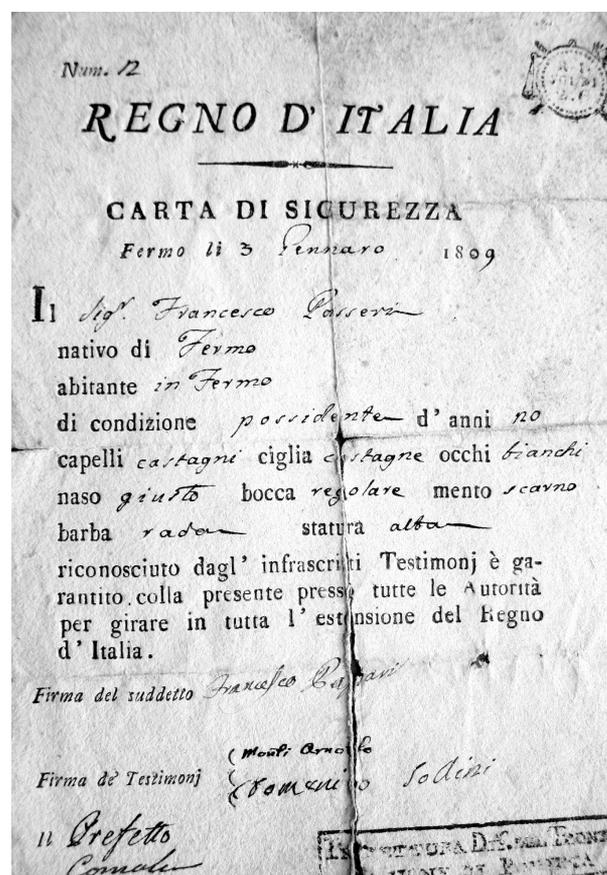
10 AAVV, *Fermo. Storie di ieri*, op. cit., pp. 45 - 46

11 D. Cecchi, *Vie e strade negli statuti comunali*, in Atti del Convegno “Le strade nelle Marche, il problema nel tempo”, op. cit., pp. 976 - 977

guasti e danni ed appropriazioni indebite di suolo pubblico, intimando ai proprietari frontisti le necessarie riparazioni e vigilando sulla corretta esecuzione dei lavori. “I danni erano arrecati alle strade soprattutto da coloro che lavoravano il terreno troppo vicino ad esse, non ripulivano i fossi o addirittura li deviavano o facevano scendere precipitosamente le acque dai terreni posti più in alto; dai ponti erano spesso sottratti mattoni e pietre e travi, e si giungeva addirittura ad abbattere le spallette per dare un più agevole passaggio ai carri”¹².

A proposito di ponti, risultano interessanti alcuni documenti redatti da Luigi Paglialonga, custode del “Ponte Tenna situata sulla strada postale che da Fermo conduce al Dipartimento del Musone”. Si tratta di note di spesa per interventi di restauro effettuati nel maggio e nel luglio del 1808, in occasione della prevista visita del Viceré del Regno d’Italia, Eugenio di Beauharnais. Da queste note si evince il numero delle giornate uomo e delle giornate donna impiegate per i lavori, la quantità e la grandezza delle travi e delle tavole di quercia sostituite, le libbre di *chiodoni* utilizzate, e così via...¹³

La manutenzione del ponte sul Tenna non era però conseguenza soltanto della normale usura dovuta all’utilizzo da parte dei numerosi fruitori, o della forza del fiume e del trascorrere del tempo. In una “notificazione” del febbraio 1766 emanata da “li Priori e Regolatori della città di Fermo” apprendiamo che sono “tanti, sì grandi, e sì frequenti li danni nel ponte, e nelle fortificazioni sul fiume Tenna, che ben possono chiamarsi figli d’iniquità coloro, i quali per lo acquisto di



Carta di sicurezza, Fermo 3 gennaio 1809

¹² *idem*, p. 978

¹³ Fermo, ASFm: Fondo *Archivio Storico del Comune di Fermo*: Busta 204: Titolo XXVII *Strade e Fabbricati*: Rubrica *Strade postali*

Per Ordine del Sig. Cavaliere Prefetto del Dipartimento
del Tronto per la Venuta del Vice Re' fu
viattato il medesimo colla seguente spesa cioè

Per Uomini giornate numero 20.	3: 50.
Donne giornate numero 17.	1: 02.
Chiodoni Libbre 24.	1: 02.
Tavoloni di Quevica di Lunghezza palmi 12.	
n.º 19: a bajocchi 35: il piede	10: 15.
Altri Tavoloni di pal: 10: piedi 24.	1: 20.
	<hr/>
	17: 79
Per vendita del legname infervibile fruido. vitratti	2
	2
Resto la spesa netta di	<hr/>
	15: 79.
Luisi Pagliarunga Custode m.º pp.º	2
	<hr/>
	84 83.

Elenco delle spese per la manutenzione del Ponte Tenna, 23 luglio 1808

poca legna, e per il guadagno di poco ferro, ne commettono empivamente lo eccesso contro un'opera quanto salutare ai privati, altrettanto dispendiosa al pubblico". E per evitare il ripetersi di furti e danneggiamenti viene posta una sorta di taglia in denaro di "scudi tre moneta" a coloro che denunceranno i responsabili di tali "eccessi" garantendo altresì il "pronto pagamento" e la segretezza della denuncia¹⁴.

Nel novembre del 1811 il Podestà di Fermo emanava un avviso in cui si intimava ai fermani, a seguito dei lavori di sistemazione della strada "che dalla Porta di S. Francesco mettono al Porto di Fermo, e S. Maria a mare", di non gettare "per maggiore orna-

mento della Città e per più comodo dei viandanti (...) ciucami e terraccio derivante dalle fabbriche interne"¹⁵.

Qualche anno prima, ed esattamente nel maggio del 1773, un analogo editto era stato emanato dai Priori e Regolatori del Senato della città di Fermo in cui si riconosceva "molto dannevole alle Strade pubbliche situate immediatamente fuori delle Porte pubbliche di questa Città, il gettito dell'immondezze, e terracci, dacché questi in vece di farsi calare dentro nel vicino fosso, rimangono nel ciglio di esso, onde poi ne viene, che l'acque in tempo di pioggia per tale ostacolo non possono restare incojate dal fosso, e dirigendosi sopra della strada, producono li scanni, e le concavità." S'intimava pertanto

¹⁴ Questa notificazione, come l'editto richiamato nella nota 16, fa parte di una serie di documenti conservati negli uffici del settore Urbanistica e Lavori Pubblici del Comune di Fermo

¹⁵ Fermo, Archivio Storico Comune di Fermo [ASCF]: Fondo Raccolta manifesti (decreti, bandi, notificazioni): Busta I/14/1893

REGNO D'ITALIA

N. 24572. Sez. 1.

Fermo 27 Agosto 1813.

IL PREFETTO DEL TRONTO

AVVISO D'ASTA

Si vuole appaltare per un Novennio, da incominciare coll' anno 1814., la manutenzione della Strada postale fermana che ha principio dal Ponte sul fiume Etevivo nel circondario di Portofermo, e termina col Ponte detto Bartolotto sul fiume Chienti che divide il Dipartimento del Tronto da quello del Musone, passando così per i Territorj di Sangiusto, Montegranaro, e Fermo.

L' Incanto si aprirà conformemente alle disposizioni del Decreto 1. Maggio 1807. nel giorno 30. Settembre p. v in questa Prefettura a mezzo giorno in punto. Chiunque intendesse di accudire a tale impresa, per tutte le opere in complesso, ed anche per un solo tronco, dacchè la manutenzione suddetta è divisa in tre punti, dovrà presentarsi all' asta munito d' idonea sigurtà con dichiarazione debitamente registrata o disposto ad un deposito in denaro non minore di lire 3000.

Il capitolato d' appalto e descrizione delle opere di manutenzione lungo la suddetta strada sono ostensibili ad ognuno presso la I. Sezione di Prefettura.

Per il ribasso della vigesima resta stabilito il termine di giorni 15. dopo l' aggiudicazione, e trattandosi di opera che sta a carico del R. Tesoro si avverte che il deliberatario non sarà tenuto di pagare al Registro che il solo diritto fisso, escluso di conseguenza il proporzionale.

STAURENGHI.

Il Segretario Generale
PAOLUCCI

Dalla Tipografia Pagnanelli.

“a tutti quelli, agli quali spetta” di gettare immondizia e terracci nel sito assegnato, il fosso per l'appunto, a pena di gravose sanzioni in caso contrario¹⁶.

Le strade erano numerose in tutto il territorio fermano. Ogni singolo paese disponeva di un sistema viario di comunicazione che lo inseriva in una rete più ampia sino a congiungerlo alle principali direttrici, in modo da garantirne l'inclusione in un contesto provinciale e regionale.

Nel circondario comunale di Grottazzolina, ad esempio, nel 1808 si riscontrano ben 16 strade attive, tutte “di ragione del Comune”, tutte “vantaggiose” e per le quali non vi è notizia “siano nell'addietro insorte questioni di sorta alcuna, ne sembra verisimile possano insorgersi per l'avvenire; così ancora tutti i ponti, sostegni, e chiaviche in esse esistenti appartengono in proprietà alla Comune senza alcuna contraddizione”. Le strade in questione, di cui vengono riportate le principali caratteristiche, risultano così denominate:

- strada di Monte Giberto, larga 12 palmi e lunga mezzo miglio;
- strada di Monte Ottone, larga 8 palmi e lunga un miglio circa;
- strada di Fonte San Pietro, larga 10 palmi e lunga mezzo miglio;
- strada de' Monti, larga 3 palmi e lunga un miglio;
- strada di Fermo, larga 10 palmi e lunga mezzo miglio;
- strada di Fonte rotta e del Molino, larga 14 palmi e lunga mezzo miglio;
- strada delle Piane di Tenna, larga 15 palmi e lunga un miglio e mezzo;

- strada della Forca, larga palmi 8 e lunga 14 canne;
- altra strada delle Piane di Tenna, larga 12 palmi e lunga mezzo miglio;
- strada del Passo Bianco, larga 16 palmi e lunga mezzo miglio circa;
- strada di Fontigliara, larga 15 palmi e lunga un miglio;
- strada del Trocchio, larga 8 palmi e lunga un miglio;
- strada della Fornace, larga 12 palmi e lunga mezzo miglio;
- strada di San Marcello, larga 5 palmi e lunga un miglio;
- strada di Ponzano, larga 5 palmi e lunga mezzo miglio;
- strada di Fermo, larga 12 palmi e lunga un quarto di miglio.

Per ognuna di esse, inoltre, viene indicato il luogo di origine ed il termine. Analogo elenco lo abbiamo, sempre riferito al 1808, per il Circondario Comunale di Torre di Palme, da cui si evince il collegamento di molte strade alla “via postale della marina” ed il fatto che tutte abbiano “bisogno di restauro, ove più, ove meno”. Nel Circondario Comunale di Monte Rubbiano sono 10 le strade censite, tutte “di ragione del Comune” e “vantaggiose”. L'elenco prosegue poi con i Comuni di Altidona, Lapedona, Monte Urano, Torchiaro, Moresco con l'indicazione del numero di strade e delle caratteristiche di queste e con alcune annotazioni che danno conto anche di eventuali questioni legate alla proprietà¹⁷.

¹⁶ Si veda la nota n° 14

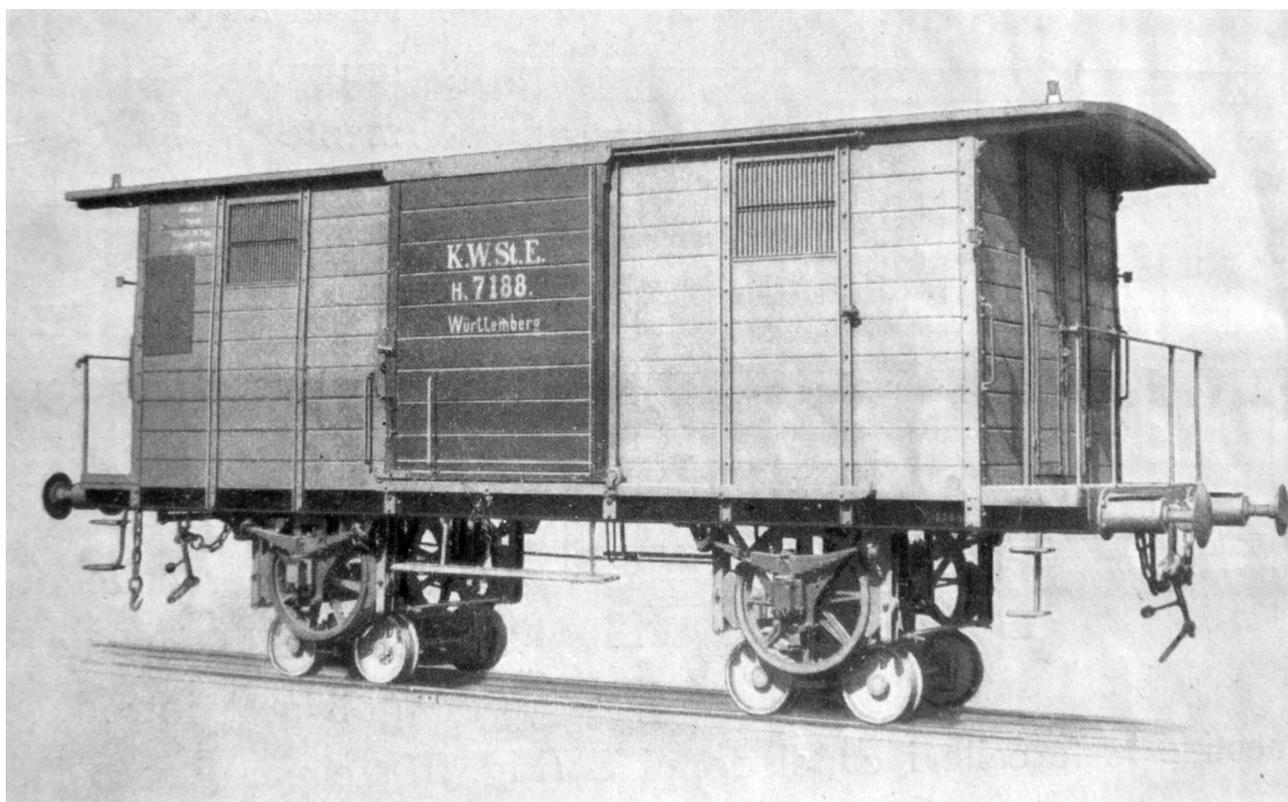
¹⁷ ASFm: Fondo *Archivio Storico del Comune di Fermo*: Busta 203: Titolo XXVII *Strade e fabbricati*: Rubrica *Strade comunali*

L'avvento della ferrovia

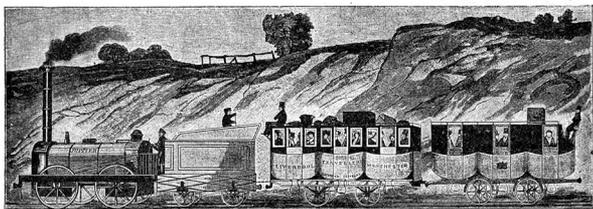
Sino alla metà dell'Ottocento il quadro delle principali strade marchigiane ricalca sostanzialmente il disegno dell'antica viabilità romana. Con l'Unità d'Italia si assiste ad un graduale ma significativo miglioramento e potenziamento della rete stradale nonché all'estendersi delle ferrovie.

L'inchiesta agraria e sulle condizioni della classe agricola nelle Marche, pubblicata nel 1884 e conosciuta anche come inchiesta Jacini dal nome del presidente della commissione incaricata di redigerla, il ricco possidente lombardo Stefano Jacini, già Ministro dei Lavori Pubblici con Cavour, contiene una interessante sezione dedicata alla viabilità. Il

dato rilevante non è tanto la lunghezza delle strade ordinarie in esercizio alla fine del 1877 pari a 4.951 chilometri che posizionerebbero le Marche fra le regioni italiane più carrabili e ben al di sopra della media nazionale (51 chilometri di strade contro i 38 chilometri ogni 100 chilometri quadrati) quanto piuttosto l'amara constatazione che alle strade ordinarie che collegano i centri principali bisogna aggiungere strade comunali e vicinali non certo in buone condizioni di percorribilità: "Acciò una strada arrechi una benefica influenza sui terreni che attraversa, non basta ch'essa sia rotabile, ma è necessario che sia inghiaziata, anche perché l'inghiaitura



Vagone sopra carrelli brevettati "Langbein" per il trasporto di veicoli ferroviari normali su linee a scartamento ridotto



La prima ferrovia (Liverpool – Manchester, 1825)

porta quasi sempre con sé tutte quelle altre opere d'arte come ponti, ponticelli, fossi di scolo, etc... che rendono la via più comoda e transitabile in tutte le stagioni dell'anno. Vi sono delle strade qualificate coll'appellativo di rotabili che nell'inverno sono assolutamente impraticabili ai carri e dove i grossi carichi in ogni tempo possono a stento essere trasportati per le forti pendenze e le irregolarità del piano stradale. (...) Se dunque relativamente ad altre regioni d'Italia le condizioni della viabilità ordinaria nelle Marche debbono ritenersi come buone, non può dirsi altrettanto quando esse vengano considerate con criteri assoluti, specialmente quando si tenga conto che il nostro sistema agricolo, in cui prevale la piccola cultura e il grande frastagliamento della proprietà, richiede una rete stradale molto fitta¹⁸.

Gli anni Sessanta dell'Ottocento sono gli anni che vedono la realizzazione delle principali tratte ferroviarie nelle Marche, a cominciare dal collegamento tra Ancona e Bologna (1861) cui seguiranno quelli con Pescara (1863) e con Roma (1866). Si legge ancora tra le pagine dell'inchiesta Jacini che “nelle Marche, sopra una superficie di chilometri quadrati 9.582,64 vi sono 247 chilometri di strada ferrata, di cui 143 chilometri nella provincia di Ancona, l'unica delle quattro la quale oltre alla linea litoranea abbia una linea interna. Ed i benefici effetti sull'agricoltura e sulle industrie della ferrovia che percorre la vallata dell'Esino sono manifesti, come manifesti i danni di esserne prive nelle altre vallate della regione¹⁹”.

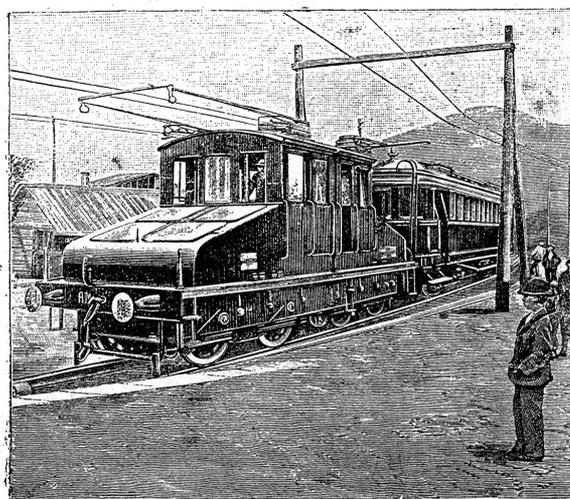
La ferrovia diviene importante non soltanto per i collegamenti su rotaia ma anche

18 M. Fratesi (a cura di), *L'inchiesta agraria nelle Marche*, Assemblea Legislativa Regionale delle Marche, Ancona 2009, pp. 143 - 144
19 *idem*, pp. 144 - 145

perché stimola una nuova viabilità inducendo le Amministrazioni provinciali ad investire nella costruzione di strade che favoriscano l'unione dei principali centri dell'entroterra con le stazioni ferroviarie più vicine. Basti pensare che nel 1883 "due capoluoghi di provincia, Ascoli e Macerata, sono lontani dalla ferrovia, il primo di chilometri 36, il secondo di 27"²⁰. È vero che di lì a qualche anno altre linee ferroviarie prenderanno il via favorendo i collegamenti con le aree interne della regione, ma saranno tratti destinati a non conoscere sviluppi significativi o, come nel caso della Adriatico – Fermo – Amandola, ad essere dismessi completamente dopo mezzo secolo di attività. Ma è proprio da questo tratto ferroviario, e dal suo acronimo AFA, che prenderà il via quel percorso che porterà poi, negli anni '80 del secolo scorso, alla realizzazione della STEAT SpA, la Società dei Trasporti Ete, Aso e Tenna cui questa pubblicazione è dedicata. Ma procediamo con ordine.

La storia de *lu trinittu*, come simpaticamente veniva chiamato da molti suoi utilizzatori, è stata già ampiamente raccontata in alcune interessanti ed esaurienti pubblicazioni. Qui val la pena ripercorrerne le fasi salienti sino appunto ad arrivare agli anni che videro poi un sostanziale passaggio di consegne tra la Società per le Ferrovie Adriatico Appennino (FAA), ente gestore dell'esercizio, e la STEAT SpA, quando ormai però il treno era già un ricordo...

L'esigenza di una strada ferrata che collegasse Fermo alla ferrovia Adriatica e ad altri centri della valle del Tenna viene avvertita, pur con sensibilità differenti, da diverse



Ferrovia elettrica della Valtellina

²⁰ *idem*, p. 145

COMUNE DI FERMO

ORARIO E TARIFFA

DELLE CORSE GIORNALIERE CHE FA LA MESSAGGERIA POSTALE DI FERMO A DATARE DAL 12 AGOSTO

ANDATA					RITORNO				
Numero delle Corse	Prezzo per Posto	Partenza da FERMO	Arrivo a Porto S. Giorgio	Partenza del Treno	ANNOTAZIONI	Numero delle Corse	Prezzo per Posto	Partenza da Porto S. Giorgio	Arrivo a FERMO
1 ^a	L. 1,00	ore 3,00	ore 3,45	ore 4,09	<i>Dal 16 Settem- bre al 15 Mar- zo la 7^a corsa paga L. 2,00 sia per l'andata che il ritorno.</i>	1 ^a	L. 1,00	ore 4,15	ore 5,15
2 ^a	» 0,50	» 6,30	» 7,15	» 7,30		2 ^a	» 0,60	» 7,40	» 8,40
3 ^a	» 0,50	» 8,05	» 8,50	» 9,02		3 ^a	» 0,60	» 9,10	» 10,10
4 ^a	» 0,50	» 11,30	» 12,15	» 12,30		4 ^a	» 0,60	» 12,45	» 13,45
5 ^a	» 0,50	» 14,45	» 15,45	» 15,58		5 ^a	» 0,60	» 16,00	» 17,00
6 ^a	» 0,50	» 17,30	» 18,20	» 18,33		6 ^a	» 0,60	» 18,55	» 19,55
7 ^a	» 0,50	» 18,25	» 19,10	» 19,25		7 ^a	» 0,60	» 19,35	» 20,35

Il viaggiatore ha diritto di alloggiare gratuitamente nella Carrozza il bagaglio di un peso non superiore ai 13 Chilogrammi.
L'eccedenza, che non potrà superare i 33 Chilog., si paga in ragione di Centesimi 3 per Chilog.
Le bollette per i posti nella Messaggeria che parte da Fermo si rilasciano nell'Ufficio di Polizia Urbana posto in Piazza Vittorio Emanuele II, sotto il Palazzo Civico.
La partenza e l'arrivo della Messaggeria sono fissati nella Piazza suddetta.
Dal Palazzo di Città addì 12 Agosto 1901.

IL SINDACO
ROMANI

Orario e tariffa della Messaggeria postale di Fermo, 1901

comunità del territorio. Del resto, dopo l'inizio dell'avventura ferroviaria nella Penisola, avviata dai Borboni nel 1839 con la breve tratta Napoli – Portici, si assisterà ad una lenta ma progressiva crescita del trasporto su rotaia che diverrà ancor più evidente dopo l'Unità d'Italia quando si cominciò a ragionare di un'unica rete ferroviaria nazionale.

Un avviso emanato dal municipio di Fermo in data 1° giugno 1864 informa sull'istituzione di una terza corsa giornaliera “da questa Città alla Stazione ferroviaria di Porto San Giorgio e viceversa, in coincidenza co' tre corsi ordinari della Strada ferrata”. Il tragitto, prosegue la nota, verrà effettuato con “il Legno grande detto Omnibus nelle corse del mattino e della sera” mentre “nella corsa meridiana si servirà di una carrozza a due cavalli con quattro posti chiusi e due scoperti”²¹. L'Omnibus era una grande carrozza a cavalli che espletava servizio di trasporto pubblico nelle maggiori città su percorsi prestabiliti.

