

# LA FASE PRELIMINARE

1. 2 giugno 1905 e 17 marzo 1906: Ernesto Besenjanica, brillante e quotato ingegnere di Milano, presenta i progetti di massima della Ferrovia Sangritana al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.
2. Voto 31 maggio 1906, n. 164: essi sono approvati con un sussidio chilometrico di 6500 lire.
3. 21 settembre 1906: Besenjanica, insieme ad un gruppo di imprenditori e tecnici lombardi, fonda a Milano la Società per le Ferrovie Adriatico-Appennino, con un capitale di 4 milioni di lire. Tre anni dopo il progetto diventa esecutivo.

# PROGETTO

Il progetto Besenzanica prevedeva la costruzione di nove tronchi (per complessivi 148,184 km.):

1. Ortona (Porto)-Orsogna (km. 24,223)
2. Orsogna-Biforcazione (13,977)
3. San Vito-Lanciano (16,354)
4. Lanciano-Biforcazione (9,750)
5. Biforcazione-Casoli (13,373)
6. Casoli-Archi-Atessa (14,109)
7. Archi-Villa S. Maria (21,478)
8. Villa S. Maria-Ateleta (19,712)
9. Ateleta-Castel di Sangro (15,208)

# Planimetria



# LA CONVENZIONE 11 agosto 1909

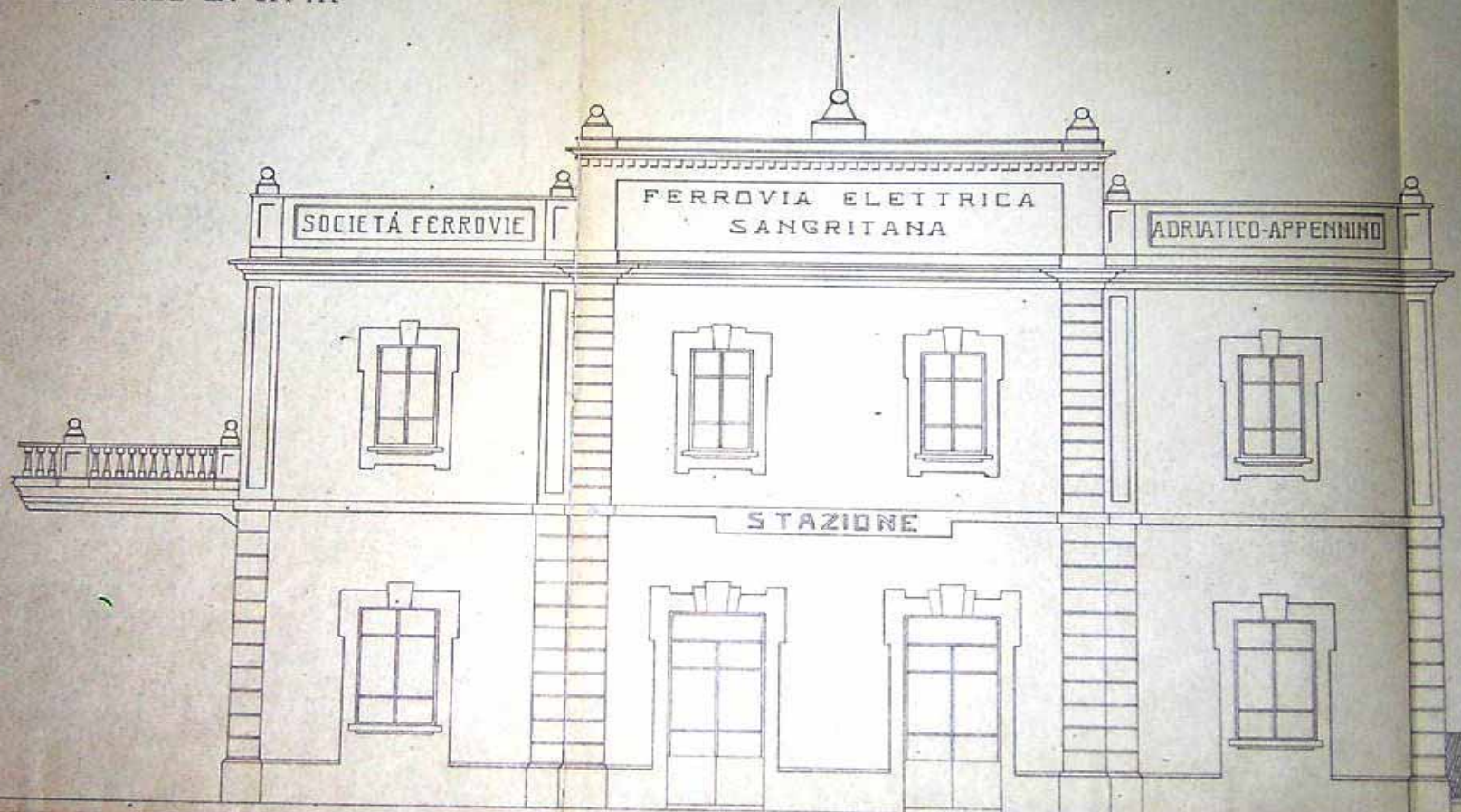
Con regio decreto 11 agosto 1909, n. 669, fu approvata la convenzione tra la Sffaa e il Ministero dei Lavori Pubblici e del Tesoro, stipulata in data 27 febbraio 1909: «il Governo concede alla Società per le ferrovie Adriatico-Appennino la ferrovia Adriatico-Sangritana della lunghezza complessiva di 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».

