

MARCELLO BENEGIAMO

UNA LINEA FERROVIARIA ABRUZZESE: LA SANGRITANA NEL PRIMO CINQUANTENNIO DEL XX SECOLO

Progettazione e costruzione. – La Ferrovia Sangritana fu progettata e costruita negli anni 1905-1915, per iniziativa di Ernesto Besenjanica, ingegnere di Milano (1). I relativi progetti di massima furono presentati al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 2 giugno 1905 e il 17 marzo 1906: l'organo statale li approvò con voto 31 maggio 1906, n. 164, concedendo un sussidio chilometrico di 6500 lire. Nel frattempo Besenjanica, insieme con un gruppo di imprenditori e tecnici di Milano, aveva fondato nella città lombarda, il 21 settembre 1906, la Società per le Ferrovie Adriati-

(1) Sulla figura e l'opera di Ernesto Besenjanica, cfr. Archivio aziendale della ferrovia Adriatico-Sangritana di Lanciano (d'ora in poi ASFAL), materiale in attesa di ordinamento, *Il sindaco di Lanciano al prefetto di Chieti, 17 settembre 1953*. Malgrado le ricerche effettuate, non è stato possibile conoscere i dati biografici di Ernesto Besenjanica (morto probabilmente sul finire degli anni '30. Un breve profilo di Besenjanica è tracciato dall'ingegnere Francesco Mauro (che gli succedette nella direzione della Ferrovia), cfr. MAURO F., *Pubblici trasporti dell'Abruzzo chietino*, in «Affari», 1950, II, 3, p. 206. E' necessario un rapido cenno sulle fonti d'archivio utilizzate per questo lavoro. Fino a dieci anni fa l'archivio aziendale della Sangritana versava in condizioni precarie e pericolose, essendo depositato in un capannone della stazione ferroviaria di Lanciano, adibito a rimessa e officina di riparazione di locomotrici. Per iniziativa dell'attuale direttore della Società, l'ingegnere Antonio Bianco, l'archivio aziendale è stato recuperato e sistemato in un edificio all'interno dell'area della stazione. Nel frattempo il direttore avviò anche un progetto di riordinamento dello stesso archivio, tuttora in corso. A tutt'oggi l'archivio SFFAA ha una consistenza di oltre 150 buste con documentazione (1905-1980) riguardante la Ferrovia Sangritana, la Ferrovia Porto San Giorgio-Fermo-Amandola e la tramvia Chieti-Stazione. Le prime due linee furono costruite e gestite dalla SFFAA, l'altra invece venne ceduta nel primo dopoguerra all'azienda di Lanciano dalla Società Terrei-Mincani di Chieti. Purtroppo, l'archivio è tuttora privo di strutture di corredo: inventari, elenchi, repertori e schedari, strumenti fondamentali per la ricerca storica. Tuttavia, la parte più rilevante del progetto è stata compiuta e l'archivio della Società per le Ferrovie Adriatico-Appennino è oggi il più importante del settore in Abruzzo. Nella primavera 1995 l'ingegnere Bianco autorizzò per motivi di studio la consultazione dell'archivio, sicché alla base di questo contributo c'è una circostanza per molti aspetti eccezionale: per la prima volta è stata effettuata una ricerca sulla Ferrovia Sangritana con documentazione del tutto inedita, che completa lo scarso materiale

Tab. 1 – *Ferrovia Sangritana: i nove tronchi previsti dal progetto*

Tronchi	Lunghezza (in km)
Ortona (porto)-Orsogna	24,223
Orsogna-Biforcazione	13,977
San Vito-Lanciano	16,354
Lanciano-Biforcazione	9,750
Biforcazione-Casoli	13,373
Casoli-Archi-Atessa	14,109
Archi-Villa Santa Maria	21,478
Villa Santa Maria-Ateleta	19,712
Ateleta-Castel di Sangro	15,208

co-Appennino (SFFAA) con un capitale di 4 milioni di lire (2). Tre anni dopo il progetto diventò esecutivo e poterono così iniziare i lavori. Infatti, con regio decreto 669 dell'11 agosto 1909, fu approvata la convenzione tra la SFFAA e il Ministero dei Lavori Pubblici e del Tesoro, stipulata in data 27 febbraio 1909: «il Governo concede alla Società per le ferrovie Adriatico-Appennino la ferrovia Adriatico-Sangritana della lunghezza complessiva di km 148.184 a binario ridotto di m. 0.95 [...] ed a trazione a vapore, che il concessionario si obbliga a costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo» (3).

Il progetto Besenzanica prevedeva la costruzione di nove tronchi (tab. 1) (4). Il costo di costruzione dell'intera linea ferroviaria, la più lunga a scartamento ridotto in Abruzzo, era stato preventivato in 20.066.345 lire, con un contributo chilometrico da parte dello Stato fissato in 8500 lire, per la durata di 50 anni. Le quote dei 49 comuni interessati (da versare per 40 anni), variavano invece in rapporto ai criteri demografici e geografico-commerciali stabiliti dalla legislazione emanata dai governi

conservato nell'Archivio di Stato di Chieti: cfr. BENEGLIAMO M., *Le ferrovie in Abruzzo. Guida alle fonti documentarie nell'Archivio di Stato di Chieti*, in *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo. Temi e materiali sullo sviluppo delle ferrovie tra questione nazionale e storia regionale* (a cura di Gaetano Sabatini), L'Aquila, Amministrazione Provinciale, 1996, pp. 279-283. Peraltro, data la gran mole dell'archivio aziendale, è stato possibile per il momento ricostruire le linee generali della storia della ferrovia nel corso del primo cinquantennio del secolo. Per un inquadramento generale della storia della Sangritana, cfr. BENEGLIAMO M., *La politica ferroportuale in provincia di Chieti in età giolittiana*, tesi di laurea, anno accademico 1986-1987, Università degli Studi «G. D'Annunzio» di Chieti, Facoltà di Lettere e Filosofia, pp. 175-210 e ID., *Il sistema viario sangritano: gerarchie territoriali e dinamiche di sviluppo in La guerra sul Sangro. Eserciti e popolazione in Abruzzo 1943-1944* (a cura di Costantino Felice), Milano, Franco Angeli, 1994, pp. 361-367.

(2) Tra i fondatori della Società ricordiamo gli ingegneri Carlo Malgarini, Enrico Peregrin e Angelo Freund. Il capitale sociale era diviso in azioni di 250 lire ciascuna: con deliberazione dell'assemblea degli azionisti 23 marzo 1909, esso fu elevato a 7,5 milioni (ASFAL, *Progetto esecutivo*, b. 2, *Istrumento 17 dicembre 1910 del notaio Gerolamo Serina di Milano*). Per un quadro finanziario della SFFAA nel primo ventennio di vita, cfr. CREDITO ITALIANO, *Società per azioni. Notizie statistiche*, Milano, Casa Editrice Italiana di C. De Luigi, 1926, p. 219.

(3) ASFAL, *Costruzione*, b. 1, *Deliberazione del Consiglio di amministrazione*, 12 marzo 1909.

(4) ASFAL, *Rapporti con le Ferrovie dello Stato*, b. 2, *Il Ministero dei Trasporti alla SFFAA*, 12 gennaio 1910.

Tab. 2 – *Quadro tecnico finanziario del progetto della Ferrovia Sangritana*

Gruppo dei lavori	Importo (in lire)
Espropri (9083, per 1.938.495 m ² x 0,65 lire/m ²)	1.259.976,20
Terrazzamenti (scavi, riparazioni suoli, scarpate ecc.)	2.263.056,20
Manufatti fino a 10 m di luce (1126 acquedotti e ponticelli)	1.812.015,50
Opere d'arte speciali con luci maggiori di 10 m (21 ponti)	1.391.973,40
Opere di sostegno, difesa e consolidamento	3.050.429,30
Gallerie (6, per m 1516,45)	1.249.015,10
Armamento	5.127.192,50
Stazioni e impianti fissi (32 stazioni)	2.281.728,50
Passi a livello, deviazioni, case cantoniere	818.430,19
Ammontare della perizia dei nove tronchi	19.978
Manutenzione straordinaria della linea fino al collaudo (km 148,184 x 3 lire/km)	444.552
Spese per il progetto di massima, per ottenere la concessione e il finanziamento	350.000
<i>Totale</i>	<i>20.066.345</i>

Fonte: Nostra elaborazione su dati di cui alle *Perizie particolareggiate delle opere di costruzione*, 12 settembre 1910 (ASFAL, *Progettazione*, bb. 11-12)

di allora (piuttosto attivi quelli del periodo giolittiano) in materia di ferrovie e tramvie concesse all'industria privata (5). Nella tab. 2 è riportato il quadro tecnico e finanziario dell'infrastruttura, utile tra l'altro per avere lo schema progettuale di quel tempo, relativo ad una linea ferroviaria a scartamento ridotto e trazione a vapore.