Nel gennaio 1893, a distanza di poco meno di trent'anni, le corse della Messaggeria postale da Fermo verso Porto San Giorgio sono raddoppiate diventando 6. La prima corsa parte alle 3 del mattino, l'ultima alle 5 e 30 del pomeriggio, e tutte tengono conto dell'orario delle ferrovie e, quindi, delle coincidenze con i treni in transito sulla tratta tra Ancona e Pescara che fermano a Porto San Giorgio²².

21 AAVV, *Fermo. Storie di ieri*, op. cit., p. 68

22 Cfr. L'Alba, periodico politico - amministrativo settimanale, Fermo 8 gennaio 1893

Un viaggio in carrozza nella prima metà dell'Ottocento

Descrivere un viaggio in carrozza, per chi non ha mai avuto la ventura di compierlo, è cosa assai difficile. E, tuttavia, cercheremo di immaginare cosa potesse significare salir su una di quelle traballanti diligenze che fornivano il servizio di trasporto e messaggeria postale lungo le strade del Regno.

La carrozza, all'interno, non doveva risultare particolarmente comoda, a cominciare dalla seduta in legno che, però, poteva anche esser rivestita in tessuto o con una imbottitura in pelle. Lo spazio ristretto e la promiscuità con i vicini suggeriscono un'idea poco romantica del viaggio. Se a ciò si sommano le asperità del terreno, caldo e polvere d'estate, pioggia, neve e freddo d'inverno, il quadro perde qualsiasi nota idilliaca.

In alcuni momenti poi, ecco comparir un'orda di miserabili in ordine sparso, storpi, orfani, ciechi, appostati con perfetta conoscenza del tragitto, dove la carrozza è costretta a rallentare per salite improvvise e strade sconnesse, intenti a mendicar qualche spicciolo dai più *fortunati* viaggiatori.

Impossibile dormire, per il continuo movimento e gli sbalzi improvvisi che buche, sassi e pozzanghere portano con sé. Ma anche per il borbottio, le chiacchiere ed i lamenti dei compagni che non riescono a prender sonno malgrado la notte sia scesa e non si scorgano luci intorno se non quelle delle lanterne della vettura.

Il postiglione, fuori, infreddolito ed assonnato anch'egli, intento a scansar talvolta le fronde degli alberi che gli si parano innanzi, rallenta la corsa, e si sente appena lo schioccar del frustino. I cavalli da attacco, detti *carrozzieri*, di razza Hackney, Gelderland, Westphalien o Lipizzano, robusti e adusi alle fatiche, tirano la carrozza fino all'alba ed alla prossima stazione di posta, dove ci si ferma per far riposare i quadrupedi, ristorarsi, aggiustar la vettura o in attesa di coincidenze con altre diligenze.

E poi di nuovo via, sino alla meta finale, con le grandi ruote che continuano a macinar terreno, sperando di non incontrare briganti o assassini...

L'avverarsi di un sogno: la realizzazione dell'AFA

La ferrovia Adriatico – Fermo – Amandola (AFA), a scartamento ridotto con trazione a vapore, venne attivata nel dicembre del 1908, dopo ben 30 anni dalle prime richieste di costruzione: data infatti al 1877 un documento redatto dalla commissione tecnico amministrativa della città di Fermo in cui si deliberava «di far pratiche presso il Governo del Re per ottenere la costruzione di un tronco ferroviario che la congiungesse alla linea Adriatica Foggia – Ancona in Porto San Giorgio e di far voti perché detta linea fosse proseguita per la vallata del Tenna fino ad Amandola»²³.

Un iter dunque non semplice per un tratto ferroviario di poco meno di 60 chilometri che, però, aveva il pregio di collegare in modo efficace i vari centri della valle del Tenna, da Amandola a Porto San Giorgio, in poco più di tre ore, rivelandosi decisamente competitivo rispetto al tradizionale percorso con il calesse o la diligenza trainati dai cavalli.

Diverse furono, negli anni, le ipotesi progettuali presentate. Alla fine prevalse quella dell'ingegnere milanese Ernesto Besenjanica che prevedeva anche il collegamento con il centro storico di Fermo, come richiesto perentoriamente dai fermani di città. Besenjanica ottenne dal Consiglio provinciale di Ascoli Piceno, in data 17 novembre 1905, "l'uso gratuito dei tratti della strada provin-

ciale, da occuparsi per la diramazione, sino al Largo delle Statue nella città di Fermo" nonché l'utilizzo "per stazione ferroviaria dei locali già ad uso di agenzia di città." A ciò si aggiungeva, cosa non da poco, un sussidio annuo di 4.000 lire per 70 anni sempre "a favore del comm. Besenjanica"²⁴. In realtà il Besenjanica aveva chiesto 6.000 lire agli enti locali per dar seguito al cosiddetto *tronchetto*. La differenza di 2.000 lire se l'accollò il Comune di Fermo che, nella seduta del Consiglio comunale del 22 novembre 1905, ossia pochi giorni dopo il pronunciamento dell'assemblea provinciale, così deliberava: "ritenuto che la cittadinanza Fermana nei modi più solenni (...) ha manifestato come supremo suo voto fosse quello di vedere allacciato il centro della Città colla ferrovia in corso di costruzione; ritenuto che il comm. Besenjanica ha corrisposto ai voti cittadini col suddetto progetto (...)" si concede "un sussidio di 2.000 lire alla Ditta Ernesto Besenjanica per anni 70 per la esecuzione e per l'esercizio del tronco, costituente variante al tracciato della ferrovia Adriatico – Fermo – Amandola, che dal Convento delle Benedettine fa capo al Largo detto delle Statue nella Città"²⁵.

Già un anno prima, e per l'esattezza il 20 agosto 1904, il Consiglio comunale di Fermo aveva deliberato, all'unanimità, la cessione del suolo stradale di proprietà necessario al

23 Cfr. D. Rossi, *Il Treno della valle del Tenna*, Grafiche Bonassi, Fermo, 2005, p. 25

24 Consiglio Provinciale di Ascoli Piceno, sessione ordinaria, seduta del 17 novembre 1905

25 Consiglio Comunale di Fermo, seduta del 22 novembre 1905



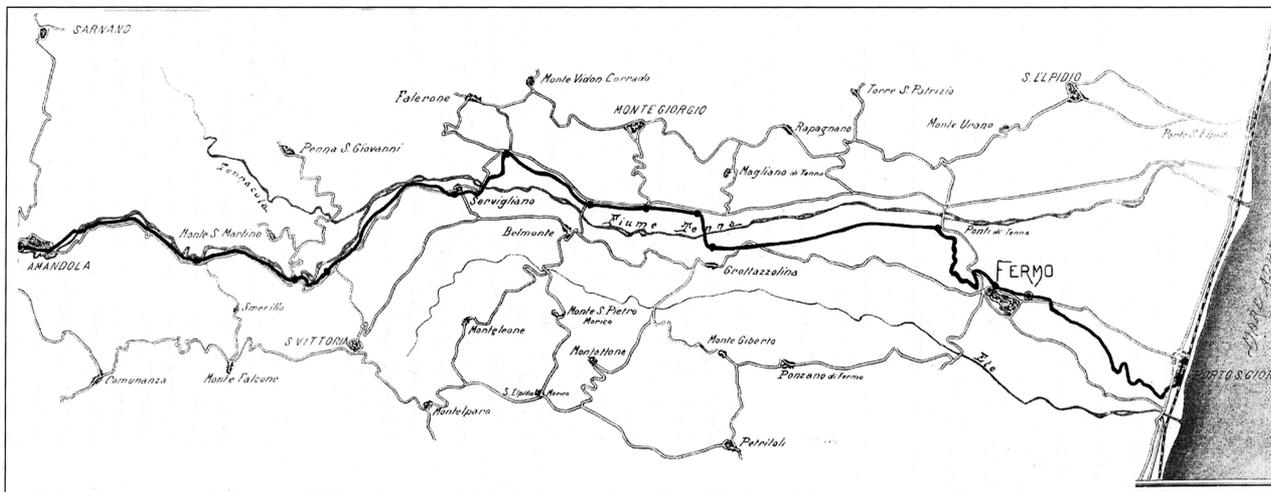
L'ingegnere Ernesto Besenjanica

prolungamento della ferrovia fino al Largo delle Statue (l'attuale Largo Temistocle Calzecchi Onesti). Nel verbale della seduta si percepisce la preoccupazione da parte del Sindaco Antonio Romani che le osservazioni mosse da alcuni consiglieri potessero “disgustare il Besenjanica ed inceppare le trattative del medesimo avviate col Ministero per l'approvazione del progetto esecutivo della linea”. Alla domanda del consigliere Filoni che chiede se le strade comunali, su cui “dovrebbe correre la ferrovia” siano capaci di sopportare “il transito contemporaneo dei carrozzoni ferroviari e di altri veicoli” il Sindaco risponde di non preoccuparsi perché “è risaputo che in altre città molto più popolate della nostra, si permette alle tramvie (e la nostra ferrovia può ben equipararsi ad un tram!) di circolare liberamente nei punti più frequentati, in concorso di altri veicoli e d'innumerabili pedoni”²⁶.

Insomma, si cercava di rintuzzare in ogni modo atteggiamenti critici e non pienamente convinti riguardo alla bontà complessiva dell'operazione relativa alla costruzione del *tronchetto*, con l'esito, comunque, di una approvazione quasi sempre all'unanimità delle delibere riguardanti il tema ferrovia, ritenuta vitale da tutti per lo sviluppo della città e dell'intero comprensorio.

Anche perché altri Comuni, ed in particolare Sant'Elpidio a Mare e quelli dell'area a vocazione più prettamente calzaturiera, interessati ai traffici commerciali, avevano tentato a più riprese di favorire ipotesi alternative o, comunque, integrative rispetto al percorso poi effettivamente realizzato: ancora nell'ottobre del 1903, a convenzione già in essere tra Governo centrale e Amministrazione provin-

26 Consiglio Comunale di Fermo, seduta del 20 agosto 1904



Il tracciato definitivo della ferrovia Adriatico – Fermo – Amandola

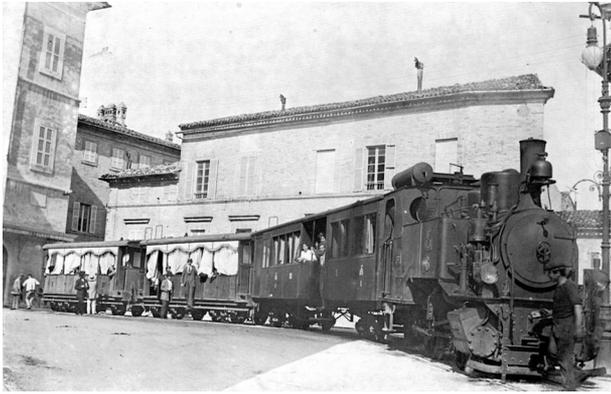
ciale di Ascoli Piceno per la costruzione della ferrovia AFA, e con la ratifica di compromesso e sub-concessione accordata al Besenianica dalla Deputazione provinciale ed approvata dal Governo il 20 luglio di quello stesso anno con il Regio Decreto n° 365, il Sindaco di Sant’Elpidio a Mare, Giovanni Renzi, cercava di proporre nuovamente il Porto di Sant’Elpidio come punto naturale di partenza della ferrovia Adriatico – Fermo – Amandola. In ciò era fortemente spalleggiato dall’Onorevole Arturo Galletti di Cadilhac, Deputato del Collegio di Montegiorgio, il quale auspicava quanto meno che “a complemento della linea Amandola – Fermo – Porto San Giorgio si debba la linea stessa biforcicare al ponte del Tenna (...) con una diramazione che vada a congiungersi alla linea Adriatica verso la stazione di Porto Sant’Elpidio”²⁷ in modo da tutelare gli interessi imprenditoriali di quell’area.

Altra questione molto dibattuta fu quella sul tipo di trazione da adottare, se a vapore o

ad elettricità. Quest’ultima risultava troppo dispendiosa per la società privata chiamata a realizzare e gestire il tratto ferroviario che preferì, quindi, optare per il vapore riservandosi la facoltà di tornare sui propri passi qualora le condizioni economiche lo avessero consentito. Il che accadde alla fine degli anni Venti quando si elettrificò un primo tratto, quello tra Porto San Giorgio e Fermo, cui avrebbe fatto seguito, entro pochi mesi, il completamento dell’elettrificazione sull’intera linea.

Anche l’adozione del sistema a scartamento ridotto (per l’AFA fu adottata la classica misura di 0,95 metri, cosiddetto *scartamento ridotto italiano*, rispetto allo standard ordinario di 1,435 metri) rispondeva ad esigenze di natura prettamente economica poiché era ritenuto tra i più convenienti nelle costruzioni ferroviarie. Inoltre consentiva il superamento di pendenze significative con raggi di curvatura minimi di 65 metri dimostrandosi particolarmente adatto alle caratteristiche geomorfologiche del territorio.

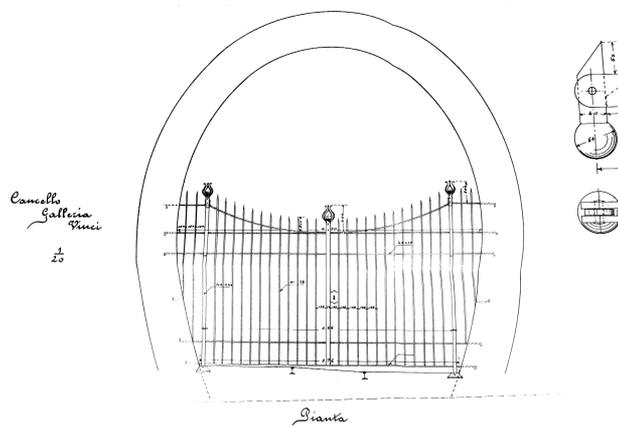
27 Deliberazione del Congresso dei Sindaci interessati circa la ferrovia Adriatico – Fermo – Amandola, Sant’Elpidio a Mare 1903 (documento conservato presso l’Archivio Storico della Ferrovia Adriatico Sangritana con sede in Lanciano, d’ora innanzi ASFAS, Fondo Ferrovia Adriatico – Fermo – Amandola)



Il treno in partenza dal Largo delle Statue

L'apposizione della prima pietra della nuova ferrovia si ebbe a Servigliano il 2 luglio del 1905, con un sontuoso banchetto ed una gran festa di paese, a sancire l'importanza che la popolazione accordava a quell'evento. I lavori di costruzione terminarono nel 1908 ed il 14 dicembre di quell'anno si tenne il viaggio inaugurale con partenza dalla stazione di Fermo - Santa Lucia sino ad Amandola, e ritorno lungo il tragitto completo con fermata finale a Porto San Giorgio. Nel frattempo, nel 1906, al Besenzanica era subentrata, come previsto dagli obblighi assunti dall'ingegnere milanese, una società per azioni denominata "Società per le Ferrovie Adriatico Appennino" (FAA). Sarà questa, d'ora innanzi, a gestire l'esercizio ferroviario dell'AFA sino al suo definitivo smantellamento.

Il percorso si sviluppa per quasi 57 chilometri, dalla quota d'altitudine pari a 0 metri di Porto San Giorgio sino agli oltre 450 metri di Amandola²⁸, passando per Fermo e le stazioni di Monte Urano - Rapagnano, Grottazzolina, Magliano di Tenna, Montegiorgio, Belmonte Piceno, Falerone, Servigliano, Santa Vittoria in Matenano, Monte San Martino, Monte Falcone, Marnacchia. Lungo il tragitto, oltre ai caselli ed alle stazioni, assumono particolare rilevanza, dal punto di vista strutturale, le gallerie, i ponti e i viadotti, in particolare il tunnel sottostante Villa Vinci, a Fermo, l'imponente ponte sul Tenna nei pressi di Servigliano e il viadotto Fosso Callugo poco prima di Amandola. Il *tronchetto* di diramazione per Fermo - Largo delle Statue, della lunghezza di 2 chilometri e 312 metri, entrerà in servizio il 2 agosto del 1909.



Disegno del cancello della galleria Vinci (datato 7 agosto 1908)

²⁸ Cfr. D. Rossi, *Il Treno della valle del Tenna*, op. cit., p. 75



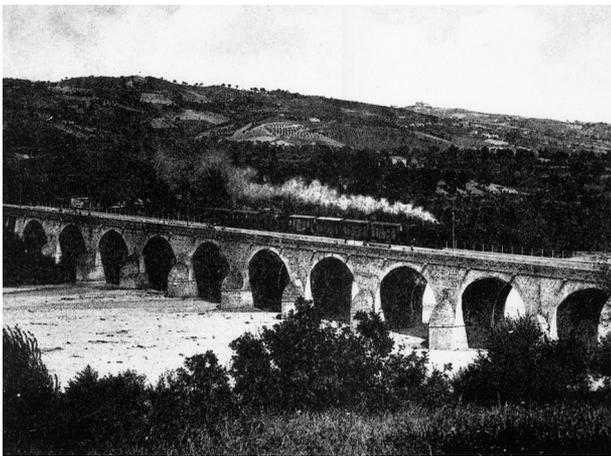
Anni Dieci del '900: il servizio automobilistico Fermo – Porto San Giorgio gestito dalla famiglia Petracchi

Gli entusiasmi per il treno, nel breve volger di pochi anni, si raffreddano considerevolmente. L'economicità della linea non regge di fronte all'evidente lentezza del mezzo, all'incremento dei costi di percorrenza, alle difficoltà di approvvigionamento di materia prima, al fumo e al vapore che si sprigionano nelle carrozze, alla concorrenza sempre più forte dei veicoli automobilistici, alla diminuzione delle corse, al mancato rispetto di orari e coincidenze, agli incidenti... Per andare da Fermo – Santa Lucia a Porto San Giorgio occorrono ben 35 minuti! In una cronaca locale del 1911 si legge addirittura che si può arrivare sino a “53 minuti, in seguito al nuovo sistema economico adottato dalla ditta ferroviaria, di fare cioè il transbordo delle vetture del tronchetto alla fermata delle Benedettine”²⁹. Non vi è più con-

venienza nel privilegiare la locomotiva a vapore rispetto al trasporto su gomma che comincia pesantemente ad affacciarsi sul mercato. Tra l'altro la stessa FAA, dopo aver riscattato, nel 1913, il pubblico servizio automobilistico Fermo – Porto San Giorgio dalla ditta Vittorio Petracchi, organizzerà un servizio integrativo su quella tratta affidandolo proprio a Petracchi. Il servizio automobilistico “raccolge i passeggeri nel centro della città ed in appena venti minuti li conduce a Porto San Giorgio. Nulla di paragonabile con il treno che, allungando il tragitto di quasi 4 chilometri, compie lo stesso percorso con un tempo pressoché doppio”³⁰. Nel contratto sottoscritto dalle parti in data 10 febbraio 1922 si legge che “la ditta Vittorio Petracchi si obbliga di disimpegnare il pubblico servizio Fermo – Porto San Gior-

²⁹ *Il Tronchetto*, La Lotta, Fermo, 16 luglio 1911

³⁰ D. Rossi, *Il Treno della valle del Tenna*, op. cit., p. 129



Il treno sbuffante attraversa il Tenna sul ponte di Servigliano

gio con vettura automobile di proprietà della Società ferroviaria per trasporto viaggiatori e bagagli, oltre che effetti postali, quante volte ne sia richiesta dall'Amministrazione delle RR.PP. (...) Il servizio dovrà esser fatto con un massimo di quattro corse giornaliere discendenti e quattro corse ascendenti (...). Delle otto corse, occorrendo, due dovranno esser fatte di notte. L'ultima corsa della sera dovrà sempre attendere la coincidenza del treno di Ancona". La FAA mise a disposizione del Petracci una vettura FIAT 35 HP tipo 18 BL da 24 posti che doveva essere adibita esclusivamente al servizio sulla suddetta linea. Il prezzo dei biglietti venne fissato in lire 2,25 per ciascuna corsa diurna e lire 2,95 per le notturne che avevano luogo fra le ore 23 e le ore 5³¹.

Negli anni Venti si tornò ad ipotizzare un collegamento alternativo tra Fermo e Porto San Giorgio: si pensava che "una linea tranviaria, su strada o in sede propria (...) fosse la soluzione più appropriata; le corse sarebbero potute essere numerose, il tragitto breve e la percorrenza più rapida"³². In realtà, si trattava di un sentimento antico perché già in precedenza, a più riprese, era emersa questa volontà, come si evince sempre dalla cronaca giornalistica: in un numero de *La Lotta* del 1912, ad esempio, si da notizia di un incontro avvenuto a Milano tra politici e notabili fermi, tra cui l'allora Sindaco di Fermo, Nicola Ciccolungo e il direttore della Società Picena di Elettricità, da una parte, e il commendator Besenjanica, rappresentante della FAA, dall'altra. Obiettivo della trattativa era quello di rendere concreto il progetto del tram a trazione elettrica Fermo – Porto San



Amandola 1911, Piazza Risorgimento: vettura SASP in partenza

31 ASFAS, Fondo *Ferrovie Adriatico – Fermo – Amandola*

32 P. Bartolomei, *La Ferrovia Porto San Giorgio – Fermo – Amandola*, Andrea Livi Editore, Fermo 2007, p. 19



1910: in posa alla stazione di Amandola

Giorgio che avrebbe finalmente risposto “alle legittime aspirazioni di questa popolazione che in tal modo vedrebbe risolto definitivamente il problema dell’importante servizio di trasporto viaggiatori e delle coincidenze con la ferrovia dello Stato”³³.

Non se ne fece nulla anche perché, nel frattempo, l’opzione dell’elettrificazione della ferrovia divenne una realtà solleticando, tra l’altro, scenari di possibile efficientamento dell’intera tratta dell’AFA, se non altro per il necessario adeguamento delle linee di alimentazione e di contatto e per la organizzazione delle officine che dovevano supportare il nuovo tipo di trazione. Ma sarà l’occasione anche per la sistemazione dei fabbricati dislocati lungo la linea ferroviaria che

“vengono interamente ripuliti all’esterno” così come “le scritte nelle stazioni tutte rifatte”³⁴, con un significativo sforzo economico da parte della Società FAA.

I motivi che spinsero alla sostituzione della trazione a vapore con l’elettricità sono diversi. Tra tutti la scelta autarchica del regime fascista che voleva svincolarsi dalla dipendenza dal carbone, ma anche la certezza di una maggior velocità di percorrenza. Ad onor del vero lo stesso Besenjanica nel delineare il tracciato originario della Adriatico – Fermo – Amandola aveva tenuto conto della possibile elettrificazione del percorso, se non nell’immediato, sicuramente negli anni a venire, come puntualmente accadde³⁵. Nel

33 *Tronco tramviario Fermo – Porto San Giorgio*, La Lotta, Fermo, 4 febbraio 1912

34 Cfr. D. Rossi, *Il Treno della valle del Tenna*, op. cit., p. 142

35 *idem*, p. 131



Fermo: partenza del treno da Porta Santa Lucia

1927 iniziarono i lavori per l'elettrificazione: il primo tratto ad esser terminato, nell'aprile del 1928, fu quello di collegamento tra Porto San Giorgio e Fermo. La parte restante della linea venne modificata subito dopo. L'otto maggio di quello stesso anno venne effettuata, da una commissione incaricata dal Ministero delle Comunicazioni, la ricognizione sugli impianti di elettrificazione da cui risulta un sostanziale benessere tant'è che "i lavori e le provviste che ancora rimangono da eseguire non sono indispensabili per la attivazione dell'esercizio elettrificato, la quale attivazione potrà avere pertanto luogo il giorno 15 corrente, come proposto dalla Società, senza pregiudizio delle risultanze del collaudo"³⁶. L'inaugurazione ufficiale della ferrovia a trazione elettrica si tenne a Fermo il 10 giugno 1928, alla presenza dei maggiorenti locali e di rappresentanti del Governo.

Malgrado l'elettrificazione però, la partita con il trasporto su gomma risulta oramai irrimediabilmente persa. Gli autobus intensificano sempre più le corse raggiungendo anche i centri non toccati dalla ferrovia, coprendo le tratte con maggior frequenza e con tempi di percorrenza più brevi. I costi per il combustibile e le manutenzioni dei veicoli su strada, diventati fortemente competitivi rispetto a quelli per l'esercizio ferroviario, incidono anch'essi sul presente e sul futuro della linea Adriatico – Fermo – Amandola.