# Stazione di Lanciano

STAZIONE DI LANCIANO

PROGETTO DI SISTEMAZIONE

PROSPETTO VERSO LA CITTÀ





# Passi a livello

FERROVIA ADRIATICO - SANGRITANA



UFFICIO SPECIALE DELLE FERROVIE  
Direzione Generale  
Visto, a senso del *Decreto*  
di approvazione in data 16. 11. 1911  
N. 1000

## TIPI DEI PASSI A LIVELLO

CHIUSURE ED ACCESSORI DELLA LINEA

N. 1245  
V. PER IL SOGGIETTO SUPERIORE  
DEI PASSI A LIVELLO  
DEI FERROVIE ADRIATICO - SANGRITANA  
Il Segretario

*A. Baccetti*



SCALA

PLANIMETRIA E SEZIONI 1:500 e 1:100  
DETTAGLI 1:20 - 1:10 - 1:2

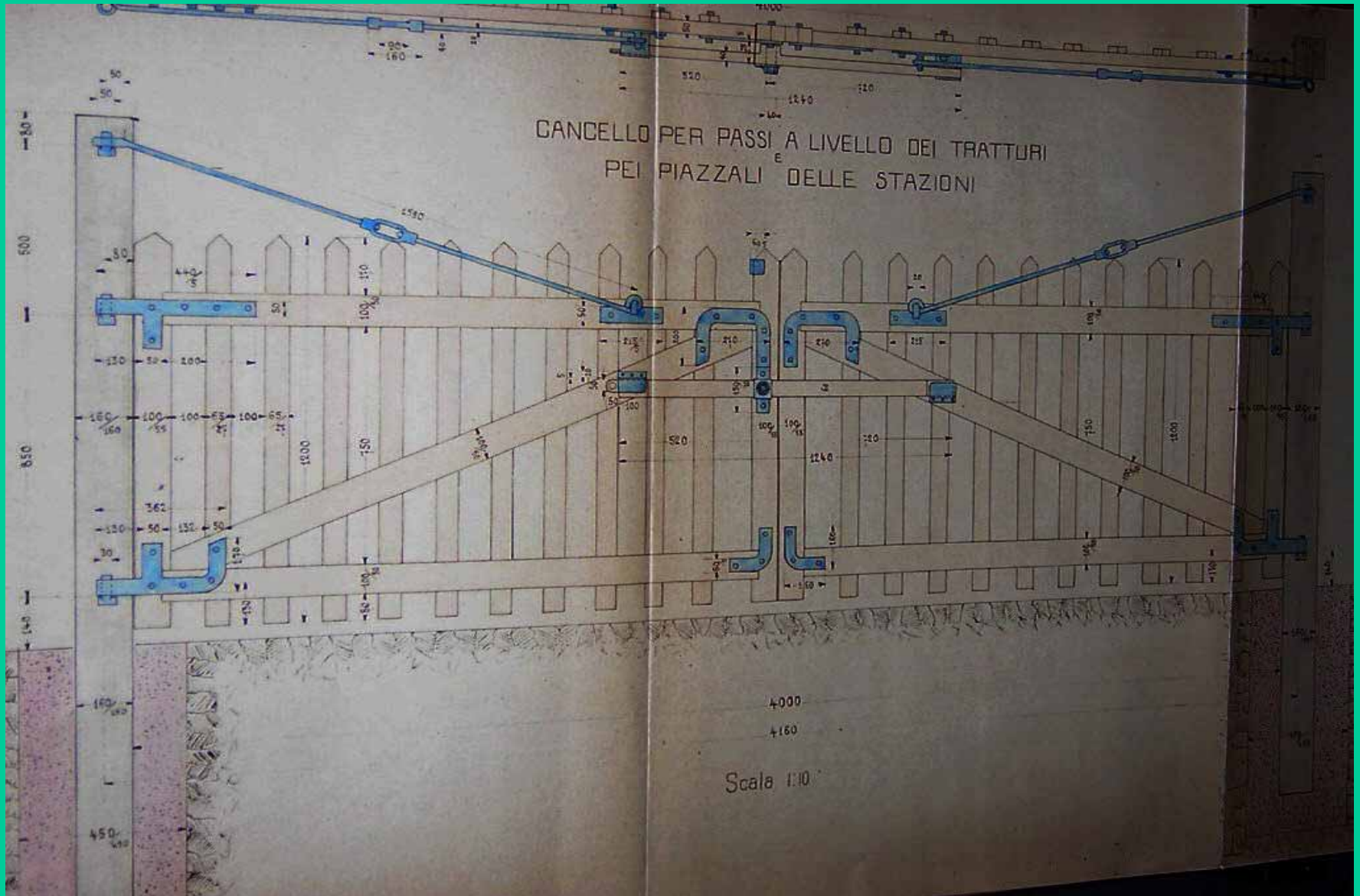
Ingegnere Progettista

*M. M. M. M.*

Si ha l'incarico per le Ferrovie Adriatico-Appenniniche  
IL CONSIGLIERE DELEGATO