I nove tronchi entrarono in esercizio il 1° agosto 1915: considerando le caratteristiche del territorio attraversato dalla ferrovia e la tecnologia di allora, in poco tempo fu raggiunto l'obiettivo di collegare l'Adriatico (Ortona e San Vito) con Lanciano, centro nevralgico della Valle del Sangro, e con Castel di Sangro, un nodo ferroviario cruciale verso il Napoletano. La trazione era fornita da locomotive a vapore e un treno impiegava in media cinque ore per coprire l'intero percorso.

Il periodo tra le due guerre. – Nel corso della prima guerra mondiale la Ferrovia Sangritana fu utilizzata, oltre che per il trasporto civile, anche per scopi militari, per

(5) Su questi aspetti finanziari cfr. soprattutto il testo unico 1447 del 9 maggio 1912, che raccoglie i principali provvedimenti legislativi sull'argomento, emanati fino a quel momento dal governo. In particolare il regio decreto 5162 bis del 25 dicembre 1887 stabiliva che il sussidio chilometrico in favore di linee ferroviarie di pubblica utilità (come nel caso della Ferrovia Sangritana) era stabilito in base ai seguenti criteri: 1) ammontare delle quote degli enti locali; 2) quantità ed estensione del traffico che si presumeva potesse essere svolto dalla nuova linea; 3) vantaggi per la difesa nazionale; 4) popolazione e produzione agro-industriale interessate dalla ferrovia. Per un inquadramento generale della politica ferroviaria dall'Unità a Giolitti, cfr. SETON-WATSON C., *Storia d'Italia dal 1870 al 1945*, Roma-Bari, Laterza, 1977, pp. 342-443 e BORTOLOTTI L., *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in *Storia d'Italia. Annali*, vol. 8, Torino, Einaudi, pp. 320-343.

Tab. 3 – *Movimento della Ferrovia Sangritana negli anni 1936-40*

Anno	1936	1937	1938	1939	1940
km percorsi	24.670.752	37.438.400	38.906.112	58.774.576	68.086.870
Viaggiatori	770.961	1.169.950	1.215.816	1.835.768	2.033.968
Merci (t)	57.321	75.867	92.350	94.417	144.668

Fonte: ASFAL, *Commercio*, materiale in attesa di ordinamento, *Rapporto al Ministero dei Trasporti*, 11 giugno 1946

l'invio di truppe e armamenti dal versante tirrenico a quello adriatico, e di fosfati e salgemma dai porti di Napoli e Torre Annunziata verso gli stabilimenti elettrochimici di Bussi-Piano d'Orta, mentre il tratto ferroviario San Vito-Ortona venne impiegato dal Ministero della Guerra per gli spostamenti di un super-treno blindato, installato per proteggere la costa abruzzese dai cannoneggiamenti della flotta austriaca. Infine, dalla stazione di Isca d'Archi della Ferrovia Sangritana venivano spedite grandi quantità di cemento per la costruzione dei moli guardiani nel porto-canale di Pescara. Il cemento era prodotto nello stabilimento «La Sangritana» di Bomba, di proprietà dei Ciarrapico, da dove, per mezzo di una teleferica, era immagazzinato nel deposito di Isca d'Archi, in attesa di essere invagionato. Con un percorso inverso, la marna (materia prima per produrre il cemento), proveniente dalle miniere di Colledimezzo, era trasportata via ferrovia e successivamente, con la stessa teleferica, nella fabbrica di Bomba (6).

Terminato il conflitto, la SFFAA progettò la elettrificazione della Ferrovia Sangritana, essendo ormai la trazione a vapore poco funzionale per una linea con una pendenza fino al 3,7%. I lavori, per un importo di circa 4 milioni, iniziarono nel 1923 e furono ultimati l'anno dopo, utilizzando l'energia fornita alla SFFAA dalla centrale idroelettrica sul fiume Aventino, costruita nel corso del primo dopoguerra dalla Società Meridionale di Elettricità (7). In seguito all'elettrificazione della ferrovia e ai relativi allacciamenti alle stazioni delle Ferrovie dello Stato di Ortona, San Vito e Castel di Sangro, i tempi di percorrenza furono dimezzati e la linea diventò molto competitiva. Il 1° febbraio 1929 fu aperto all'esercizio il tronco di prolungamento Atesa-Stazione di circa 9 chilometri, per un costo complessivo di 8,2 milioni (8). Con quest'ultimo tronco, la Sangritana assumeva la configurazione definitiva, con un tracciato lungo oltre 158 chilometri, molto articolato, che attraversava un territorio piuttosto variegato.

La ferrovia aveva origine sull'Adriatico (Ortona, San Vito) e innervava il fertile retrotterra, toccando attivi centri come Ortona, Arielli, Crecchio, Poggio Fiorito, Orsogna, Filetto, Casoli e Guardiagrele. Quest'area a sud della Maiella, delimitata dalle valli del Sangro e del Foro, si estende per circa 600 km², con una popolazione (1937) di oltre 130.000 abitanti. Dalla stazione di Crocetta inizia invece il ramo della Sangritana che, dopo aver attraversato le valli della Gogna e dell'Aventino, raggiunge il fiume Sangro,

(6) Documentazione a riguardo in ASFAL, *Contratti, ad vocem*; Archivio di Stato di Chieti, *Prefettura* (d'ora in poi ASCh *Pref.*), I Serie, IV versamento, b. 56; *Questura*, b. 40, fasc. I; e Archivio aziendale della Montecatini di Piano d'Orta (Bolognano), materiale in attesa di ordinamento, *Giornali di cassa 1916-1918, ad vocem*.

(7) Cfr. ASFAL, *Elettrificazione*, b. 2, 2 bis, 1922-1929.

(8) Documentazione su questo tronco, con un'ampia descrizione dei lavori (1925-29) in ASFAL, *Prolungamento Atesa Città-Atessa San Luca*, bb. 1-4, ma anche ASCh *Pref.*, I Serie, IV versamento, b. 163 e *Gabinetto*, b. 27.

presso la stazione di Archi, e lo risale fino alla stazione di Castel di Sangro, dove si raccorda alla omonima stazione delle Ferrovie dello Stato, sulla linea Sulmona-Isernia. Questa seconda area (500 km²), era allora abitata da circa 120.000 persone, sicché complessivamente la Sangritana, negli anni '30, serviva un territorio di 1100 km² con una popolazione di oltre 250.000 persone. In quel periodo, nel territorio innervato dalla ferrovia, si registravano mediamente le seguenti produzioni annue: 700.000 q di grano; 100.000 di granturco, 500.000 di uva da mosto, 200.000 di uva da tavola; 200.000 di olive, 150.000 di pomodori e 75.000 di frutta varia. Si producevano anche quantità non specificate (ma comunque notevoli) di legna da ardere e da lavoro, barbabietole, patate, legumi e foraggi; infine, il patrimonio zootecnico ammontava a 15.000 capi bovini, 100.000 ovini e 11.000 suini. L'uva da tavola, i pomodori e la frutta erano in larga misura esportati all'estero (Germania e paesi danubiani), utilizzando la Sangritana. Presso le stazioni di Lanciano, Atesa, Altino, Guardiagrele e Crocetta esistevano allora numerose fornaci che si servivano della Ferrovia Sangritana per il trasporto dei laterizi. Negli anni '30 dalla stazione di Colledimezzo venivano inviate ingenti quantità di marna al cementificio di Pescara, entrato in funzione nel 1925, anch'esso di proprietà dei Ciarrapico. Infine, numerosi carri ferroviari carichi di paglia erano spediti per i transiti di San Vito e Ortona, allo stabilimento della CELDIT (Cellulosa d'Italia) di Chieti Scalo, attivato nel 1938.

Nella tabella 3 sono riportati i dati complessivi relativi al movimento commerciale e civile registrato dalla Ferrovia Sangritana negli anni 1936-1940, il periodo di maggiore intensità. Questo traffico veniva smaltito, con tempi di percorrenza che variavano da 3 ore a mezz'ora, con una dotazione (9) di 8 coppie di treni (per il periodo invernale) e 12 coppie (per il periodo estivo) sulla tratta San Vito-Lanciano; e di 7 coppie su ciascuna delle tratte Lanciano-Castel di Sangro, Archi-Atessa e Lanciano-Ortona a Mare.