Fatti gravissimi poi, come quello accaduto il 26 novembre del 1930 a Fermo, nei pressi della Torretta dell'Orologio, vengono a funestare le vicende della ferrovia AFA: muoiono, a causa del deragliamento del treno, 9 persone, e si contano alcuni feriti gravi per un inci-

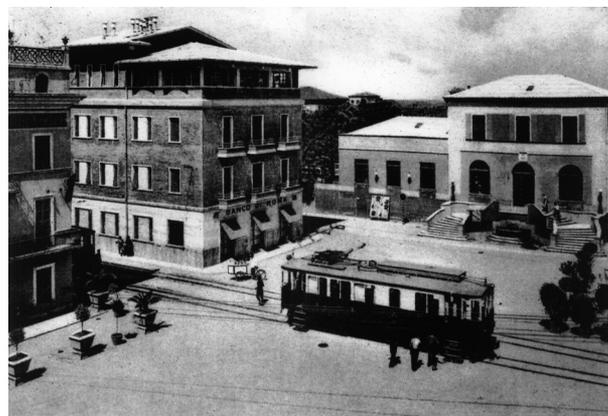
³⁶ *Verbale visita di ricognizione degli impianti di elettrificazione, 8 maggio 1928, ASFAS, Fondo Ferrovia Adriatico – Fermo – Amandola*

dente che farà notizia anche per *La Domenica del Corriere* che dedicherà a questa terribile disgrazia la copertina del 14 dicembre 1930.

Si avvicina a grandi passi il periodo bellico, che segnerà una ulteriore battuta d'arresto per l'AFA: aumentano, per il clima generale d'incertezza e per la scarsità delle materie prime, le difficoltà di gestione e manutenzione degli impianti e del materiale rotabile; i mezzi possono essere requisiti, il traffico di merci limitato, i dipendenti richiamati alle armi; locomotori e vagoni vengono mitragliati e "per garantire in qualche modo l'incolumità dei passeggeri e del personale, vengono adottate misure di sicurezza che consistono principalmente nel piazzare in testa e in coda ai convogli agenti di vedetta per l'avvistamento degli aerei, segnalati anche dal personale di manutenzione dislocato lungo la linea e dai telefoni delle stazioni"³⁷.

Malgrado tutto, la ferrovia continua a fare il suo lavoro. Fino al 14 giugno del 1944 quando, a seguito della ritirata dei tedeschi e del sabotaggio perpetrato dalle truppe naziste ai danni degli impianti dell'UNES (Unione Esercizi Elettrici), l'energia elettrica viene completamente a mancare. Sempre in quei giorni verranno distrutti ponti e viadotti lungo l'intera tratta determinando l'interruzione di ogni attività ferroviaria.

La liberazione dall'occupazione nazifascista vede la FAA, nella persona del suo direttore, l'ingegner Pasquale Barbati, impegnata nel cercare di riattivare prontamente l'esercizio ferroviario, al punto da rimettere in movimento le vecchie locomotrici a vapore che tornano, per qualche tempo, a percorrere nuovamente i binari. Dapprima, già nel luglio del 1944, soltanto lungo la tratta Por-



Anni Cinquanta: tram in sosta di fronte alla stazione ferroviaria di Porto San Giorgio

³⁷ D. Rossi, *Il Treno della valle del Tenna*, op. cit., pp. 161 - 163



Anni Cinquanta: a Porto San Giorgio, in attesa di partire per Amandola

to San Giorgio – Fermo; poi, a tappe successive, sino “alla casa cantoniera presso il rifornitore di Falerone che è situato nei pressi del ponte di Servigliano”³⁸. Le scorte di carbone però sono scarse, e ci s’ingegna per riavviare gli impianti di produzione elettrica: “si vorrebbe che il Prefetto agisse energicamente presso la UNES per la fornitura di almeno 800 Kwo giornalieri, o se ciò fosse impossibile, per la concessione alla Ferrovia di sistemare per proprio conto la centrale elettrica di Santa Caterina, fornendo intanto provvisoriamente l’energia per un servizio ridotto; e inoltre c’egli facilitasse alla Ferrovia l’approvvigionamento di legna e carbone di scorta”³⁹. Finalmente, il 3 marzo 1945 riprenderà il normale servizio ferroviario sull’intera linea e sul *tronchetto* di Fermo città.

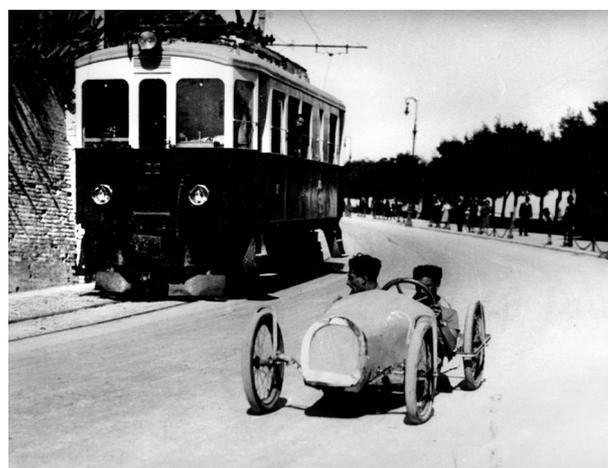
Gli anni del dopoguerra segnano il definitivo sorpasso del trasporto su strada rispetto ai binari. La ferrovia a scartamento ridotto, per la sua lentezza e diseconomicità, si presenta come antistorica, di fronte ad una società ed una economia in piena evoluzione che hanno bisogno di muoversi in tempi molto più celeri. Le linee politiche, a livello centrale, decretano il potenziamento delle reti stradali, la chiusura dei tronchi ferroviari passivi e la creazione di nuovi servizi automobilistici. L’ente gestore dell’AFA non può che prendere atto di quanto accade intorno registrando, negli anni, una costante contrazione degli incassi, bilanci sempre più risicati ed una forte diminuzione nel trasporto delle merci e dei viaggiatori.

³⁸ *idem*, p. 166

³⁹ *La Ferrovia Adriatico – Fermo – Amandola*, in L’Aquila, notiziario settimanale, Fermo, 19 novembre 1944

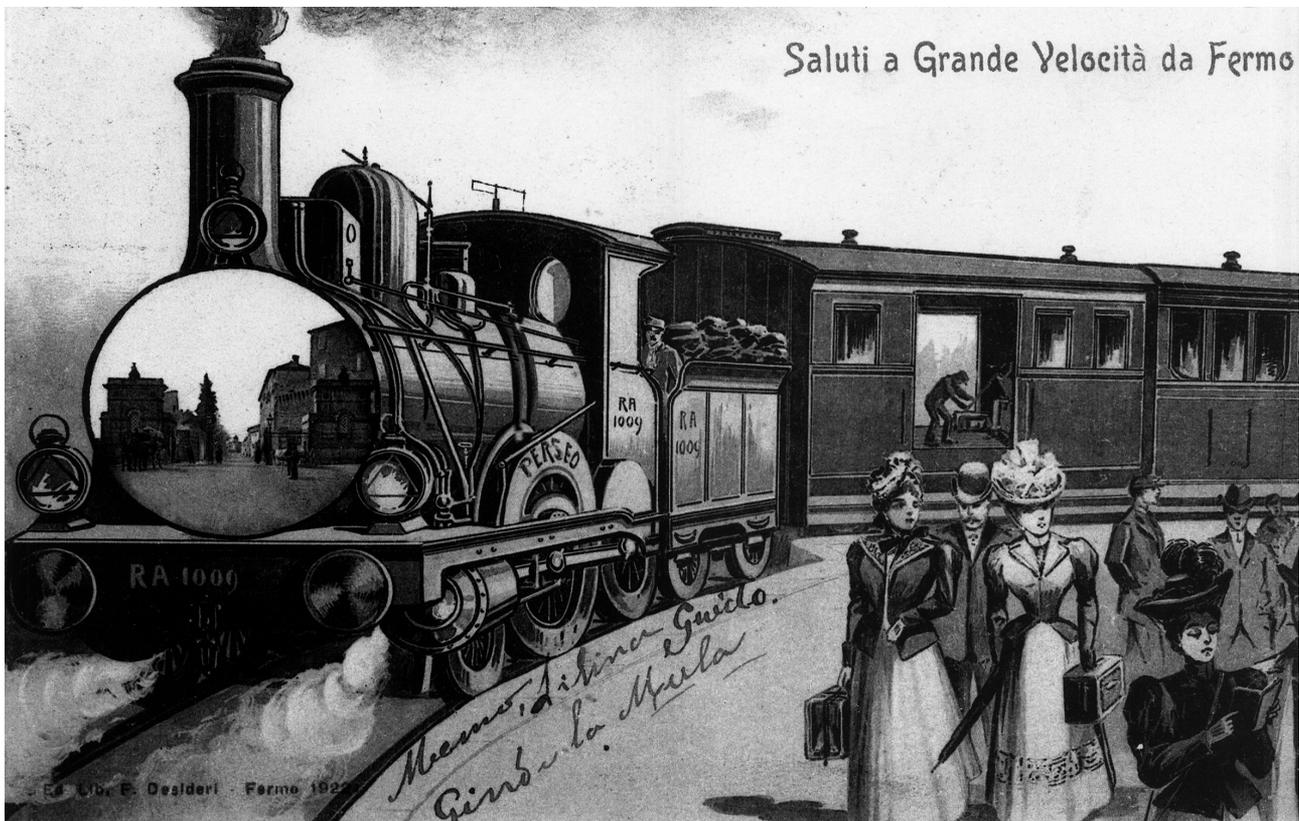
Dalla “Commissione Interministeriale per l’ammodernamento e il potenziamento dei pubblici servizi di trasporto in concessione”, viene espresso, nel febbraio 1956, com’era prevedibile, un orientamento assolutamente negativo verso la prosecuzione dell’attività ferroviaria. Il Ministero dei Trasporti riceverà tale orientamento e, appena un mese dopo, con il decreto n° 1017 dell’8 marzo, deciderà, ai sensi della legge n° 1221 del 2 agosto 1952, la sostituzione del treno con una filovia nel tratto tra Porto San Giorgio e Fermo, e con autoservizi tra Fermo e Amandola⁴⁰. Si arriva così, inevitabilmente, all’ultima corsa, il 27 agosto 1956, dopo quarantotto anni di attività.

Ma se la storia della linea ferroviaria Adriatico – Fermo – Amandola finisce quel giorno, altrettanto non può dirsi della Società FAA che, grazie al succitato decreto, istituisce provvisoriamente un servizio automobilistico, che diverrà filoviario nel 1958, tra Fermo e Porto San Giorgio, e corse con autobus tra Fermo e Amandola. Tra l’altro, quest’ultima, un’attività non nuova per la FAA come abbiamo visto, poiché quasi dall’inizio dell’esercizio ferroviario aveva attivato servizi automobilistici integrativi. Ma anche per la filovia, in realtà, la “Società per le Ferrovie Adriatico Appennino” non era impreparata avendo già predisposto e presentato al Ministero dei Trasporti, nel 1954, il progetto di costruzione degli impianti di collegamento filoviario tra Fermo e Porto San Giorgio, uno dei rari casi di riconversione da ferrovia. Sei nuovissime vetture FIAT 2401F, comode e silenziose rispetto allo sferzagliante vecchio treno su rotaie, assicureranno, per quasi vent’anni, un efficace servi-



Anni Quaranta: Fermo, “Strada Nuova”, spericolata sfida tra il carrozzone e il tram

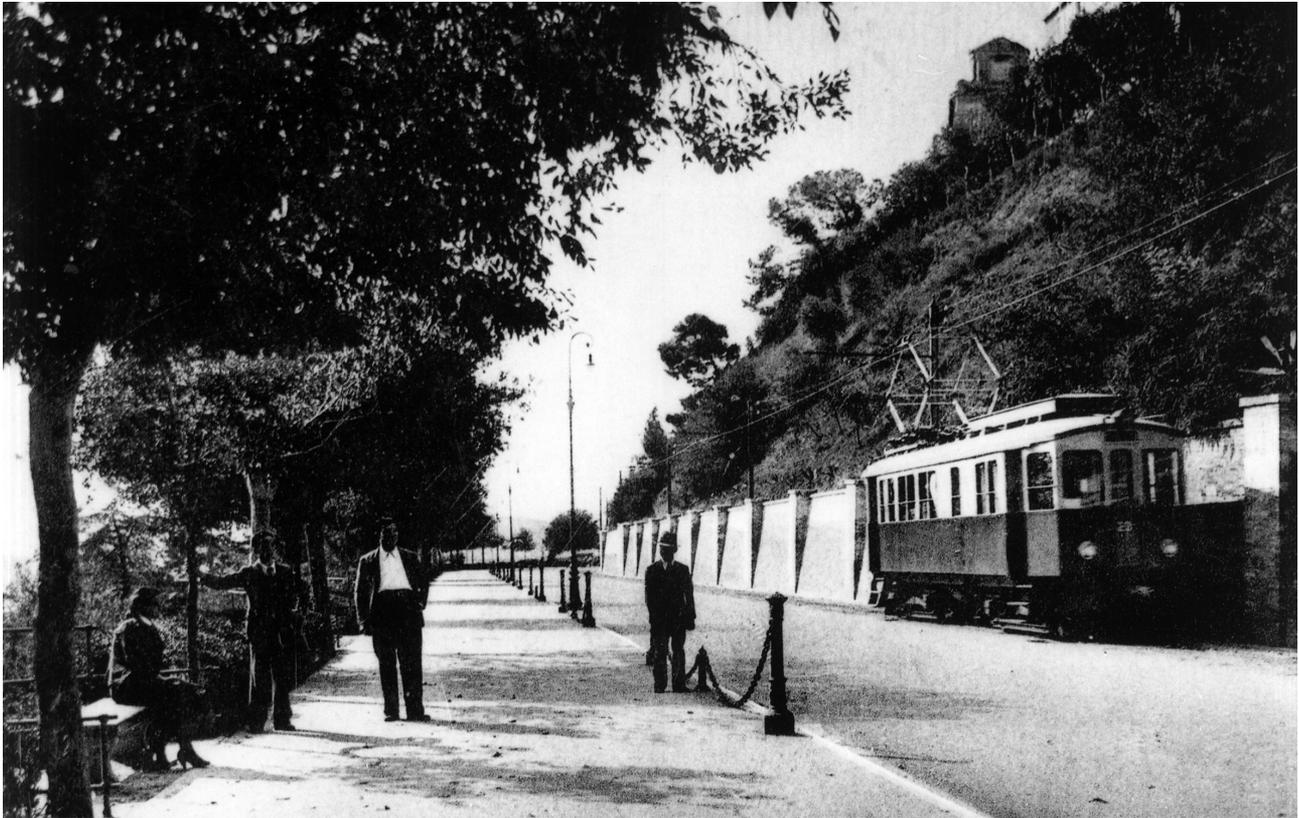
⁴⁰ idem, *Appendice*, p. 151



Il treno dell'AFA idealizzato in una vecchia cartolina postale



La locomotiva arranca lungo una leggera pendenza



Fermo: il tram percorre il viale Vittorio Veneto



Fermo: la tramvia in prossimità della Torretta dell'Orologio



Falerone: la stazione elettrificata

zio. Ma, al momento del necessario rinnovo del parco macchine e degli impianti, la FAA, piuttosto che tornare ad investire pesantemente sulla filovia, deciderà di smantellarla e sostituirla, nel dicembre del 1977, con un servizio automobilistico⁴¹.

Del resto l'ipotesi della dismissione della filovia si era palesata anche in occasione dei lavori di allargamento della Strada Statale 210 nel tratto tra Fermo e Porto San Giorgio quando, nel 1965, venne approvato dalla direzione dell'ANAS il relativo progetto che avrebbe configurato l'importante arteria di collegamento tra i due centri "a quattro corsie, con alcune rettifiche delle attuali curve, consentendo perciò un notevole miglioramento sullo stato presente"⁴². Il problema infatti era capire chi, tra ANAS e FAA, avrebbe dovuto sobbarcarsi i lavori di spostamento e risistemazione dei pali e delle

linee filoviarie. Nel frattempo la FAA avrebbe comunque dovuto attivare un servizio automobilistico integrativo.

Curiosa la valutazione *politica* che emerge da una lettera, datata 30 giugno 1965, dell'ingegner Pasquale Barbatì, allora Presidente della Società, in cui si legge, a proposito della notizia riportata da *Il Messaggero* e dagli altri giornali sulla cronaca locale: "Non mi risulta che a Fermo si sia in periodo elettorale e perciò è da ritenere che alla notizia seguiranno presto i fatti ed in questo caso è necessario che anche la nostra Società prenda in serio esame la situazione che si verrà a creare nei riguardi della Filovia Fermo - Porto San Giorgio (...). Ritengo che si debba da parte nostra considerare seriamente la opportunità di sostituire i filobus con autobus"⁴³. Cosa che puntualmente accadrà, ma dodici anni più tardi.

41 idem, *Appendice*, p. 152

42 *Deciso l'ampliamento stradale tra Fermo e Porto San Giorgio*, *Il Messaggero*, 26 maggio 1965

43 ASFAS, *Fondo Ferrovia Adriatico - Fermo - Amandola*

Materiale in dotazione alla locomotiva

ELENCO DEL MATERIALE DI CORREDO ALLA LOCOMOTIVA N° 34 CHE VIENE PRESO IN
CONSEGNA DALL' INCARICATO DELLA SPETT. IMPRESA BESENZANICA.

=====	
	MATERIALI A COMPLEMENTO CORREDO
N° un martello	DELLA LOCOMOTIVA N° 4, GIA' SPEDITA
" una mazza di rame	AD ORTONA A MARE.
" una chiave inglese	N° Un Martinetto.
" una chiave da 7/8 3/4	N° Una valvola per riscaldamento (17)
" " " 3/8 3/4	N° Una viere per tubi N° 30
" " " m/m 33	=====
" " " " 39	Materiali di prima scorta prelevati
" " " 50 x 55	dal Magazzino di Fermo:
" " " 50 x 44	Cartone Amianto Kg.1-
" " " da m/m 61	Livelli per caldaia N° 3
" " " da 5/8 1/4	Guarnizioni gomma per detti N° 14
" " " da 1/2	Corda Amianto Kg.1,500-
" Due chiavi per Pompa	Canapa Kg.0,500-
" Due punteruoli	Amiantite Kg.1,500.
" Due scalpelli	
" Un'unghietta	
" Quattro tappi di ferro	
" Una chiave per tappi	
" Un calca viere	
" Gancio per forno N°1	
" Una siringa	
" Due pale per forno	
" Due palanchini	
" Due Fanali grandi	
" Due fanali piccoli	
" Sei stagne per olio	
" Una binda.	

Fermo 14/5/1918
Il sottoscritto, incaricato
dalla Spett. Impresa Besenhanica
di dichiarare di aver ricevuto tutto
quanto sopra.

Luigi Capella

I protagonisti del trasporto pubblico locale nel Fermano: le imprese a conduzione familiare

Tra le famiglie pioniere del trasporto pubblico, a Fermo e nel territorio circostante, una delle più importanti e longeve è senz'altro quella dei Petracci, attestata già alla fine dell'Ottocento. Una casa che poi intreccerà i suoi destini con altre famiglie di *trasportatori* quali i Cardinali e i Pasquarè. Ed è proprio grazie al racconto di Franco Pietracci, di sua moglie Anna Maria Pasquarè e del cugino Mauro Cardinali, i più *anziani* discendenti in vita, che siamo riusciti a ricostruire, insieme ad altri documenti, le vicende salienti di queste famiglie e del loro ruolo nell'ambito della mobilità viaria del Fermano.

La ditta Petracci (altre volte troviamo Pietracci, ma ciò non deve trarre in inganno trattandosi della stessa famiglia) aveva sede a Fermo, nei pressi di Piazza Dante, e l'attività riguardava il trasporto postale e di merci oltre, ovviamente, al servizio passeggeri. Le diligence dei Petracci effettuavano diverse tratte: Fermo – Porto San Giorgio, Fermo – Osimo stazione, Fermo – Macerata, Fermo – Ascoli Piceno, Fermo – Ortezzano, Fermo – Montefiore dell'Aso ed altre linee interne e sulla costa, con “carrozze da uno e più cavalli” ed anche con “servizi di lusso” come si legge in una vecchia pubblicità del 1908. Tratte più impegnative erano quelle



8 maggio 1906: Vittorio Petracci senior con carrozza e pariglia di sei cavalli alla Festa dei Fiori



Vittorio Petracci senior

per Roma e Gaeta ed i viaggi verso alcune località del nord Italia e della Svizzera, riservate addirittura ad una sorta di servizio di “corriere diplomatico”.

Particolare cura veniva messa nella scelta dei cavalli da tiro, che dovevano essere eccezionalmente robusti, schiena dritta e lunga, fieri ed intelligenti: ecco perché spesso i Petracci si recavano in Ungheria, per acquistarne in quantità e di razze vigorose quali Lipizzano, Hackney o Gelderland affrontando lunghi viaggi in treno. Ma il cavallo era davvero l'attore principale di quel business: la sua potenza, la sua velocità, la resistenza alla fatica e alle malattie, la capacità di adattamento alle variazioni climatiche delle stagioni, facevano sì che gli impresari cercassero le razze equine in grado di garantire queste caratteristiche, e i quadrupedi originari della Mitteleuropa ne rappresentavano dei veri campioni.

In un documento datato 24 gennaio 1887, una scrittura privata firmata da Paolo Cestarelli, Primo Fidani, Giovanni Petracci, Eugenio Pasquarè alla presenza di due testimoni, si legge che “esisteva già un contratto di società per il trasporto della messaggeria postale da Fermo a Porto San Giorgio, e viceversa, fra Cestarelli Paolo fu Domenico consocio a Fidani Primo, Petracci Giovanni di Savino e Pasquarè Eugenio fu Vincenzo”. Si trattava di un servizio che il municipio di Fermo aveva loro affidato privatamente “per lo innanze” ma per il quale, per il biennio 1887/88, era stato “costretto” a procedere con un'asta pubblica. A vincere la gara fu il Petracci ma, sostanzialmente, le cose continuarono come prima poiché la scrittura privata lo vincolava ad avvalersi, come “conduttore”, oltre ovviamente a se stesso, dei suoi fratelli Vittorio e Domenico, di Paolo Cestarelli e del figlio Enrico, di Primo Fida-

ni ed Eugenio Pasquarè. Le sei corse giornaliere venivano così distribuite: tre affidate a Cestarelli e Fidani, due ai Petracci e una a Pasquarè. Nella stessa proporzione si sarebbero divisi gli introiti derivanti dal canone annuo a carico del municipio, della Provincia di Ascoli e della Direzione delle Regie Poste. Eventuali passeggeri avrebbero pagato la corsa e i proventi, in quel caso, sarebbero stati incassati direttamente dal conduttore⁴⁴.

Il contratto per il servizio di messaggeria postale da Fermo a Porto San Giorgio, e viceversa, tra il municipio di Fermo ed il signor Giovanni Petracci detto “lo Schicco” (probabilmente dallo schioccare del frustino con cui guidava i cavalli) viene rinnovato anche per il biennio successivo. Il canone annuo è stabilito in 3.012 lire. Si legge nel documento: “Regnando Sua Maestà Umberto I° per grazia di Dio e volontà della Nazione Re d’Italia. Fermo questo dì 30 aprile 1889. Con atto consiliare del 19 novembre 1888 munito del visto sottoprefettizio li 28 mese stesso n° 5631, venne demandata alla Giunta Municipale la facoltà di (...) concedere, mediante trattativa privata, l’appalto del nuovo servizio di messaggeria con trasporto di dispacci e pacchi postali dalla città a Porto San Giorgio e stazione ferroviaria e viceversa”. La Giunta eserciterà tale prerogativa, evitando l’asta pubblica ed affidando il servizio appunto al Petracci, con un accordo diretto e “retroattivamente a far tempo dal 1° gennaio 1889, ed a cessare col 31 dicembre 1890”. Stavolta l’incarico sembra essere nella piena disponibilità del “vetturino” Petracci ma non è da escludere che, data la notevole mole di lavoro, anche per questo biennio esistessero accordi con gli altri “consoci”.

In cosa consisteva esattamente il servizio di messaggeria postale? Lo deduciamo da un contratto di appalto tra l’Amministrazione delle Poste e il Comune di Fermo sottoscritto in data 20 dicembre 1890 e relativo ai trasporti postali sino alla stazione di Porto San Giorgio per una distanza di 8 chilometri. Il Comune, rappresentato dall’allora Sindaco Gaetano Falconi, si assumeva il servizio alle condizioni seguenti:

Articolo 1°

Farà eseguire il servizio con vettura a sei corse al giorno di andata ed altrettante di ritorno entro il termine di ore una in andata e di ore una in ritorno, a mezzo di un proprio intraprenditore d’incensurata condotta, che sarà designato dall’Amministrazione delle Poste. La vettura dovrà essere munita di ripostigli da chiudersi a chiave, ove si possano collocare al sicuro delle intemperie o da altro danno qualsiasi, gli oggetti postali accennati nel seguente articolo.