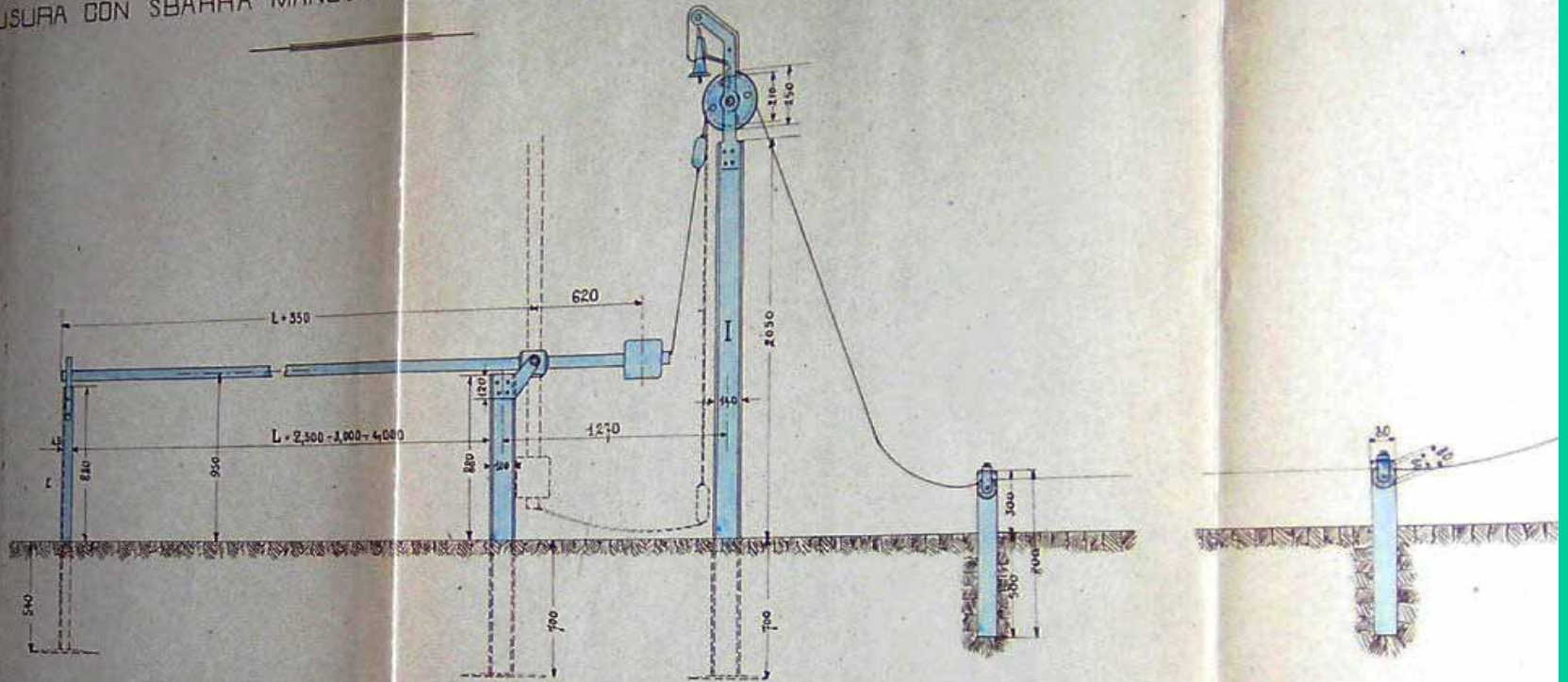
*M. P. P.*

# Esempio



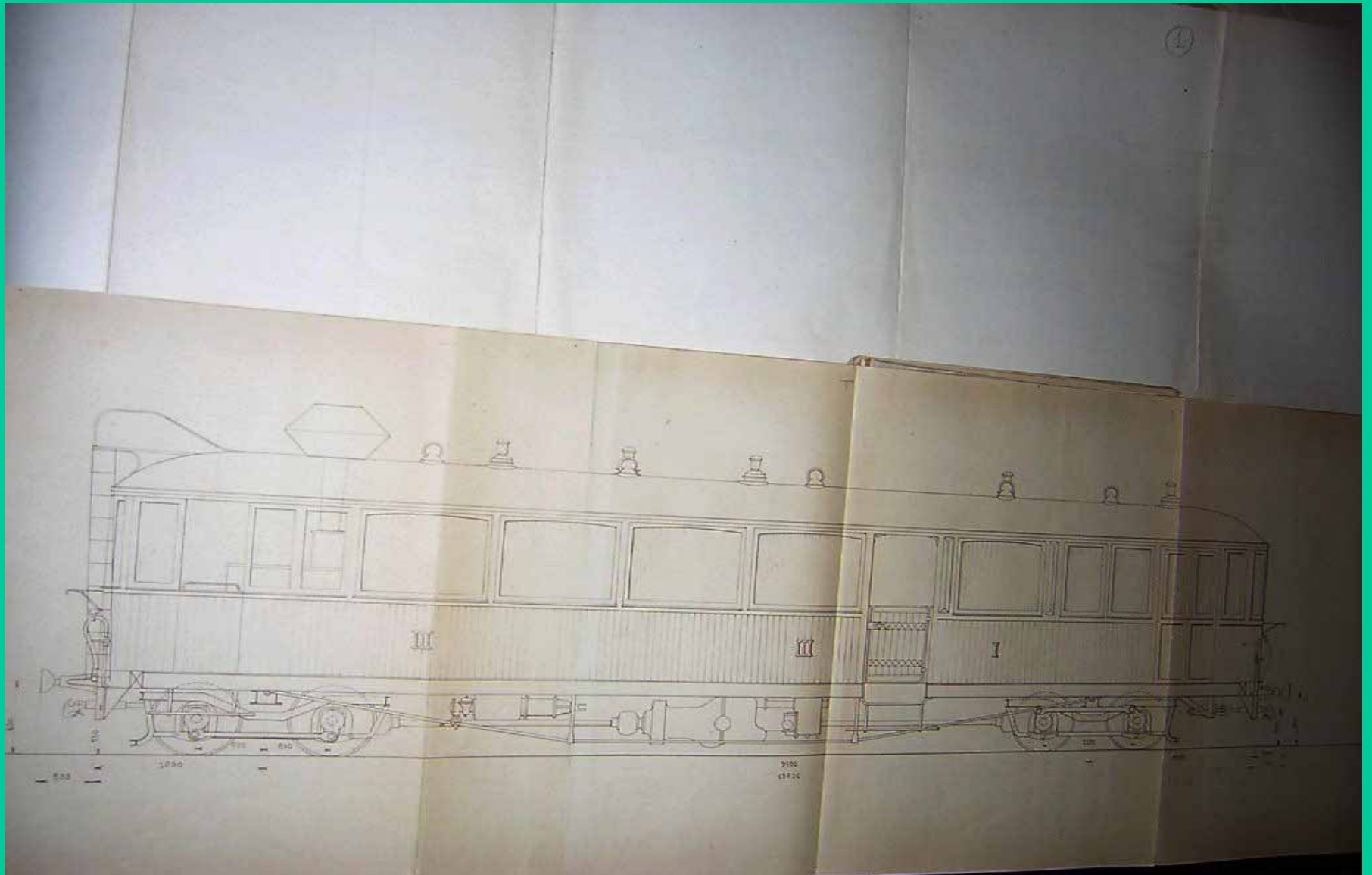
# particolare

CHIUSURA CON SBARRA MANOVRABILE A DISTANZA - scala 1:20

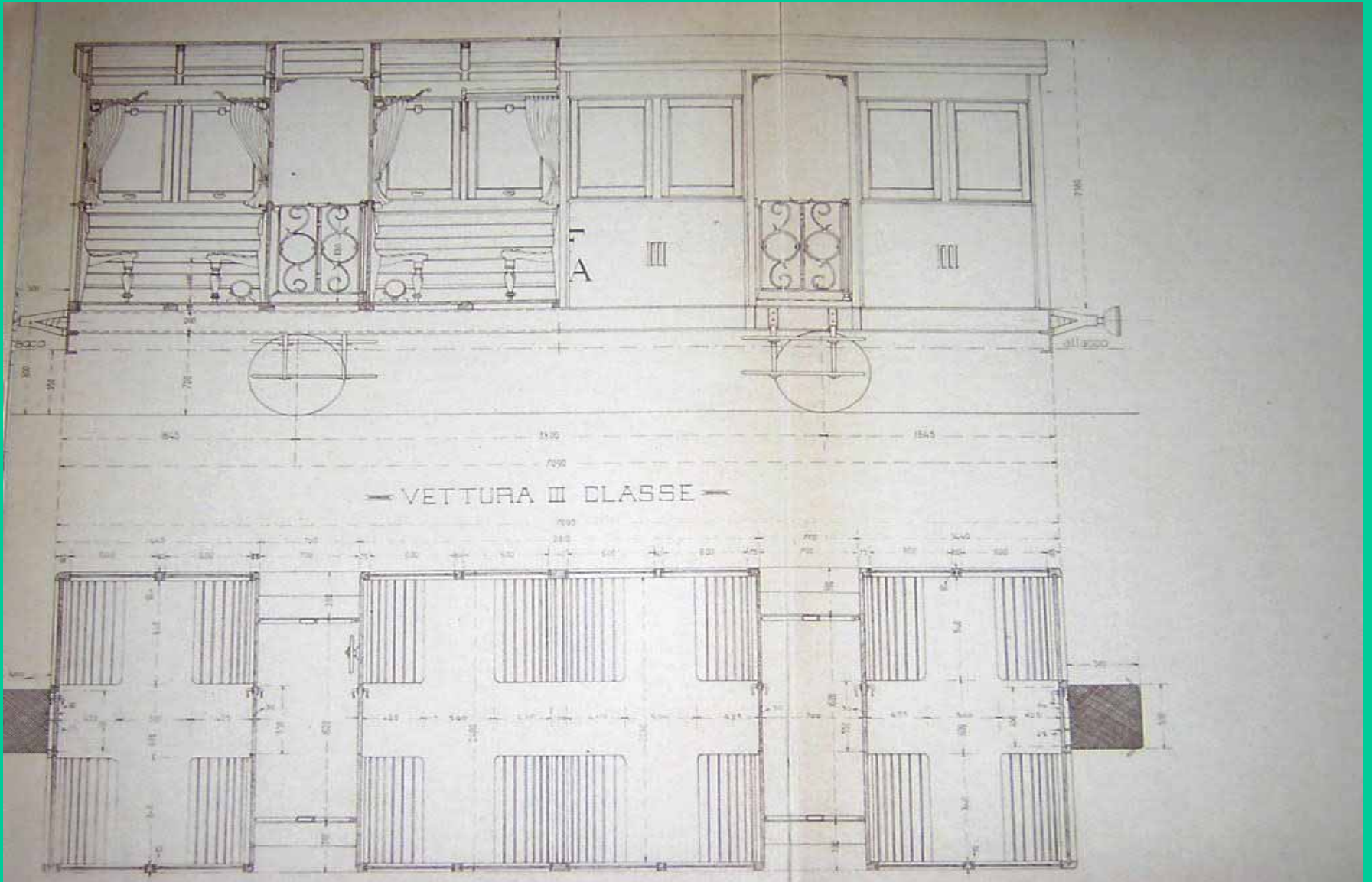




# Carrozze 1



# Carrozze 2



# Piattaforma girevole

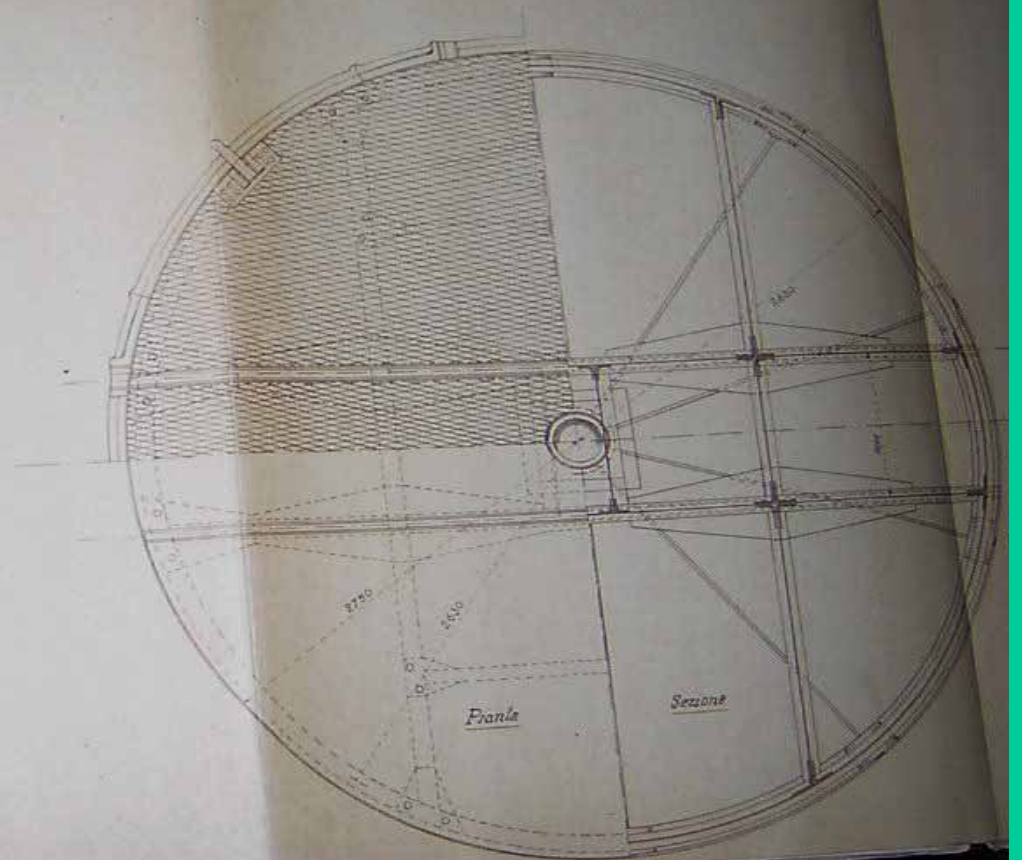
7

PIATTAFORMA GIREVOLE

DIAMETRO m. 550



Scala 1/20



# IL PERIODO TRA LE DUE GUERRE

1. Prima guerra mondiale: la Sangritana è utilizzata, oltre che per il trasporto civile e commerciale, anche per scopi militari: invio di truppe e armamenti dal versante tirrenico a quello adriatico. Il tratto San Vito-Ortona è impiegato dal Ministero della Guerra per gli spostamenti di un super treno blindato, installato per proteggere la costa abruzzese dai cannoneggiamenti della flotta austriaca.
2. Dopoguerra: Si ricorda in particolare il trasporto di cemento. Dalla stazione di Isca d'Archi della Sangritana si invia il cemento per la costruzione dei moli guardiani nel porto-canale di Pescara. Il cemento è prodotto nello stabilimento “La Sangritana” di Bomba, di proprietà dei Ciarrapico. Per mezzo di una teleferica, è immagazzinato nel deposito di Isca di Archi e invagonato. Con un percorso inverso, la marna (materia prima per produrre il cemento), dalle miniere di Colledimezzo, è trasportata via ferrovia e con la stessa teleferica nella fabbrica di Bomba.