Il ruolo propulsivo della Ferrovia Sangritana sarebbe stato senz'altro molto più consistente se nel frattempo fosse stato realizzato il piano di completamento della linea. Abbozzato in età giolittiana (10), questo programma venne ripreso e sviluppato dal Besenjanica con maggiore impegno e convinzione negli anni 1925-35. Il progetto prevedeva la costruzione di due linee elettrificate, a scartamento ridotto: la Vasto-Boiano e la Guardiagrele-Chieti-Francavilla al Mare-Pescara. Il primo tronco avrebbe avuto una lunghezza di 128,36 chilometri, con 41 stazioni (23 in provincia di Chieti, 18 in quella di Campobasso) e una popolazione interessata di oltre 160.000 abitanti. Il progetto fu tuttavia abbandonato definitivamente dalla SFFAA nella seconda metà degli anni '30 a causa della scarsa attenzione da parte del governo e degli enti locali. Maggiore interesse suscitò invece l'altro progetto, compilato dal Besenjanica nel marzo 1926 ed approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel febbraio dell'anno successivo. La Guardiagrele-Chieti-Francavilla al Mare-Pescara si sarebbe sviluppata per 56 chilometri, con una pendenza massima del 2,5% e una velocità di 50 km/h, superiore a quella della Ferrovia Sangritana (40 km/h). Questa nuova linea sarebbe stata parte integrante della trasversale adriatico-tirrenica, parzialmente elaborata dalla SFFAA con un progetto che prevedeva la costruzione di 5 tronchi (tab. 4) a scartamento ridotto e trazione elettrica, per un totale di 285 km (11).

(9) ASFAL, *Ricostruzione*, bb. 5 e 10.

(10) Si veda la relativa documentazione oltre che in ASFAL, b. 15, *Programma di completamento 1909-1916*, anche in ASCh Pref., I Serie, IV versamento, bb. 158-163.

(11) ASFAL, *Progetto Chieti-Guardiagrele*, b. 12, *Besenjanica al prefetto di Chieti, 25 ottobre 1927*.

Tab. 4 – *Il progetto per il completamento della Ferrovia Sangritana (Guardiagrele-Chieti-Francavilla al Mare-Pescara)*

Chieti-Francavilla al Mare-Pescara (in fase istruttoria)	km 20
Chieti-Guardiagrele (in fase istruttoria)	km 36
Tronco Guardiagrele-Castel di Sangro (in esercizio)	km 86
Tronco Castel di Sangro-Dragoni (in fase istruttoria)	km 83
Dragoni-Caserta-Napoli (in fase di studio)	km 60

Rispetto al tronco Pescara-Foggia-Napoli, lungo 375 chilometri, la distanza tra Pescara e il capoluogo campano si accorciava quindi di 90 chilometri, con una riduzione dei tempi di percorrenza di oltre 3 ore. Ma soprattutto la trasversale adriatico-tirrenica diventava un'arteria di importanza nazionale, con una forte connotazione militare e commerciale. Militare, giacché «il tronco in questione –osservava il Besenzanica– seguirebbe il displuvio appenninico nella depressione che da Isernia a Castel di Sangro si sviluppa tra i fiumi Volturno e Sangro, cioè nel punto di più facile tracciato». Mentre da un punto di vista commerciale «tutta l'economia di buona parte dell'Abruzzo verrebbe meglio in contatto con il terminale marittimo di Napoli e questo con gli scali adriatici, in particolare di Ortona e Pescara» (12).

Malgrado l'appoggio politico dei ministri Giuriati e Ciano e l'adesione dei comuni abruzzesi interessati, il progetto di Besenzanica non riuscì a decollare soprattutto per la sensibile differenza tra il sussidio chilometrico proposto dal governo (60.000 lire per 50 anni) e quello richiesto dalla SFFAA (130.000 lire) (13).

Il programma della primavera 1945. – La Ferrovia Sangritana cessò di funzionare il 6 ottobre 1943. I tedeschi avevano preso la decisione di distruggere la linea una settimana prima, nell'ambito di un disegno strategico più ampio, che prevedeva tra l'altro il contemporaneo smantellamento dei porti di Ortona e San Vito Chietino, in particolare del primo, principale scalo marittimo della linea ferroviaria.

Allo scopo di prevenire atti di asportazione e di saccheggio, soprattutto da parte di privati, la SFFAA aveva istituito nell'ottobre 1943 otto squadre di vigilanza, con il compito di «sorveglianza del materiale lungo la linea», nonché per «lavori di recupero» (14). La quantità del materiale recuperato fu piuttosto ingente: la SFFAA decise di utilizzarlo nella esecuzione dei lavori della prima fase di ricostruzione della ferrovia, sicché nella stima complessiva dei danni non bisogna tenere conto del valore di tale materiale. In una relazione dell'Ufficio tecnico della SFFAA di Lanciano, datata 1° agosto 1945 (sulla cui attendibilità peraltro la Direzione centrale di Milano non si pronuncia), i danni ammonterebbero a 700-800 milioni di lire. Molto più preciso il rapporto (30 novembre 1945) della Commissione interministeriale per la riattivazione dei servizi pubblici di trasporto concessi all'industria privata: «La ferrovia Sangritana

(12) ASFAL, *Progetto Chieti-Guardiagrele*, b. 10, *Besenzanica al Ministero delle Comunicazioni*, 12 settembre 1928.

(13) ASFAL, *Progetto Chieti-Guardiagrele*, b. 12, *SFFAA a Ciano*, 25 settembre 1931.

(14) I risultati di tale azione preventiva sono contenuti in 310 rapporti settimanali (25 ottobre 1943-15 giugno 1945), compilati dal caposquadra responsabile su appositi modelli predisposti dalla Società, cfr. ASFAL, *Ricostruzione*, b. 1, fasc. *Rapporti delle squadre di sorveglianza* (Modelli B. 3). Documentazione al riguardo anche in ASCh Pref., I Serie, V versamento, b. 243.

nel corso dell'autunno 1943 e della primavera 1944 ha subito danni bellici rilevantisimi, per circa 870 milioni di lire» (15).

Agli inizi del mese di aprile 1945 «cioè prima ancora che con la liberazione dell'Alta Italia la direzione locale di Lanciano fosse ricongiunta a questa sede centrale di Milano» (16), la SFFAA aveva avviato i lavori per la ricostruzione del tronco San Vito-Lanciano-Castelfrentano, a scartamento ridotto e con trazione a vapore: il carbone occorrente, nella quantità di 30 quintali al giorno, sarebbe stato prelevato dai depositi di Pescara e Termoli, di proprietà delle Ferrovie dello Stato. Al mese di giugno 1945 la situazione dei lavori era quella riportata nella tabella 5.

Sembra poco probabile che il progetto della primavera 1945 sia stato redatto dalla Direzione della SFFAA di Milano, dal momento che quest'ultima aveva in mente una diversa soluzione per quanto riguarda la riattivazione della linea ferroviaria. Fu senz'altro l'Ufficio tecnico di Lanciano ad elaborare tale piano di riattivazione, con l'autorizzazione più o meno tacita della Direzione di Milano, peraltro impossibilitata a tenere contatti regolari con la sede del capoluogo frentano, essendo ancora in corso la guerra nell'Italia del Nord. In un lungo e dettagliato *Promemoria* indirizzato dalla SFFAA di Milano al prefetto di Chieti il 1° agosto 1945, si legge tra l'altro: «Il progetto di costruire il tronco San Vito-Castelfrentano-Lanciano, se può soddisfare il desiderio puerile di sentire di nuovo fischiare la locomotiva nella stazione di Lanciano», viene tuttavia «definito dal Ministero dei Trasporti come un inutile troncone» (17). La Direzione di Milano proponeva invece un *Programma immediato*. In un primo momento bisognava «puntare decisamente sopra una efficiente organizzazione di servizi automobilistici per tutta la regione compresa tra la valle del Pescara e la valle del Trigno», in base ad un programma già studiato dall'azienda, da attuare appena «sia stata assicurata la disponibilità degli automezzi occorrenti». La SFFAA confidava nel piano di soccorsi che gli Alleati avevano «messo a disposizione del governo italiano, vale a dire alcune migliaia di autoveicoli»: l'azienda ne aveva richiesto in tutto sessanta, oltre a 20 autobus e 10 autocarri assegnati nel gennaio 1945. Da parte sua, la stessa SFFAA dichiarava di essere in grado di offrire un servizio pubblico funzionale, disponendo tra l'altro «a Chieti di una officina centrale ben attrezzata», mentre era disposta a installare «altre officine ausiliarie» nei principali centri della Valle del Sangro.

In attesa di realizzare questo programma, la Società aveva dato disposizioni per preparare un progetto di riorganizzazione del servizio ferroviario «con la trazione elettrica» e in via temporanea con il precedente scartamento ridotto «non sul modestissimo ed inadatto «moncone» San Vito-Castelfrentano-Lanciano, ma sul «ferro di cavallo» San Vito-Ortona Città-Lanciano», con la possibilità di spingersi fino ad Atesa. Per tale scopo sarebbero stati utilizzati «i materiali che potranno essere recuperati dal resto della linea, una volta che siano stati messi a nostra disposizione gli autocarri di cui sopra [nonché] l'ottenimento da parte degli Alleati di alcune travate in ferro».