Articolo 2°

Provvederà che l’intraprenditore riceva rilasciandone ricevuta in iscritto e consegna agli uffici e collettorie dello stradale percorso ora esistenti o che venissero in seguito istituite, o alle persone incaricate dall’Amministrazione Postale: I dispacci, le valigie e i pacchi contenenti corrispondenze ordinarie, raccomandate con valore dichiarato, nonché gli altri oggetti che gli saranno affidati dall’Amministrazione, compresi i recipienti vuoti in uso pel servizio dei pacchi. I pacchi postali ordinari, quelli gravati di assegno e quelli con dichiarazione di

⁴⁴ Questo, come i successivi documenti riguardanti i Petracci, provengono dagli archivi delle famiglie Cardinali e Pietracci

valore, senza limitazione di numero, sciolti o inchiusi in sacchi o panieri, sia del peso attuale fino a chili 3 cadauno, sia fino al peso di chili 5 qualora venisse in seguito così stabilito, tanto originari dell'interno del Regno quanto provenienti dall'Estero, avvertendo che l'Amministrazione delle Poste non è tenuta a fornire procacci di sacchi per trasportare pacchi sciolti fino alla ferrovia. Avrà eguale obbligo anche per i dispacci, ed altri oggetti postali come sopra provenienti da uffizi e collettorie di altre linee o colà diretti il cui cambio abbia luogo in un punto dello stradale predetto. L'imprenditore ed i suoi agenti saranno altresì obbligati di coadiuvare il porta-pieghe di Porto San Giorgio pel trasporto de' sacchi di corrispondenze e di pacchi postali agli agenti viaggianti sui treni ferroviari.

Articolo 3°

L'Amministrazione Postale potrà variare l'orario delle corse, sempre però nel tempo come sopra fissati.

Articolo 4°

Il servizio sarà eseguito con tutta esattezza e fedeltà dallo intraprenditore o suoi agenti, che dovranno saper leggere e scrivere, ed essere anche approvati dalla Amministrazione Postale.

Articolo 5°

Il Municipio è responsabile dei dispacci e degli altri oggetti postali che vengono consegnati allo intraprenditore od ai di lui agenti, salvo il caso di forza maggiore, debitamente giustificato:

Nel caso di smarrimento, manomissione o guasto di dispacci contenenti lettere con valore dichiarato o corrispon-

denze raccomandate, il Municipio dovrà tenere rilevata l'Amministrazione delle conseguenze, sottoponendosi per le prime al pagamento dei valori mancanti e per le seconde al risarcimento fino a lire cinquanta per ogni lettera od oggetto raccomandato smarrito, manomesso o guasto. Nel caso di smarrimento, manomissione o guasto di dispacci contenenti corrispondenze ordinarie, o di altri oggetti dell'Amministrazione, sarà passibile d'una multa da lire cinque a venti per ogni dispaccio o altro oggetto.

Nel caso di smarrimento, manomissione o guasto di pacchi postali con dichiarazione di valore, il Municipio dovrà tenere rilevata l'Amministrazione da ogni conseguenza sottoponendosi al pagamento dei valori mancanti sino alla somma di lire mille per pacco. Nel caso di smarrimento, manomissione o guasto di pacchi ordinari o gravati di assegno, sarà passibile di una multa fino a lire quindici per ogni pacco. In ogni caso poi per pacchi postali procedenti dall'Estero, tanto con valore dichiarato quanto senza, il Municipio, oltre al risarcimento od alla multa di cui sopra, dovrà rimborsare all'Amministrazione anche i diritti postali e le tasse doganali di cui fossero gravati, comprese le tasse di spedizione.

Articolo 6°

Nel caso di ritardi, negligenze o contravvenzioni ai patti della presente scrittura, il Comune sarà passibile di una ammenda sino a lire cinquanta, secondo le gravità dei casi e spetterà al Municipio di versarne l'ammontare nelle casse postali, salvo i suoi diritti di regresso verso il proprio intraprenditore. Ripetendosi ritardi

e negligenze e le contravenzioni, l'Amministrazione potrà pronunciare la rescissione della scrittura, senza che sia d'uopo di sentenza di Tribunale o di qualsiasi formalità di atti.

Articolo 7°

Il Municipio curerà che l'intraprenditore od i suoi agenti portino in servizio sul cappello od al braccio una placca coll'iscrizione Regie Poste.

Articolo 8°

Avvenendo che le condizioni stradali non consentano di eseguire il servizio nel modo stabilito, il Municipio sarà tenuto a provvedere che le corrispondenze ed i pacchi sieno inoltrati con altri mezzi adottati, e il più che sarà possibile solleciti. Le spese occorrenti in detti casi, come in quelli dipendenti da contratto, o da altra qualsiasi causa, saranno sempre a suo carico.

Articolo 9°

L'Amministrazione Postale per l'eseguimento di questo servizio, pagherà al

Municipio la retribuzione annua di lire milleseicentosessantasei (L. 1.666) a rate e scadenze di trimestre regolare.

Articolo 10°

Il contratto avrà principio dal 1 gennaio 1891 e durerà fino a tutto il 31 dicembre 1894. In caso di apertura di qualche tronco ferroviario, oppure di attivazione di tram, l'Amministrazione potrà rescindere il contratto anche prima della scadenza mediante preavviso di giorni quindici, e senza che il Municipio concessionario abbia diritto a verun compenso. Il sottoscritto titolare dell'ufficio postale di Fermo accetta il presente atto, il quale non sarà obbligatorio per l'Amministrazione postale in fino a tanto che non sia approvato con decreto ministeriale. Le spese relative a questa scrittura sono a carico del Municipio. Fatto in tre originali, ai quali si sono sottoscritte le parti contraenti ed i testimoni come segue.

Il Titolare
C. Alessandrini

Il Sindaco
G. Falconi

Fratelli Petracchi

MESSAGGERIE POSTALI

Fermo - Porto S. Giorgio
Fermo - Santa Vittoria
Monte Granaro - Porto Civitanova

Fermo - Monte Rubbiano
Recanati - Porto Recanati - Macerata

CARROZZE DA UNO E PIÙ CAVALLI - SERVIZI DI LUSO

1908: cartello pubblicitario delle Messaggerie Postali dei Fratelli Petracchi

Un contratto con vincoli decisamente pesanti per il Comune che, a cascata, si ripercuotevano anche sull'*intraprenditore* chiamato ad espletare il servizio di "conduzione della messaggeria postale" sulla tratta Fermo – Porto San Giorgio e che, guarda caso, era nuovamente il Petracci. Questi, in una lettera inviata in data 3 agosto 1894 al "Sig. Sindaco e Signori del Consiglio Municipale", nel chiedere "di proseguire nell'enunciato contratto, fa rispettosa istanza alle SS. VV. Ill.me, affinché vogliano degnarsi di accogliere benignamente la richiesta prolungazione per privata trattativa." Tuttavia lo "Schicco" si lamenta con le autorità del fatto che sia "troppo meschina l'attuale responsione dell'annuo canone il quale per il meno dovrebbe essere riportato a quello di £ 3.012 che si godevano fin dal principio" anche in virtù del fatto che la Provincia aveva eliminato dal suo bilancio un "sussidio" che andava

ad integrare quanto erogato dal municipio fermano per l'espletamento del servizio. Malgrado ciò il Petracci ci tiene a sottolineare come "a fronte dei patiti disguidi non solo seppe mantenere il servizio nei termini di quanto gli era prescritto nel relativo capitolato, ma seppe ridurlo tanto in meglio da non lasciar cosa a desiderarsi, non curando il crescente sacrificio che s'imponeva, purché sempre meglio andasse a risplendere in esso il lustro ed il decoro della città."

L'attività del Petracci sulla tratta Fermo – Porto San Giorgio è attestata sin dal 1880 come si evince da uno scambio epistolare tra lo stesso e la municipalità fermana avvenuto nel giugno del 1900 ed avente per oggetto una curiosa diatriba tra lo stesso Petracci e il capo ufficio delle Regie Poste di Fermo. Quest'ultimo accusava lo "Schicco" di scarsa "urbanità" e di "irriverenza verso i Superiori" ed una nota era giunta al Comune di



Fermo: la carrozza postale in partenza dal Largo delle Statue

Fermo dalla Direzione delle Poste e dei Telegrafi di Ascoli Piceno affinché si assumesse i provvedimenti del caso inducendo il Petracci a modificare il suo comportamento. Nella sua risposta il “messaggere” e “appaltatore di vetture”, come si definisce lo stesso Petracci, dichiara di aver prestato “servizio inappuntabile” da venti anni “a spettabili cittadini e forestieri, senza osservazione alcuna”. Rivela però di esser affetto da un “difetto fisico naturale di irritazione di voce” e lascia intendere che ciò potrebbe indurre a pensare ad una “irritazione che costituisca irriverenza”. Ma così non è, anzi: “se ho difetto di avere la voce stridula non deve ritenersi per irriverente con chi parlo o discuto.” Lo “Schicco” addirittura rilancia ed accusa a sua volta il capo ufficio di modi autoritari e di averlo più volte provocato senza che lui reagisse dicendosi “pronto a far prove ampie e testimonianze non dubbie sulla mia condotta per smentire l’asserto di irriverenza di cui sono stato accusato”.

Ma che lo “Schicco” fosse un personaggio dal forte temperamento e con una spiccata vocazione imprenditoriale lo si evince anche da un altro documento, una interessante lettera inviata nell’aprile del 1900 dall’allora Sindaco di Porto San Giorgio, Filippo Trevisani, al suo omologo fermano, Giovan Battista Monti. In questa comunicazione si richiama la “messengeria postale” a compiere il proprio servizio “con una sola vettura o col solito omnibus di otto posti” e non “con più vetture e spesso con due omnibus lunghi come vagoni ferroviari, che possono contenere una trentina di persone ciascuno”. Ciò infatti era contrario agli accordi presi tra l’Amministrazione sangiorgese e quella fermana che prevedevano, “per pura deferenza” verso Fermo, uno ed un solo “posto distinto” nel piazzale della stazione ferroviaria per la



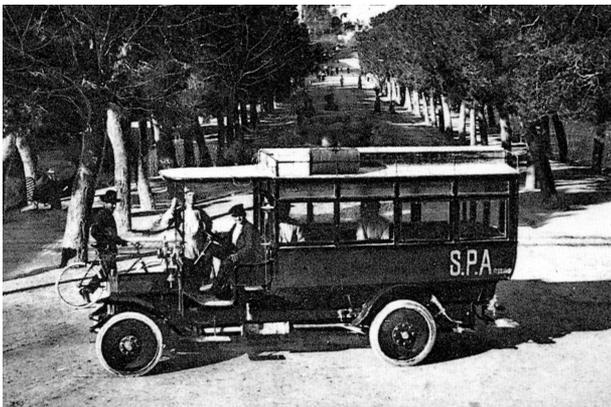
Porta San Francesco (detta anche Porta Romana): in carrozza...



Porta San Francesco: in autobus...



Di nuovo la Festa dei Fiori, sul piazzale del Girfalco, a Fermo



Autobus SPA, di fabbricazione italiana, in servizio lungo il viale della Stazione di Porto San Giorgio

vettura adibita al servizio postale. Evidentemente, nel tempo, il Petracci si era, per così dire, *allargato* ed aveva cominciato, “specialmente durante la stagione estiva”, ad occupare più spazi dinanzi alla stazione ed a utilizzare più carrozze per le corse tra Fermo e Porto San Giorgio rispetto a quanto consentito. Il che non andava proprio giù agli altri vetturini sangiorgesi cui veniva così impedito “il modo di poter conseguire qualche lucro con l’esercizio del loro mestiere” e che si lamentavano con “giusti e incessanti reclami”. Tuttavia il Trevisani non chiudeva la porta all’intraprendente vetturino fermano dichiarando che “se poi vorrà far venire nella stazione altre vetture, oltre quella postale, dovrà egli senza eccezione farle collocare, o nella strada verso il magazzino Salvadori, o nell’altra strada verso l’albergo Lucidi”. Del resto già allora la situazione del traffico in prossimità dello scalo ferroviario doveva apparire caotica se lo stesso Trevisani, nella medesima lettera, affrontava anche la questione della manutenzione del tratto di strada che dalla Provinciale Aprutina (l’attuale nazionale o SS 16 per intenderci) conduceva alla stazione. Il Sindaco di Porto San Giorgio parlava di un “grandissimo numero dei veicoli di ogni specie, che dalla maggior parte dei Comuni del Circondario fanno capo a questa stazione ferroviaria” producendo “un immenso attrito” e conseguentemente “spese relativamente sensibili” per la manutenzione. Da ciò la sua richiesta al Sindaco di Fermo perché “mediante i suoi buoni uffici” riuscisse a sensibilizzare la Deputazione Provinciale ad elargire al Comune sangiorgese “una indennità” senza fare “alla nostra domanda il viso dell’arme”: un vetusto modo di dire per significare, semplicemente, un rifiuto.

Tra gli anni ’10 e gli anni ’20 del Novecento si assiste, nel Fermano, al passaggio di

consegne tra la vecchia diligenza trainata da cavalli ed il nuovo motore a scoppio applicato ai veicoli che divengono, così, motorizzati: le cosiddette corriere, la cui carrozzeria veniva di solito affidata al lavoro di artigiani locali mentre telaio e motore venivano acquistati già in serie.

Di seguito riportiamo un articolo, tratto dal periodico locale *La Lotta*, relativo all'inaugurazione del servizio automobilistico Fermo – Ortezzano, avvenuta il 31 marzo 1912. Ecco la cronaca di quella giornata...

Alle ore 9 le autorità e gli invitati hanno visitato il Garage del sig. Vittorio Petracci, ammirando le due macchine imbandierate pronte per il viaggio inaugurale: sono due belle 35 HP Florentia con elegante carrozzeria eseguita sotto la direzione dello stesso signor Petracci. Il signor Petracci, che fa gli onori di essa

coadiuvato dalla sua gentil signora, offre un rinfresco e subito dopo vengono fotografate le macchine mentre si mettono in moto con tutti i gitanti. Con un sole magnifico le macchine, dopo aver compiuto il giro interno della città, si slanciano fuori porta S. Lucia donde proseguono per l'itinerario prescritto. A Ponzano di Fermo, a Petritoli, a Monte Vidon Combatte e ad Ortezzano, ovunque, il passaggio delle vetture viene salutato da salve di tonanti, da le musiche locali, da gettito di fiori, mentre tutti i paesi imbandierati presentano un graziosissimo aspetto festivo. Ad Ortezzano si scende dalle vetture e dopo aver visitato il Garage, costruito ex novo, si passa al Municipio per un rinfresco. Parlano il sindaco Gobbi e il signor Marcantoni plaudendo agli ideatori ed ai propugnatori dell'attuale ser-



La linea Fermo Ortezzano inaugurata il 31 marzo 1912



L'autobus in partenza per Macerata

vizio automobilistico. Alle 12 circa si riparte e la prima tappa è Monte Vidon Combatte ove il sindaco Fedeli offre anch'egli vermouth e paste. Circa il tocco si giunge a Petritoli, ove quel Municipio offre uno squisito pranzo ammannito dal noto Alessandro Rinaldelli del nostro Caffè del Broglio. Siedono a mensa: l'on. Speranza anche in rappresentanza del collega Romolo Murri, il conte ing. Guglielmo Vinci presidente dell'Accademia e del Comizio Agrario riuniti, il Sottoprefetto Bucci, il Capitano dei R.R. C.C. Alonge, il presidente della Camera di Commercio Ruggieri, il presidente del Comizio Agrario conte Sempronio, l'ingegnere Savini direttore della Ferrovia Porto San Giorgio – Fermo – Amandola, il direttore della Cattedra Ambulante di Agricoltura prof. Morassutti, il presidente dell'associazione fermana della Stampa Michelesi, il direttore delle Poste e Telegrafi di Fermo Alessandro Monachesi, i sindaci di Fermo, Ponzano di Fermo, Monte Vidon Combatte, Ortezzano, Monte-rubbiano, i signori: Ricciotti della Deputazione Provinciale, conte Luigi Vinci, Baldassarre Mori, Vittorio Petracci impresario del Servizio Automobilistico, ed infine al completo la Giunta Municipale di Petritoli.

Allo Champagne il conte Filippo Cordella, da parte del Municipio di Petritoli, porta il saluto agli intervenuti ed a nome anche di tutti i Sindaci dei Comuni attraversati dalle automobili di servizio ringrazia tutti coloro che si sono adoperati per la realizzazione di quello che ieri era un sogno. Esprime da ultimo il voto che presto si giunga anche alla seconda corsa giornaliera e

chiude brindando alla salute dei presenti tutti. Seguono: il conte Guglielmo Vinci, il prof. Morassuti, il Sottoprefetto Bucci, l'on. Speranza, i sindaci di Ponzano e Monterubbiano, il cav. Ricciotti ed infine il sindaco di Fermo Romani Adami. Tutti hanno una parola di vivo ringraziamento per Petritoli ospitale e tutti inneggiano allo sviluppo preso dalla agricoltura nelle nostre Marche ed alla solerte operosità dei nostri agricoltori, valorosi tanto sui campi di coltivazione come su quelli di battaglia. Quindi, mentre ancora dura l'animazione nel paese, si risale nelle vetture per tornare a Fermo, non senza fare prima una sosta al Municipio di Ponzano, ove il sindaco Catalino offerto un rinfresco a nome dei suoi amministratori ringrazia ancora una volta tutti coloro che si sono adoperati per l'attuazione del servizio automobilistico dal quale anche il suo paese tanto si è sentito avvantaggiato. A Fermo si giunge in piazza Vittorio Emanuele alle 18 circa e tutti, autorità ed invitati vogliono stringere la mano all'infaticabile Vittorio Petracci e congratularsi con lui per il bel servizio messo in opera. Durante il pranzo è giunto all'on. Speranza un telegramma del Ministro Calissano comunicando di aver disposto che i trasporti postali vengano affidati al servizio automobilistico. Si è risposto con un telegramma firmato dalle autorità presenti tutte inviando ringraziamenti ed ossequi.



In posa davanti all'autobus: tra gli altri, in primo piano, Cesare ed Elvira Petracci

Che dire... oltre al fatto che gli invitati dovevano aver stomaci di ferro per poter sopportare tutta la congerie di rinfreschi offerti, non si può far a meno di sottolineare



Il parco autobus Petracci per i collegamenti da Fermo verso l'interno e verso Macerata

la grande sensazione di festa e stupore che il passaggio di questi veicoli motorizzati riusciva a suscitare nella gente dei paesi attraversati da quel piccolo ma frizzante e rumoroso carosello. Alcune persone probabilmente vedevano per la prima volta quelle strane vetture che si muovevano senza più esser trainate dai cavalli. Ma, soprattutto, è da rimarcare il fatto che alcuni paesi dell'entroterra fermano riuscivano finalmente a superare un atavico isolamento entrando in un circuito che avrebbe potuto aiutare ulteriormente lo sviluppo economico e sociale di quei territori. Certo, ancora i tempi di percorrenza erano lunghi, ma la strada era segnata e di lì a qualche anno si sarebbero sensibilmente accorciati rendendo ancor più agevole il tragitto.

Non più aiutati da documenti facciamo riferimento ai racconti di Franco, Anna

Maria e Mauro e scopriamo come l'attività dei Petracci si fosse consolidata nel tempo grazie soprattutto al lavoro dei fratelli Savino e Vittorio ed ai figli di quest'ultimo, Cesare, Carlo, Ferruccio, Vittorio junior ed Elvira, l'unica figlia. A proseguire questa vera e propria saga imprenditoriale saranno soprattutto Vittorio junior ed Elvira, che sposerà Alberto Cardinali, ottimo autista e storico collaboratore di Vittorio senior, con cui darà vita, nel 1922, alle autolinee Cardinali con l'acquisizione della tratta Fermo – Macerata proprio dai Petracci cui seguiranno, poi, tutte le altre.

“Mia madre” racconta Mauro Cardinali “non era solo una maestra di scuola elementare, ma deteneva un primato assoluto in fatto di pionierismo tra le guidatrici. È stata infatti lei la prima donna in Italia a guidare autobus di linea. Dopo la patente conseguita ad Ancona nel 1917, a 18 anni

iniziò a condurre quotidianamente gli autobus sulla linea Fermo – Ascoli Piceno – Fermo, 150 chilometri al giorno su strade non certo agevoli. E poi, con gli autobus di allora...”. Di questa singolare figura di donna evoluta, per l’epoca, parla anche un amico personale dei Petracci, il giornalista ascolano Giuseppe Vecchiotti, in un libro di curiosità picene dove si racconta delle prime esperienze di guida della giovane Elvira ad Ascoli Piceno, alle prese con il clacson a pera e le arcigne guardie municipali ascolane incredule di fronte ad una “ragazzina” intenta a far manovre con l’autobus nei pressi di Piazza del Popolo⁴⁵.

Franco Petracci torna invece sulla figura del padre, Vittorio junior, e di come questi avesse “inventato” l’utilizzo del gasogeno a legna invece che a carbone per sostituire gasolio e benzina, sempre più scarsi durante la seconda guerra mondiale. Il gasogeno era un dispositivo, di solito montato nella parte posteriore dei veicoli, che, a partire da una massa solida, produceva un gas utilizzabile come combustibile economico in grado di funzionare nei motori a scoppio, quindi anche nelle corriere. Certo la potenza era ben diversa rispetto al potere energetico fornito dai motori a gasolio o a benzina tuttavia, in tempi di penuria di altri combustibili, il gasogeno appariva come l’unica soluzione possibile tant’è che, nell’ottica dell’autarchia voluta dal regime fascista, fu emanata nel 1938 una legge che imponeva l’impianto a gasogeno su tutti gli autoservizi pubblici.

“Mio padre” rammenta Franco “fece in quegli anni un accordo industriale con l’imprenditore lombardo Pietro Vassena,



Elvira Petracci con autisti ed impiegati della Ditta Cardinali



Vittorio Petracci junior insieme al Re d'Italia, Vittorio Emanuele

⁴⁵ G. Vecchiotti, *Gente nostra. Curiosità storiche picene*, Monsampolo del Tronto, 1988, pp. 107 - 108



In primo piano l'impianto a gasogeno inventato da Vittorio Petracci junior

cui si deve l'invenzione degli impianti a gasogeno, perché lui, Vittorio, aveva ideato una versione alimentata a legna, che poi brevettò. Per percorrere la tratta Fermo – Milano e ritorno occorrevano alcuni quintali di legna. Il faggio bianco era quello che assicurava la miglior resa. Questi ciocchi venivano sistemati sulla cosiddetta *imperiale*, ossia sul bagagliaio aperto posto sopra il tetto del mezzo.” Franco ricorda come spesso la corriera, nel percorso verso Milano, si fermasse a Piacenza, presso una fabbrica di fiammiferi, per raccogliere legna di scarto da utilizzare qualora avessero finito le scorte. “Più che pagare gli scarti” sorride Franco al ricordo “mio zio Carlo effettuava un vero e proprio baratto portando su olio e vino dei nostri colli, particolarmente apprezzati da quelle parti.”

Da alcuni documenti conservati nell'archivio di famiglia di Franco Petracci apprendiamo che, nel gennaio del 1929, i veicoli in attività risultavano essere quattro, tutti occupati nell'unica linea all'epoca in esercizio, la Fermo – Ascoli Piceno. I mezzi sono denominati come segue: uno SPA T 30, uno SPA T 9000, un Fiat 603 e un Fiat 15 ter.

Durante i primi anni '40 l'azienda Petracci, trasferitasi nel frattempo nel quartiere di San Giuliano, arrivò a contare, tra attività di trasporto pubblico e produzione di impianti a gasogeno, qualche decina di operai, un organico decisamente considerevole per l'epoca. Il gasogeno a legna si rivelò un'intuizione davvero felice tanto che lo stesso Vassena ne divenne rivenditore esclusivo in alcune zone d'Italia. Poi però i rapporti tra il Petracci e l'imprenditore lombardo si guastarono come si evince da un articolo riportato da il *Messaggero del Piceno* dell'8 settembre 1942 in cui si



Uno degli autobus delle autolinee Petracci su cui venne applicato l'impianto a gasogeno

da notizia di una vertenza legale tra i due vinta dal Petracci⁴⁶.

