

ferrovie secondarie italiane (7)

La Ferrovia Sangritana

L'Abruzzo non è molto ricco di ferrovie e ciò è dovuto senza dubbio in buona parte all'orografia di questa regione così bella, ma così imperiosa e conseguentemente con centri collegabili con una certa difficoltà dai vari mezzi di trasporto. È altresì vero però che proprio queste caratteristiche hanno "costretto" quasi tutte le ferrovie abruzzesi ad essere particolarmente belle dal punto di vista paesaggistico: la Sangritana non fa certo eccezione. Siamo quindi di fronte ad una linea che offre al passeggero degli splendidi scorci panoramici, ma, ahimé, quanto a comfort di viaggio e tempi di percorrenza dalle prestazioni non certo brillantissime. Esistono tuttavia delle giustificazioni a queste carenze, che non esitiamo a definire storiche, poiché per comprenderle si deve risalire alle vicende che determinarono la costruzione della ferrovia.

Permetteteci adesso, prima di passare alla storia della Sangritana, una piccola digressione che, riteniamo, aiuterà il lettore a meglio focalizzare quanto trattato. Premesso che quasi tutte le ferrovie secondarie in Italia hanno spesso avuto delle storie tribolate e protratte nel tempo ed inoltre che di frequente la loro costruzione, o meglio la loro progettazione, è stata oggetto di diatribe dovute ad interessi campanilistici e a "protezioni" da parte di deputati tesi a favorire interessi di alcune località o di alcuni personaggi legati a loro (fenomeno peraltro ancora oggi

del tutto in voga), si deve fare una considerazione di massima: l'Italia all'inizio del secolo non era certamente una nazione ricca ed i mezzi economici a disposizione erano scarsi. Da qui ecco la necessità di scegliere in sede di progetto dei tracciati magari molto tortuosi, con opere d'arte ridotte al minimo, poche gallerie e con pendenze rilevanti, ma alla fine sicuramente poco costosi. In questo modo maggiori erano le possibilità che il progetto fosse approvato unitamente con una sovvenzione chilometrica da parte dello Stato. Veniva così ad essere realizzata un'opera dal costo iniziale contenuto, col pregio di togliere dal più completo isolamento molte popolazioni, di promuovere commerci e di dar modo ai prodotti della zona di raggiungere abbastanza rapidamente (rispetto a prima) altri mercati. Come controindicazione si aveva però una ferrovia che nasceva in pratica già con forti condizionamenti, che difficilmente avrebbe sopportato consistenti aumenti di traffico, senza poter contare inoltre sulla possibilità di migliorare i tempi di percorrenza se non intraprendendo lavori assai impegnativi.

Non è certo quando si cominciò a parlare per la prima volta della costruzione della nostra linea, destinata a collegare l'Adriatico con la dorsale appenninica, anche se si può ritenere che sia stato intorno all'anno 1900; è un dato di fatto invece, che nell'edizione del 5 febbraio 1905 il

settimanale "I 3 Abruzzi" annotasse che la ferrovia Sangritana stava ormai per venire alla luce. In quello stesso anno venne infatti presentato alle competenti autorità da parte dell'ingegner Besenjanica un progetto di massima in cui si rendeva noto che a causa delle asperità delle zone attraversate si era optato per lo scartamento ridotto 950 mm. Qualche tempo passò senza che si dovessero registrare particolari novità, finché, nel 1909, un Decreto Reale di Vittorio Emanuele III rese esecutoria una Convenzione con la Società Anonima per le Ferrovie Adriatico-Appennino, con sede a Milano e la cui direzione fu affidata allo stesso ingegner Besenjanica.

I lavori iniziarono dalla riviera adriatica, dai due rami della grande Y che avrebbero dovuto riunirsi a Crocetta per dirigersi poi sino a Castel di Sangro. I tratti Marina di San Vito-Lanciano di 17 km e Marina di Ortona-Guardiagrele di quasi 30 km furono i primi ad essere ultimati nel 1912 e vennero rispettivamente aperti il 1° agosto ed il 10 ottobre. La congiunzione dei due rami diventò fatto compiuto il 4 settembre del 1913, con l'inaugurazione della Lanciano-Crocetta-Guardiagrele di poco più di 20 km. Da Crocetta, che diventava così stazione di diramazione, si procedette verso Càsoli ed Archi (altri 20 km) il 7 dicembre dello stesso anno, giorno in cui venne aperta una breve asta da Archi in direzione

Foto 1: dal lungo viadotto di San Vito Città si può godere di un'ottima visuale sulla frazione Marina e sull'Adriatico, lambito dalle Ferrovie dello Stato. Il raddoppio della linea FS comporterà un nuovo tracciato più a monte, con modifiche anche per la Sangritana. 27 agosto 1982. **Foto: Alessandro Muratori**



di Atessa per circa 6 km, esattamente sino all'inizio della salita per Atessa, un centro in cima ad un rilievo, come del resto molti altri nella zona servita dalla Sangritana. Il 29 giugno del 1914 si aggiunsero altri 20 km da Archi a Villa Santa Maria, mentre il 17 ottobre dello stesso anno i treni cominciarono ad avvicinarsi da Castel di Sangro sino al borgo di Ateleta, per circa 14 km. Al completamento mancava ormai solamente il tratto da Villa Santa Maria ad Ateleta, di oltre 21 km, che fu inaugurato il 1° agosto 1915.