Fermamente convinta che la Ferrovia Sangritana non fosse una struttura inutile, «come sembra sentirsi in giro», la SFFAA aveva in mente una seconda fase operativa, un *Programma a lunga scadenza*, che interessava l'alta valle del Sangro suscettibile di notevoli sviluppi industriali e turistici [...] e la valle del Trigno, di cui sono note le

(15) ASFAL, *Ricostruzione*, b. 3, *Il Ministero dei Trasporti alla SFFAA di Milano*, 19 novembre 1945.

(16) ASCh Pref., *Gabinetto*, b. 27, *Promemoria della SFFAA di Milano al prefetto*, 1° agosto 1945.

(17) Ibid.

Tab. 5 – *Ferrovia Sangritana: riattivazione della linea San Vito-Lanciano-Castelfrentano (piano finanziario al 30 giugno 1945)*

Gruppo dei lavori	Importo	Concorso dello Stato (%)	Ammontare (lire)
Ricostruzione e ripristino dei fabbricati	95.163,30	50	47.581,65
Riparazione e rimessa in efficienza del materiale di proprietà dello Stato	385.235,15	100	385.235,15
Acquisto macchinari attrezzi utensili	46.800,00	75	35.100
Armamento	1.267.850,60	75	950.887,98
Linee aeree	56.146,20	75	42.109,65
Spese generali e interessi	120.811,30	75	90.608
<i>Totale</i>	<i>1.972.006,55</i>		<i>1.551.522,90</i>

Fonte: ASFAL, *Ricostruzione*, b. 1, SFFAA al Ministero dei Trasporti, 8 agosto 1945

grandi possibilità di sviluppo» (18). La nuova linea ferroviaria doveva essere ricostruita a trazione elettrica e a scartamento ordinario: all'uopo la Direzione tecnica di Milano aveva dato direttive generali per lo studio di un progetto a suo tempo già ideato «con mirabile antevigenza dal compianto ing. Besenhanica», che prevedeva la costruzione di due grandi trasversali a forma di X, allo scopo di collegare da un lato Ortona (San Vito) con Castel di Sangro, dall'altro Chieti (per Atezza) con Vasto. Un programma di notevole interesse che, si legge ancora nel rapporto della SFFAA, avrebbe suscitato senz'altro l'attenzione «delle Autorità e delle popolazioni di Chieti e Vasto», giacché quest'ultima città «sarebbe chiamata a nuova vita». Mentre il capoluogo chietino «sarebbe messo in comunicazione diretta con tutti i centri più importanti del suo territorio», attraverso la costruzione del tronco Chieti-Guardiagrele, in grado di risolvere «definitivamente l'ansioso e dibattuto problema delle comunicazioni tra lo Scalo di Chieti [allora in forte crescita industriale] e i quartieri alti che corrono il rischio altrimenti di vedersi condannati ad un progressivo sterilimento» (19).

L'Ufficio tecnico di Lanciano aveva invece studiato un piano di riattivazione della ferrovia molto più modesto, pressato dalle esigenze delle popolazioni locali, nonché dalle forze politiche della provincia di Chieti, queste ultime peraltro convinte del fatto che il governo non avrebbe finanziato un progetto così ambizioso come quello preparato dalla Direzione di Milano. Di questa difficile situazione si rese interprete l'Ufficio di Lanciano, che in qualche modo riuscì a convincere la sede centrale di Milano ad accettare le linee generali del suo programma.

L'evoluzione del progetto del primo e del secondo tronco. – Allora il governo finan-

(18) ASFAL, *Ricostruzione*, b. 4, SFFAA di Milano al Ministero dei Trasporti, 12 settembre 1945.

(19) Il presidente, Francesco Mauro, allo scopo di dimostrare al governo quanto fosse importante per la SFFAA lo sviluppo economico della provincia di Chieti, aveva avanzato tra l'altro al Ministero della Pubblica Istruzione la proposta di istituire a Chieti una Scuola Superiore per Ingegneri, «da innestarsi in codesto Istituto Tecnico Industriale» (ASCh Pref., Gabinetto, b. 27, *Promemoria della SFFAA di Milano al prefetto*, 1° agosto 1945).

ziava programmi di riattivazione di ferrovie utilizzando soltanto gli scarsi fondi di cui al decreto luogotenenziale 346 del 15 ottobre 1944. Un impegno di spesa che non consentiva deroghe, come ebbero più volte occasione di ribadire perentoriamente al prefetto di Chieti il ministro dei Trasporti U. La Malfa, nonché la Presidenza del Consiglio dei Ministri. In una lettera datata 30 settembre 1945, quest'ultima confermava gli interventi progettuali varati qualche mese prima: il ripristino della Ferrovia Sangritana sarebbe stato effettuato «con le agevolazioni di cui al D.L.L. 15.10.1944, n. 346», concesse peraltro gradualmente per il primo tratto San Vito-Lanciano-Castelfrentano-Ortona e per il secondo tratto Ortona-Atessa; «invece per il tratto fino a Castel di Sangro occorrerà attendere». Si ribadiva inoltre che per questo primo tratto «l'esercizio provvisorio sarà a vapore e si utilizzerà una locomotiva dell'altra ferrovia Porto San Giorgio-Fermo-Amandola», di proprietà della SFFAA, mentre per la grave situazione del personale della Sangritana, analoga peraltro a quella di altre ferrovie sinistrate, il reimpiego sarebbe stato graduale e l'organico in esubero sarebbe stato licenziato (20).

Del tutto simile l'atteggiamento del ministro La Malfa: «In relazione ad un attento esame del complesso problema» il Ministero dei Trasporti avrebbe agevolato la ricostruzione della ferrovia con i fondi messi a disposizione dalla 346/1944. Peraltro, essendo i danni molto ingenti, «in un primo momento sarebbe stata finanziata la riattivazione del tratto San Vito-Lanciano-Castelfrentano», e in una seconda fase il Ministero avrebbe provveduto al ripristino del tratto fino ad Ortona (21). In un colloquio che l'azienda tenne con La Malfa il 4 agosto 1945, il ministro assicurò di nuovo l'aiuto finanziario dello Stato, una promessa che spronò la società ad accelerare i lavori del primo tratto. L'8 agosto fu inoltrato al Ministero un dettagliato preventivo dei lavori, per una somma di 19.097.468 lire, con un contributo statale di 15.142.000 lire, nonché il primo stato di avanzamento al 30 giugno 1946, per un importo, come già detto, di 1.972.000 lire, e una quota del Ministero pari a 1.551.000 lire (22).

Il primo impegno finanziario del governo a favore della ricostruzione della Ferrovia Sangritana è datato 30 novembre 1945, giorno in cui la Commissione interministeriale per la riattivazione dei trasporti deliberò un contributo di 1.075.670 lire a favore della SFFAA, sulla spesa complessiva di 1.465.959 «occorsa per l'esecuzione per un primo gruppo di opere e provviste, al fine di rendere possibile la ripresa provvisoria dell'esercizio sul tratto San Vito-Castelfrentano» (23). In attesa che questa quota venisse effettivamente erogata, la SFFAA continuava la costruzione del primo tronco, utilizzando fondi aziendali. Al 30 aprile 1946 erano stati eseguiti i lavori riportati nella tabella 6.

Come si può notare, lo sforzo finanziario sostenuto dalla Società fu enorme, anche in considerazione del fatto che una parte del contributo dello Stato fu incassata soltanto il 14 maggio 1946. Malgrado questo notevole ritardo, la SFFAA il 28 aprile 1946 riattivò il primo tronco con il relativo servizio passeggeri, adottando tuttavia il sistema della trazione elettrica, essendo stato abbandonato nel corso dell'esecuzione dei lavori il progetto originario della trazione a vapore (24).

(20) Ibid., *Presidenza del Consiglio dei Ministri al prefetto, 30 settembre 1945*.

(21) ASFAL, *Rapporti con il Ministero dei Trasporti*, materiale in attesa di ordinamento, *La Malfa al prefetto, 16 ottobre 1945*.

(22) ASFAL, *Ricostruzione*, b.1, *SFFAA al ministro dei Trasporti, 8 agosto 1945* e ASCh Pref., *Gabinetto*, b. 27, *Relazione della SFFAA al ministro dei Trasporti, Milano, 8 giugno 1946*.

(23) ASFAL, *Rapporti con il Ministero dei Trasporti*, materiale in attesa di ordinamento, *SFFAA di Milano a La Malfa, 11 dicembre 1945*.

(24) ASCh Pref., *Gabinetto*, b. 27, *SFFAA al Ministero dei Trasporti, 6 giugno 1946*.