Sempre in quegli anni, durante il regime fascista, Vittorio assunse significativi ruoli politici nella città di Fermo. Con la guerra di liberazione alle porte e l'incerta situazione che ne sarebbe seguita, preferì cambiare aria trasferendosi al Nord. Le autolinee dei Petracci vennero così acquisite quasi in toto dai Pasquarè, altra importante famiglia impegnata sul fronte dei trasporti pubblici con cui, grazie al matrimonio tra Franco, figlio di Vittorio, ed Anna Maria, figlia di Emilio Pasquarè, si sarebbero rinsaldati forti legami familiari ed imprenditoriali. Ai Cardinali toccò invece l'importante tratta Fermo – Ancona. Tornato a Fermo, Vittorio Petracci aprì, nel 1956, una attività di noleg-

gio auto nella vecchia officina di San Giuliano lasciando ormai campo libero ai Pasquarè e ai Cardinali.

In realtà anche i Pasquarè potevano vantare una tradizione antica nella conduzione del servizio di messaggeria postale. Un certo Eugenio Pasquarè, figlio di Vincenzo, compariva, come abbiamo visto, tra i firmatari, nel 1887, di una scrittura privata insieme a Giovanni Petracci ed altri, che rappresentava una sorta di moderno “cartello” per la spartizione del servizio di posta tra Fermo e Porto San Giorgio. A raccontarci altri particolari di questa famiglia è uno degli eredi, guarda caso anche lui col nome di Eugenio, che sedette, tra l'altro, nel primo consiglio di amministrazione della STEAT SpA.

⁴⁶ *Cronache della Pretura di Fermo*, Messaggero del Piceno, 8 settembre 1942



Fermo, fine anni Quaranta: Alfa Romeo 500, autobus dello stesso tipo di quello che causò l'incidente mortale in cui morì Emilio Pasquarè

“I Pasquarè” racconta Eugenio “divennero titolari del servizio postale dalla Stazione ferroviaria di Fermo a Piazza del Popolo dopo il famoso incidente che coinvolse il treno proprio lungo viale Roma causando la morte di alcune persone. Mio nonno Vincenzo e suo figlio Emilio (n.d.r.: padre di Anna Maria che sarebbe poi divenuta moglie di Franco Pietracci) svolgevano questa attività ed, in più, il servizio di noleggio di autovetture, anche per matrimoni oltre che per il trasporto di carcerati. Mio padre Fernando, invece, lavorava a Genova, come perito industriale, mentre l'altro fratello, Carlo, si era trasferito a Napoli. Le vicissitudini della guerra fecero sì che entrambi decidessero di tornare a Fermo e, insieme a Emilio, rilanciassero l'attività di famiglia.” Nel 1948, in una triste domenica di gennaio, Emilio, appena trentacinquenne, venne a mancare per un tragico incidente occorsogli mentre, insieme ad altri, stava cercando di mettere in moto un autobus delle sue autolinee. Finì sotto le ruote del mezzo nei pressi della Chiesa di San Francesco, dopo una folle ed incontrollabile corsa lungo via Perpentini che l'aveva visto sul cofano del veicolo nel tentativo di riavviare il motore approfittando della discesa...

Acquisite, come abbiamo visto, alcune tratte dai Petracci, a cominciare dalla Fermo – Ascoli, nel tempo le linee vennero incrementate con Civitanova Marche e San Benedetto del Tronto. Questa tratta era particolarmente importante, negli anni '60, per il trasporto scolastico soprattutto verso l'ITI Montani, vero e proprio polo di attrazione, all'epoca, per la formazione tecnico – professionale. “Occorrevano ben 4 autobus da San Benedetto, uno da Grottammare, uno da Cupra ed uno da Pedaso” ricorda Eugenio “per trasportare gli studenti a Fermo, e viceversa. Altri tempi...”.



Fermo, fine anni Cinquanta: Eugenio Pasquarè appoggiato ad uno degli autobus della ditta di famiglia. Sullo sfondo la Chiesa di San Domenico

Anche l'attività dei fratelli Pasquarè, come quella di altre imprese private di trasporto pubblico, conobbe, all'inizio degli anni '70, una fase di profonda crisi. Venuta a mancare, nel frattempo, tutta la "vecchia guardia" della famiglia, l'attività fu portata avanti fino al 1978/79 da Eugenio e suo fratello Vincenzo, e dalla cugina Anna Maria e suo marito Franco Pietracci. Dopo di che l'attività fu ceduta alla SAPI, altra società locale di trasporti.

Per quanto riguarda l'azienda Cardinali essa continuò ad affermarsi sia prima che durante e dopo la guerra grazie all'impegno di Alberto e di sua moglie Elvira cui farà poi seguito, in modo determinante, il figlio Mauro, che riuscirà ad ampliare e diversificare ulteriormente il business aziendale. Un documento del Comando Presidio Militare di Ascoli Piceno, datato 14 giugno 1943, fotografa il parco mezzi in disponibilità della ditta e ci informa sul nome degli autisti: due SPA 25 C a benzina, rispettivamente da 23 e 15 posti, ed un Lancia SPA sempre a benzina da 25 posti, i primi due affidati alla guida di Nazzareno Bastianelli e Aldo Gentili mentre il terzo condotto proprio dal titolare, Alberto Cardinali. L'eventuale "conduttore di sostituzione" era invece Luigi Isidori. Un anno più tardi scopriamo, da un altro documento rilasciato in data 6 luglio 1944 dal Presidio di Fermo del Governo Militare Alleato, che gli autobus sono diventati cinque e che non sono requisibili perché destinati al servizio pubblico. Subito dopo la guerra, nel 1947, arrivano invece i primi riconoscimenti: alla ditta Cardinali Alberto di Fermo viene assegnato dalla Camera di Commercio di Ancona, in occasione del primo Autoraduno Interprovinciale per Autopullman da Gran Turismo e per Servizi di Linea, il primo premio per l'Autopullman



1938, Fermo, Garage Cardinali: un giovanissimo Mauro Cardinali con l'autista Franco Venanzi, morto in servizio durante un attacco aereo. Sullo sfondo il mezzo Spa 25 c 10



1947 ca., Fermo: autisti, fattorini e un soldato polacco. Sullo sfondo un Alfa Romeo 800 "Freccia dell'Adriatico" per la tratta Fermo/Ancona (linee Cardinali)



Anni Sessanta: autobus delle linee Cardinali in sosta davanti al Duomo di Fermo

Alfa 430 carrozzeria Orlandi, a significare i grandi passi avanti compiuti dall'azienda appena uscita dalle macerie della guerra⁴⁷.

Negli anni l'azienda Cardinali, guidata da Mauro, diverrà una vera e propria galassia nel mondo del trasporto pubblico locale, aprendo nuove aziende e diversificando le attività. Alcune di queste realtà sono poi confluite nella STEAT SpA, come vedremo, mentre altre tutt'ora proseguono il loro percorso imprenditoriale, e non solo nel settore dei trasporti.

Ma la storia del trasporto pubblico locale nel Fermano non è solo appannaggio di queste famiglie. Oltre a Fermo infatti, anche le altre realtà del comprensorio avevano le

medesime necessità, a cominciare dal servizio di messaggeria postale. Ed ecco allora affermarsi altri nomi ed altre vicende, quelle dei Portesi di Montegiorgio, dei Serafini di Montelparo, dei Maranesi di Altidona, dei Piergallini di Monterubbiano, dei Marozzi di Sant'Elpidio a Mare, dei Bellagamba di Montefiore dell'Aso, dei Tassotti di Moreasco, dei Ciuccarelli di Grottazzolina e così via, con storie spesso simili che raccontano un'epoca passata fatta di lavoro pesante e grandi sacrifici, ma anche vissuta con la consapevolezza di contribuire allo sviluppo ed alla evoluzione economica e sociale di un intero territorio. Di queste storie ne abbia-

⁴⁷ Anche questi documenti provengono dall'archivio della famiglia Cardinali

mo scelte alcune, anch'esse per lo più alimentate dai ricordi dei discendenti in vita...

Quello dei Piergallini di Monterubbiano è il racconto di una famiglia che ancora vive l'esperienza di una tradizione viva, tramandata da generazioni con grandissimo orgoglio, sebbene costellata di episodi anche funesti. In un documento datato 28 luglio 1894 scopriamo il nome del capostipite, di colui che avviò l'attività di "messaggeria e trasporto di plichi postali": Giuseppe Piergallini. Doveva trattarsi di un giovane molto intraprendente, di origini contadine, che però aveva capito, prima e meglio di altri, che forse avrebbe ottenuto di più da un lavoro tutto sommato nuovo e con prospettive di crescita rispetto al lavoro che la terra, allora, poteva offrire. Nello stesso documento si legge che il Piergallini, insieme ad un potenziale concorrente, tale Giuseppe De Angelis di Pedaso, si presentò, dopo aver ricevuto un avviso di "privata licitazione", presso la Segreteria Comunale di Monterubbiano.

Erano le ore 10 del 21 giugno 1894 e quella mattina...

Il Signor Sindaco Presidente, dopo aver fatto dare dal Segretario lettura del capitolato nonché delle disposizioni contenute nell'articolo 100 del regolamento della contabilità generale dello Stato in data di Maggio 1885 n° 3074 in base al quale ha luogo l'aggiudicazione, dichiara ai concorrenti, che mentre essi restano vincolati con l'atto stesso della esibizione delle offerte, il Comune resterà vincolato soltanto in seguito all'approvazione della Direzione Provinciale delle Regie Poste, alla quale, in potere dell'art. 18 del capitolato predetto vuolesi riservata ogni facoltà di fare aggiunte o modificazioni al capitolato predetto.



1928: al lavoro in officina. Da dx a sx: Pompei Amato, Pompei Salvatore, Micucci Barbara in Piergallini, Piergallini Vittorio, Nasini Enio, Piergallini Giuseppe



1919: tante persone fuori, dentro e sopra l'autobus della linea Monterubbiano – Porto San Giorgio gestita dalla famiglia Piergallini

*Ciò eseguito si invitano gli offerenti De Angelis e Piergallini ad esibire le proprie offerte in ribasso alla somma di £ 700 sulla quale viene aperta la licitazione. Il De Angelis Giuseppe offre il ribasso di Lire cinque, obbligandosi al servizio per £ 695. Il Piergallini Giuseppe ribassa di Lire sei obbligandosi al servizio per annue £ 694. Non venendo fatta dal De Angelis maggiore offerta il Sig. Presidente dichiara deliberato lo appalto del servizio di messaggeria e trasporto di plichi postali da e per la stazione di Pedaso a Piergallini Giuseppe, versa l'annua corrisposta di Lire seicentonovantaquattro (£ 694) e per la durata di un biennio dal 1° luglio 1894 a tutto giugno 1896...*⁴⁸

Con la sua piccola carrozza trainata da un solo cavallo, Giuseppe partiva da Monterubbiano alla volta della stazione di Pedaso dove raccoglieva la posta che poi smistava lungo un tragitto che comprendeva i Comuni di Moreasco e Altidona ed altre piccole frazioni. Era insomma il classico postino che raccoglieva la corrispondenza negli uffici postali dei paesi delle colline dell'Aso e provvedeva poi al trasporto dei plichi alle stazioni ferroviarie di Pedaso e Porto San Giorgio per le spedizioni ai più diversi indirizzi del Regno. Oltre alla posta ordinaria poteva capitare di trasportare valori in soldi, assegni o materiale prezioso che veniva sigillato con la ceralacca in speciali sacchetti; ed anche, previo pagamento del biglietto, qualche passeggero intenzionato a proseguire il suo

⁴⁸ Questo documento proviene dall'archivio della famiglia Piergallini

viaggio in treno da Pedaso o Porto San Giorgio verso Ancona e le altre città del Regno.

Renzo Piergallini, attualmente alla guida dell'omonima azienda insieme alla moglie Savina ed al figlio Giuseppe, racconta di come si sia tramandato, di padre in figlio, il curioso aneddoto che aveva come protagonista il vecchio cavallo, abituato a fermarsi nelle varie osterie e cantine dei paesi toccati dal servizio postale gestito dal trisavolo: l'intelligente quadrupede riconosceva le fraschette che segnalavano questi luoghi di ristoro dove il Piergallini, durante il percorso, si concedeva, a volte, una breve sosta ed un bicchiere di vino da gustare in compagnia di qualche amico. A Giuseppe si affiancò il figlio Giovanni e nel 1919 arrivò il primo mezzo a motore. Fu proprio Giovanni a procurarsene uno in modo, come dire, decisamente creativo. Dopo la prima Guerra Mondiale vi erano numerosi veicoli bellici da riconvertire. Venivano organizzate delle vere e proprie aste per la vendita di camion ed altri vettori, tra cui anche autoambulanze. E fu proprio una di queste che i Piergallini decisero di acquistare: vennero tolti tutti gli attrezzi medico-sanitari e sostituiti con alcune sedie, opportunamente sistemate, utilizzate precedentemente in un bar di loro proprietà. Ed ecco, quindi, quale fu il primo mezzo a motore della ditta Piergallini: un'autoambulanza sapientemente modificata! A significare la genialità e lo spirito imprenditoriale di persone abituate a inventarsi il lavoro e gli strumenti di lavoro, in un contesto decisamente carente di risorse quale poteva essere quello di Monterubbiano e dintorni negli anni dell'immediato primo dopoguerra.

In quegli anni vennero incrementate le linee di collegamento includendo nei tragitti altre località quali Lapedona, Marina Palmense, Torre di Palme, Porto San Giorgio e, più avanti, persino Fermo.



Anni Venti: un pulmino FIAT 18 BL della ditta Pompei & Piergallini



Anni Cinquanta: un FIAT 640 si fa strada attraverso una montagna di neve

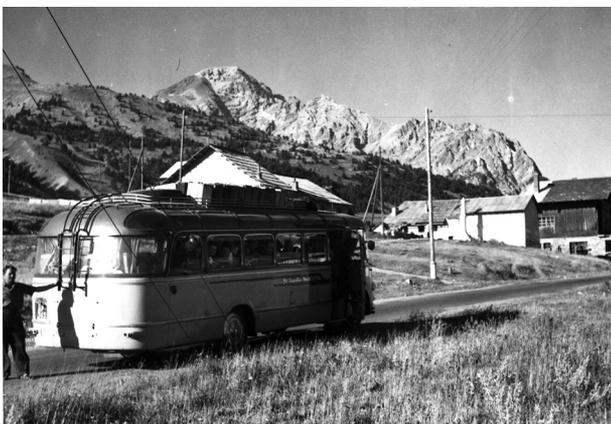


Fine anni Venti: un pulmino FIAT in mezzo alla neve

Purtroppo però un tragico evento doveva abbattersi sulla famiglia Piergallini e sul povero Giovanni. Questi, alla guida proprio di quell'autoambulanza riadattata, con la messa in moto a manovella, la primitiva trasmissione a catene, i fari ad acetilene, e con un piccolo sportello dietro il posto di guida per l'entrata e l'uscita dei passeggeri, venne coinvolto, la sera del 5 febbraio 1921, in un terribile incidente. Le cronache narrano di un impatto violento avuto dal pulmino, che si stava dirigendo verso Marina Palmense trasportando una dozzina di persone a bordo, con le sbarre di un passaggio a livello posto sul percorso ferroviario della FAA che da Porto San Giorgio conduceva ad Amandola. L'incidente fu causato dalla scarsa visibilità dovuta ad un fitto quanto improvviso banco di nebbia e, data l'ora, anche alla poca illuminazione della strada. La piccola corriera si bloccò proprio in mezzo ai binari mentre il treno stava sopraggiungendo. I passeggeri, in preda al panico, riuscirono ad allontanarsi appena in tempo, guidati da Giovanni e da Ivo Pompei, all'epoca giovane sangiorgese quattordicenne che lavorava come fattorino e bigliettaio per i Piergallini. Questi riuscì a rompere la vetrata posteriore del pulmino favorendo la fuga delle persone. Ma Giovanni non voleva saperne di abbandonare la vettura che rappresentava, per la famiglia e per la sua azienda, un capitale fondamentale. Ma forse, ancor di più, temeva che il treno potesse deragliare, causando la morte di qualcuno. Probabilmente tentò di riavviare il motore fidando anche sul fatto che il casellante, nel frattempo accorso, cercava di far segnali al macchinista del treno perché si fermasse. In quegli attimi concitati, con le urla di terrore che rimbombavano intorno, col fischio del treno e lo sferragliare della locomotiva che incombevano, con la nebbia



In gita a Garulla



Passo del Monginevro, gita a Lourdes, 1954

ed il buio che impedivano di vedere e con la paura di un possibile deragliamento, Giovanni ed il casellante tentarono sino all'ultimo istante di evitare l'impatto. Ed invece finirono entrambi travolti ed uccisi dal locomotore che trascinò via l'autobus insieme ai corpi dei due sfortunati...

Malgrado questa tremenda vicissitudine che colpì la famiglia Piergallini, l'azienda riuscì a proseguire con successo il suo percorso. Accolse come nuovo socio Domenico Pompei, padre di quell'Ivo che aveva vissuto la drammatica esperienza dell'incidente, e la ditta assunse il doppio nome: Pompei – Piergallini.

Lo spirito di adattamento e di grande versatilità che aveva contraddistinto Giovanni e suo padre Giuseppe è lo stesso che ritroviamo nei ricordi di Renzo e di sua moglie Savina quando raccontano di come, durante la seconda Guerra Mondiale, anche le loro vetture fossero alimentate con dispositivi a gasogeno. “In occasione di lunghi viaggi poteva capitare di aver bisogno di più legna, per cui ci si fermava in prossimità della campagna o dei boschi ed i passeggeri, insieme all'autista e al fattorino, scendevano per raccogliere rami ed arbusti. Altre volte, di fronte a ripide salite, per evitare che il mezzo perdesse potenza e si fermasse, i passeggeri dovevano scendere e proseguire a piedi o, nella peggiore delle ipotesi, spingere la vettura fino al superamento del dosso.” E poi ancora: “ci raccontava mio padre” continua Renzo “di come talvolta non vi fossero posti a sufficienza all'interno dell'autobus, ed allora si saliva sull'imperiale dove si trovava di tutto, dalla biciclette ai cesti pieni di ortaggi, uova, leccornie varie che le signore di campagna andavano a vendere nei mercati cittadini. Poteva succedere che qualcuno, seduto vicino ai cesti, non resistesse alla tentazione di allungare la mano e sbafarsi un frutto o



Pellegrinaggio a San Gabriele dell'Addolorata (Teramo)

delle uova o qualsiasi altra cosa commestibile innescando accese quanto divertenti discussioni”. Altri tempi, altre storie.

Negli anni Cinquanta le famiglie Pompei e Piergallini si separarono ed i fratelli Giovanni, Vittorio e Giuseppe (padre di Renzo) dettero vita alla Autoservizi F.lli Piergallini che, oltre al normale servizio postale e di trasporto pubblico, cominciò ad effettuare i primi viaggi turistici: nel 1952 una tre giorni in Campania, tra Caserta, Pompei, Sorrento e Napoli; poi, nel 1954, la prima trasferta all'estero, al santuario di Lourdes. Curioso il telegramma inviato quel 15 luglio del 1954 da Giuseppe Piergallini ai familiari in cui li rassicurava con le testuali parole: «puntuali arrivati bene».

Ancor oggi l'azienda prosegue la sua attività, con tre autobus di linea e due di gran turismo.

Anche le vicende della famiglia Marozzi ricalcano, almeno in parte, le storie che abbiamo visto: Pasquale, Alessandro e Domenico, tre fratelli di origine contadina, decisero negli anni '30 di fondare a Sant'Elpidio a Mare una ditta per servizi postali e di trasporto merci e passeggeri con l'idea di collegare l'antico centro elpidiense alla stazione ferroviaria di Porto Sant'Elpidio. Durante il periodo bellico Domenico e Alessandro preferirono concentrarsi sul trasporto di sale dalla Puglia alle Marche, attività proseguita sino agli anni '70, lasciando l'attività originaria al fratello Pasquale. Questi ampliò l'azienda implementando i collegamenti con l'interno, con tratte che toccavano Montegiorgio, Rappagnano, Monte Urano, sempre nell'ottica di avvicinare questi centri alla stazione ferro-

viaria di Porto Sant'Elpidio. Vennero poi le linee con Ancona ed Ascoli Piceno ed infine i collegamenti extraregionali sino a Venezia e Roma. Dopo diverse fasi, con fusioni aziendali, acquisizioni e cessioni di linee, l'azienda Marozzi, guidata da Gianni, ha chiuso l'attività nel 1997.

Altra storia simile è quella dei fratelli Portesi. L'azienda iniziò l'attività a Montegiorgio nel 1937 con Vittorio e Amedeo, ma solo dieci anni dopo, con il ritorno dai campi di prigionia in Germania del terzo fratello Quinto, si costituì la ditta Fratelli Portesi srl che, in seguito all'ottenimento di qualche piccola tratta in concessione, iniziò il regolare servizio di linea tra i piccoli centri dell'entroterra fermano. Negli anni '60 i servizi vennero estesi anche nella Provincia di Macerata grazie all'acquisizione della SIAMC di Corridonia. Successivamente l'azienda ottenne la concessione di una linea interregionale per

Roma che attraversava la Valnerina e che si rivelò molto utile per gli abitanti dell'area al confine tra Umbria e Marche. Nei primi anni '70 Vittorio e Quinto uscirono dalla società che rimase nelle mani di Amedeo e dei figli Milvia e Giuseppe. Quest'ultimo è oggi Amministratore Unico della società che continua a svolgere servizi di noleggio e di trasporto pubblico locale e scuolabus per diversi comuni dell'entroterra fermano.

Chiudiamo questa carrellata sulle famiglie che hanno gestito e, in alcuni casi, continuano a gestire le attività di trasporto pubblico locale nel Fermano con l'ultima testimonianza relativa alle vicende dei Ciuccarelli di Grottazzolina. L'attività fu avviata da Ludovico il quale, dopo una lunga permanenza nelle Americhe tornò in patria e con i risparmi decise di comprare dall'azienda Martinangeli, negli anni '30, le



Vittorio Portesi posa di fronte al suo "postale"

linee che collegavano Monsampietro Morico, Montottone e Fermo per svolgervi sia servizio postale che di trasporto passeggeri e merci. Nei racconti di Ludovico junior, nipote del fondatore, ritroviamo atmosfere arcaiche che disegnano un'Italia desueta e che sembra lontana anni luce dall'oggi... Ed invece parliamo di 50, 60, 70 anni fa al massimo. Quando, nel 1951, Elmore e Italo, figli di Ludovico e subentrati al padre scomparso quello stesso anno nella gestione dell'impresa familiare, decidono di prolungare i collegamenti includendo Montelparo nella tratta, gli abitanti di quel piccolo paese fecero i fuochi d'artificio per festeggiare un evento che significava, per loro, uscire da un antico isolamento. A volte, lungo quelle strade non asfaltate e piene di buche, ci si doveva fermare a riparare le gomme con pezzi di battistrada vecchio unito con delle viti, e si doveva gonfiare i pneumatici con pompe a mano alternandosi, tra autista e bigliettaio, in questa faticosa incombenza. La posta poi andava consegnata comunque, in qualsiasi condizione di tempo, per evitare che la concessione per il servizio potesse esser revocata: pioggia o neve, sole o vento, il postino arrivava comunque nelle case per recapitare lettere, pacchi speciali contenenti valori o generi alimentari. Spesso, tra i destinatari, scattava un senso di solidarietà che faceva sì che, soprattutto con il maltempo, un piatto di minestra e un buon bicchiere di vino venissero offerti al postino per rendere più agevole quel faticoso lavoro e meno dura la giornata.

Oggi le ditte Ciuccarelli, Portesi, Piergallini insieme alla STEAT SpA e ad altre realtà imprenditoriali del settore trasporti fanno parte della TRASFER, la società consortile che gestisce il servizio di trasporto pubblico nel Fermano.



Fine anni Quaranta: autobus OM Taurus in dotazione alla ditta Portesi

Le origini della STEAT SpA

Ricostruire la paternità politica delle origini della STEAT SpA è cosa non semplice, almeno a far fede sui soli ricordi di alcuni dei protagonisti di quegli anni. Potremmo però dire che, ad un certo momento, un insieme di volontà convergono verso un obiettivo comune: dotare il territorio fermano di un'azienda pubblica di trasporti che riunisca, sotto un'unica sigla, le piccole aziende locali del settore, molte delle quali palesavano difficoltà a proseguire efficacemente l'attività. Una esigenza di razionalizzazione e riorganizzazione in accordo con quanto disposto dalla legge quadro n° 151 del 10 aprile 1981 sull'ordinamento, la ristrutturazione e il potenziamento dei trasporti pubblici locali, che avrebbe risolto anche l'annosa questione della poco funzionale sovrapposizione delle linee di circolazione.