Una volta ultimata la Sangritana nella sua configurazione ad Y, fiorirono un gran numero di progetti relativi ad allacciamenti con altri centri, nessuno dei quali, se si eccettua il naturale prolungamento sino ad Atessa città, vide tuttavia la luce.

Per quanto concerne il traffico, all'epoca dell'apertura, i treni non erano davvero molti, fatta eccezione per la Marina di San Vito-Lanciano, percorsa da 7 coppie al giorno con un tempo di percorrenza di circa un'ora; sulla quasi totalità delle altre tratte vi era una sola coppia con andature da "record"; per citare un esempio ci volevano ben 5 h e 20' perché il treno superasse gli 87 km fra Lanciano e Castel di Sangro, tenendo conto del cambio a Villa Santa Maria. Erano sicuramente tempi ridicoli se visti con gli occhi di oggi, ma le pendenze della linea (fino al 37 per mille) e la trazione a vapore, affidata ad un complesso di 12 macchine fra cui alcune Mallet di costruzione Borsig capaci di 90 t a 20 km/h sul 30 per mille, non permettevano diversamente.

A riprova di quanto le ferrovie secondarie nascessero in pratica già vecchie, ci si rese conto ben presto come l'esercizio con la trazione a vapore sulla Sangritana non solo fosse particolarmente oneroso, ma anche insoddisfacente. Fu così che nel 1923 venne conferito alla società TIBB l'incarico di elettrificare la linea nella sua interezza e di fornire 18 fra locomotive ed elettromotrici, in parte a carrelli e in parte a due assi. Stabilito il tipo di elettrificazione (2.400 V

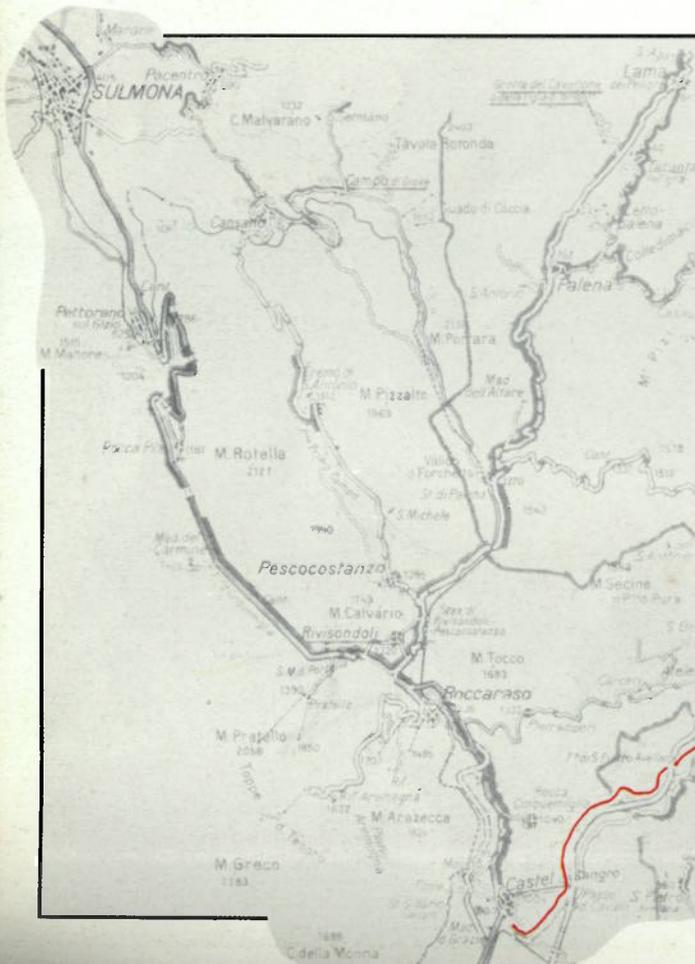
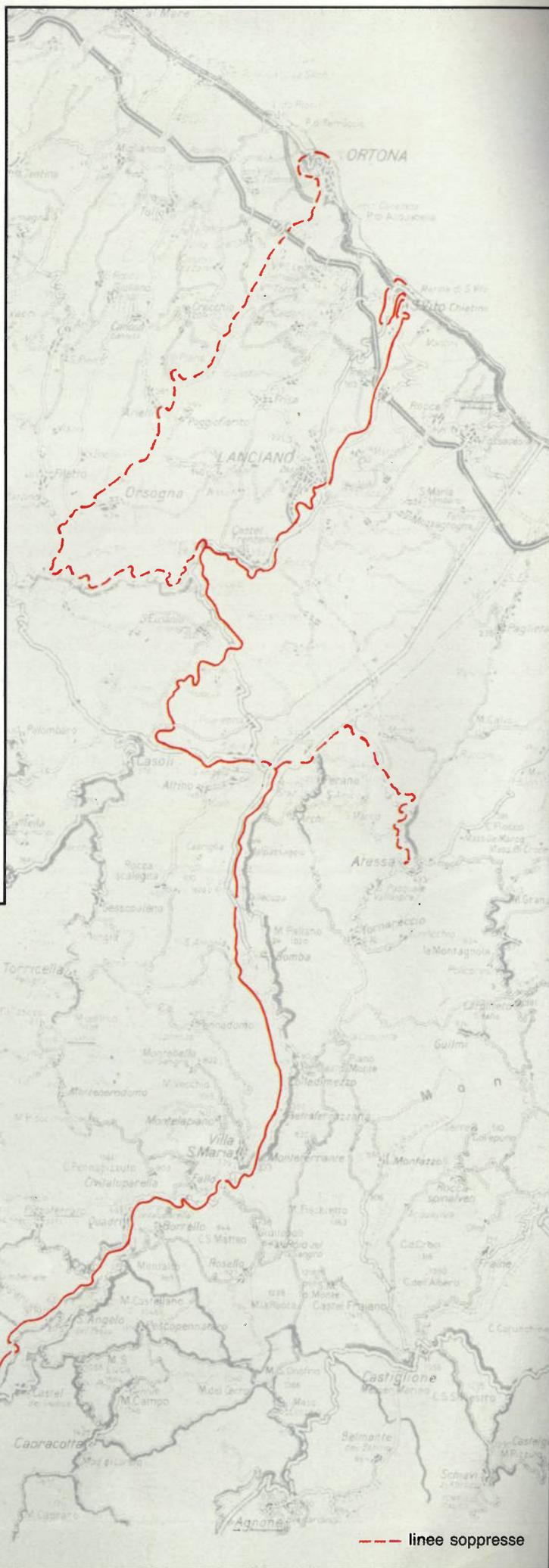




