

L'attraversamento degli Appennini

Da sempre, a memoria d'uomo, la lunga dorsale appenninica che percorre incessantemente l'intera lunghezza dell'Italia, dalle Alpi Marittime all'Aspromonte, sono una grande barriera naturale per i collegamenti, soprattutto quelli ferroviari. Ogni linea ferroviaria che collega la fertile ed operosa pianura Padana con le città portuali del Tirreno e tutte le trasversali che portano da un mare all'altro della nostra bellissima Penisola, sono, che dir si voglia, delle vere e proprie ferrovie da montagna.

Con queste condizioni si capisce benissimo come l'Alta Velocità italiana sia una cosa che non deve essere paragonata con quanto succede nei maggiori Stati ferroviariamente evoluti.

In questo quarto capitolo della serie "Binari d'Italia", verranno presentate tutte le maggiori linee che attraversano gli Appennini, rimandando il lettore alle puntate in precedenza pubblicate dove troverà descritte le linee dei Giovi e della Firenze-Bologna. Si inizierà dalle regioni Nord-Ovest (Liguria-Piemonte) per passare ai collegamenti toscano-emiliani e tra Marche ed Umbria, fino agli Abruzzi ed alle linee che collegano la Puglia con la Campania.

Le linee ancora più a Sud e quelle della dorsale appenninica fanno parte di altri capitoli.

- | | |
|---|--|
| 1 - Savona-Ceva | 6 - Ancona-Orte |
| 2 - Genova-Ovada (Turchino) | 7 - Roma-Pescara |
| 3 - Lucca-Aulla (Garfagnana) | 8 - Avezzano-Sora |
| 4 - Parma-La Spezia (Pontremolese) | 9 - Lanciano-Castel di Sangro (Sangritana) |
| 5 - Faenza-Borgo San Lorenzo (Faentina) | 10 - Foggia-Benevento |



Foto 4.1: un mio giudizio, ampiamente condiviso, è quello di considerare la linea transappenninica Roma-Pescara la più bella e la più interessante fra tutte quelle FS. Pur collegando due mari, raggiunge, tra Cocullo e Carrito, la raguardevole altezza di oltre 900 metri, con uno sviluppo, soprattutto presso Sulmona, che di certo eguaglia le più conosciute linee alpine. Un elettrotreno della serie ETR 220 percorreva, il 10 gennaio 1995, il percorso come IC 580 "Gianicolo" proveniente da Roma, qui ripreso nei pressi di Cocullo, a 885 m, il cui centro abitato è visibile sullo sfondo. La vallata conduce ad Anversa, Villalago ed il Parco Nazionale d'Abruzzo. A soli 5 km di autostrada, visibile sulla sinistra, si arriva alla stazione di Anversa, sulla stessa linea ma a 457 m d'altezza, per raggiungere la quale il percorso ferroviario è di 19 km ! E' questo il tratto più bello della Roma-Pescara.





Foto 4.2: i collegamenti tra la Riviera ligure di Ponente ed il sud, quello agricolo delle Langhe, del Piemonte, avvengono tramite due linee quasi parallele, a binario unico, che staccandosi dalla direttrice litorale a Savona, si ricollegano a San Giuseppe di Cairo, per poi diramarsi in due linee: una diretta a Ceva-Torino e l'altra ad Acqui Terme-Alessandria. Uno dei due percorsi paralleli, valica il Passo di Cadibona dopo soli 15 km dalla stazione di Savona, in riva al mare, con un tracciato tortuoso anche a carattere elicoidale. Nella foto, la E.636.237, col suo locale 10217 Alessandria-Savona, è ripresa su detto tratto all'uscita della galleria "Dovetta", nei pressi di Altare, dove si nota la presenza di un solo binario anche se la sede era predisposta per due. Era il 27 marzo 1988.

Foto 4.3: parallelamente alle due linee FS Savona-San Giuseppe di Cairo, corre una funivia per il trasporto di carbone lunga più di 15 km. E' qui ripresa al di sopra del locale 10153 che il 27 marzo 1988, al traino di una E.636, stava entrando in Savona proveniente da Fossano.





Foto 4.4: una tripla di E.636 per questo merci in discesa verso Savona, dopo aver attraversato la galleria di valico del passo di Cadibona. In alto sulla sinistra, la sommità del Passo con la camionabile che transita dall'omonimo paese, sulla destra, mentre a fondovalle, a sinistra, si nota un tratto di autostrada il cui percorso presenta qui un inusuale elicoidale.