La legge quadro poneva alle Regioni il problema di come realizzare una diretta correlazione tra sviluppo economico, assetto del territorio e organizzazione dei trasporti delineando i principi fondamentali cui tali enti avrebbero dovuto attenersi nell'esercizio delle potestà legislative e di programmazione per il tema specifico. Occorreva predisporre un piano regionale dei trasporti che tenesse conto delle previsioni di sviluppo economico delle diverse aree, delle esigenze di organizzazione territoriale e della mobilità dei cittadini per ragioni di lavoro, di studio, di commercio, di fruizione dei servizi. Andavano poi individuati i cosiddetti *bacini di traffico* come aree a



Anni Cinquanta: incontro tra concessionari di linee di trasporto pubblico ad Ancona. Si riconoscono, tra gli altri, Vittorio Portesi, Fernando Pasquarè, Vittorio Piergallini

VOCE ADRIATICA

QUOTIDIANO INDIPENDENTE DEL MATTINO

Giovedì 28 Agosto 1947 - Sant'Agostino v.

Quando piove l'A.F.A. fa festa

FERMO, 27

Da circa 40 anni funziona il ramo di ferrovia che unisce l'Adriatico all'Appennino e che collega, tra Porto San Giorgio - Fermo - Amandola, i numerosi paesi della valle del Tenna ed una diramazione che conduce alla piazza del Popolo di Fermo.

Da 40 anni in questa linea, oltre la elettrificazione avvenuta nel 1928, poche sono state le migliorie e gli aggiornamenti. Le rotaie sfruttate fino alla metà della loro sezione trasversale, vengono sostituite con molta lentezza. Le vetture, ad eccezione di qualcuna, sono poco ospitali, sia per il franchetto che per la struttura, essendo le stesse di remota costruzione.

Durante il periodo estivo, dato il numero rilevante dei passeggeri che la frequentano, molti sono costretti a viaggiare fuori delle carrozze. La Società si è limitata a porre cartelli che vietano tali scomodi viaggi, ma non

si è premurata affatto ad andare incontro alle esigenze mettendo un sufficiente numero di treni; fortunatamente non si sono verificate disgrazie, ma a lungo andare potrebbero capitare seri incidenti.

Altro singolare particolare di questa ferrovia è questo: in caso di temporale viene tolta la corrente e quindi i treni sono costretti a sostare anche per lunghe ore, mettendo i passeggeri in condizioni di non poter prendere le coincidenze della ferrovia dello Stato; caso questo che si verifica solo qui.

Essendo la ferrovia, come detto prima, molto frequentata, i guadagni dovrebbero permettere quelle migliorie indispensabili da por fine alle lamentele ed ai frequenti alterchi fra i passeggeri.

Le possibilità ce le dimostrano i vari servizi di autocorriere che fanno a gara per procurare viaggi comodi e sicuri con mezzi ultra moderni.

Un impietoso articolo che descrive la critica situazione dell'AFA alla fine degli anni Quaranta

mobilità omogenea, ed anche il Fermano intendeva giocare le sue carte candidandosi a costituirne uno attraverso la realizzazione di una “struttura associativa pubblica” che risultasse “privilegiata nel rapporto con la Regione e rispondente agli impulsi provenienti dalle organizzazioni di settore”⁴⁹.

La formula, valutata come più adeguata a tale esigenza, era quella di un consorzio tra i Comuni del fermano interessati e la Provincia di Ascoli Piceno. Ad essa, auspicabilmente, avrebbe potuto far seguito la costituzione di una società per azioni a capitale pubblico e privato che sembrava garantire maggior agilità nella gestione tecnica ed amministrativa, ed un approccio più manageriale sul piano aziendale. Ma ciò, eventualmente, sarebbe accaduto solo di lì a qualche anno, trattandosi di uno scenario, per la SpA, percepito come ancor più complesso ed articolato.

Per il consorzio venne scelto il nome COTRAET, acronimo di Consorzio Trasporti Pubblici delle aree dell’Aso, Ete, Tenna. Ben ventiquattro i Comuni disposti a farne parte: Fermo, che nella già citata seduta consiliare del 22 luglio 1983 deliberava l’adesione e l’approvazione dello statuto, e poi Altidona, Amandola, Campofilone, Lapedona, Magliano di Tenna, Monsampietro Morico, Montappone, Monte Fiore dell’Aso, Montefortino, Montegiorgio, Montegrano, Montelparo, Monterubbiano, Monte San Martino, Monte San Pietrangeli, Montottone, Moresco, Ortezzano, Falerone, Petritoli, Ponzano di Fermo, Servigliano, Torre San Patrizio. All’appello però mancavano alcune realtà importanti, come Porto San Giorgio, Sant’Elpidio a Mare e Porto Sant’Elpidio.



1961: Büssing carrozzato Macchi (linee Portesi)

⁴⁹ Consiglio Comunale di Fermo, delibera n° 192, seduta del 22 luglio 1983



Autobus delle linee Cardinali in sosta davanti a San Francesco

Analoga esperienza veniva percorsa, in quegli anni, nell'ascolano dove la Provincia, insieme ai Comuni della Valle del Tronto, aveva deciso di dar vita al COTRAVAT (Consorzio Trasporti Pubblici Valle del Tronto) acquisendo l'INT (Istituto Nazionale Trasporti) ed altre linee controllate da aziende locali del territorio tra cui la storica ditta Petrucci, pioniera del trasporto montano sin dai primi del 'Novecento, che gestiva le linee dei Comuni di Acquasanta Terme, Arquata del Tronto e Amatrice con le varie diramazioni per le frazioni. Nel 1999 il COTRAVAT si sarebbe trasformato nell'attuale START SpA, azienda di TPL (Trasporto Pubblico Locale) capofila del bacino di traffico Ascoli Piceno 2 (il bacino di traffico Ascoli Piceno 1 era relativo all'area del Fermano).

Il COTRAET invece non decollò mai. A tarpargli le ali fu soprattutto la mancata adesione della Provincia di Ascoli Piceno: ad essa lo statuto del consorzio conferiva l'onere più gravoso, commisurato al 60% delle spese. È probabile che in alcuni ambienti politici, soprattutto ascolani, si stimasse più opportuno potenziare il COTRAVAT piuttosto che avere due consorzi nella stessa provincia. La mancata adesione al COTRAET di un Comune importante come Porto Sant'Elpidio sembrava avvalorare questa ipotesi.

Il percorso per arrivare a definire una "struttura associativa pubblica" per la programmazione e la gestione dei trasporti locali nel fermano appariva quanto mai complesso, anche per la storia che si lasciava dietro, fatta di famiglie che, come abbiamo visto, gestivano da decenni, prima con diligenze a cavallo, poi con postali e torpedoni alimentati a combustibile, la

mobilità nel territorio, insieme ed in concorrenza con la Società per le Ferrovie Adriatico Appennino (FAA).

L'età d'oro del trasporto privato sembrava volgere al termine, anche alla luce dell'affermarsi di una mobilità sempre più *indipendente*, legata all'automobile e ai motocicli. Inoltre, l'approccio quasi pionieristico che molte aziende avevano coltivato e preteso nel loro rapportarsi al mestiere dell'autista, si scontrava con la realtà sempre più forte della sindacalizzazione degli autoferrotranvieri: la riduzione delle corse alla domenica e nei giorni festivi, le turnazioni obbligatorie, l'avvento del nastro lavorativo per il personale viaggiante, trovavano queste imprese, per lo più a conduzione familiare, spesso impreparate a gestire i nuovi contratti di lavoro perché abituate a considerare l'autista non solo come mero conduttore dell'autobus bensì anche come meccanico e persino custode.

Perché autisti erano stati loro, i fondatori, e poi i figli, e in qualche caso addirittura le madri, e le mogli, e pretendevano una dedizione *assoluta* verso il mezzo che trascendeva il normale rapporto proprietario/dipendente e mal si confaceva all'evoluzione sociale e sindacale di quegli anni. I tempi dei pionieri erano definitivamente tramontati...

In questa fase di passaggio, in cui diverse aziende private operavano grazie anche a significativi contributi pubblici, si registra contestualmente una crescita di aspettative verso il servizio da parte di un'utenza via via più evoluta, cui però spesso non corrisponde un effettivo innalzamento del livello delle prestazioni erogate. Anzi, molti cittadini lamentavano negli anni '80 una scarsa attenzione al rispetto degli orari e, più in generale, disservizi per mancate coincidenze, inadeguata pulizia, faticenza e vetustà delle vetture. Le concessioni, regionali e comuna-



Anni Sessanta, Fermo, Piazza Dante: autobus Fiat 306, Serie 1, 2 e 3 (linee Cardinali)

li, su singole linee di trasporto, erano stabilite, di fatto, con scadenza indeterminata e venivano definite in modo assolutamente empirico, costruite a partire da esigenze particolari delle comunità interessate, senza rispondere ad un assetto di rete del trasporto strutturato e programmato.

Il pericolo che paventava l'Amministrazione Provinciale (e, probabilmente, qualche altro Comune) era quello di vedere il COTRAET trasformarsi nell'ennesimo carrozzone "del quale poi si dovessero ripianare i disavanzi a piè di lista"⁵⁰. Per tali ragioni proprio la Provincia cominciò a perseguire e caldeggiare l'opzione della SpA, inizialmente appena ipotizzata, diventandone convinta assertrice. Pietro Diletti, uomo di punta del PSDI fermiano negli anni '80 ed Assessore a Palazzo San Filippo, sede della Provincia di Ascoli Piceno, ricorda il clima favorevole che si venne a creare intorno all'idea di un'azienda pubblica di trasporti che servisse le aree dell'Aso, dell'Ete e del Tenna: "creammo le condizioni perché la STEAT potesse nascere con solide radici sul piano politico. Fu un impegno condiviso da tutta la giunta provinciale, ascolani compresi. I tempi sembravano maturi e, quanto accaduto poi, ci ha dato ragione".

A Fermo, nelle austere stanze del Palazzo Comunale, l'atmosfera non appariva, però, così idilliaca. A spingere per un progetto di società pubblica dei trasporti locali era soprattutto l'allora Assessore allo sviluppo economico, il repubblicano Ubaldo Renzi che, però, incontrava resistenze in giunta e persino all'interno del suo stesso partito: "quando proposi ai miei colleghi ed al Sindaco Emiliani questa idea" ricorda Renzi

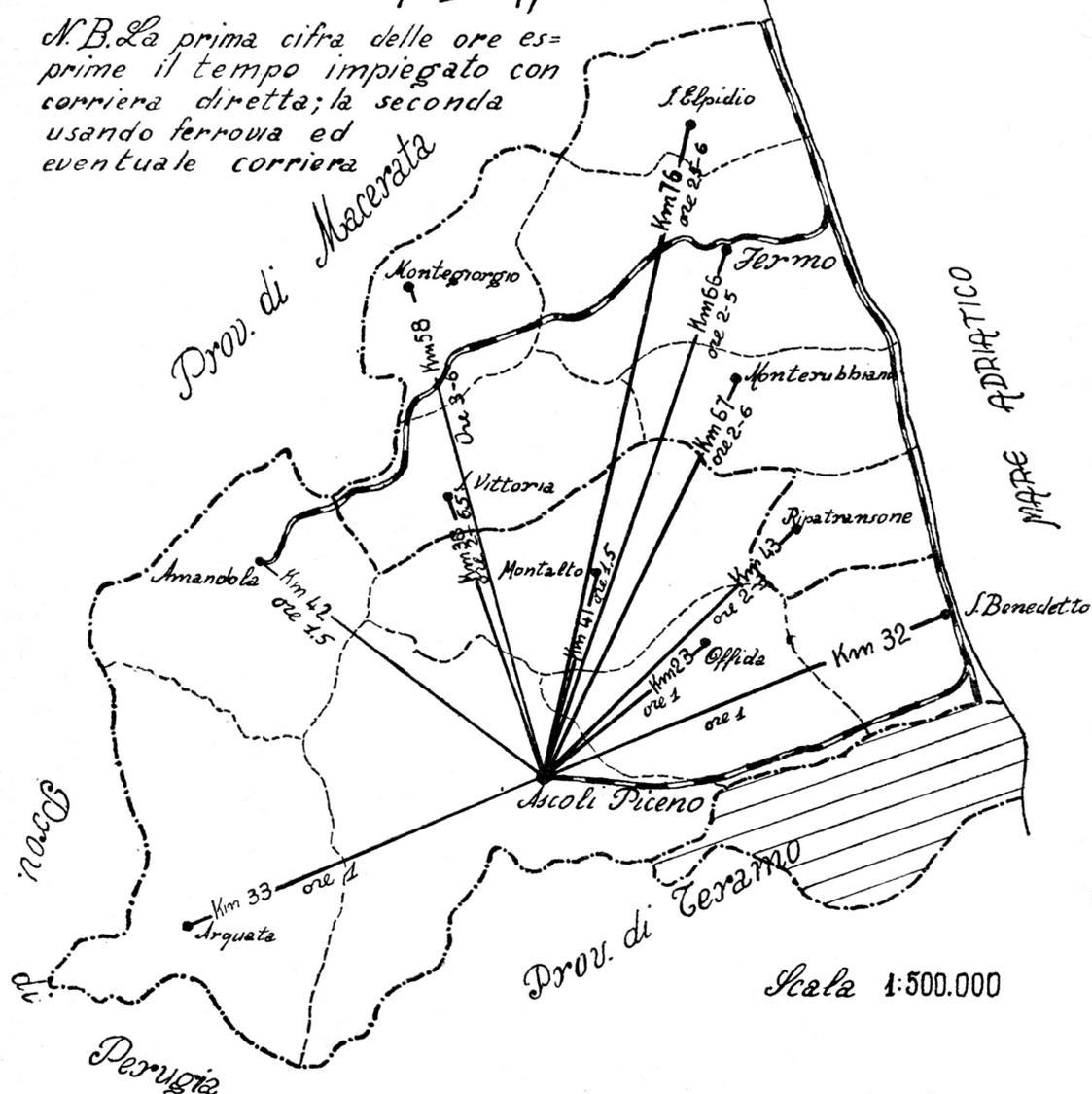
"riscontrai una iniziale freddezza da parte di molti. Capii che rischiavo di condurre una battaglia quasi da solo, tante erano le perplessità, provenienti anche da ambienti regionali". Lo stesso Renzi, a tal proposito, ha rimarcato questa diffusa diffidenza in un articolo pubblicato sul quotidiano *Il Resto del Carlino* del 29 luglio 2012 scrivendo: "tutti i partiti di maggioranza e opposizione si dichiararono ferocemente contrari, il più agguerrito proprio quello dello stesso assessore proponente". Era convinzione diffusa che i trasporti dovessero rimanere in mano ai privati, tuttavia, nel volger di poco tempo, le incomprensioni e le perplessità erano destinate ad essere superate. Dalla lettura delle dichiarazioni di voto dei capigruppo dei vari partiti allora presenti nel Consiglio Comunale di Fermo nella seduta del 24 maggio 1984, si evince una sostanziale condivisione del progetto STEAT, anche se, talvolta, con motivazioni diverse, tant'è che lo schema di statuto e la proposta di adesione alla SpA vennero approvati all'unanimità dai presenti in aula demandando alla giunta il compimento degli ulteriori atti necessari, a cominciare dalla sottoscrizione delle azioni e la nomina dei rappresentanti del Comune in seno all'assemblea sociale.

Renzi, in quell'occasione, non mancò di stigmatizzare il comportamento delle organizzazioni sindacali, ree, a suo dire, di "mettere alla gogna l'Amministrazione Comunale quando i problemi giungono alla drammaticità, con la richiesta di cassa integrazione da parte di qualche azienda" ma non altrettanto solerti nel salutare l'impegno dell'ente di fronte ad un "atto concreto" come l'adesione al progetto STEAT che avrebbe contri-

50 Consiglio Comunale di Fermo, delibera n° 179, seduta del 24 maggio 1984

DI/TANZE CHILOMETRICHE E ORARIE NELLA PROVINCIA DI ASCOLI PICENO

N.B. La prima cifra delle ore esprime il tempo impiegato con corriera diretta; la seconda usando ferrovia ed eventuale corriera



1948: distanze chilometriche e orarie nella Provincia di Ascoli Piceno

buito allo sviluppo economico di tutto il fermano. E, tuttavia, proprio dalla CGIL venne un sostanziale sostegno e condivisione del progetto STEAT, in virtù di probabili nuovi equilibri sindacali con le altre storiche organizzazioni (CISL e UIL) che si sarebbero andati a realizzare nel nuovo organismo imprenditoriale pubblico⁵¹.

L'atto conclusivo di questa vicenda, per il Comune di Fermo, fu la delibera della Giunta municipale n° 2186 del 21 novembre 1984, alla presenza del Sindaco, Fabrizio Emiliani, e degli Assessori Carlo Concetti, Francesco De Minicis, Romano Gasperi, Ezio Santarelli e Massimo Tomassini, che stabilì di sottoscrivere l'acquisto di 350 azioni della STEAT

⁵¹ *Trasporti, deve muoversi la Provincia*, Il Resto del Carlino, 23 gennaio 1986

COSTITUZIONE

della Società in Azioni "S.T.E.A.T. (Società Trasporti Etrusco-Ferma) Pubblici Trasporti - Società in Azioni", con sede a Fermo, Registro n. 24063/19318

REPUBBLICA ITALIANA

(anno millenovecentotrentasei) (1986), il primo Trenta (30) del mese di gennaio, a Fermo, in una sala del Palazzo Municipale, sito in Via Mazzini,

incontri a me

MAURO DANIELI, nato a Fermo, iscritto nel ruolo dei Distretti Notarili Rinnati di Ascoli Piceno e Fermo, senza l'esistenza dei Titoli di vendita, col mio consenso, successivamente rinumerato le parti, che hanno requisiti di legge, sono presenti:

- CARBONE dott. FRANCESCO, nato a San Benedetto del Tronto li 31 ottobre 1922, residente in Affignano, Via Valle Chifente 26, medico veterinario, che interviene quale Presidente del Consiglio provinciale e quindi, in legale rappresentanza della PROVINCIA DI ASCOLI PICENO, C.F. n. 80001170110, in esecuzione delle deliberazioni n. 119 del 6 giugno 1984 del Consiglio provinciale del 12 dicembre 1984 e del 23 gennaio 1985 della Giunta provinciale, n. 321 del 2 dicembre 1985 e n. 344 del 15 dicembre 1985 del Consiglio provinciale, deliberazioni in copia autentica allegata rispettivamente sub A, B, C, D ed E al presente atto;

- EMILIANI avv. FABRIZIO, professionista, nato a Macerata li 6 marzo 1934, residente a Fermo, che interviene quale Sindaco e legale rappresentante del COMUNE DI FERMO, C.F. n. 00334990417, in esecuzione delle deliberazioni n. 179 addì 24 maggio 1984 del Consiglio comunale e n. 2186 del 21 novembre 1984 della Giunta Municipale deliberazioni in copia autentica qui allegata rispettivamente sub F e G;

- PIERGALINI ANGELO, nato a Ripatriano li 6 marzo 1922,

Prima pagina manoscritta dell'Atto Costitutivo della STEAT SpA

SpA per un importo complessivo di 35 milioni di lire. Tale cifra era il risultato del rapporto di 1 milione di lire ogni 1.000 abitanti residenti nel Comune che, alla data del 31 dicembre 1983, risultavano essere 35.137. Nella delibera venne richiamata l'urgenza di procedere alla costituzione della STEAT anche in considerazione "della imminente scadenza delle concessioni regionali sui trasporti" che avrebbe riguardato, in particolare, la FAA.

Altre realtà comunali del fermano si stavano muovendo nella medesima direzione, nella consapevolezza che si trattava della prima iniziativa del genere in Regione pensata per affrontare la questione dell'organizzazione dei trasporti. Anche le Associazioni intercomunali di allora, la n° 21 e la n° 17, presiedute rispettivamente da Giorgio Cisbani e Bruno Del Gatto, chiedevano insistentemente di accelerare i tempi e che, a tal proposito, la Provincia assumesse "iniziative urgenti per la costituzione della STEAT" che, a detta del primo, importante rappresentante del PCI fermano, rappresentava l'unica soluzione per il problema dei trasporti avendo il servizio privato "completamente fallito in questo territorio"⁵². Si voleva, in sostanza, dar corpo effettivo a ciò che, per lo meno inizialmente, era sembrato più un modo "per bloccare la quota sulla struttura prevista nel finanziamento per il settore trasporti"⁵³ facendo in modo che anche il Fermano avesse la sua parte. "Ma mentre a Fermo si è in cerca di maggior chiarezza" si legge in una cronaca de *Il Messaggero* del 21 gennaio 1986 "dalla Provincia arrivano gli echi del trionfo: il consiglio provinciale ha infatti deliberato i nominativi dei membri che compongono il consi-

⁵² *ibidem*

⁵³ *Fermo: vertice per la Steat*, *Il Messaggero*, 21 gennaio 1986

glio di amministrazione della società (...). Ma se la l'amministrazione provinciale ribadisce la sua più completa disponibilità ad accelerare i tempi, la Regione, per certe dichiarazioni attribuite all'assessore ai Trasporti Bassotti, appare piuttosto sibillina. Ci vogliono troppi soldi (almeno due miliardi) per far partire una società per azioni come questa, avrebbe detto l'assessore regionale"⁵⁴.

Ancora *Il Messaggero* torna sulla questione, dopo una partecipatissima assemblea congiunta delle associazioni intercomunali 21 e 17 tenutasi in quei giorni: "assenti, più o meno giustificate, la Regione e la Provincia. Anche se, l'assessore regionale ai Trasporti, Alfio Bassotti, ha fatto pervenire all'assemblea un telegramma nel quale è stata confermata la «piena disponibilità dell'ente», sottolineando tuttavia la necessità di «porre fine allo stato di continue proroghe» delle concessioni alla FAA attraverso il reperimento di altre soluzioni"⁵⁵. Diversamente infatti, si correva il rischio di reiterare le concessioni per il trasporto pubblico alla FAA. I sindacati CISL e UIL tornano invece, in quell'occasione, a rimarcare le criticità soprattutto dal punto di vista economico: "a parte il «durante», come sarà il «dopo»? Si è chiesto il segretario regionale della UIL, Zaffiri, facendo riferimento al capitale iniziale di 200 – 250 milioni. Gli ha fatto eco Giorgi, della CISL regionale, il quale ha sostenuto che «la gestione di un'azienda di trasporti comporta grossi investimenti e un grosso giro di capitali». Ration per cui non sarebbe sbagliato, sempre secondo Giorgi, prendere in esame il coinvolgimento dei privati nell'operazione"⁵⁶.

Che non fossero tutte rose e fiori sull'immediato futuro della STEAT, e che gli scenari non fossero poi così ben tratteggiati, è testimoniato anche dalla titubanza con cui i dipendenti della FAA, che avrebbero dovuto transitare nel nuovo soggetto aziendale in base ad accordi sindacali, assistevano a quelle trattative che si protraevano ormai da mesi, tanto che la stragrande maggioranza di loro decise di costituire una cooperativa, denominata COTRAA, per affrontare al meglio la situazione nel caso le cose non fossero andate nella direzione auspicata...

54 *ibidem*

55 *Ad aprile la Steat dovrà risolvere i problemi dei trasporti nel Fermano*, *Il Messaggero*, 23 gennaio 1986

56 *ibidem*

30 gennaio 1986: nasce la STEAT SpA

La STEAT fu, nelle Marche, la prima azienda del settore costituita come Società per Azioni. Tendenzialmente infatti la formula adottata per la gestione dei trasporti extraurbani prevedeva il consorzio di più Comuni che, peraltro, potevano gestire direttamente soltanto il trasporto urbano. L'esperienza della STEAT fu davvero originale, almeno per quegli anni, ed antesignana di ciò che sarebbe poi stato stabilito per legge, ossia la trasformazione dei consorzi per il trasporto pubblico in società per azioni, in ottemperanza a quanto previsto dal d.lgs. n° 422 del 1997. Tuttavia la STEAT, dalla sua costituzione ad oggi, non ha mai avuto nella compagine societaria alcun socio privato, malgrado qualcuno lo avesse inizialmente auspicato e previsto nello statuto.

Il 30 gennaio del 1986, in una grigia giornata invernale, si dettero convegno intorno alle 11, in una sala del Palazzo Municipale di Fermo, alcuni importanti politici locali: il Presidente della Provincia di Ascoli Piceno, Francesco Carbone; il Sindaco di Fermo, Fabrizio Emiliani; il Sindaco di Sant'Elpidio a Mare, Angelo Piergallini; l'Assessore anziano del Comune di Monte Urano, Alfredo Berdini; il Sindaco di Amandola, Luigi Bellesi; il Sindaco di Lapedona, Mario Chiarini; l'Assessore anziano del Comune di Moresco, Tiziano Meconi.