Foto 2: è pronta per la partenza da Lanciano l'elettromotrice 04 diretta a Castel di Sangro. Sulla destra una delle due locomotive Diesel-elettriche in dotazione alla Sangritana. Agosto 1988.

Foto: Roberto Cocchi

Foto 3: a pantografi abbassati arriva a Casoli l'elettromotrice 02 del locale 305 Castel di Sangro-Lanciano; i segnali sono normalmente disposti a via libera. 25 agosto 1989.

Foto: Alessandro Muratori



Foto 4: entra in stazione a Casoli un'acoppiata di elettromotrici. Sono la 09 e la 08. Maggio 1982.

Foto: Roberto Cocchi





Foto 5: è in arrivo a Crocetta l'elettromotrice 05 da Castel di Sangro con una rimorchiata ancora nei vecchi colori. Sullo sfondo s'intravede la soppressa diramazione per Ortona. Maggio 1982.

Foto: Roberto Cocchi

◀ **Foto 6:** sta percorrendo il breve tratto a binari compenetrati all'uscita di Archi (lato Lanciano) l'elettromotrice 10, impegnata nel locale 303/103 Castel di Sangro-Pescara. Quest'espedito ha consentito un piccolo risparmio sul tracciato della linea di Atessa. 24 agosto 1989.

Foto:

Alessandro Muratori



Foto 7: elettromotrice 08 a Villa Santa Maria in partenza per Lanciano. A causa dell'interruzione della linea per Castel di Sangro, questa località, sede anche della sottostazione elettrica, ha svolto funzioni di capotronco. Settembre 1983.

Foto: Roberto Cocchi



in corrente continua), si preferì assegnare il compito a chi già aveva esperienza in questo campo e la società TIBB, che poteva contare sulle realizzazioni della Torino-Ceres (4.000 V cc) e della tranvia Pinerolo-Perosa Argentina (2.000 V cc), venne ritenuta l'azienda più adatta. Tale previsione si rivelò azzeccata, visto che nel breve volgere di circa un anno tutti i problemi furono risolti e nel giugno del 1924 l'elettificazione era cosa fatta, senza che si fosse dovuto interrompere anche per un sol giorno il regolare servizio a vapore. Dopo qualche mese di prova, il 9 ottobre 1924, si inaugurò l'esercizio in trazione elettrica.

Negli anni seguenti si costruì il tronco terminale Atessa-Atessa città di circa 9 km, dalla pendenza massima del 40 per mille, inaugurato il 1° febbraio 1929. Con l'occasione la "vecchia" stazione di Atessa prese il nome della frazione San Luca, mentre la denominazione "Atessa" passò più propriamente al nuovo capolinea, a brevissima distanza dal centro urbano.