Foto 4.5: la linea che da Savona si diparte a San Giuseppe di Cairo per Ceva, presenta ancora un percorso montano e nei pressi di Saliceto, prima di entrare in una lunga galleria di valico, raggiunge il culmine di questo percorso. E' qui stata ripresa la doppia di E.636 con in testa la 153. Era il 27 marzo 1988.



Tutte le foto sono di Hansjörg Rörner. La precedente è stata pubblicata sul numero 87, 98, 99, 100 di "L'Espresso".

Foto 4.6: da Genova, sono due le direttrici che si dirigono verso il Piemonte: quella attraverso i Giovi e quella per il Turchino. Quest'ultima, sulla rampa Nord, attraversa più volte il torrente Ponzema, come in foto, dell'11 giugno 1988, nei pressi di Rossiglione, con l'autostrada sullo sfondo. E' ripreso un convoglio ALe 801 da Acqui Terme per Genova.





Foto 4.7: la rampa Sud della linea che passa per il Turchino, attraversa innumerevoli valli, più o meno profonde, della dorsale che degrada verso il mare. Ardite opere in muratura si alternano alle tante gallerie ed il paesaggio è mutevole all'uscita di ognuna di esse. Più volte, al viaggiatore, si apre la vista sul mare, ma anche su remoti angoli montani non ancora scalfiti dal devastante cemento, come quello sul Santuario di Acquasanta mostrato in fotografia, con un treno navetta spinto da una E.646 proveniente da Acqui Terme e diretto a Genova, il 17 aprile 1986.

Foto 4.8: la linea del Turchino sviluppa gran parte del suo percorso in aree particolarmente inaccessibili, ricche di vegetazione e solcate, nei profondi fondovalle, da torrenti poco affidabili circa l'ingannevole calma, di colpo tramutabile in impetuosi e devastanti fiumi d'acqua. Uno di questi è il Ponzema, sul versante nord del Turchino, qui ripreso, l'11 giugno 1988, in momentanea calma, adiacente la ferrovia percorsa dal locale 11130 Genova-Acqui Terme al traino di una E.656.

Tutte le foto sono di Hansjürg Rohrer

(Termina qui la settima parte dell'inserto "Binari d'Italia", di H. Rohrer. Le precedenti sono apparse sui numeri 87, 89, 94, 97, 100 e 106 di MF -continua)