Tab. 6 – *Ferrovia Sangritana: riattivazione della linea San Vito-Lanciano-Castelfrentano (piano finanziario al 30 giugno 1946)*

Gruppo dei lavori	Importo (lire)	Concorso dello Stato (%)	Ammontare (lire)
Ricostruzione fabbricati e magazzini	1.508.675,35	50	754.037,80
Riparazione materiale rotabile	3.161.789,35	100	3.161.789,35
Armamento	12.687.143,25	75	9.315.355,15
Linee aeree e telefoniche	6.557.824,40	75	4.918.372,50
Ponte viadotto km 23+201	3.145.021,65	75	2.358.818,70
Interessi passivi	629.571	75	472.178,25
Acquisto di materiale	189.943,45	75	142.450,80
Spese generali	226.679,45	75	170.009,50
<i>Totale</i>	<i>28.106.109,10</i>		<i>21.493.012,10</i>

Fonte: ASFAL, Ricostruzione, SFFAA al ministro dei Trasporti, 20 giugno 1946

Altrettanto interessante è stabilire l'inizio dei lavori del secondo tronco che, come il primo, dovevano essere eseguiti nell'ambito dei fondi del decreto 346/1944. Facendo riferimento al pesante impegno finanziario sostenuto per la riattivazione del primo tratto (circa 22 milioni), la SFFAA l'8 giugno 1946 informava il Ministero dei Trasporti «di aver esaurite le proprie risorse e le fonti di credito, per cui, senza un intervento tempestivo dello Stato» essa sarebbe stata costretta a sospendere «i lavori e a lasciare a casa circa 200 operai». Allo scopo di scongiurare tale pericolo che avrebbe potuto «produrre notevole danno e forte disappunto alle popolazioni per il ritardo nella riattivazione della prima parte della II^a tratta Castelfrentano-Guardiagrele», l'azienda chiedeva al governo un sollecito intervento finanziario. La Commissione interministeriale doveva riunirsi d'urgenza, e deliberare, in base al decreto luogotenenziale 361 del 12 aprile 1946, «un anticipo di almeno 8 milioni», una somma che – osservava la Società – «non supera[va] il 10% dell'importo dei concorsi statali previsti» (25).

La Commissione deliberò lo stanziamento soltanto nel settembre 1946, mentre la SFFAA il 28 luglio aveva riattivato con i propri fondi la prima tratta del secondo tronco, la Castelfrentano-Guardiagrele. A questo punto la Società fu costretta a sospendere lavori, che ripresero dopo il citato provvedimento della Commissione: con molta probabilità nell'autunno avanzato del 1946, essendo piuttosto lunghi i tempi di effettiva erogazione del contributo statale. In ogni caso, il 27 settembre 1946 la Commissione interministeriale accordò alla SFFAA un concorso di 73.096.183 lire, conglobando su tale fondo anche la quota di 1.075.670 lire, relativa alle spese del primo tronco (26). Nel corso dell'esecuzione del progetto del secondo tronco, la SFFAA presentò peraltro al Ministero dei Trasporti un piano dettagliato per la revisione dei prezzi. In particolare, furono avanzate due istanze, in data 27 marzo e 9 maggio 1947, allo scopo di aggiornare i costi di ricostruzione al 1° aprile dello stesso anno: la Commissione concesse all'azienda un ulteriore contributo di 19.085.183 lire «ad integrazione di

(25) Ibid., *Relazione della SFFAA al ministro dei Trasporti*, 8 giugno 1946.

(26) ASFAL, Ricostruzione, b. 3, *Delibera della Commissione Interministeriale*, 27 settembre 1945. Tale provvedimento fu ratificato e reso esecutivo con decisione interministeriale n. 3076/F. 105-Servizio I, 1° ottobre 1946 e n. 644/F. 105, 9 aprile 1947.

Tab. 7 – *Ferrovia sangritana: riattivazione della linea San Vito-Guardiagrele e Guardiagrele-Ortona Città (piano finanziario al 31 luglio 1947; in lire)*

Gruppo dei lavori	Importo	Contributo dello Stato	Importo dei lavori eseguiti al 31/7/1947
Ricostruzione e ripristino fabbricati e magazzini	24.355.494	12.177.747	6.120.216
Armamento	75.169.712	56.377.284	50.031.692,25
Linee aeree teleferiche di alimentazione	24.898.962	18.674.022	7.826.481,15
Linea prima di alimentazione	384.366	288.284	384.366
Opere d'arte	5.673.703	4.255.277	5.673.703
Mobili d'ufficio	453.060	339.795	—
Impianti luce	135.432	67.716	25.920
<i>Totale</i>	<i>135.170.729</i>	<i>92.180.325</i>	<i>70.062.379</i>

Fonte: ASFAL, *Ricostruzione*, b. 4, *Prospetto dei lavori al 31 luglio 1947*

quello già stanziato, per un totale complessivo di 92.180.325 lire, su una spesa globale di 131.070.729 lire» (27).

Il programma dettagliato dei lavori del 2° tronco fu compilato il 31 luglio 1947, per l'importo stabilito dalla Commissione interministeriale, ed inviato in pari data al Ministero dei Trasporti. Si trattava tuttavia di un piano finanziario molto diverso da quello preparato dalla Società nell'aprile-giugno 1947, relativo alle due tratte del secondo tronco, Ortona Marina-Ortona Città e Ortona-Guardiagrele. Infatti in questi due rapporti la SFFAA aveva stimato l'importo dei lavori di riattivazione rispettivamente in 43.902.000 e 115.568.000 lire, per un totale di oltre 158 milioni di lire, circa 23 milioni in più rispetto al programma del 31 luglio, concordato con la Commissione interministeriale (28). I suggerimenti e le osservazioni di quest'ultima determinarono probabilmente una vistosa riduzione dei costi di ricostruzione (tab. 7).

Da questi dati si evince che, alla fine del mese di luglio 1947, la SFFAA aveva eseguito circa il 60% dei lavori di ricostruzione del secondo tronco. A tale percentuale bisogna aggiungere alcuni interventi relativi alla «Riparazione e rimessa in efficienza del materiale rotabile», una voce che non è stata contabilizzata nella tabella, perché la spesa era a totale carico della SFFAA. Il decreto 346/1944, infatti «non considerava il caso di materiale rotabile passato per intero di proprietà dello Stato, in seguito a cessione, come è avvenuto per la Ferrovia Sangritana». Con questa motivazione, il 12 settembre 1947 il Ministero dei Trasporti rispondeva all'azienda che aveva richiesto «il rimborso integrale delle spese sostenute per le riparazioni di detto materiale». Il Ministero nella ricusazione faceva esplicito riferimento alla legge 534 del 30 maggio 1940, con la quale venne approvato l'atto di sottomissione 29 marzo 1940, registrato il 25 giugno dello stesso anno «per la somma di 4.157.000 lire, relativa alla cessione allo Stato da parte della Società Adriatico-Appennino della proprietà del mate-

(27) Ibid., *Verbale del collaudo finale del 2° tronco, 27 marzo 1953*. La concessione di cui nel testo fu erogata con delibera n. 49 del 9 luglio 1947.

(28) ASFAL, *Ricostruzione*, b. 1, *Prospetti 1° aprile -1° giugno 1947*.

riale rotabile della Ferrovia Adriatico-Sangritana» (29). La questione venne risolta definitivamente dal Ministero dei Trasporti nel novembre 1950: fu dichiarato ammissibile il rimborso alla SFFAA per la spesa sostenuta per il ripristino del materiale rotabile, somma accertata in 17.345.831 lire, maggiorata del 10% per interessi, per un importo totale di 19.652.826 lire (30).

Riattivazione e collaudo del primo e del secondo tronco. – I lavori ebbero inizio il 9 aprile 1945 e furono ultimati il 27 marzo 1953. In realtà, questi estremi cronologici sono molto elastici: i due tronchi vennero riaperti all'esercizio prima della definitiva ultimazione degli stessi lavori, nonché della effettuazione dei collaudi da parte del Ministero dei Trasporti. Abbiamo già detto che il primo tronco fu riaperto all'esercizio il 28 aprile 1946, mentre per il secondo la riattivazione avvenne ovviamente più tardi e in maniera graduale, tra giugno e ottobre 1947.

Molto interessante, ricca e dettagliata, è la documentazione d'archivio relativa ad alcuni importanti gruppi di lavori del primo tronco: oltre agli aspetti tecnici, sono evidenziate le motivazioni sociali ed economiche che avrebbero spinto la SFFAA e il Compartimento ferroviario di Ancona ad accelerare il ripristino della linea (31). Altrettanto interessante è risultata l'indagine, peraltro sommaria, relativa alle ditte impegnate in questa prima fase della ricostruzione. Si registra una intensa attività di imprese locali che riuscirono ad aggiudicarsi appalti piuttosto consistenti, contribuendo in tal modo a lenire la dilagante disoccupazione nella Valle del Sangro. In particolare, si segnalano alcuni contratti stipulati nel corso del 1946 dalla SFFAA con le ditte Giuseppe Battistella e Luigi Spadano, ambedue di Lanciano, per un importo complessivo di oltre 7,6 milioni (32). Con provvedimento legislativo (1210 del 26 ottobre

(29) ASFAL, *Ricostruzione*, b. 10, *SFFAA al Ministero dei Trasporti*, 19 ottobre 1947, e Ministero dei Trasporti, *Atto di sottomissione per l'approvvigionamento del materiale occorrente in dipendenza della trasformazione dello scartamento della Ferrovia Adriatico-Sangritana*, Milano, 9 ottobre 1951.