L'allacciamento con le FS avveniva nelle stazioni di Marina di San Vito, Castel di Sangro e Marina di Ortona, ove i binari a scartamento ordinario avevano interposte due rotaie per lo scartamento ridotto. Tale sistema si estendeva sul tratto di quasi 3 km fra le stazioni di Marina di Ortona e Ortona Città, caratterizzato anche da un regresso alla radice della stazione di testa del centro urbano, ed anche fra il capolinea di Marina di San Vito e lo scalo di San Vito Trasbordato. Grazie al doppio sistema degli organi di trazione e repulsione, erano sempre le stesse locomotive a vapore od elettriche a scartamento ridotto che potevano manovrare i carri a scartamento normale. Nessun problema neppure per quanto riguarda l'alimentazione elettrica, non esistendo, all'epoca, alcun filo di contatto nelle linee FS di corrispondenza.

Col nuovo sistema di trazione i tempi di percorrenza vennero ridotti a circa la metà (meno di 2 ore e mezzo da Lanciano a Castel di Sangro), mentre si incrementarono le coppie di corse: la sezione meglio servita risultava sempre la Marina di San Vito-Lanciano, con 9 andate e ritorno. Seguirono alcuni anni relativamente tranquilli, fino alla seconda guerra mondiale, al termine della quale la nostra linea risultò assai malridotta, specialmente fra Archi e Castel di Sangro. Il servizio era sospeso e le popolazioni ne richiedevano urgentemente la ripresa. Passò un lungo periodo di inutili proteste e petizioni, finché nei primi anni Cinquanta vennero autorizzate e finanziate la ricostruzione e la trasformazione a scartamento ordinario. Con questa conversione si rese possibile il collegamento diretto fra Pescara e Lanciano, ciò che, alla luce dell'attuale situazione della ferrovia, rimase l'unico effettivo vantaggio, se si eccettua un incremento del servizio merci. In effetti negli anni Cinquanta si perse l'occasione per istituire realmente delle relazioni rapide ed efficienti fra Pescara, Lanciano e la valle del Sangro, premessa per altri collegamenti di più ampio respiro, ad esempio una relazione Pescara-Napoli assai più veloce che non via Sulmona-Roccaraso. Così fu condotta la trasformazione, in pratica limitandosi ad allargare lo scartamento senza effettuare, salvo pochissime eccezioni di limitata entità, alcuna importante variazione di tracciato. In questo modo le velocità massime sviluppabili rimasero praticamente quelle di analoghi mezzi leggeri a scartamento ridotto, con grave compromissione per un qualunque valido sviluppo futuro. Al limite si sarebbe anche potuto circoscrivere l'intervento, vista la mancanza di decise rettifiche di tracciato, all'acquisizione di nuovo materiale rotabile a scartamento ridotto, più potente ed in grado di sviluppare più alte velocità massime; si sarebbe inoltre potuto mantenere il

servizio merci come veniva effettuato prima dell'ultima guerra e cioè con il trasporto dei carri su speciali carrelli trasbordatori, essendo state le gallerie, già all'epoca della prima elettrificazione, ricostruite con sagoma allargata.

Veniamo comunque alle date: il 7 marzo 1956 si inaugurò la Marina di San Vito-Crocetta, il 1° luglio seguente la Crocetta-Archi, il 20 settembre ancora del '56 la Crocetta-Ortona Città, il 1° aprile 1957 la Archi-Atessa (col caratteristico tratto a binari compenetrati con la linea principale all'uscita da Archi), il 1° aprile 1958 la Archi-Bomba ed il 7 maggio del '59 il tratto terminale Bomba-Castel di Sangro. Mancava solamente la Marina di Ortona-Ortona Città, riaperta il 18 giugno 1959 con la galleria elicoidale sotto la città, parzialmente rifatta. La Sangritana a scartamento ordinario e trazione elettrica (elevata ai "ranghi FS" con i 3.000 V cc) era così fatta.

Si immisero in servizio nuove elettromotrici costruite da Stanga/TIBB in numero di 11 (nello stesso modo classificate da 01 a 11) e 6 rimorchiati semipilota (51-56) di forma simile alle elettromotrici ed identiche nella tipica livrea bianco-azzurra, oltre a 4 locomotive (22-25) risalenti al 1924 previa, ovviamente, trasformazione dello scartamento. Il binario venne armato con rotaie assai leggere da 27 kg/m, mentre il raggio minimo delle curve rimase fissato a 100 m. Con queste premesse la velocità massima ammessa dalla linea varia dai 35 ai 55 km/h, con ulteriori riduzioni nel transito sugli scambi e nei tratti con controrotaia. Era fatale che i tempi di percorrenza rimanessero identici a quelli d'anteguerra.

Senza infamia e senza lode passarono gli anni Sessanta, durante i quali si cominciò tuttavia ad avvertire la concorrenza automobilistica: non tardarono a farsi sentire le voci di chi intendeva liquidare la ferrovia una volta per tutte. Nel 1970 però la Sangritana ricevette del "nuovo" materiale rotabile; si trattava dei mezzi della cessata Ferrovia Voghera-Varzi esercita dalla stessa Società Anonima per le Ferrovie Adriatico-Appennino. Giunsero così 3 elettromotrici (ACD 21 e 23 di costruzione Stanga/TIBB 1931 e ABD 22 di costruzione Breda 1957), due locomotive elettriche simili a quelle già in servizio (51 e 52), oltre ad alcune rimorchiati. A Lanciano dapprima si revisionò (con qualche modifica anche esteriore) la 22, seguita dalla 21, usate in modo quasi esclusivo sulla Marina di San Vito-Lanciano; indi fu la volta della 23. Alle elettromotrici ex FVV venne applicata la nuova colorazione in grigio/verde assegnata ai mezzi sociali a partire dal 1974. Brevissimo revival per la locomotiva 51, che finì subito accantonata, mentre la 52 funzionò per circa tre anni.