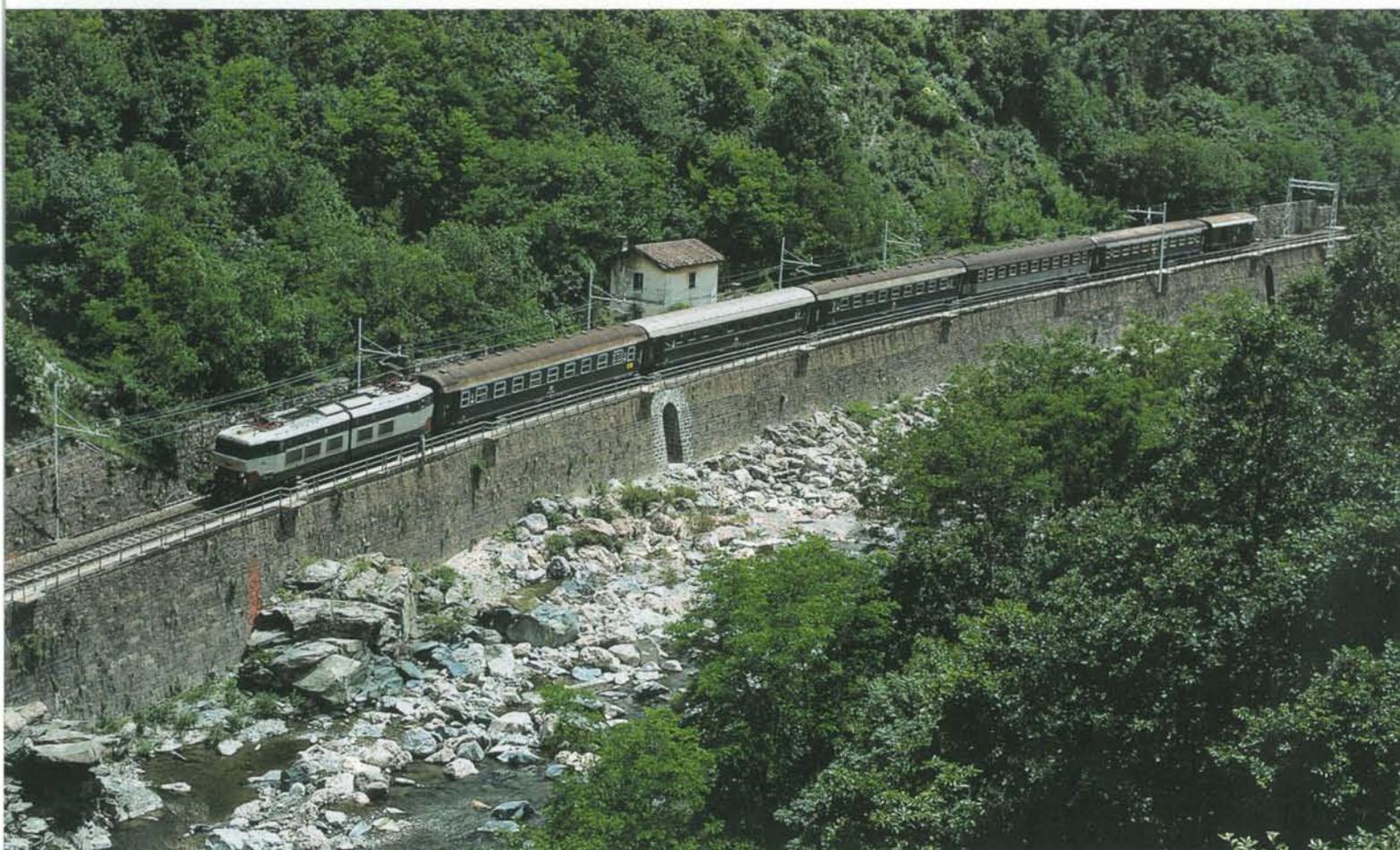




Foto 4.9: l'ultimo tratto della linea Lucca-Aulla, più conosciuta come "Garfagnana" dal nome del territorio che attraversa, venne inaugurato solo nel 1959. Le spettacolarità offerte da questa difficile tratta FS sono davvero molteplici, a cominciare dai numerosi ed arditi viadotti, come questo nell'immagine ripresa l'11 settembre 1977, nei pressi di Camporgiano, con una coppia di ALn 990 mentre effettuano il locale 11485 diretto a Pisa da Aulla.

Foto 4.10: ancora un tratto della "Garfagnana", con una doppia di ALn 990 (la 3039 e la 3017) da poco ripartite dalla fermata di Fosciandora-Ceserana, mentre effettuano il servizio locale 10883 da Aulla a Pisa il giorno 9 aprile 1983. Sulla sinistra, il ponte della provinciale proveniente dal paese di Fosciandora e che prima di immettersi sulla statale 445 attraversa l'impetuoso fiume Serchio.





Foto 4.11: l'intera linea della Garfagnana percorre la stretta valle che separa le Alpi Apuane dall'Appennino tosco-emiliano. Sulle marmoree montagne di Carrara si aprono scenari spettacolari dove spesso, d'inverno, è difficile distinguere il bianco della neve con il candore del celebre marmo. In questa panoramica immagine osserviamo, sulla sinistra, il paese di Poggio e sulla destra il borgo di Silicagnana con l'Appennino che le fa da sfondo. Sul grande viadotto ferroviario è in transito l'automotrice ALn 990.3005. Era il 23 marzo del 1986.

Foto 4.12: l'ALn 990.3005 ha già effettuato circa metà dell'intero percorso di 90 chilometri, che separano Lucca da Aulla sulla linea della Garfagnana, nel momento in cui attraversa un torrente, su di un ardito ponte metallico, tra le fermate di Villetta S. Romano e Pontecosi, il 23 marzo del 1986.





Foto 4.12: un'alta montagna agghiacciata si staglia all'orizzonte in un paesaggio invernale. In primo piano, un campo verde si staglia contro il cielo grigio. In lontananza, si intravede un villaggio su una collina.

Foto 4.13: lo stesso punto e lo stesso viadotto metallico della foto 4.12, questa volta però ripreso dal versante opposto della valle ed in una luminosa giornata estiva dell'11 settembre 1977. Sulla linea è in transito uno dei numerosi treni speciali che percorrono la pittoresca Garfagnana, con in testa, a ritroso, la locomotiva a vapore 940.031.