(30) Cfr. voto n. 262 del 30 novembre 1950: tale decisione fu presa anche in base alle nuove norme sancite in materia dalla legge 410 del 14 giugno 1949. Il testo integrale del voto in questione è riportato nell'*Atto* citato nella nota precedente.

(31) Si segnalano i principali nuclei documentari al riguardo. Un *Verbale della visita di ricognizione agli impianti del tronco Guardiagrele-Orsogna (chilometri 4,463)* fu stilato il 14 giugno 1947, in seguito al sopralluogo effettuato dall'ingegner Antonio Menè, direttore compartimentale di Ancona e dall'ingegner Pasquale Barbati, direttore della SFFAA. Il Menè, leggiamo nel verbale, «ha proceduto su urgente richiesta della Società concessionaria, e dietro vive premure rivolte dalle autorità cittadine interessate», alla ricognizione degli impianti del tronco Guardiagrele-Orsogna. Malgrado i lavori non fossero stati ancora ultimati, «stando tali pressioni», fu consentita dunque la riattivazione dell'esercizio a condizione che «entro dieci giorni dalla data del presente verbale, vengano risolti tutti gli inconvenienti»; un *Verbale della visita di ricognizione agli impianti del tronco Orsogna-Crecchio (chilometri 9)* fu stilato il 25 agosto 1947 dagli stessi ingegneri di cui al verbale precedente, per gli identici motivi e alle medesime condizioni; un *Verbale della visita di ricognizione agli impianti del tronco Crecchio-Ortona Città (chilometri 12,401)* fu redatto l'11 novembre 1947: la riattivazione venne autorizzata, oltre che per le solite ragioni, anche perché questo tronco era collegato al campo sportivo di Ortona (km 3 + 470), occupato in quegli anni da automezzi di proprietà dell'UNRRA-CASAS: «Dato il carattere e le finalità di queste organizzazioni ed il beneficio che dalla loro assistenza risente tanta parte della regione, è urgente, nonché indispensabile a giudizio della direzione compartimentale di Ancona la funzionalità del tratto in questione». Tutta la relativa documentazione su questi gruppi di interventi è in ASFAL, *Ricostruzione*, b. 3.

(32) I contratti in questione sono: *Contratto con l'impresa Giuseppe Battistella*, 8 giugno

1947) del Capo provvisorio dello Stato, alla SFFAA fu concessa la ricostruzione dei tronchi Marina San Vito-Crocetta-Archi, Marina di Ortona-Crocetta e diramazione Archi-Atessa «con la sostituzione dello scartamento ridotto con quello normale». Quando tali lavori ebbero inizio, erano già stati ultimati quelli del primo e del secondo tronco, finanziati con i fondi del decreto 346/1944. Si rese pertanto necessario adeguare allo scartamento ordinario la piattaforma stradale, la massicciata, l'armamento, la linea di alimentazione e la palificazione, mentre meno importanti furono i lavori di riadattamento dei fabbricati, giacché quelli costruiti erano sufficientemente funzionali. Tutte le opere di trasformazione realizzate con gli stanziamenti del decreto 1210/1947, nonché gli interventi per il ripristino del materiale rotabile, vennero collaudati «con esito soddisfacente» tra il 14 settembre 1951 e l'11 marzo 1953. Fu così possibile restituire alla SFFAA la somma, pari al 10%, sui pagamenti effettuati a suo tempo dall'azienda per la liquidazione dei contributi erogati dallo Stato (33).

Il piano operativo del 14 novembre 1946. – Il 14 novembre 1946 la SFFAA di Milano presentò al Ministero dei Trasporti l'*Istanza per la ricostruzione a scartamento normale della Ferrovia Adriatico-Sangritana*: un articolato programma di interventi, formato dalla *Istanza* in senso stretto e da sei allegati (34). Dopo la riattivazione effettuata il 28 aprile e il 28 luglio 1946 del tratto San Vito-Lanciano-Castelfrentano (17 km) e del prolungamento per Guardiagrele (15 km), la SFFAA, si legge nell'*Istanza*, fu costretta «a sospendere i lavori per motivi finanziari [giacché] a fronte delle enormi spese fatte per qualche decina di milioni, solo uno è stato riscosso dalla Società, in conto del concorso statale» previsto dal decreto 346/1944. Nel frattempo l'azienda aveva «messo mano a uno studio completo e razionale della ricostruzione della Sangritana», in previsione peraltro del suo allacciamento con Chieti (via Guardiagrele), attraverso la ferrovia elettrica in esercizio nel capoluogo teatino, di proprietà della stessa SFFAA, e distrutta dai tedeschi nel giugno 1944 durante la loro ritirata. A conclusione di tali studi, la Società aveva inoltrato al Ministero dei Trasporti il progetto completo per la riattivazione della ferrovia Sangritana, il progetto della ferrovia Chieti-Guardiagrele e il progetto dell'allacciamento Chieti-Chieti Scalo. Per l'azienda questi progetti, a loro volta, «formano una rete omogenea a scartamento normale, che costituisce il fondamentale mezzo di comunicazione di Chieti con i centri principali della regione ed allaccia l'Abruzzo alla grande litoranea delle Ferrovie dello Stato, vitale collegamento tra il Sud e il Nord della penisola, alla Pescara-Roma, ed infine, alla Sulmona-Caianello-Napoli» (35). Nell'*Allegato A1* la SFFAA ribadiva «la necessità

1946, per la ricostruzione del ponticello al km 25+180, per un importo pari a 127.066,55 lire; *Contratto con l'impresa Luigi Spadano, 18 giugno 1946*, per la ricostruzione del ponticello al km 30+340, per un importo di 756.000 lire; *Contratto con l'impresa Battistella, 12 settembre 1946*, per un importo di 2.893.345 lire, relativo alla fornitura di 12.586 metri cubi di ghiaia; *Contratto con l'impresa Luigi Spadano, 13 luglio 1946*, per una somma di 3.842.800 lire, relativo alla fornitura di metri cubi 13.680 di ghiaia e sabbia (ASFAL, *Ricostruzione*, b. 1, *Contratti*).

(33) In tutto furono effettuati nove collaudi, cfr. ASFAL, *Ricostruzione*, bb. 3-5. La restituzione della somma di cui nel testo fu fatta in base all'art. 8 della legge 410 del 14 giugno 1949.

(34) Gli allegati in questione sono: A1. *Relazione tecnica generale, impianti ferroviari, fabbricati, ecc.*; A2. *Relazione tecnica sulla sede stradale, piano del ferro*; A3. *Relazione tecnica sugli impianti di elettrificazione*; A4. *Relazione tecnica sul materiale rotabile*; B (1-115). *Documentazione grafica*; C (1-5). *Perizie e valutazioni di spesa*. Tutta la relativa documentazione è in ASFAL, *Ricostruzione*, b. 5.

(35) Ibid., *SFFAA al Ministero dei Trasporti, 14 novembre 1946*.

Tab. 8 – *Impegni di spesa (in lire) previsti dalla SFFAA per la ricostruzione a scartamento normale della Ferrovia Sangritana*

Opere del I gruppo	648.725.000
Opere del II gruppo	1.032.571.000
Impianti di elettrificazione	283.350.000
Materiale rotabile	421.472.000
<i>Totale</i>	<i>2.386.118.000</i>
Opere del I gruppo	
Opere d'arte maggiori	231.595.000
Opere d'arte minori	20.893.000
Gallerie	14.518.000
Opere di consolidamento	35.110.000
Sistemazione generale	95.800.000
della piattaforma	103.313.000
Fabbricati	69.510.000
Variante San Vito Chietino	69.510.000
Variante Atesa	77.886.000
<i>Totale</i>	<i>648.652.000</i>
Opere del II gruppo	
Armamento e massicciata	976.650.000
Impianti fissi delle stazioni	18.318.000
Chiusure ed accessori della linea	32.574.000
Impianti interni delle stazioni	5.029.000
<i>Totale</i>	<i>1.032.571.000</i>

della ricostruzione integrale della ferrovia a scartamento normale, quello ridotto è stato un ostacolo e lo è tuttora, allo sviluppo commerciale e industriale della Sangritana giacché sono stati resi più difficili o meglio meno economici i trasporti delle merci» (36). A giudizio dell'azienda, lo scartamento ordinario poteva «essere adottato senza grave maggiore spesa», trattandosi di una soluzione tecnica la cui rapida realizzazione era agevolata dalla rete stradale, dalle opere d'arte, dalle gallerie e dagli impianti elettrici della stessa ferrovia. Inoltre il tratto Ortona Marina-Ortona Città era già a doppio scartamento (ridotto e normale), con quattro rotaie, mentre a scartamento normale erano le stazioni di allacciamento con le Ferrovie dello Stato «dove si facevano i trasbordi dai carri a scartamento ordinario a quello ridotto e viceversa». Infine, altri due fattori infrastrutturali, secondo la SFFAA, rendevano possibile una simile opzione: «L'attuale materiale rotabile poteva essere utilizzato in pieno senza maggiori spese, salvo modifiche ai carrelli [...] una tale trasformazione era stata effettuata con esito soddisfacente sulla ferrovia elettrica Roma-Civita Castellana-Viterbo» (37).