Agli inizi degli anni Settanta la Sangritana era sempre più oppressa dalla concorrenza automobilistica e minacciata nella sua stessa esistenza dalla costruzione di una superstrada fra San Salvo Marina e Castel di Sangro; si continuava a vociferare che, non appena la nuova arteria stradale fosse stata terminata, la ferrovia, almeno fra Archi e Castel di Sangro, sarebbe stata soppressa. Per fortuna della Sangritana tale superstrada non è ancor oggi completata.

Nel frattempo, era il 1972, un piccolo smottamento aveva interrotto la tratta Archi-Atessa poco oltre la stazione di San Luca. I treni passeggeri vennero, si disse "temporaneamente", sostituiti da autoservizio, mentre il traffico merci fu limitato a San Luca. Nel 1979, nonostante i lavori di ripristino e manutenzione, vennero tolti d'opera alcuni tratti di rotaie oltre San Luca, sicché Atessa dovette definitivamente dare l'addio ai treni dopo soli 15 anni!

Nel 1979 entrarono in servizio due locomotive

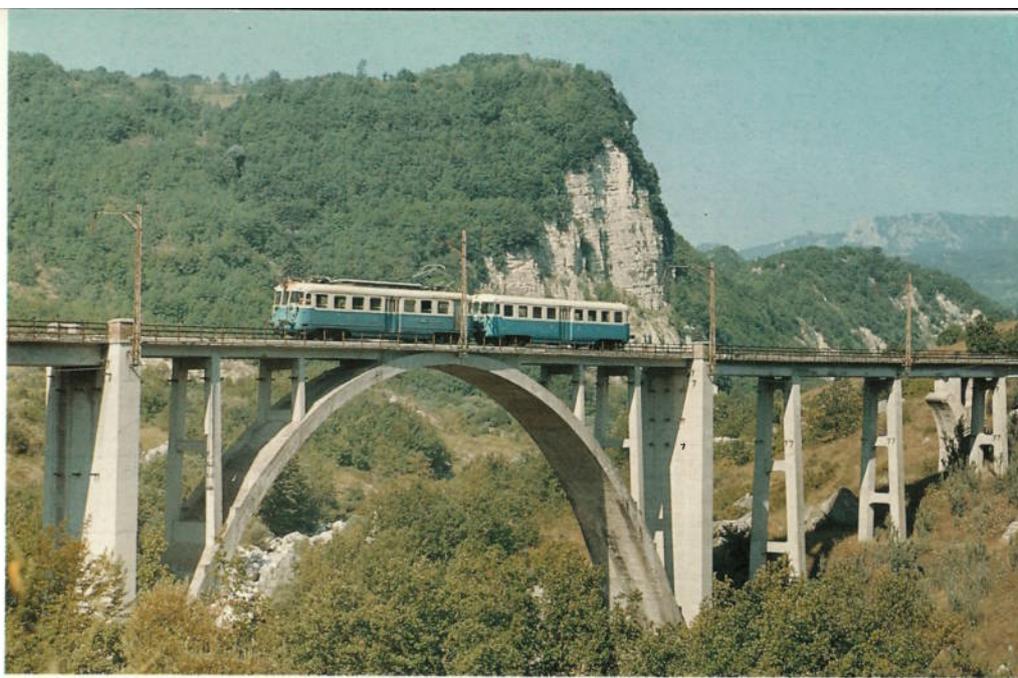


Foto 8: l'accoppiata 10 + 54, nei vecchi colori FAA, supera il viadotto sul Sangro nei pressi di Baronessa. Assieme al lungo viadotto del colle di San Vito Chietino, sono i manufatti più caratteristici della linea. 5 agosto 1979.

Foto: Alessandro Muratori

Foto 9: avvolta nelle case, l'elettromotrice 04 diretta a Castel di Sangro entra nella stazione di Quadri-Borrello. Agosto 1988.

Foto: Roberto Cocchi





◀ **Foto 10:** si incrociano ad Ateleta il locale 307/109 Castel di Sangro-Pescara (a sinistra) con il locale feriale 144/306 Marina di San Vito-Castel di Sangro. 25 agosto 1989.

Foto:
Alessandro Muratori

Foto 13 (a destra): immerse nel tipico paesaggio abruzzese l'elettromotrice 11 e la rimorchiata 55 sono state riprese, nell'agosto del 1988, nei pressi di San Pietro Avellana.

Foto: **Roberto Cocchi**

Foto 11: transita nelle parti di Passo Cavalli la motrice 08 diretta a Lanciano.