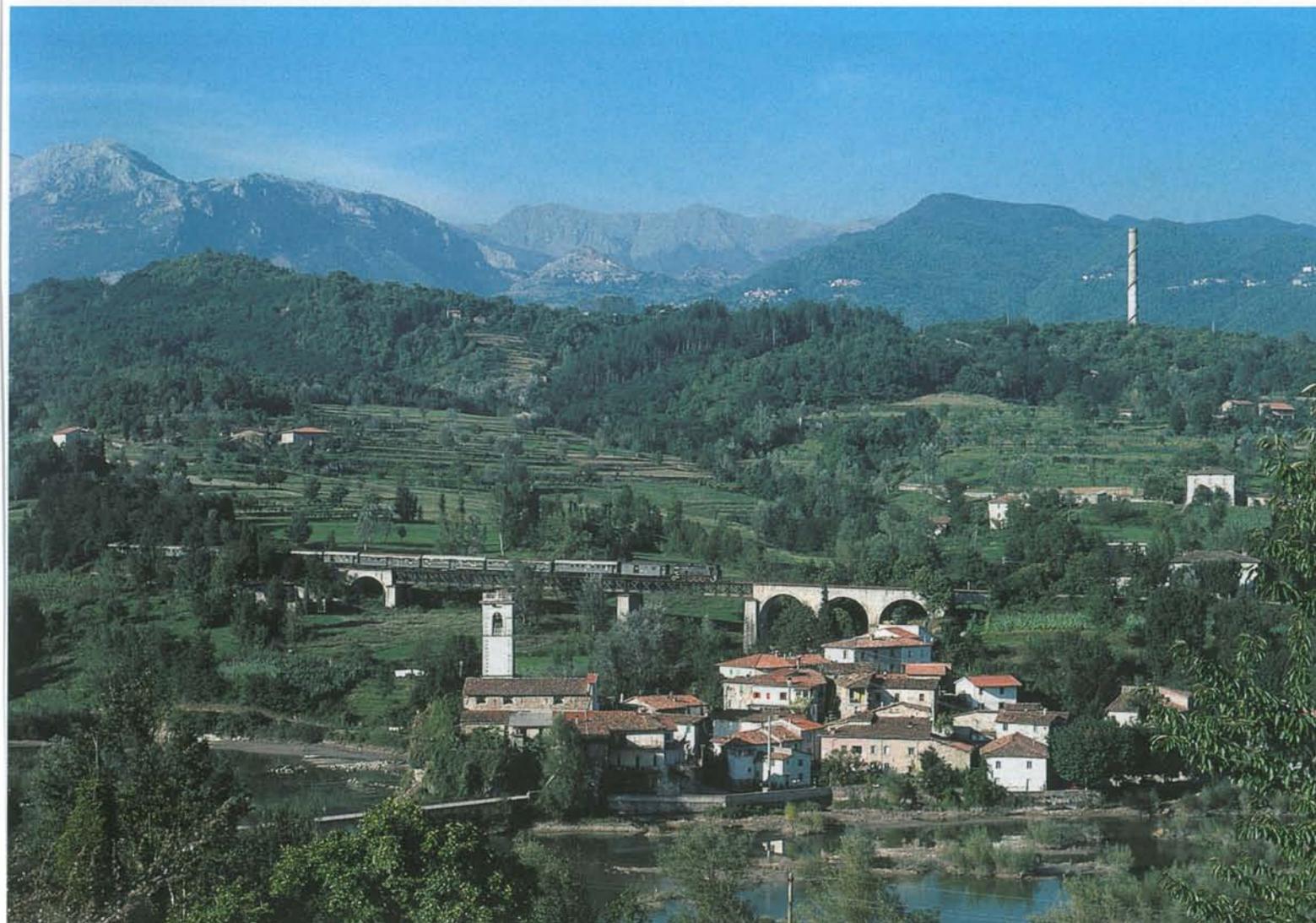




Foto 4.14: un'altra ferrovia appenninica altamente spettacolare è la "Pontremolese", che collega l'emiliana Parma con la ligure La Spezia, attraverso il valico tosco-emiliano della galleria del Borgallo, una delle più lunghe della rete FS. Salvo il tratto in questa galleria e la successiva rampa sud di accesso fino a Pontremoli, a doppio binario, l'intera tratta, di 120 chilometri, è a binario semplice. Se da La Spezia a Pontremoli il percorso è abbastanza tranquillo, non si può dire altrettanto della tratta da Pontremoli a Parma, dove i binari, oltrepassata la galleria di valico, corrono lungo la valle del Taro formata da ripidi dirupi e scoscese montagne. E' qui che l'apparentemente tranquillo torrente Taro, di tanto in tanto, detta le sue leggi naturali travolgendo ponti e terrapieni, come nelle recenti piene che in poche ore fecero scomparire decine di chilometri di ferrovia. Un sostanziale ammodernamento della stessa, nel percorso e nella potenzialità, è tuttora in corso, anche se i lavori procedono a ritmo enormemente rallentato (tangentopoli & c.). Nell'immagine, del 9 aprile 1983, è in transito, nei pressi della Selva del Bocchetto, l'Espresso 104 Genova-Bologna, al traino di una E.656. In primo piano, l'autostrada A 15 della Cisa.





Foto 4.15 (a sinistra in basso): due elettromotrici del gruppo ALe 790/880 ed un rimorchio pilota Le 640 effettuano, il 9 aprile 1983, un locale da Parma a Borgo Val di Taro, sulla rampa nord della Pontremolese. Siamo nei pressi di Roccamurata, lungo quel tratto della vallata formata dal fiume Taro non più visibile dall'autostrada della Cisa e quindi la meno conosciuta dai media, ma decisamente la più affascinante anche se percorsa, oltre che dalla ferrovia, dalla statale 523 che la fiancheggia, come si vede in foto, fino all'imbocco della lunga galleria di Borgallo, nei pressi dell'abitato di Borgo.