Per quanto riguarda i costi del progetto, senza dubbio la questione più importante, per la Società «la mole del lavoro esclude l'applicabilità in questo caso speciale delle disposizioni del D.L. 15.10.1944, n. 346, che si è dimostrato assolutamente inadeguato anche per i primi parziali ripristini già eseguiti». Pertanto la spesa doveva essere a totale carico dello Stato «che è proprietario in definitiva di tutti gli impianti e di

(36) La sottolineatura è nel testo.

(37) Ibid., *Allegato A1 all'Istanza* del 14 novembre 1946.

tutto il materiale»; per tale scopo si chiedeva al governo l'emanazione di un provvedimento speciale «giustificato dalla eccezionalità del caso» (38).

Nel piano operativo del 14 novembre 1946 furono inseriti tutti i lavori, compresi quelli relativi alle tratte già riaperte all'esercizio, che non erano stati eseguiti al 30 settembre 1946, nonché gli interventi in corso, finanziati dal decreto 346/1944. Gli impegni di spesa previsti dall'azienda ammontavano a circa 2,4 miliardi di lire (39). Nell'*Allegato A2* (relazione tecnica sulla sede stradale, fabbricati, armamento ed impianti ferroviari accessori) sono poi dettagliati gli importi dei lavori (tab. 8) (40).

La soluzione del governo. – Con il già ricordato decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, del 26 ottobre 1947, il Ministero dei Trasporti, d'intesa con il Ministero del Tesoro, autorizzò «la concessione delle opere per la ricostruzione a scartamento normale delle ferrovie elettriche "Sangritana", limitatamente –leggiamo nel testo del provvedimento– ai tronchi Marina di San Vito-Crocetta-Archi, Marina di Ortona-Crocetta e diramazione Archi-Atessa», per una lunghezza complessiva di 102,464 chilometri «al netto del concorso dello Stato già accordato in applicazione del DLL 15 ottobre 1944, n. 346» (41).

Si trattava di un parere positivo, di carattere generale, sul progetto di ricostruzione della Sangritana, con un elemento di novità: l'accoglimento da parte dei due ministeri della richiesta della SFFAA, relativa tuttavia ai tronchi su indicati, e non all'intera linea, come aveva proposto la SFFAA con l'*Istanza* del 14 novembre 1946. Il decreto 1210/1947 venne peraltro riconfermato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con il voto 1059 del 14 novembre 1947. Si esprimeva parere favorevole al piano operativo della SFFAA, «esclusivamente ai tronchi contemplati nel predetto decreto legislativo», sottolineando che l'intero progetto esecutivo doveva «essere studiato dalla Società con i criteri e le direttive indicati nel voto stesso» (42).

Notizie più dettagliate su questa fase progettuale si trovano nel *Verbale della seduta del consiglio di amministrazione della SFFAA, 21 novembre 1950*. L'oggetto della riunione era la convenzione da siglare con lo Stato per la ricostruzione della Ferrovia Sangritana, con esplicito riferimento allo «Schema» dell'atto «da stipulare per la concessione alla nostra Società delle opere di ripristino e trasformazione dello scartamento della Ferrovia Sangritana» (43). Tale schema, in base alle disposizioni del decreto 1210/1947, fissava in 2.961.492.848 lire «il costo totale dei lavori e forniture previsti con i vari progetti presentati e specificati nell'art. 1 dello schema medesimo». La spesa era al netto del concorso dello Stato già accordato alla SFFAA con i fondi della

(38) Nell'*Istanza* si fa anche esplicito riferimento al fatto che «i lavori previsti andranno a sollievo della disoccupazione [...] che infierisce tra le laboriose popolazioni della zona». Per tale scopo il programma di lavoro, secondo la SFFAA, poteva «essere posto in atto per gradi», con il completamento (4 km) della linea a scartamento ridotto per Orsogna, con l'esecuzione delle opere stradali, e infine con il ripristino delle opere d'arte e gallerie.

(39) ASFAL, *Ricostruzione*, b. 5, *Istanza della SFFAA al Ministero dei Trasporti, 14 novembre 1946, Allegato C5*, sezioni a, b, c, d.

(40) ASFAL, *Ricostruzione*, b. 5, *Allegato A2 alla Istanza della SFFAA al Ministero dei Trasporti, 14 novembre 1946*.

(41) ASFAL, *Ricostruzione*, b. 10, *Ministero dei Trasporti alla SFFAA di Milano, 12 dicembre 1947*.

(42) ASFAL, *Ricostruzione*, b. 11. Il testo del voto è riportato parzialmente nel voto della V Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, 20 novembre 1948, n. 2905.

(43) ASFAL, *Ricostruzione*, b. 9, *Verbale dell'assemblea degli azionisti della SFFAA, 21 novembre 1950*.

Tab. 8 – *Impegni di spesa (in lire) previsti dalla SFFAA per la ricostruzione a scartamento normale della Ferrovia Sangritana*

Opere del I gruppo	648.725.000
Opere del II gruppo	1.032.571.000
Impianti di elettrificazione	283.350.000
Materiale rotabile	421.472.000
<i>Totale</i>	<i>2.386.118.000</i>
Opere del I gruppo	
Opere d'arte maggiori	231.595.000
Opere d'arte minori	20.893.000
Gallerie	14.518.000
Opere di consolidamento	35.110.000
Sistemazione generale della piattaforma	95.800.000
Fabbricati	103.313.000
Variante San Vito Chietino	69.510.000
Variante Atesa	77.886.000
<i>Totale</i>	<i>648.652.000</i>
Opere del II gruppo	
Armamento e massicciata	976.650.000
Impianti fissi delle stazioni	18.318.000
Chiusure ed accessori della linea	32.574.000
Impianti interni delle stazioni	5.029.000
<i>Totale</i>	<i>1.032.571.000</i>

346/1944, e la liquidazione sarebbe stata effettuata in virtù dell'art. 8 della legge 410 del 14 giugno 1949, «a misura dei relativi lavori, in base a regolari stati di avanzamento per importi non inferiori a L. 30 milioni». Infine, la SFFAA era obbligata a versare alla Cassa Depositi e Prestiti una cauzione di 118 milioni.

Il Consiglio di amministrazione dell'azienda il 21 novembre 1950 deliberava di accettare integralmente le clausole dello «Schema», autorizzando il presidente della Società, Francesco Mauro, e l'amministratore delegato, Luigi Longo, «a stipulare e firmare in nome e in rappresentanza di quella Società l'atto di cui sopra» (44).

Nel *Contratto generale*, siglato il 27 dicembre 1950 a Roma, presso il Ministero dei Trasporti, sono ribadite naturalmente le principali condizioni stabilite dallo «Schema» e sono indicati 11 progetti esecutivi relativi ai tronchi approvati con il decreto 1210/1947. Redatti dalla SFFAA tra il 15 marzo 1948 e il 15 marzo 1950, questi progetti «vennero ritenuti ammissibili dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici» e dichiarati urgenti dall'omonimo Ministero con provvedimenti emanati nel corso del 1950 (45). I progetti approvati erano: il tronco San Vito Marina-San Vito Città, 15 marzo 1948, di km. 6+607; le tratte San Vito Città-Crocetta-Ortona Città e Crocetta-Archi, 12 agosto 1948, rispettivamente di km. 56+739 e km. 20+208; il tronco Archi-

(44) ASFAL, *Ricostruzione*, b. 10.

(45) Cfr. Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, voti 2910 del 6 luglio 1950 e 925 del 28 dicembre 1950, dichiarati urgenti con i decreti ministeriali 1076 del 27 marzo 1950, e 3196 del 7 luglio 1950.