◀ **Foto:** **Roberto Cocchi**

Foto 14 (in basso a destra): nei pressi di Ateleta il 13 agosto 1989 è stata ripresa quest'eccezionale composizione del "Treno della Valle" di ritorno Castel di Sangro-Pescara, con le elettromotrici 06 e 01, le rimorchiate 23 (ex. el. FVV), 35 (ex FVV) e 21 (ex. el. FVV) e la locomotiva Diesel D 27 in coda.

Foto: **Paolo Gregoris**

Foto 12 (sotto a sinistra): al capolinea Castel di Sangro l'elettromotrice 10 attende di ripartire alla volta di Pescara. Sullo sfondo si nota uno dei viadotti ad archi della linea FS Sulmona-Isernia. 25 agosto 1989. **Foto:** **Alessandro Muratori**



Diesel-elettriche di costruzione FIAT/TIBB, classificate D 26 e 27, che andarono ad affiancarsi alle locomotive elettriche d'origine, ormai sulla via del tramonto.

Ancora per frane e relativi lavori di ripristino per alcuni anni venne sospeso il traffico fra Marina di San Vito e Lanciano: venne costruito un nuovo viadotto di cemento armato sull'ansa di San Vito e furono consolidate delle arcate del lungo viadotto in curva sotto San Vito Città.

Nel 1980 la Ferrovia Sangritana (allora contraddistinta dalla sigla FAA) passa in Gestione Commissariale Governativa.

Nello stesso anno viene meno il residuo traffico merci fra Archi e San Luca e la linea per Ateesa, così caratteristica per il suo filo tranviario, le rampe tanto decise ed il binario compenetrato di Archi, scompare definitivamente. I nuovi stabilimenti della Sevel, presso Piazzano di Ateesa, anziché raccordarsi all'esistente, da ammodernarsi secondo le nuove esigenze, preferiscono costruire una nuova ferrovia industriale in val di Sangro.

Di nuovo un'interruzione, sempre per frane, fra Villa Santa Maria e Castel di Sangro nei primi anni Ottanta: per molto tempo i treni non arriveranno più al loro naturale capolinea.

Nel 1982 la Sangritana subì un nuovo colpo: a partire dal 1° febbraio sulla linea Marina di Ortona-Crocetta (-Lanciano) i treni viaggiatori sono eufemisticamente "sospesi" e sostituiti da autobus; fino al dicembre 1984 continuerà un limitato traffico merci fra Marina di Ortona ed



◀ **Foto 10:** si incrociano ad Ateleta il locale 307/109 Castel di Sangro-Pescara (a sinistra) con il locale feriale 144/306 Marina di San Vito-Castel di Sangro. 25 agosto 1989.

Foto:
Alessandro Muratori

Foto 13 (a destra): immerse nel tipico paesaggio abruzzese l'elettromotrice 11 e la rimorchiata 55 sono state riprese, nell'agosto del 1988, nei pressi di San Pietro Avellana.

Foto: Roberto Cocchi



Foto 11: transita nelle parti di Passo Cavalli la motrice 08 diretta a Lanciano.

Foto: Roberto Cocchi

Foto 14 (in basso a destra): nei pressi di Ateleta il 13 agosto 1989 è stata ripresa quest'eccezionale composizione del "Treno della Valle" di ritorno Castel di Sangro-Pescara, con le elettromotrici 06 e 01, le rimorchiata 23 (ex. el. FVV), 35 (ex FVV) e 21 (ex. el. FVV) e la locomotiva Diesel D 27 in coda.

Foto: Paolo Gregoris

Foto 12 (sotto a sinistra): al capolinea Castel di Sangro l'elettromotrice 10 attende di ripartire alla volta di Pescara. Sullo sfondo si nota uno dei viadotti ad archi della linea FS Sulmona-Isernia. 25 agosto 1989. **Foto:** Alessandro Muratori

Foto: Alessandro Muratori



Diesel-elettriche di costruzione FIAT/TIBB, classificate D 26 e 27, che andarono ad affiancarsi alle locomotive elettriche d'origine, ormai sulla via del tramonto.

Ancora per frane e relativi lavori di ripristino per alcuni anni venne sospeso il traffico fra Marina di San Vito e Lanciano: venne costruito un nuovo viadotto di cemento armato sull'ansa di San Vito e furono consolidate delle arcate del lungo viadotto in curva sotto San Vito Città.

Nel 1980 la Ferrovia Sangritana (allora contraddistinta dalla sigla FAA) passa in Gestione Commissariale Governativa.

Nello stesso anno viene meno il residuo traffico merci fra Archi e San Luca e la linea per Ateleta, così caratteristica per il suo filo tranviario, le rampe tanto decise ed il binario compenetrato di Archi, scompare definitivamente. I nuovi stabilimenti della Sevel, presso Piazzano di Ateleta, anziché raccordarsi all'esistente, da ammodernarsi secondo le nuove esigenze, preferiscono costruire una nuova ferrovia industriale in val di Sangro.

Di nuovo un'interruzione, sempre per frane, fra Villa Santa Maria e Castel di Sangro nei primi anni Ottanta: per molto tempo i treni non arriveranno più al loro naturale capolinea.