Foto 4.16: l'Espresso 101 da Bologna per Genova è qui trainato, il 26 luglio 1984, dalla E.645.019, impegnata sulla tratta a doppio binario che dall'uscita della galleria di Borgallo scende a Pontremoli, per poi riprendere a binario semplice fino a La Spezia. Sulla destra, imponente, l'ardito viadotto autostradale di Carlo, lungo ben 777 metri, che porta al valico della Cisa.





Foto 4.18: il versante orientale della dorsale appenninica della regione tosco-emiliano/romagnola, è anch'esso interessato da spettacolari linee ferroviarie. Una di queste è la "Faentina", che collega Faenza con Borgo San Lorenzo e Pontassieve, alle porte di Firenze. Espleta un traffico soprattutto locale e qualche treno diretto stagionale da Firenze a Rimini. In foto, l'automotrice ALn 880.2018 in transito sullo spettacolare ponte metallico nei pressi di Biforco, in un appennino ancora innevato il 17 marzo del 1985.

Foto 4.19: la qui ripresa stazione di Fantino si trova nella tratta più spettacolare dell'intera Faentina, a circa metà percorso, nel cuore dell'appennino. Delle passate vestigia sono rimaste solo alcune tracce. Declassata a fermata impresenziata, assiste al passaggio della ALn 668.1051, del 9 giugno 1984, come locale 5185 da Borgo San Lorenzo a Faenza.





Foto 4.17: dall'orario estivo 1995, la Pontremolese viene percorsa anche da una relazione "Pendolino" Milano-Grosseto, effettuata con materiale moderno quale l'ETR 450. Lo vediamo qui ripreso, il 5 agosto 1995, nei pressi di Ostia Parmense, poco prima di Borgo Val di Taro, dove il "Maremma" (così è stata battezzata la relazione) è impegnato all'attraversamento del fiume Taro su di un elegante ponte metallico. **Foto di Hanna Rohrer**



Foto 4.22: una delle trasversali appenniniche più suggestive, in campo ferroviario, è la linea che collega Roma ad Ancona via Orte, Foligno e Fabriano. A nord di quest'ultima località, i binari percorrono una stretta gola dall'aspetto selvaggio, meta di molti turisti per la presenza delle famosissime Grotte di Frasassi. Nella foto, è qui in transito il rapido 964 Roma-Ancona con in testa la E.444.019. Era il 12 ottobre del 1985.