Atessa, 21 marzo 1949, per km. 15+165; il secondo gruppo di opere (armamento, massicciata, congegni vari e impianti fissi nelle stazioni e lungo la linea) dei tronchi suddetti, 18 dicembre 1948; gli impianti di elettrificazione, 18 giugno 1949; l'attraversamento del fiume Sangro, 24 gennaio 1949; l'attraversamento del Rio Secco, 20 ottobre 1949; l'ampliamento dei fabbricati delle stazioni e fermate di Severini Marcanise; la variante della stazione di Orsogna, 21 luglio 1949; la variante di Atessa, 6 luglio 1949; la variante del tronco Archi-Atessa, 15 marzo 1950.

Nel *Contratto generale* si ribadiva che «Tali progetti esecutivi da tempo la Società li aveva iniziati» (*Premessa*); inoltre, si affermava che tutti i lavori dovevano essere ultimati «entro il termine del 30 giugno 1951» (art. 2), per un importo complessivo dei lavori di 2.961.492.848 lire (art. 3), e che «Al termine della concessione [50 anni] della ferrovia, tutte le opere eseguite in forza del presente atto, saranno gratuitamente reversabili allo Stato» (art. 7) (46). L'esecuzione di questi progetti avvenne nell'ambito delle disposizioni emanate dal governo nel corso del dopoguerra in materia di agevolazioni fiscali per favorire il processo di industrializzazione del Mezzogiorno. Al riguardo, molto importante è l'istanza inoltrata dalla SFFAA il 2 luglio 1948 al Ministero delle Finanze per ottenere la riduzione del 50% sul pagamento dell'IGE (Imposta generale sull'entrata), per quanto riguardava l'acquisto di macchinari e materiali destinati alla ricostruzione della ferrovia. Per l'azienda il risparmio sui costi fu consistente: circa il 15% dell'importo globale dei lavori (47).

Queste disposizioni furono estese anche alle ditte appaltatrici di lavori per conto della SFFAA. L'impresa Saverio Parisi di Roma, la maggiore azienda impegnata in questa seconda fase della ricostruzione della ferrovia, in virtù di accordi preliminari presi a suo tempo con la SFFAA, fu autorizzata tra l'altro ad utilizzare nella ricostruzione materiale di proprietà delle Ferrovie dello Stato, da installare naturalmente a sue spese. Tale agevolazione favorì senza dubbio l'impresa Parisi che riuscì infatti ad aggiudicarsi la maggior parte dei lavori del tronco Ortona Città-Ortona Marina, per una spesa complessiva di oltre 625 milioni di lire (48). Molto attiva anche l'impresa Luciano Spadano di Lanciano (già menzionata a proposito dei lavori di riattivazione del primo e del secondo tronco) che si aggiudicò appalti per circa 110 milioni di lire (49). Dagli estremi cronologici dei diversi appalti e contratti, nonché dalle date di effettuazione

(46) Ibid., *Contratto generale* 27 dicembre 1950.

(47) ASFAL, *Ricostruzione*, b. 12. Sulle agevolazioni fiscali di cui nel testo, cfr. soprattutto: decreti luogotenenziali 322 del 7 giugno 1945 e 221 del 26 marzo 1946, decreto legge 1598 del 14 dicembre 1947, e decreto ministeriale 8732 del 18 giugno 1948. La richiesta della SFFAA fu accolta dall'Intendenza di Finanza di Chieti con provvedimento del 18 settembre 1948.

(48) I lavori del tronco in questione furono avviati nel febbraio 1949, e ultimati e collaudati il 20 dicembre 1953. Per l'accordo SFFAA-Parisi, a titolo esemplificativo, segnaliamo che nel luglio 1949 dai depositi delle FFSS dislocati negli impianti siderurgici della Società Ilva, di Piombino e Portovecchio, furono spediti via ferrovia alla stazione di Lanciano: 46.480 caviglie, 6640 chiavarde, 23.240 piastre, 3320 ganasce e 1409 pezzi di rotaie (ASFAL, materiale in attesa di ordinamento, *Ferrovie dello Stato di Firenze alla SFFAA*, 29 luglio 1949). Tra le opere di maggiore rilievo ricordiamo la ricostruzione del ponte a 6 luci, lungo m 15 sul Rio Secco, alla progressiva km 43+822, per una spesa di 60.800.599 lire (il relativo contratto fu firmato il 18 agosto 1948). Sull'impresa Parisi la documentazione naturalmente è abbondante. Per un approccio al problema, cfr. ASFAL, *Ricostruzione*, b.11, *Intendenza di Finanza di Chieti all'Ufficio tecnico imposte di fabbricazione di Pescara*, 18 settembre 1948 e «Bollettino commerciale delle Ferrovie dello Stato», 1° novembre 1948, 21. Sui lavori appaltati a Parisi, cfr. *Ricostruzione*, b. 1 ter, fasc. *Impresa Parisi. Lavori* e b. 3, fasc. *Ponte Rio Secco. Impresa Spadano*.

(49) ASFAL, *Ricostruzione*, b. 4, fasc. *Impresa Spadano*. I relativi appalti riguardavano i se-

dei relativi collaudi, si apprende che i lavori di ricostruzione della Ferrovia Sangritana, autorizzati in base al decreto 1210/1947, furono eseguiti nel corso degli anni '50 e ultimati nel marzo 1963. Si trattò soprattutto di interventi di rifinitura e di aggiustamento e (dal febbraio 1951), di lavori riguardanti la riattivazione del tronco Archi-Castel di Sangro: alla fine il costo complessivo della ricostruzione della Ferrovia Sangritana, a scartamento normale e trazione elettrica a CC 3000V, ammontava ad oltre 5 miliardi di lire (50). Una volta riattivata, la ferrovia riuscì a svolgere quel compito insostituibile di raccordo, al servizio di tutte le attività commerciali e di scambio esistenti ed emergenti, ma con le limitazioni dovute alle caratteristiche originali quali le forti pendenze, la tortuosità del tracciato e i numerosi passaggi a livello. Tali limitazioni, nonché l'assenza di un successivo ammodernamento, fecero sì che l'esercizio divenne col tempo sempre meno rispondente alle mutate esigenze dell'utenza e non poté reggere la concorrenza del trasporto su gomma. Per cui si resero necessari alcuni drastici provvedimenti tra cui il passaggio della ferrovia alla gestione governativa (1980) e la chiusura di alcuni tronchi di linea, sostituiti con corse di autobus. Nel 1982 fu varato da parte della Regione Abruzzo e del Ministero dei Trasporti un progetto di ammodernamento e potenziamento della linea. A tutt'oggi sono stati realizzati i collegamenti ferroviari con il porto di Ortona e il nucleo industriale di Atezza, mentre si è in attesa di avviare il piano di ristrutturazione del tronco San Vito-Castel di Sangro. Si tratta di interventi «che si inseriscono nel quadro più vasto della integrazione delle strutture a servizio del «corridoio plurimodale Adriatico» previsto dal Piano Nazionale Trasporti e dell'importantissimo avvicinamento alle aree industriali campane, particolarmente al porto di Napoli» (51). Peraltro nel 1987 l'azienda ha avviato un progetto di utilizzo turistico della Ferrovia Sangritana: il Treno della Valle. Nel periodo aprile-settembre, oltre 25.000 turisti visitano la suggestiva Valle del Sangro, viaggiando su di un convoglio appositamente allestito, con corse giornaliere cadenzate da Pescara fino a Castel di Sangro (52).

AN ABRUZZESE RAILWAY. THE «SANGRITANA» IN THE FIRST HALF OF THE 20th CENTURY. – Using for the first time the firm archive, it has been possible to reconstruct a short, exhaustive history of Sangritana, the most important and longest branch line of Abruzzo. Planned and built during the years 1905-1915, destroyed by the Germans in autumn 1943, the railway was put into service again after the second world war, by huge public funds. It was very important for economic and social development of Abruzzo in the contemporary age.

Archivio di Stato di Chieti

guenti lavori: ricostruzione di alcuni fabbricati del tronco San Vito-Ortona Città-Guardiagrele, per un importo a corpo di 1.267.000 lire (contratto 2 febbraio 1948); ricostruzione delle linee elettriche, di contatto, di alimentazione e telefoniche del tronco Ortona Città-Ortona Marina, per un importo di 1.606.435 lire (contratto 16 maggio 1949); lavori di consolidamento e armamento dei tronchi San Vito-Lanciano-Crocetta, Ortona Città-Crocetta-Archi, per un importo di 90.769.777 lire (contratto 29 aprile 1950); ulteriori lavori di armamento della linea Archi-Atezza, per un importo di 15.828.758 lire (contratto 25 novembre 1952).

(51) Cfr. *Ammodernamento e potenziamento della Ferrovia Adriatico-Appennino. Progetto di massima*, Lanciano, dattiloscritto, s.d. [ma 1990], copia fornita gentilmente dalla Direzione della Ferrovia.

(52) QUIETI L. e PEROLINO C., *Val di Sangro tra natura e cultura*, Pescara, Pierre Congress Editore, 1993, pp. 120-121.