Davanti al notaio Mario Danielli vennero stilati, letti e sottoscritti da tutti i presenti l'atto costitutivo e lo statuto della STEAT SpA, con l'indicazione del capitale sociale,

Sollecitata ad intervenire la Provincia. Assente la Regione

Ad aprile la Steat dovrà risolvere i problemi dei trasporti nel Fermano

di ANNA MARIA DANESE

Quasi a testimoniare quanta attesa vi sia per la costituzione della Steat, all'incontro promosso dalle Associazioni intercomunali 17 e 21 la presenza dei comuni interessati e delle organizzazioni sindacali, anche a livello regionale, era massiccia. Assenti, più o meno giustificate, la Regione e la Provincia. Anche se, l'assessore regionale ai Trasporti, Alfio Bassotti, ha fatto pervenire all'assemblea un telegramma nel quale è stata confermata la «piena disponibilità dell'ente», sottolineando tuttavia la necessità di «porre fine allo stato di continue proroghe» delle concessioni alla Faa attraverso il reperimento di altre soluzioni. Un distinguo che a qualcuno (il vicesindaco di Sant'Elpidio a Mare, Renzo Offidani) è parso più che un incitamento un modo per «rimbalzare la palla». In effetti, lo spettro della proroga alla Faa (come l'ha definito il presidente dell'Associazione dei comuni numero 17, ricordando tra l'altro l'impostazione più generale del progetto) è quello che incute più timore. «Dimostrare solidarietà alle iniziative non basta, ha affermato Del Gatto. Occorre che l'amministrazione pro-

vinciale formalizzi quanto prima l'atto di costituzione della società». Prima cioè del 18 febbraio, termine che verrebbe dato per certo da alcuni e che alle parti in causa appare, oggettivamente, troppo vicino alla scadenza (il 30 aprile) della concessione alla Faa. Ma secondo i sindacati, il problema è soprattutto di carattere economico. A parte il «durante» come sarà il «dopo»? Si è chiesto il segretario regionale della Uil, Zaffiri, facendo riferimento al capitale iniziale di 200-250 milioni. Gli ha fatto eco Giorgi, della Cisl regionale, il quale ha sostenuto che «la gestione di un'azienda di trasporti comporta grossi investimenti e un grosso giro di capitali». Ragion per cui non sarebbe sbagliato, sempre secondo Giorgi, prendere in esame il coinvolgimento dei privati nell'operazione. Di diverso avviso il presidente dell'Associazione intercomunale 21: per Cisbani, il finanziamento è, sì, minimo, ma va considerato anche un capitale «fisico» costituito dalle strutture già esistenti. Questione di tempi, dunque, e di denaro. Per regalare una SpA a carattere pubblico a l'unico territorio che ne sarebbe sprovvisto.

Il Messaggero, 23 gennaio 1986

Fermo. Verso la soluzione l'annoso problema dei trasporti. Operativa fra venti giorni

Steat: oggi il varo

Di sollecitazioni ne aveva avute parecchie, non ultime quelle provenienti dalle Associazioni intercomunali 17 e 21 che, pur non essendo coinvolte nell'operazione a livello istituzionale, ne avevano seguito con trepidazione le varie fasi allo stato embrionale. E adesso, il parto Steat (società per azioni a prevalente capitale pubblico nel settore dei trasporti su gomma) sta per essere felicemente portato a compimento: stamane alle 11, infatti, nella sede municipale del Comune di Fermo viene formalmente costituita alla presenza del notaio dr. Mario

Danielli questa SpA unica nel territorio (se si eccettua l'Ascolano, dove operano ben tre aziende a carattere pubblico) che dovrà servire l'ampio bacino di traffico riferito al Fermano e alla zona calzaturiera.

All'atto notarile sono stati invitati a partecipare, in veste di padrini, oltre a Fermo i 5 Comuni di Amandola, S. Elpidio a Mare, Lapedona, Moresco e Monturano. «Quei comuni cioè - spiega Giorgio Cisbani, presidente dell'Associazione numero 21 - che nell'aderire all'iniziativa hanno permesso di abbre-

viare i tempi della costituzione ma che, naturalmente, rappresentano una composizione provvisoria».

Il battesimo della Steat, tuttavia, ha giusto i toni della mera celebrazione perché la società diventerà operativa fra una ventina di giorni. Ed ecco dunque che, in tempi reali, ci si avvicina alla data pronosticata del 18 febbraio, a pochi mesi dalla scadenza della proroga alla Faa. «Il primo passo è fatto. Adesso occorre un piano di concerto con la Regione», ha aggiunto Cisbani. (amd)

Il Messaggero, 30 gennaio 1986

pari a 200 milioni di lire, e l'assegnazione delle quote in base alle azioni acquistate.

La Provincia divenne il socio di maggioranza con ben 1.368 azioni, pari ad un impegno di 136.800.000 lire. A seguire, il Comune di Fermo, con 35 milioni di lire pari a 350 azioni, il Comune di Sant'Elpidio a Mare, con 15 milioni e 150 azioni fino alle 600.000 lire del piccolo Comune di Moresco. A comporre il primo Consiglio di Amministrazione sarebbero stati in nove, così come previsto dallo statuto, cinque in rappresentanza dell'Amministrazione Provinciale, quattro in rappresentanza degli altri enti pubblici azionisti. Di seguito l'elenco dei nominati: Aldo Del Zozzo, Eugenio Pasquarè, Bruno Traini, Carlo Concetti, Domenico Strappa, Avelio Marini, Nazzareno Terrenzi, Fabrizio Emiliani, Mario Chiarini. A ricoprire il ruolo di presidente e vice presidente vennero chiamati rispettivamente Bruno Traini e Aldo Del Zozzo.

Ma lasciamo ancora il racconto alla cronaca giornalistica di quei giorni così come riportata dall'arguta penna della giornalista Anna Maria Danese che così scriveva su *Il Messaggero* del 31 gennaio 1986 riportando, tra l'altro, un interessante commento dell'allora presidente della Provincia Carbone:

“Per un attimo il panico ha invaso la sala giunta del Comune di Fermo: la STEAT non s'ha da fare. Manca il rappresentante monturanese, l'assessore anziano Alfredo Berdini assente per ragioni familiari (...). Si rimanda? Il notaio Mario Danielli, come da ruolo, è inflessibile. Poi, con un breve giro di telefonate, la situazione è di nuovo sotto controllo” e il Berdini viene “recuperato in extremis”. Dopo aver dato conto della composizione del primo Consiglio di amministrazione, delle varie appartenenze politiche dei consiglieri e dell'assegnazione dei ruoli di Presidente e vice Presidente, la giornali-

sta così prosegue: “prevedere da simili natali quale sarà il destino della STEAT è cosa ardua, vista anche la novità della formula (nдр: la SpA appunto) e un modello, quello per così dire privatistico, da superare e comunque non emulare. È ottimista il presidente della Provincia Carbone, 64 anni, di professione medico veterinario: «Il nostro desiderio – esordisce – è che questa società per azioni riesca a risolvere il problema dei trasporti in una zona viva della provincia dove però, per questioni anche geografiche, la viabilità è fortemente ostacolata». E i privati? È necessaria una loro adesione alla società? «Più che altro i privati dovrebbero rappresentare un momento di stimolo per gli enti pubblici azionisti che si apprestano a gestire la STEAT». Qual è in questa fase il compito della Provincia? «Di collaborare, coordinare e studiare soluzioni». E quello della Regione? «Di supervisionare e – aggiunge – di farci lavorare in pace»⁵⁷.

A proposito di Regione, Aldo Del Zozzo, primo vice Presidente della STEAT, sottolinea come fosse “importante il ruolo giocato dalla Regione, inizialmente però poco propensa a sostenere l’impegno di tutto il Fermano per una SpA nel settore trasporti. Invece poi sia l’Assessore Bassotti che, soprattutto, il dirigente Nazzareno Ciriaco, si convinsero delle nostre buone ragioni appoggiando il nostro progetto”.

Anche *Il Resto del Carlino*, sempre il 31 gennaio 1986 ma con accenti leggermente diversi, dette conto, attraverso le sagaci metafore affidate alla penna di Anna Isidori, della costituzione della STEAT parlando di “data storica”:



Anni Sessanta: interno di un FIAT 309 (linee Pasquarè)

⁵⁷ *La Steat dovrà risolvere i problemi dei trasporti*, Il Messaggero, 31 gennaio 1986



Metà anni Sessanta: traffico caotico lungo viale Vittorio Veneto. In primo piano un autobus delle linee Piergallini

“Era praticamente ferma da mesi. È stata spinta giù per la discesa (come si fa per le auto in panne) attraverso le sollecitazioni delle ultime settimane (non ultima l’assemblea convocata dalle presidenze delle Associazioni intercomunali 17 e 21). Ieri mattina ha ingranato la marcia: l’atto costitutivo della STEAT (...) è stato firmato nella sede comunale fermata (...). La provincia che, secondo notizie ufficiose, aveva deciso di formalizzare questa costituzione il prossimo 18 febbraio, deve averci ripensato e, dopo la mozione approvata nell’assemblea di cui si faceva cenno («stringere», si diceva sostanzialmente), ha accorciato i tempi. Del resto l’assessorato regionale ai Trasporti (che in fatto di ritardi, in tutta la vicenda, ne sa qualcosa) ha fatto sapere che non è più disponibile a concedere proroghe (quella dell’AFA, com’è noto, scade il 30 aprile),

riuscirà la STEAT a prendere velocità? I problemi non sono del tutto risolti. Anzi. La Società per azioni parte con un capitale minimo (...) e tutto pubblico. Sulla percentuale da riservare, in futuro, al privato (n.d.r.: cosa che non è mai avvenuta) esistono pareri discordanti. Il famoso 20 per cento iniziale è stato più volte messo in discussione. Dall’assessorato regionale, in primo luogo, da CISL e UIL (...). «Troppo poco» è la tesi. E poi, quale privato? Si accennava tempo fa, alle strutture dell’AFA che un’apposita commissione avrebbe dovuto attentamente esaminare. Che ci siano interessi da parte di altre ditte private? Al momento attuale non sembrerebbe. Non almeno per la STEAT, se è vero che nelle scorse settimane proprio un gruppo di privati si stava organizzando per gestire i trasporti di un’ampia fetta della zona calzaturiera.

Fermo 10/5/1948

Spett. Direzione F. A. A.

Fermo

R	11.5.48	1618/AA
	N. _____	

Gli operai e gli impiegati di questa città che dovendosi recare ai posti di lavoro lungo il tratto Porto S. Giorgio - Ferrara si trovano nelle condizioni di non poter prendere il treno che da Porto S. Giorgio parte alle ore 6,56 per la mancata coincidenza da parte di codesta ferrovia.

I suddetti fanno pure presente che non è umano che per prendere detto treno debbono partire da Fermo alle ore 4,40 per poi restare in sosta a Porto S. Giorgio 1^h e 46' quindi per la esdente direzione di voler prendere i provvedimenti del caso con sollecitudine onde dar modo di prendere detto treno. Quindi non si devono verificare nessuna variazione entro un periodo brevissimo di tempo saranno costretti a rivolgersi al Circolo ferroviario di Bologna e altre.

Con doverosi ossequi

Gli operai e impiegati della città

Supremo
Fermo

Insomma, le difficoltà non mancano. Ma la STEAT, con tutti i suoi «acciacchi» è partita. E la data del 30 gennaio 1986 può ritenersi, a ragione, storica, se si considera che da anni vengono paventate diverse soluzioni per razionalizzare il sistema dei trasporti nel Fermano: tutte puntualmente accantonate. Chi non ricorda l'ipotizzata adesione al Cotravat, la creazione di un consorzio e chi più ne ha, più ne metta. Data storica, quindi (almeno sulla carta)⁵⁸.

Ancora la Isidori tornerà, il 4 febbraio, sull'argomento, per fare il punto sulle adesioni di altri Comuni: "da concretizzare ci sarebbero almeno una ventina di adesioni espresse da altrettanti Comuni: tutte di massima, nessuna delibera di giunta. È evidente che l'ingresso dei centri maggiori (per consistenza demografica) del Fermano può contribuire a rafforzare la società stessa, non solo finanziariamente. Il Sindaco di Porto San Giorgio, Luigi Vitali, ha già espresso pubblicamente il suo parere positivo (...). Da Porto Sant'Elpidio proviene il neo presidente della STEAT, Bruno Traini: non solo per questo, ma anche per questo, ci si potrebbe aspettare una certa attenzione verso il problema. Montegranaro è particolarmente sensibile alla questione dei trasporti che, come è noto, lasciano molto a desiderare nell'entroterra"⁵⁹. In effetti, come vedremo, saranno poi sostanzialmente tutti i Comuni dell'area fermana, e non solo, ad entrare nella compagine societaria della STEAT SpA.

L'inizio dell'attività vero e proprio si concretizzò quasi a distanza di un anno e mezzo dalla costituzione e precisamente il 1 luglio

1987 a seguito dell'acquisizione della FAA, la Società per le Ferrovie Adriatico – Appennino (esercizio di Fermo) che disponeva, ormai, solo di alcune linee su gomma lungo la tratta originaria Porto San Giorgio – Fermo – Amandola.

Di nuovo i quotidiani locali ci aiutano a ricostruire il clima di quei giorni. Su *Il Messaggero* leggiamo che "finalmente, dopo il lungo processo di elaborazione della scelta politica in fatto di collegamenti viari e di puntualizzazioni organizzative, mercoledì 1 luglio partirà la gestione pubblica delle concessioni automobilistiche nel bacino del Tenna, fino ad oggi affidate alla Faa di Milano. È appunto con la firma degli accordi patrimoniali e amministrativi, avvenuta nei giorni scorsi fra la Società milanese e i rappresentanti legali della STEAT, che si sono verificate tutte le condizioni perché la nuova società possa iniziare l'esercizio dei trasporti pubblici nel comprensorio di Fermo, così come deciso dalla Giunta regionale". Si fa poi riferimento al fatto che, nel frattempo, la STEAT ha approntato un articolato piano di investimenti per rinnovare il parco automezzi e per organizzare al meglio la logistica di uffici, officine, depositi. "Restano da precisare" prosegue l'articolista "solo alcuni aspetti legati al rapporto con le organizzazioni sindacali, che si presentano più complicati del previsto, data la presentazione di distinte e differenziate piattaforme". Traini, tuttavia, si dice disponibile ma chiede anche, ai sindacati, "un periodo di tregua per addivenire insieme alla impostazione di una intesa complessiva". Apprendiamo infine che alla guida operativa dell'azienda

⁵⁸ *Trasporti, è nata la Steat capitale pubblico di 200 milioni*, *Il Resto del Carlino*, 31 gennaio 1986

⁵⁹ *Tante adesioni alla Steat, ancora nessuna delibera*, *Il Resto del Carlino*, 4 febbraio 1986

zata: i 200 milioni di lire che andarono a costituire il capitale sociale iniziale bastarono appena per gestire l'operazione FAA. La STEAT iniziò, da subito, a indebitarsi, e solo con molta fatica il Consiglio di amministrazione riuscì, nel 1989, a convincere tutte le amministrazioni comunali del Fermano della necessità di sostenere questa importante realtà che aveva mosso i primi passi nella giusta direzione ma disponeva di ben poche risorse finanziarie per garantire una concreta prospettiva di sviluppo all'azienda ed alle dinamiche del trasporto pubblico locale. Con l'ingresso della Comunità Montana dei Sibillini e di altri 31 Comuni, tra cui anche quello di Monte San Martino, facente parte della provincia di Macerata ma da sempre consideratosi parte integrante della Valle del Tenna e del suo sistema di trasporto, la STEAT passò da 7 a 39 soci ed il capitale sociale aumentò, conseguentemente, da 200

milioni ad un miliardo di lire. Un bell'incremento, ma comunque insufficiente a sostenere tutti gli investimenti che si stavano nel frattempo effettuando.

La società, la cui presidenza era stata affidata dal 1989 all'ingegner Aldo Del Zozzo, si venne a trovare in progressiva difficoltà, con un organico sovradimensionato rispetto alle reali esigenze aziendali e con un forte contrasto con le rappresentanze sindacali del personale dipendente. Le aziende del gruppo Cardinali, ad esempio, impiegavano ancora la figura del bigliettaio, ma il passaggio in STEAT impose, in presenza del sistema di biglietteria automatica, l'adozione del cosiddetto *agente unico*, figura tra l'altro già prevista dalla FAA nel tratto Fermo - Porto San Giorgio e che STEAT decise di estendere a tutte le linee. In questo modo all'autista, oltre alle normali funzioni di guida ed esercizio, venivano attribuiti compiti di generica



Garage Pasquarè di via Zeppilli. Il titolare Fernando insieme al cane Palli ed alcuni dipendenti. Gli autobus sono un Macchi 4000 (sx) e un OM Super Orione (dx)

sorveglianza delle macchine emettitrici installate nella vettura e di registrazione di alcune operazioni.

Soprattutto, si rivelò improcrastinabile affrontare la problematica di come far diventare la STEAT una *sola* azienda e non un coacervo di esperienze pregresse, unificando contratti aziendali diversi e modalità ed abitudini differenti di utilizzo del personale.

Nel 1993 i soci presero atto della necessità di finanziare le acquisizioni sin lì operate e vi fu, quindi, un secondo aumento di capitale sociale. Ma anche questo ulteriore provvedimento si palesò insufficiente. Tra l'altro occorre tener conto che la STEAT aveva ereditato dalla FAA e dalle aziende del gruppo Cardinali un parco autobus assolutamente vetusto e inadeguato al programma di sviluppo della società che prevedeva invece un servizio all'avanguardia con autobus confortevoli e, soprattutto, sicuri. Ciò costrinse la STEAT, a partire dal 1995, a rinnovare significativamente il parco mezzi che aveva ormai raggiunto un'età media di oltre 12 anni.

Senza adeguate risorse economiche alle spalle, malgrado anche i consistenti *riparti* provenienti dal fondo nazionale per i trasporti ed erogati alla STEAT per qualche anno al fine di compensare le perdite di bilancio, sarebbe stato impossibile anche solo proporre investimenti così importanti: per queste ragioni l'ingegner Concetti, presidente della società dal 1° gennaio 1996, si fece promotore, presso la Provincia di Ascoli Piceno ed i Comuni soci, di un nuovo aumento di capitale sociale, proprio per sostenere il piano di sviluppo aziendale. Ed in effetti il capitale sociale aumentò, nel 1998, fino a 4.220.300.000 lire, ma contribuì solo parzialmente a sostenere gli investimenti. La società, in quegli anni, attraversava il periodo peggiore sotto l'aspetto della liqui-



Fernando Pasquarè con il fedelissimo Palli'. Sullo sfondo l'autista Primo Ciucani intento alla manutenzione di un Macchi TU7



Autosnodato di linea suburbano Man

dità di denaro e della esposizione nei confronti degli istituti di credito. Va detto che le banche, peraltro, non fecero mai mancare il loro appoggio a questa realtà che, al di là delle difficoltà che quotidianamente sperimentava anche solo per il pagamento degli stipendi, continuava a crescere e ad affermarsi come imprescindibile punto di riferimento per il trasporto pubblico locale.

Fu una fase molto delicata, con un consiglio di amministrazione che doveva affrontare, con scarsissime risorse, le conseguenze di una crescita verticale e che, in questa fase, si trovò di fronte ad una grande opportunità ed alla necessità di compiere una scelta strategica, ma difficile proprio a causa della complessa situazione economico-finanziaria che la società stava attraversando: la ditta Marozzi (altra storica azienda di trasporto pubblico dell'area elpidiense di cui abbiamo già parlato) decise di cedere la propria autolinea per Roma e, per una serie di coincidenze, la STEAT fu tra i primi ad esserne informata. L'investimento da sostenere era finanziariamente gravoso. All'interno del Consiglio di amministrazione vi furono accese discussioni e, alla fine, emersero due linee di pensiero: una, più prudente, sostenuta dal presidente Concetti, preoccupatissima dell'ipotesi di dover ulteriormente indebitare la società che dai Comuni soci difficilmente avrebbe potuto godere, nel breve periodo, di ulteriori finanziamenti; l'altra, più spregiudicata, con capofila il consigliere Giorgio Ruggeri, che vedeva l'operazione come un'occasione imperdibile, da affrontare anche a rischio di passare un primo periodo burrascoso, ma che avrebbe assicurato una svolta decisiva per il futuro della STEAT.

“Ovviamente eravamo tutti favorevoli all'operazione - ricorda Giorgio Ruggeri, diventato poi presidente della STEAT nel

2000 - ma le condizioni in cui versava la società ci costrinsero a complessi approfondimenti. La somma da investire era elevata, dovevamo coinvolgere gli enti soci, valutare la capacità di ulteriore indebitamento. Ad un certo punto discutemmo anche della possibilità di coinvolgere altri partner pur di centrare l'obiettivo. Personalmente spingevo perché la STEAT tentasse questa strada, anche a costo di qualche rischio, ma non posso certo biasimare la prudenza con cui il presidente Concetti volle valutare ogni minimo dettaglio, soprattutto quelli economici, in una fase in cui facevamo fatica, ogni mese, a pagare gli stipendi. Passò del tempo, sicuramente troppo rispetto a quanto Marozzi aveva in mente di aspettare, ed aziende private subentrarono nella trattativa”.

Prevalse la volontà della corrente che faceva capo a Concetti e a quel punto la STEAT si mise in contatto con i privati per

poter entrare comunque nell'operazione con una quota di minoranza, rivendicando in un certo qual modo la primogenitura della trattativa: nacque così la Roma Marche Linee S.p.A. di cui la STEAT acquisì il 7% delle quote.

Furono anni pesanti durante i quali spiccò la figura di Carlo Concetti, una persona che, per la propria competenza e la grande umanità, ha lasciato un segno indelebile in tutti coloro che hanno avuto il privilegio di conoscerlo, a partire dalle maestranze con le quali amava sovente incontrarsi e confrontarsi. Anni in cui, nonostante le difficoltà, non venne mai meno la volontà di lavorare per migliorare le condizioni del servizio e dei lavoratori mediante investimenti fatti sempre con un occhio attento alla cassa sociale. Concetti venne a mancare nella notte del 20 maggio 2000; al disagio ed allo sconforto di quei giorni seguì una nuova importante fase



Autobus a due piani Setra S431DT

di sviluppo per la società che, dal 1° luglio, scelse come presidente Giorgio Ruggeri.

“Mi ritrovai un’eredità pesante sulle spalle. Carlo era una persona amata e stimata - afferma Ruggeri - ed aveva fatto un lavoro preziosissimo. Eravamo però ad un punto di svolta e la STEAT aveva bisogno di un nuovo scatto in avanti”. Quello che non era riuscito con l’acquisizione della linea per Roma, diversificare cioè il business aziendale, Ruggeri lo realizzò in altra maniera: “le risorse che arrivavano dalla Regione erano sempre più scarse; la Legge Regionale n° 72 del 1997 ci aveva dato un altro schiaffo, oltre a quelli che derivavano dalla vecchia Legge Regionale n° 39 del 1983, senza tenere conto degli ingenti investimenti che stavamo portando avanti. Con le difficoltà che, in alcuni casi, certi Comuni soci già sopportavano e con la carenza dei contributi regionali, la STEAT non avrebbe avuto lunga vita. Il Consiglio di

amministrazione dell’epoca decise di impegnarsi concretamente sull’attività di noleggio degli autobus e così realizzammo investimenti importanti indispensabili per affermare la volontà della società in tal senso”.