Foto 4.23: Fabriano si trova, geograficamente parlando, in una posizione relativamente vicina al mare, dal quale riceve un clima particolarmente mite che d'inverno porta anche abbondanti nevicate. E' appena dopo una di queste che il fotografo ha ripreso, nella stazione di Albacina (dove la linea si dirama per Macerata e Civitanova Marche), il locale 12074 Foligno-Ancona spinto dalla E.424.319, il 6 gennaio 1993.





Foto 4.24: a sud di Fabriano, la trasversale appenninica Ancona-Roma entra nel cuore degli Appennini, ed è circondata da montagne sempre più elevate. La neve, da queste parti, non manca proprio mai. Siamo qui nei pressi di Cancelli, dove su un tratto a semplice binario dell'intera linea è in transito un pesante convoglio merci in direzione sud, trainato dalla E.646.189 e da una E.636, il 6 gennaio 1993.

Foto 4.25: sulla Roma-Ancona si possono ammirare molte elettromotrici del gruppo ALe 601, utilizzate come convogli IC per un servizio di classe, anche se il tracciato, pur con parecchi lunghi rettilinei, presenta impegnative salite e curve a stretto raggio, che mettono a dura prova le eleganti motrici. Nei pressi di Fossato di Vico è qui ripreso l'IC 588 "Conero" del 6 gennaio 1993.