Nel 1982 la Sangritana subì un nuovo colpo: a partire dal 1° febbraio sulla linea Marina di Ortona-Crocetta (-Lanciano) i treni viaggiatori sono eufemisticamente "sospesi" e sostituiti da autobus; fino al dicembre 1984 continuerà un limitato traffico merci fra Marina di Ortona ed



Materiale di trazione

Classificazione / costruttore / anno di fabbricazione / rodiggio / potenza / velocità

01-11	Stanga-TIBB / 1955-60 / Bo'Bo' / 340 kW / 90 km/h
22-25	TIBB / 1924-25 a scartamento 950 mm (ricostruzione TIBB / 1955 a scartamento normale) / Bo'Bo' / 528 kW / 45 km/h [nel 1989 erano tutti accantonati in buone condizioni; data per probabile la ricostruzione di uno o due esemplari]
D 26-27	FIAT-TIBB / 1978 (ma immessi in servizio nel 1979) / Bo'Bo' / 296 kW / 75 km/h
ACD 21,23	(ex Ferrovia Voghera-Varzi, con la stessa classificazione) Stanga-TIBB / 1931 (ammodernamento Ferrovia Sangritana 1974/1977) / Bo'Bo' / 440 kW / 80 km/h [nel 1987 smotorizzate e parzialmente private delle apparecchiature elettriche; riclassificate 21,23 ed adibite al Treno della Valle]
ABD 22	(ex Ferrovia Voghera-Varzi, con la stessa classificazione) Breda / 1957 / Bo'Bo' / 588 kW / 100 km/h [nel 1989 era accantonata a seguito incendio nella stazione di Castel di Sangro]
51-52	(ex Ferrovia Voghera-Varzi, con la stessa classificazione) TIBB / 1931 / Bo'Bo' / 440 kW / 45 km/h [nel 1989 erano accantonate in pessime condizioni]

(sono esclusi i mezzi di servizio; stato al settembre 1989)

Orsogna, sbrigato dai Diesel-elettrici, mentre le locomotive elettriche concludono i loro giorni. Da rimarcare che quest'ultimo tratto era l'unico di tutta le rete ad essere stato riarmato con rotaie da 36 kg/m.

Il 1987 si presenta con positive novità: viene finalmente ripristinata la Villa Santa Maria-Castel di Sangro e lanciata un'iniziativa per togliere dal torpore la nostra ferrovia. Si tratta del "Treno della Valle" che nei fine-settimana o in determinati giorni prestabiliti, oppure ancora su prenotazione, conduce a scopo turistico comitive di gitanti da Pescara nella valle del Sangro, facendo registrare un discreto successo. In composizione solitamente tre "pezzi" ex Voghera-Varzi riadattati allo scopo, dopo aver servito come alloggio a terremotati di Castel di Sangro: la 21 e la 23 smotorizzate e la rimorchiata 35 in una vistosa colorazione-arcobaleno, di solito al traino di una delle due locomotive Diesel-elettriche, ma anche in altre combinazioni; per completezza diremo che anche la rimorchiata 33 ex FVV è stata revisionata e verniciata nei colori del "Treno della Valle", ma è priva di interni, dal momento che la si voleva impiegare come sede di mostre itineranti.

L'elettromotrice 22 già Voghera-Varzi termina invece la sua carriera a Castel di Sangro, gravemente danneggiata da un incendio al centro della cassa.

Sfortunata anche la sorte del "Treno della Neve", istituito durante l'orario invernale 1987-88 fra Pescara e Roccaraso ed affidato alla trazione delle locomotive Diesel-elettriche col materiale ex FVV: i tempi di percorrenza non hanno invogliato molti sciatori ad intraprendere la lun-

ga trasferta, che non è più stata ripetuta negli orari successivi.

Per la Sangritana (oggi FAS) interventi radicali sono previsti entro i prossimi cinque anni, a partire dal nuovo tracciato da Marina di San Vito a Lanciano, anche in dipendenza del raddoppio con spostamento a monte della linea Adriatica delle FS, prosecuzione su nuova sede fino ad Archi, ammodernamento del rimanente tratto sino a Castel di Sangro. Si parla anche di nuovo materiale rotabile. In tutto lo Stato ha promesso 105 miliardi. Sembra inoltre che la Sangritana debba rilevare la gestione della ferrovia industriale (13 km) della Sevel in val di Sangro: a tal fine occorrerebbero locomotive Diesel certo più potenti delle attuali.