# ELETTIFICAZIONE E RUOLO ECONOMICO E SOCIALE DELLA FERROVIA

1. 1923-1924: inizio ed ultimazione della elettrificazione della linea ferroviaria (costo circa 4 milioni).
2. Fonte energetica utilizzata: centrale idroelettrica sul fiume Aventino.
3. Effetti: grazie anche agli allacciamenti con le stazioni delle FS di Ortona, San Vito e Castel di Sangro, i tempi di percorrenza furono dimezzati e la linea diventò molto competitiva.
4. Tronco Atessa-Stazione: attivato il 1° febbraio 1929, lungo circa 9 chilometri, costo 8,2 milioni.
5. Assetto definitivo: la Sangritana assume la configurazione definitiva, con un tracciato lungo oltre 158 chilometri, serve un ampio territorio (oltre 1100 Km<sup>2</sup>), una popolazione di circa 250 mila persone.

# II GRANDE PROGETTO (1925-1935)

1. Costruzione tronchi a trazione elettrica e a scartamento ridotto: Vasto Boiano, 128 km, 41 stazioni, 160 mila abitanti serviti. Il progetto è abbandonato nel 1932 per lo scarso interesse del Governo e dei Comuni.
2. Guardiagrele-Chieti-Francavilla al Mare-Pescara, compilato e approvato tra il 1926-27.
3. Caratteristiche: 56 km., velocità 50 km/h.
4. Vantaggi: La linea si inserisce nella trasversale adriatico-tirrenica, progettata da Besenjanica: 4 tronchi a scartamento ridotto e a trazione elettrica (Chieti-Francavilla al Mare-Pescara, km. 20, Chieti-Guardiagrele, km. 36, Guardiagrele-Castel di Sangro, già in esercizio, km. 86, Castel di Sangro-Dragoni, km. 83, Dragoni-Caserta-Napoli, km. 60).

## SEGUE IL GRANDE PROGETTO (1925-1935)

Rispetto ai 375 km della Pescara-Foggia-Napoli, la distanza tra Pescara e Napoli si accorcia di 90 Km, con una riduzione dei tempi di percorrenza di oltre 3 ore. Funzioni commerciali: «Tutta l'economia di buona parte dell'Abruzzo verrebbe meglio in contatto con il terminale marittimo di Napoli e questo con gli scali adriatici di Ortona e Pescara».

5. Il progetto non decolla: sussidio chilometrico del Governo, 60mila lire per 50 anni, quello richiesto dalla Sffaa, 130mila lire.

# LA DISTRUZIONE

1. 6-7 ottobre 1943: I tedeschi distruggono la Sangritana durante l'insurrezione di Lanciano. Obiettivo: mettere fuori uso un sistema di comunicazioni piuttosto importante da un punto di vista strategico (l'asse Ferrovia Sangritana-Porto di Ortona è inserito nel cuore dello scacchiere militare tirrenico-adriatico).

2. Conseguenze economiche e sociali: micidiali, dopo oltre un trentennio la valle del Sangro perde la sua più importante via di comunicazione interna e di collegamento con il resto della provincia di Chieti. Le popolazioni locali sono consapevoli della drammaticità dell'evento. I danni ammontano a circa 870 milioni di lire, una cifra enorme per quei tempi.



# RICOSTRUZIONE

1. Giugno 1945: il tronco S. Vito Chietino-Lanciano-Castelfrentano, a scartamento ridotto e trazione a vapore, è riattivato (oltre 1,5 milioni di lire,: fondi propri, materiale recuperato, finanziamenti dello Stato).
2. Aprile 1946: la linea è potenziata con la trazione elettrica (oltre 28 milioni di lire, 21,5 milioni a carico dello Stato).
3. Giugno 1946: avviati i lavori per la riattivazione del tronco San Vito-Lanciano-Guardiagrele e Guardiagrele-Ortona.
4. 14 novembre 1946: piano generale di ricostruzione della azienda. Otto tronchi per 102 chilometri di ferrovia a scartamento ordinario e trazione elettrica, ad eccezione del tronco Archi-Castel di Sangro.
5. Maggio 1951- novembre 1952: lavori eseguiti e collaudati, per una spesa di circa 3 miliardi.
6. Primavera 1951- marzo 1963: riattivazione del tronco Archi-Castel di Sangro.
7. Costo globale della ricostruzione: circa 5 miliardi di lire.

**Presentazione a cura del Dott. Prof.  
Marcello BENEGIAMO**