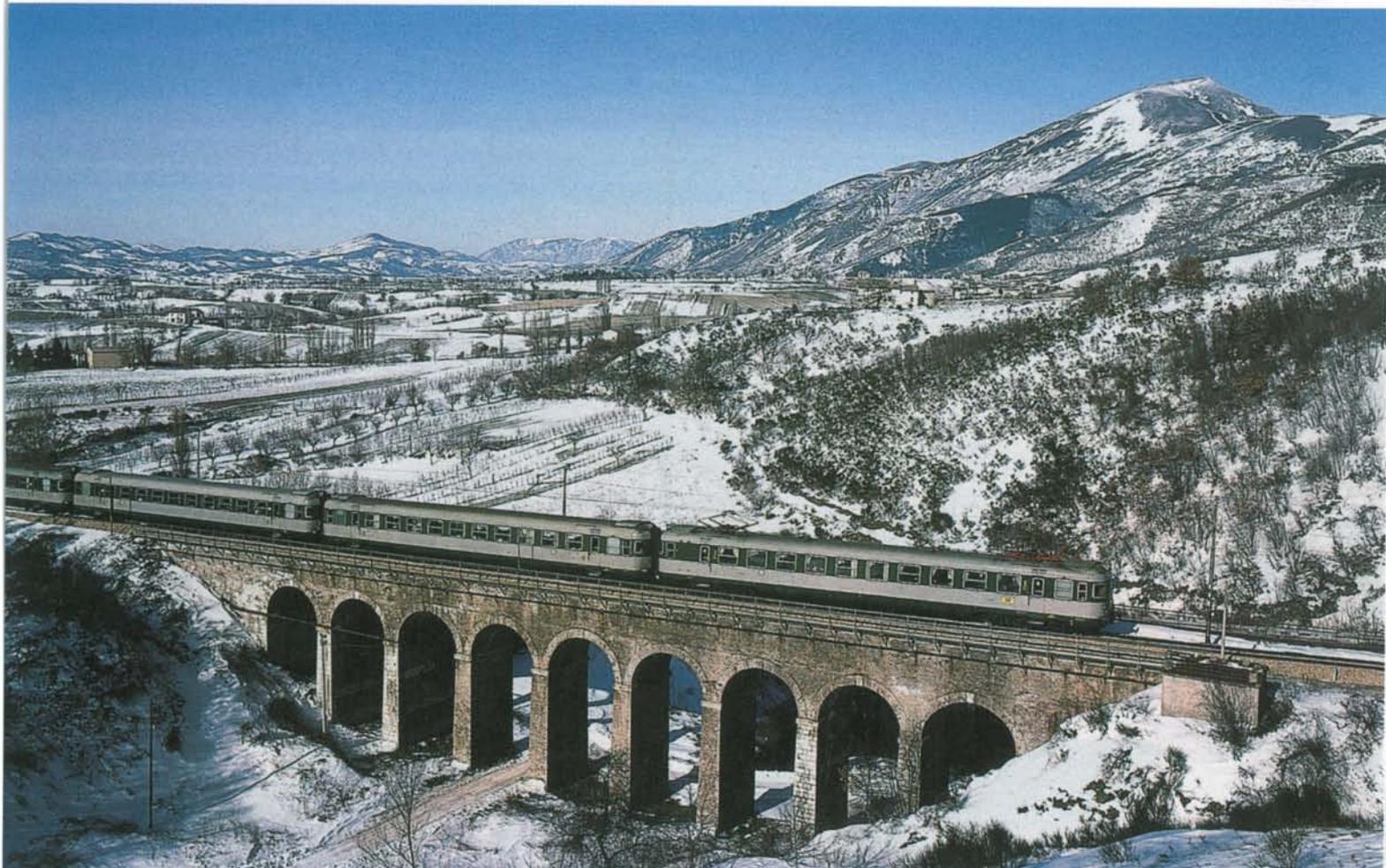




Foto 4.20: nel corso degli anni, la Faentina ha subito svariati ammodernamenti, come questo ponte in cemento nei pressi di Crespino del Lamone, dove la linea attraversa in un sol balzo un affluente del Lamone, parallelamente alla strada statale, realizzato, come cita la scritta che capeggia sullo stesso, nel 1957. E' in transito l'ALn 668.1934 come locale 10701 Firenze-Faenza.

Foto 4.21: prima della seconda guerra mondiale, la Faentina raggiungeva Firenze, da Borgo San Lorenzo, via San Piero a Sieve. Distrutta nel periodo bellico, si riattivò il collegamento da Borgo San Lorenzo al capoluogo toscano attraverso la Valle del fiume Sieve, allacciandosi alla vecchia "Direttissima" nella stazione di Pontassieve. A Borgo San Lorenzo, i treni sono quindi obbligati ad una inversione del senso di marcia, con le due linee che per un tratto corrono parallele, come testimonia la foto, del 17 marzo 1985, che vede l'automotrice ALn 880.2018 in arrivo da Faenza, sulla sinistra, mentre sulla destra sono già in corsa, per Pontassieve, una coppia di ALn 668 (la 3144 e la 3247).





Foto 4.28: il tratto meridionale della trasversale Roma-Ancona corre lungo territori principalmente pianeggianti o collinosi. Solo il percorso tra Spoleto e Terni, che comprende la galleria di valico, si snoda fra impervie vallate solcate dal torrente Serra, costringendo i binari ad insinuarsi fra i pendii come un lungo serpente d'acciaio. Il 2 agosto 1995 vedeva il convoglio IC 588 "Federico II", composto di ALe 601, serpeggiare lungo la Val Serra. **Tutte le foto sono di Hansjürg Rohrer**

(Termina qui l'ottava parte dell'insero "Binari d'Italia", di H. Rohrer. Le precedenti sono apparse sui numeri 87, 89, 94, 97, 100, 106 e 109 di MF - continua)



Foto 4.29 - 4.30: la bella linea trasversale appenninica che collega Roma con Pescara, inizia la sua ascesa già nelle vicinanze della capitale. Il suo primo valico lo oltrepassa in località Colli di Montebove, dove l'omonima stazione si trova ad oltre 700 metri di altitudine. Il panorama offerto al viaggiatore è ricco di pittoreschi borghi medioevali abbarbicati su scoscesi pendii e di naturali bellezze profuse a piene mani dai Monti Tiburtini e Simbruini. Su questa linea, fino ai primi anni Novanta, si effettuavano una o due coppie di Intercity con elettrotreni del gruppo ETR 220 o automotrici della serie ALe 601. A testimonianza di questo vediamo, nella foto in alto, l'IC 585 "Gianicolo" (Pescara-Roma) nella stazione di Roviano, composto dall'ALe 601.026 e Le 780.008, il 9 giugno del 1989. In basso, l'ETR 234 mentre effettua l'IC 584 "Amiternus" (Roma-Pescara) in arrivo alla stazione di valico di Colli di Montebove, il 10 giugno del 1989.





Foto 4.31 (sopra): è certamente un "gioco", per questa E.656, trainare il diretto 3347 lungo la tratta discendente della linea Sulmona-Roma che imbocca la valle del fiume Aniene nei pressi dell'abitato di Arsoli, dove è stata ripresa, nel giugno del 1989, questa immagine che ritrae il borgo di Anticoli Corrado, a destra, con sullo sfondo i Monti Simbruini e, sulla sinistra, i Monti Ruffi.