Diamo ora uno sguardo al tracciato, accennando ad alcune caratteristiche che ci sembrano rimarchevoli. Innanzitutto la salita da Marina di San Vito a San Vito Città, che si realizza grazie a due tornanti, uno dei quali si sviluppa in parte su un viadotto, dal quale si gode una splendida vista sul mare, e in parte in galleria. Si prosegue su un crinale e in leggera salita si giunge a Lanciano, sede della direzione d'esercizio, del deposito e delle officine; ad un lato dell'impianto è accantonata la locomotiva elettrica 22. Si continua a salire per giungere a Castelfrentano (vi troviamo la 25) da dove inizia la discesa verso Crocetta, la stazione di diramazione per Marina di Ortona: sul piazzale si notano la 24 e la 23, mentre lungo il binario dismesso per Ortona stanno abbandonate le due locomotive ex FVV 51 e 52, unitamente con le rimorchiate 31, 32 e 34. Si scende ancora e si arriva a Càsoli e di qui, quasi in piano, ad Archi, la cui stazione co-

me quella di Lanciano e molte altre ancora, è realizzata completamente in curva. Appena il tempo per ricordare il tronco per Atessa e si ricomincia a salire; eccoci a Bomba e a Villa Santa Maria. La linea fra queste due ultime località ha subito uno spostamento verso monte, a causa di un invaso artificiale realizzato sul fiume Sangro. Oltre Villa Santa Maria si ha una delle tratte più ardite di tutta la Sangritana, mentre le montagne si fanno più incumbenti e le pareti rocciose più verticali. In questa sezione fino a Quadri-Borrello esistono alcune opere d'arte d'una certa importanza. Di qui la ferrovia continua sul fondovalle e sempre in salita sino a raggiungere gli oltre 1.000 m di Passo Cavalli, per dirigersi poi in lieve discesa a Castel di Sangro. Un ultimo sguardo al traffico. Quello merci è oggi veramente poca cosa: ci sono però buone prospettive con la gestione del raccordo Sevel e con l'eventuale ripristino dei primi chilometri della linea di Ortona verso la locale zona industriale, per soddisfare richieste in tal senso. Il movimento passeggeri può essere facilmente desunto dalle corse sulle varie tratte: vediamole. La più frequentata è, da sempre, la Marina di San Vito-Lanciano con 12 coppie di treni (4 in meno nei giorni festivi), delle quali ben 7 in servizio diretto con Pescara. Fra Lanciano ed Archi le coppie sono 7, e così pure fra Archi e Castel di Sangro con l'aggiunta di una corsa A/R feriale fra Castel di Sangro e Quadri-Borrello. A questo punto ci sembra d'aver detto l'essenziale e non ci resta quindi che invitarvi ad andare a visitare la Sangritana, se non l'avete già fatto. Merita!

Roberto Cocchi-Alessandro Muratori

Arte & Cucina

Con l'istituzione nel 1987 del Treno della Valle, la Sangritana ha intelligentemente voluto incrementare l'uso della ferrovia mettendola al servizio delle risorse artistiche e naturali che si ritrovano lungo il suo percorso. Lanciano ha molto da offrire dal punto di vista culturale, a partire dalla Cattedrale, che sorge in modo singolare su quattro archi di un antico ponte romano dei tempi di Diocleziano; meta di pellegrinaggi per un reliquiario che ricorda un antico evento miracoloso è la vicina chiesa di San Francesco, abbellita anche da un campanile romanico. Merita una visita pure la chiesa di Santa Maria Maggiore, sia per le facciate più antiche che per le opere d'arte conservate all'interno, fra cui un trittico di scuola veneziana ed una croce astile di Nicola da Guardiagrele. A Lanciano inoltre si tengono delle manifestazioni collegate con festività religiose: l'8 settembre (ricorrenza della Madonna), il 23 dicembre (festa della Squilla), la Settimana Santa. Càsoli, fra Lanciano ed Archi, è invece la stazione di partenza per escursioni di carattere naturalistico alla Grotta del Cavallone, dove stalattiti e stalagmiti si distendono per 1.300 m. Una meta relativamente nuova, ma già con diverse attrezzature turistiche, è il Lago di Bomba, ai piedi dell'omonimo paese adagiato in cima ad una collina. Poco lontano dalla stazione di Villa Santa Maria (un centro noto

per aver formato gli chef di molti alberghi in ogni parte del mondo) si estende il Bosco di Rosello, dove ci conduce un autobus in collegamento col Treno della Valle. Al capolinea appenninico la cittadina di Castel di Sangro conserva nel suo centro delle abitazioni del Medio Evo e del Rinascimento, oltre alla barocca chiesa dell'Assunzione, dai ricchi interni. Il Treno della Valle, dopo averci mostrato le mille e mille colline abruzzesi, ci dà anche modo di ristorarci, grazie ad un adeguato intervallo fra l'ora d'arrivo e quella di partenza. Non bisognerebbe lasciarsi sfuggire una delle specialità di queste zone: la pasta alla chitarra, che prende il nome dall'utensile di cucina con la quale si taglia l'impasto appena fatto; il "sugo" migliore è quello a base d'agnello e pomodoro. E l'agnello può fare anche da secondo piatto, ma anche un arrosto, o un misto di carni, o più semplicemente dei formaggi locali, alcuni molto saporiti. Anche le verdure, in primo luogo peperoni, spinaci e pomodori, hanno sapori forti e intensi. Fra i vini si segnalano il Montepulciano e il Trebbiano d'Abruzzo, il primo di più alta gradazione ed adatto a carni dal gusto robusto.

AM-RC