

to e le cornici che le attribuirono un carattere solenne e celebrativo, segno per i viaggiatori del decoro e della grandezza della città; carattere sottolineato anche dall'arredo interno ed esterno (panchine, lampioni, fontane, decori ed altro).

Le piccole Stazioni intermedie, pur avendo caratteristiche meno auliche, fornirono un esempio di buona architettura, avvicinandosi come tipologia alle case coloniche circostanti e distinguendosi per la maggior cura nella realizzazione e nell'uso dei materiali come il legno per gli infissi e gli arredi ed il travertino per i pavimenti e le cornici.

Altri elementi tipici del percorso ferroviario Ascoli-Porto d'Ascoli furono i ponti, primo fra tutti quello sul Tronto, che distrutto durante l'ultima guerra mondiale, fu ricostruito nella stessa forma e «il ponte di ferro» a SS. Filippo e

Giacomo a ridosso del ponte romano sul Gran Caso.

Completato il tratto Ascoli-Porto d'Ascoli l'interesse degli ascolani si concentrò sul tratto Ascoli-Antrudoco essendo già stato ultimato il percorso L'Aquila-Antrudoco-Rieti-Terni dal 28 ottobre 1873.

Con il governo Giolitti si aprirono nuove speranze per tale realizzazione, l'ing. V. Amici presentò per conto dell'Amministrazione provinciale un progetto di massima del tratto ferroviario Ascoli-Antrudoco che venne approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nel 1907, seguito dal progetto per il tratto Rieti-Passo Corese essendo stato sostenuto dal «Comitato promotore della ferrovia Rieti-Passo Corese».

Il 15 marzo 1908 la Provincia di Ascoli ottenne il diritto di costruire l'intera linea Ascoli-Antrudoco-Rieti-Passo Core-

se con un sussidio di L.7.500 a Km per 70 anni. Si appaltarono i lavori ma l'impresa costruttrice assunta, «Pirret et Laval», abbandonò l'incarico per questioni finanziarie.

Mentre si cercava un'altra società costruttrice, nel febbraio 1914 il Ministero dei LL.PP. incaricò una Commissione di studiare la sistemazione delle comunicazioni ferroviarie nell'Italia Centrale, indicando quali linee dovessero essere costruite e tenute in esercizio a cura dello Stato. Pertanto l'avvio dei lavori fu rimandato, anche a causa dell'inizio della prima guerra mondiale.

La Commissione di studio portò a termine il lavoro nell'ottobre 1919 e la ferrovia Ascoli-Roma venne inserita tra le opere da realizzare e mettere in esercizio per conto dello Stato.

La relazione della Commissione rimase però senza seguito e la Deputazione provinciale di Ascoli, avendo ormai perso i precedenti finanziamenti, sollecitò la formazione di un Comitato di agitazione che convocò, il 21 settembre 1921, un Convegno di Studi sulla ferrovia Salaria interpellando tutti i rappresentanti delle regioni, provincie e comuni interessati.

Terminati i lavori del convegno, con la decisione di ripresentare al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto aggiornato dell'ing. Amici, in seguito non si ebbero risultati concreti.

Durante il periodo fascista il progetto della ferrovia Salaria fu accantonato definitivamente dopo che nel 1933 fu prospettato, senza successo, sotto un aspetto strategico-militare, un collegamento ferroviario tra L'Aquila-Teramo-Ascoli.

Nel dopoguerra il problema ferroviario di Ascoli Piceno fu ripreso dall'on. R. Tozzi Condivi che in più occasioni ne fece oggetto di interrogazioni parlamentari. A seguito dei suoi interventi del 23 maggio 1966 e del 13 gennaio 1970 si ottenne l'ammodernamento ed il potenziamento della linea Ascoli-Porto d'Ascoli i cui lavori terminarono nel dicembre 1972. Le caratteristiche di carico dell'intero tratto furono portate allo stesso livello delle più importanti linee della rete delle ferrovie dello Stato, risolvendo così uno dei principali problemi tecnico-commerciali della vallata del Tronto in fase di espansione industriale.

Successivamente l'on. Tozzi Condivi nelle interrogazioni parlamentari del 28 novembre 1972 e del 22 maggio 1975 ripropose il progetto della ferrovia Salaria risvegliando negli ascolani la speranza non ancora perduta di potersi collegare a Roma.

Ora, dopo che l'intervento del sindaco Gianni Forlini ha evitato la soppressione del servizio ferroviario Ascoli-Porto d'Ascoli, forse la tenacia del popolo ascolano riuscirà a realizzare il sogno di una ferrovia che da Ascoli, attraverso l'ubertosa vallata del Tronto, sotto lo sguardo benevolo del monte Vetture, giunga fino a Roma.



La gloriosa pompa a braccio (o colonna idraulica) per il rifornimento di acqua alle vaporee, oggi in disuso.



Nelle foto: Zona SS. Filippo e Giacomo: il vecchio ponte romano sul fosso Gran Caso, a ridosso il ponte ferroviario — Il ponte di ferro sul Tronto (zona Maltignano) distrutto dai tedeschi nel giugno 1944 e subito ripristinato — L'automotrice oggi in funzione.