Nel frattempo, però, un altro episodio coinvolse, purtroppo negativamente, l’azienda: la querelle sull’area del deposito principale, la ex Stazione ferroviaria di Santa Lucia, a Fermo. “Il 10 gennaio 2001, completando l’opera avviata da Concetti - ricorda ancora Ruggeri - siglammo un protocollo d’intesa con l’allora Sindaco di Fermo, Ettore Fedeli, in base al quale la STEAT sarebbe dovuta diventare proprietaria dell’area dove tuttora è insediato il deposito principale”. Dai documenti si evince che sarebbero stati sufficienti, all’epoca, 1.605.050.000 lire per ottenere l’area dal Demanio; la STEAT, nel frattempo, era riuscita a conseguire un finanziamento a



Autobus da noleggio Setra S415HDH rialzato



Fermo, la vecchia stazione AFA di Santa Lucia e, sullo sfondo, il deposito principale della Steat

fondo perduto dalla Regione per oltre un miliardo finalizzato all'acquisto di depositi adibiti al TPL. Si rese necessario un doppio atto notarile: il Demanio avrebbe potuto vendere solo al Comune che, a sua volta, avrebbe poi girato il bene alla STEAT. “La società - prosegue Ruggeri - si sarebbe capitalizzata significativamente con un investimento inferiore a 600 milioni di lire. Ma, soprattutto, avevamo già pronto un progetto di ristrutturazione dell'area e dell'ex Stazione. Siglata l'ipotesi di accordo, ci attivammo per definire tutti i contatti con gli uffici regionali del Demanio. Nel frattempo però, ci fu un avvicendamento nell'Amministrazione Comunale: il nuovo Sindaco, Saturnino Di Ruscio, si rese disponibile a confermare l'accordo e il 27 novembre 2001 il Consiglio Comunale deliberò favorevolmente su queste ipotesi. Fissammo l'appuntamento con il notaio

qualche giorno prima di Natale, per l'esattezza il 21 dicembre. Io, in qualità di presidente, insieme ad un incaricato del Comune e ad uno del Demanio avremmo dovuto stipulare i due atti. A causa di una imperfezione nella delibera comunale sulla indicazione dei beni oggetto della compravendita, il Sindaco Di Ruscio fu costretto a riportare la questione nel Consiglio Comunale che si sarebbe tenuto la sera prima della concordata firma dell'atto: ebbene, in quella sede, su proposta di un consigliere comunale, si riaprì la discussione e, con l'astensione dello stesso Sindaco, il Consiglio deliberò di acquistare l'area ma di non rivenderla alla STEAT. Qualcuno di noi era presente alla seduta del Consiglio per cui la mattina seguente ci adoperammo presso il Demanio regionale per bloccare subito l'operazione che avrebbe usufruito, tra l'altro, del lavoro di tecnici messi a disposizione



Minibus da noleggio Staco Dexon. Sullo sfondo il Duomo di Fermo

dalla STEAT e da questa pagati: riuscimmo a dimostrare che l'area non poteva essere venduta se da parte della STEAT, che possiede il diritto di utilizzo in base a quanto previsto da un Accordo Interministeriale del 1967, non vi fosse stato il nulla osta. La prima considerazione a caldo? Grande amarezza. Ci lamentavamo sempre, nel Fermano, di essere trascurati nella assegnazione di fondi pubblici, e una volta che una società con radici nel territorio era riuscita a raggiungere un importante obiettivo si era stati in grado di vanificare l'impegno profuso. Il risultato di quella scelta poi è di fronte agli occhi di tutti: la STEAT continua a pagare migliaia di euro di affitto e manufatti storici sono andati in rovina!”

Nel frattempo la società continuava nel suo percorso di sviluppo aziendale, investendo sul rinnovo del parco autobus. In particolare, nel 2002, si cominciò ad acquistare i primi autobus a metano in ossequio alle nuove direttive ambientali. Contestualmente proseguiva la politica di acquisizione di altre aziende di trasporto pubblico private: nel 2005 venne rilevata la SAT s.a.s. con sede a Montelparo e nel 2006 la Ditta Maranesi con sede ad Altidona.

Questo periodo coincideva, tra l'altro, con una importante svolta nella gestione del trasporto pubblico, e cioè l'affidamento dei servizi, attraverso gare, a società consortili, come stabilito dalla legge regionale n° 45 del 1998, emanata in attuazione del d. lgs n° 422 del 1997 (cosiddetto decreto Burlando, dal nome dell'allora Ministro dei Trasporti). In sostanza si puntava a promuovere la riagggregazione del settore attraverso la costituzione di società a capitale misto pubblico e privato, riavviando il processo di accorpamento delle aziende all'interno di ciascuno dei bacini di traffico nel quale, per ragioni di economicità,

efficienza e produttività veniva stipulato un unico contratto di servizio. Dopo la trasformazione obbligatoria delle aziende di TPL in società di capitali il nuovo passaggio, sempre imposto per legge, prevedeva l'affidamento dei servizi con procedure di evidenza pubblica a società miste pubblico-private con il socio privato scelto anch'esso mediante procedura ad evidenza pubblica.

La STEAT SpA, in quanto azienda di riferimento per il bacino di Fermo, dovette bandire una selezione pubblica per la scelta del socio privato con cui gestire il trasporto pubblico negli anni a venire: ad aggiudicarsi la gara fu la Sirio, società consortile composta da cinque operatori storici dell'area fermana, le ditte Portesi di Montegiorgio, SAM di Montegranaro, Ciuccarelli di Grotazzolina, Piergallini di Monterubbiano e Senesi di Lido di Fermo. La STEAT (con il 78%) e la Sirio (con il restante 22%) costituirono il 19 giugno del 2007 la TRAS.FER. s.c. a r.l. e questo proprio ai sensi della già richiamata legge regionale 45/98 che sanciva l'obbligatorietà della nascita di un nuovo soggetto pubblico-privato al fine di poter ottenere la gestione del TPL dal 1° luglio 2007 al 30 giugno 2013. La presidenza della TRAS.FER. fu affidata al Presidente della STEAT Giorgio Ruggeri mentre la vice presidenza fu assegnata ad Adolfo Virgili in rappresentanza dei privati.

Nel frattempo le altre attività della STEAT proseguivano con alacrità: il trasporto locale, la linea per Roma, ma anche l'attività di noleggio autobus per gran turismo che iniziava ad affermare la società come marchio leader nel settore, pur scontando un basso livello di remunerazione soprattutto per l'adozione di una politica concorrenziale dei prezzi praticata al fine di aggredire il mercato.



Autobus della Roma Marche linee



Bus da noleggio, Neoplan S316

La difficoltà principale dell'azienda, alla cui compagine sociale si erano aggiunti altri tre Comuni per un totale di 42 soci, rimaneva la gravosa situazione finanziaria dovuta essenzialmente ai problemi delle origini, a cominciare dalla sottocapitalizzazione, e quelli che, nel tempo, si erano accentuati, come l'insufficiente corrispettivo chilometrico erogato dalla Regione Marche. Le perdite andavano così accumulandosi, erodendo il capitale sociale e mettendo seriamente in pericolo la sopravvivenza stessa della società.

La Provincia di Ascoli Piceno, fino ad allora socio di maggioranza abbastanza distratto, grazie alla ferma volontà dell'allora Presidente, Massimo Rossi, ed all'impegno di diversi elementi di spicco della politica fermiana sia di maggioranza che di minoranza, tra cui il futuro Presidente della Provincia di Fermo, Fabrizio Cesetti, prese finalmente in mano la situazione. Venne deciso di ricapitalizzare l'azienda a condizione che venisse adottato un piano industriale finalizzato alla ristrutturazione e tendente a raggiungere il pareggio di bilancio; con gli occhi dell'attualità una anticipata *spending review*.

In concomitanza con questi accadimenti avveniva il rinnovo del Consiglio di amministrazione della STEAT e ad assumersi l'onere di questi impegnativi obiettivi fu chiamato, come nuovo presidente, Fabiano Alessandrini.

“Fui convocato dal Presidente Rossi alla presenza del capo gruppo consiliare dei Democratici di Sinistra, Ezio Donzelli. Nel prospettarmi la nomina essi mi rappresentarono le difficoltà della situazione ed i risultati da centrare; accettai, nella consapevolezza del compito che mi attendeva e con i forti stimoli che solo una sfida di questo tipo sa dare. Iniziò un periodo molto impegnativo per tutto il Consiglio di amministrazione, e

dopo quattro mesi eravamo pronti con il nuovo piano industriale. Il primo banco di prova, ed anche il più insidioso per l'opposizione alla ricapitalizzazione di alcuni consiglieri ascolani, fu la presentazione del piano alle commissioni consiliari bilancio e trasporti del Consiglio provinciale; tutto invece andò per il meglio e ricevemmo l'apprezzamento unanime dei consiglieri. Potemmo quindi presentarci all'assemblea dei soci per la definitiva approvazione del piano, che fu unanimemente condiviso: non rimaneva che metterci al lavoro”.

Il piano si proponeva il pareggio di bilancio in tre anni attraverso alcune linee di intervento che possiamo, per brevità, così riassumere: la ristrutturazione dei servizi offerti attraverso la razionalizzazione delle linee e l'implementazione delle tratte a maggiore frequenza; la valorizzazione degli asset aziendali come il noleggio da gran turismo; la revisione delle società partecipate (Adriaticobus e Roma Marche Linee); la capitalizzazione immobiliare della società e la ristrutturazione del debito; per ultimo, ma non certo per importanza, il riequilibrio dei corrispettivi chilometrici da parte della Regione Marche.

Su questo ultimo punto la battaglia fu accesissima. Non si capiva infatti il perché, soprattutto sul chilometraggio extraurbano, alla STEAT venisse liquidato un corrispettivo di molto inferiore alla media regionale. Iniziò dunque un pressing asfissiante da parte dell'azienda e dei soci più importanti, come la Provincia di Ascoli Piceno prima e la nuova Provincia di Fermo poi e il Comune di Fermo, nei confronti della Regione. La presenza nella Giunta regionale dell'Assessore e vice Presidente, Paolo Petrini, e dell'Assessore ai Trasporti, Pietro Marcolini, che compresero la problematica, portò ad



Bus di linea, Setra S315UL

uno sblocco positivo della questione con il susseguirsi di alcuni interventi di riequilibrio importanti, i quali, pur non esaurendo completamente la questione, consentirono alla STEAT un sostanzioso recupero di risorse.

Altro passaggio fondamentale fu l'acquisizione di nuove quote societarie della Roma Marche Linee SpA. L'occasione si presentò a seguito della volontà di un socio di alienare le proprie partecipazioni. Anche in questo caso il percorso si presentava in salita perché altre aziende stavano trattando l'acquisto delle stesse quote e la STEAT non disponeva di risorse economiche adeguate per sostenere una forte trattativa. "Non potevamo però farci sfuggire ancora questa opportunità - afferma Alessandrini - non solo per quello che la Ro.Ma. Linee rappresentava al momento, ma in virtù dei suoi programmi di sviluppo futuri dei quali, in quanto soci, eravamo a conoscenza; rimane-

re in posizione fortemente minoritaria significava restare ai margini del grande giro interregionale dei collegamenti su gomma. Nel presentare il nostro piano industriale alla Carifermo, la banca locale storicamente al fianco di STEAT, prospettammo questa decisiva opportunità di crescita in Ro.Ma. Linee; di lì a poco il presidente dell'istituto bancario, Alberto Palma, mi comunicò personalmente il supporto della Carifermo all'operazione ed al rifinanziamento della STEAT in base al piano industriale presentatogli. Fu motivo di grande soddisfazione per tutti, poiché in quel periodo, dopo aver avuto il via libera sul piano politico, avemmo anche il placet degli operatori economico/finanziari, i quali non solo ci confortavano sul fatto che la direzione intrapresa dall'azienda era quella giusta, ma ci incitavano ad andare avanti permettendoci di investire nello sviluppo con l'acquisizione delle quo-



Bus due piani da noleggio, Setra S431DT

te della società Ro.Ma. Linee. L'operazione si concluse in breve tempo anche grazie all'accordo sinergico con i vertici della Ro.Ma. Linee e presto partirono i programmi di sviluppo della società che aggiungeva alle tradizionali linee per Roma e Napoli nuove ed ulteriori linee su Roma, su Firenze e, storia di questi giorni, Bologna".

Nel frattempo la riorganizzazione dei servizi andava avanti, alcune linee venivano razionalizzate ed altri servizi venivano istituiti per incrementare l'utenza. Particolarmente positiva è stata l'adozione del servizio a cadenza, ogni venti minuti, tra Fermo e Porto San Giorgio, in pratica una piccola metropolitana di superficie, che ha incontrato forte gradimento da parte dei fruitori.

Anche il confronto con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, sia pure attraverso un dialogo serrato e, a tratti, aspro ma sempre improntato alla correttezza, veniva portato avanti in maniera positiva, dimostrando un senso di responsabilità e di attaccamento all'azienda da parte dei dipendenti difficilmente riscontrabile altrove.

"L'obiettivo che ci eravamo prefissati fu centrato già al secondo anno di gestione - continua Alessandrini - grazie al forte impegno del Consiglio di amministrazione, dei lavoratori e di tutti coloro che ci hanno supportato, portando il bilancio della STEAT a chiudere con un utile di gestione gli esercizi 2009 e 2010, e mancando, sia pure di poco, il risultato nel 2011 a causa dell'impennata fortissima del costo dei carburanti. Tale ultimo dato, se valutato globalmente all'interno del sistema impresa, mostra che la perdita dell'azienda è di gran lunga inferiore all'aumento stesso del costo del carburante, e ciò ci consente di valutare con soddisfazione anche l'ultimissimo periodo di lavoro effettuato, a conferma del trend positivo in atto."

Trasporti, Start beffata: Fermo soffia ad Ascoli la Roma Marche Linee

ASCOLI - La Steat di Fermo esercita il diritto di prelazione e "beffa" la Start di Ascoli, che aveva già deliberato l'acquisto del 38% di Roma Marche Linee e della società Eurobus di Ernesto Pagliarini. «Ciò senza la preventiva approvazione del socio Provincia di Ascoli - accusa l'on. Udc Amedeo Ciccanti - che si trova a essere curiosamente partecipante, più o meno consenziente, delle due operazioni alternative». In pratica, l'assemblea dei soci e il Cda della Start avevano già approvato l'acquisto del 38% delle due società, sottoscrivendo anche un impegno di 3.400.000 euro. Ma la Steat, socio di minoranza di Roma Marche Linee, ha deciso di esercitare la prelazione per il 4% del 38% proprio alla scadenza del termine previsto (ieri), facendo sfumare l'accordo della Start. «Questa operazione - tuona Ciccanti - determina l'acquisto della rimanente quota del 34% da parte di altro soggetto, rendendo di fatto "privato" ciò che poteva diventare "pubblico". Ricordando che la Provincia di Ascoli lo scorso anno ha ricapitalizzato la Steat per 1.200.000 euro, il presidente Rossi poteva e doveva bloccare la prelazione della Steat nella sua veste di socio di maggioranza assoluta (81%), ma non lo ha fatto. Resta il fatto - conclude Ciccanti - che i soldi pubblici dei contribuenti dell'intera vecchia Provincia sono stati utilizzati per ripianare il deficit della Steat stessa, che li ha poi riutilizzati per sottrarre alla Start l'acquisto delle società Pagliarini e Eurobus».



Un autobus della Start

blea dei soci e il Cda della Start avevano già approvato l'acquisto del 38% delle due società, sottoscrivendo anche un impegno di 3.400.000 euro. Ma la Steat, socio di minoranza di Roma Marche Linee, ha deciso di esercitare la prelazione per il 4% del 38% proprio alla scadenza del termine previsto (ieri), facendo sfumare l'accordo della Start. «Questa operazione - tuona Ciccanti - determina l'acquisto della rimanente quota del 34% da parte di altro soggetto, rendendo di fatto "privato" ciò che poteva diventare "pubblico". Ricordando che la Provincia di Ascoli lo scorso anno ha ricapitalizzato la Steat per 1.200.000 euro, il presidente Rossi poteva e doveva bloccare la prelazione della Steat nella sua veste di socio di maggioranza assoluta (81%), ma non lo ha fatto. Resta il fatto - conclude Ciccanti - che i soldi pubblici dei contribuenti dell'intera vecchia Provincia sono stati utilizzati per ripianare il deficit della Steat stessa, che li ha poi riutilizzati per sottrarre alla Start l'acquisto delle società Pagliarini e Eurobus».

Il Messaggero, 28 marzo 2009. L'articolo ricostruisce, dal punto di vista ascolano, la vicenda dell'acquisizione delle quote societarie della Roma Marche Linee SpA rivelando l'amarezza del senatore Ciccanti per l'esclusione della START...



Minibus da noleggio, Staco Dexon

Nel 2010 arrivarono per la STEAT, oltre a quelle finanziarie, ulteriori soddisfazioni: il premio “Bilanci di Marca”, riconoscimento alle attività amministrativa e finanziaria che le facoltà di economia degli atenei delle Marche conferiscono alle aziende pubbliche e private per la chiarezza e la trasparenza nella presentazione dei bilanci di esercizio, ed il piazzamento ai vertici della lista di soddisfazione e gradimento della clientela che è stata stilata, previo incarico della Regione Marche, da una primaria società di consulenza.

La STEAT oggi

Attualmente la STEAT SpA gestisce circa 1.700.000 chilometri di servizi extraurbani e 780.000 di servizi urbani. L'organico totale degli autobus è di 108 mezzi, di cui 92 per i servizi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano (14 di questi alimentati a metano), 3 scuolabus, 2 per l'utilizzo sulla linea Fermo – Roma e 11 da noleggio da rimessa con conducente per soddisfare specifiche esigenze (gestione servizi per eventi, gran turismo). Alle sue dipendenze vi sono mediamente oltre 100 addetti. Importante il dato numerico relativo agli utenti trasportati nel 2011 da tutte le aziende facenti parte della TRAS.FER.: circa 3.500.000 di viaggiatori.

Principale azionista di STEAT è la Provincia di Fermo, con oltre l'84% delle azioni, subentrata alla Provincia di Ascoli Piceno dopo la costituzione del nuovo ente fermano avvenuta nel 2004 e la suddivisione delle proprietà attuata successivamente. Il Comune di Fermo, con oltre il 9,7%, figura come secondo in ordine di importanza per numero di azioni. A seguire, il Comune di Porto Sant'Elpidio con l'1,5%, ed altri 38 Comuni del Fermano, con quote residuali, insieme alla Comunità Montana dei Monti Sibillini. Il capitale sociale è pari a € 2.100.289,20.

Come detto poc'anzi, la STEAT SpA è socia di maggioranza con il 78% della società consortile TRAS.FER., titolare dei contratti



Autobus Setra S317GTHD con grafica dedicata alla Provincia di Fermo



Palina elettronica informativa

di servizio in essere con la Provincia di Fermo per la gestione dei servizi extraurbani di linea e con il Comune di Fermo per il servizio urbano; la presidenza della TRAS.FER. ancora una volta è stata affidata al presidente della STEAT, quindi attualmente a Fabiano Alessandrini. STEAT è titolare diretta dei contratti di servizio con i Comuni di Porto Sant'Elpidio e Porto San Giorgio per la gestione dei servizi urbani.

“Il futuro prossimo vede la STEAT impegnata a mantenere in ordine il proprio bilancio, soprattutto in una fase di difficile congiuntura economica dove sarà sempre più marcata la riduzione delle risorse pubbliche, non rinunciando però ad investire per strutturarsi ulteriormente”: questo il pensiero del Presidente Alessandrini all'indomani della recentissima inaugurazione del nuovo deposito di Porto Sant'Elpidio, situato strategicamente nei pressi del nuovo casello autostradale. “Seguiamo anche, con attenzione” prosegue Alessandrini “l'evolversi della situazione inerente il deposito centrale di Fermo, ancora di proprietà demaniale, con l'auspicabile definitiva acquisizione da parte del Comune di Fermo”.

Anche l'innovazione è stata e rimane per la STEAT un obiettivo costante di questi anni, con il rinnovo dell'intero materiale rotabile attraverso l'introduzione di mezzi meno inquinanti e dai bassi consumi (con una forte componente di veicoli a metano), la sperimentazione pura come il nuovo sistema pensato e prodotto *in casa* per trasformare i motori diesel in motori dual-fuel diesel-metano; il sistema di informazione fornito all'utenza per la scelta dei percorsi sviluppato in collaborazione con Google Italia, il sistema satellitare di controllo della flotta ed informazione all'utenza mediante paline

elettroniche realizzato in collaborazione con la Regione Marche.

La STEAT SpA rappresenta una grande realtà industriale del territorio della Provincia di Fermo ed opera un servizio di grande socialità com'è quello rappresentato dalla mobilità garantita a tutti i cittadini. “In essa” prosegue Alessandrini “è racchiuso anche un grande patrimonio umano fatto di competenze, professionalità ed attaccamento all'azienda difficilmente riscontrabile in altre realtà”.

“Fin dal nostro insediamento” chiosa con soddisfazione il Presidente della STEAT SpA “abbiamo sentito la forte responsabilità di dover salvaguardare tutto questo patrimonio da una situazione economica molto difficile che ne metteva a repentaglio il futuro. Salvaguardare l'investimento operato negli anni dalle amministrazioni pubbliche, il servizio di grande utilità che viene svolto sul territorio, l'avvenire degli oltre cento lavoratori e delle loro famiglie, oltre ai lavoratori delle aziende dell'indotto, è stato il nostro costante impegno. Le scelte effettuate in questi anni sono state difficili, ma il continuo confronto ed il senso di responsabilità dimostrato dalle rappresentanze sindacali ed il costante supporto della proprietà, che colgo l'occasione per ringraziare, ha ridotto di molto la conflittualità e portato ai risultati di oggi. Il lavoro non è finito, sia perché l'azienda ha ancora molta strada da fare per stabilizzarsi, sia perché le incognite di ogni giorno di chi opera sul mercato sono tante e sempre nuove”.

Le sfide per il futuro della società e del Trasporto Pubblico del territorio fermano sono alle porte ma la STEAT marcia con fiducia verso di esse: fiducia negli uomini e nel consueto *spirito del Fermano* che, siamo certi, porterà la società a nuove affermazioni e a scrivere ancora tanti e tanti anni di storia.



Fermo, fermata dell'autobus di fronte a Piazza Dante

Fonti iconografiche e bibliografia

Archivi

Archivio Fam. Cardinali
Archivio Fam. Piergallini
Archivio Fam. Pietracci
Archivio Fam. Portesi
Archivio del Comune di Fermo
Archivio di Stato, Fermo
Archivio Storico Ferrovia Adriatico Sangritana
Archivio STEAT SpA
Archivio ATAF, Firenze

Pubblicazioni

AAVV, *Fermo. Storie di ieri*, Fotocineclub Fermo, Fermo, senza data

P. Bartolomei, *La Ferrovia Porto San Giorgio – Fermo – Amandola*, Andrea Livi Editore, Fermo 2007

O. Bucci, *La mobilità organizzata nelle Marche settentrionali tra '800 e primo '900*, Il lavoro editoriale, Ancona 2011

D. Cecchi, *Vie e strade negli statuti comunali*, in *Le strade nelle Marche, il problema nel tempo*, Deputazione di Storia Patria per le Marche, Ancona 1987

N. Cerafatti, *Col tram da Firenze a Fiesole*, Calosci, Cortona 1990

S. Ciarapica (a cura di), *Cento anni SASP 1911 – 2011*, Macerata 2011

Comitato promotore “Provincia di Fermo” (a cura di), *Ricostituzione della Circoscrizione provinciale fermana*, Fermo 1948

M. Fratesi (a cura di), *L'inchiesta agraria nelle Marche*, Assemblea Legislativa Regionale delle Marche, Ancona 2009

J. Huguetan, *Voyage d'Italie curieux et nouveaux*, Amaulry, Lionne 1681, p. 107

A. Livi (a cura di), *Fermo e il Fermano, La storia, la gente e i giorni*, Andrea Livi Editore, Fermo 2007

M. Pasquinucci e S. Menchelli, *Viabilità, popolamento rurale e sistemazioni agrarie nell'ager Firmanus*, in *Atlante Tematico di Topografia Antica*, 13, 2004

P. Persi, *Dall'Ambiente naturale allo spazio organizzato: la viabilità delle Marche nel tempo*, in *Le strade nelle Marche, il problema nel tempo*, Deputazione di Storia Patria per le Marche, Ancona 1987

L. Pupilli, *Archeologia ed economia agraria nelle valli fermane*, Andrea Livi Editore, Fermo 2001

D. Rossi, *Il Treno della valle del Tenna*, Grafiche Bonassi, Fermo, 2005

Storia Universale Illustrata, vol. II, Sonzogno, Milano 1906

G. Vecchiotti, *Gente nostra. Curiosità storiche picene*, Monsampolo del Tronto, 1988

Quotidiani e periodici

La Lotta

L'Alba

L'Aquila

Messaggero del Piceno

Il Messaggero

il Resto del Carlino

Ringraziamenti

Si ringraziano, in modo particolare, per il contributo dato alla realizzazione della presente pubblicazione: Rosaria Ferrara, Mauro Cardinali, le famiglie Ciuccarelli, Marozzi, Pasquarè, Piergallini, Pietracci, Portesi, Ubaldo Renzi, Aldo Del Zozzo, Pietro Diletti, Elvezio Serena, Gianluigi Carazzai

Finito di stampare
nel mese di dicembre 2012
presso la Litografica COM
Capodarco di Fermo (FM)