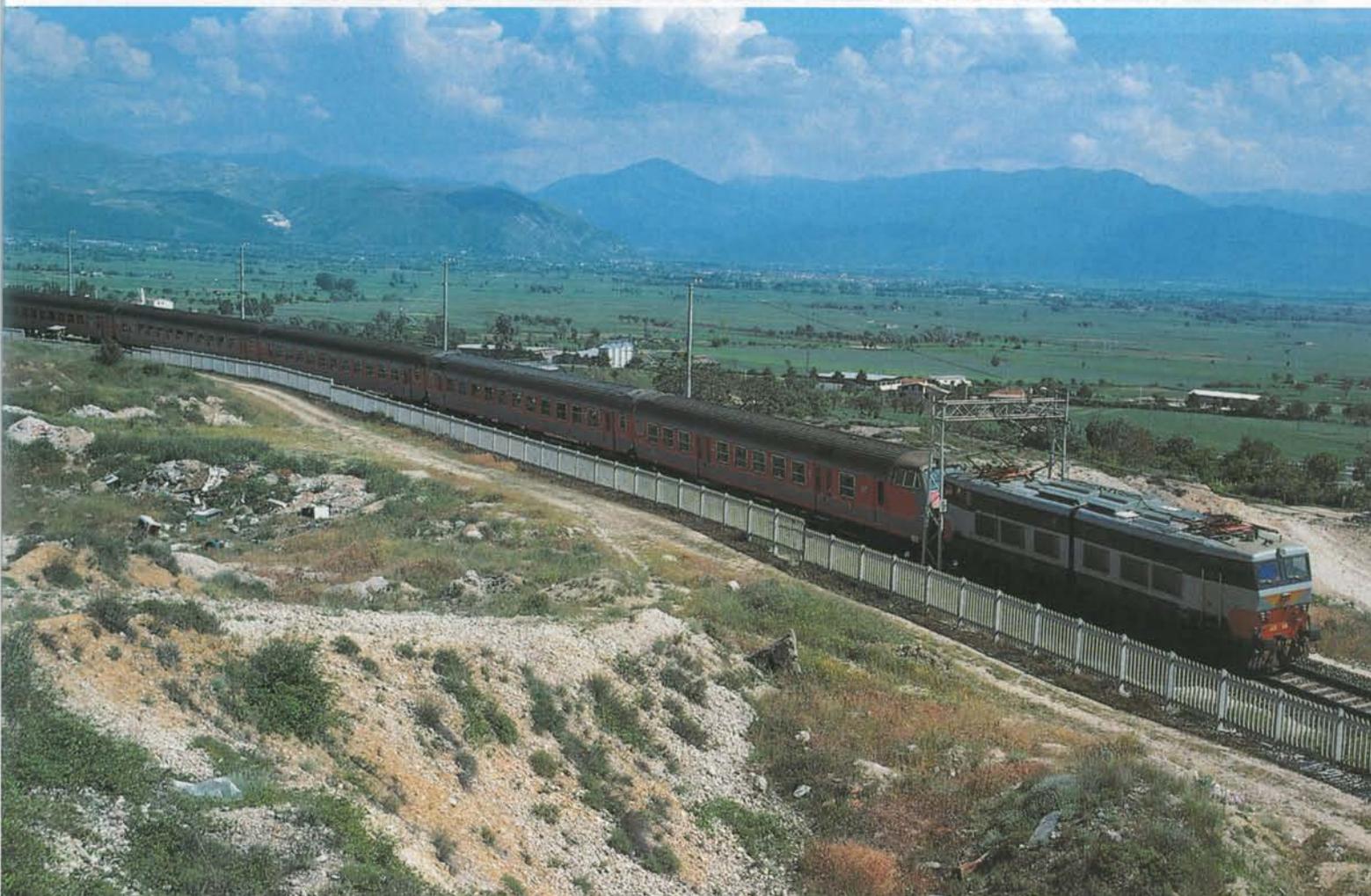




Foto 4.32 (sotto): la verde Piana del Fucino, posta a 650 metri sopra il livello del mare, ancora nel secolo scorso era un lago di ben 155 km , prima di essere bonificata. La Pescara-Roma la costeggia, tra Sulmona ed Avezzano, per un lungo tratto, sul quale è stato ripreso l'espresso 905 al traino di una E.656, nei pressi di Cerchio.





Foto 4.33: l'innervato Monte Velino, dall'alto dei suoi 2.487 metri, fa da superbo sfondo a questo IC 580 "Gianicolo" (Roma-Pescara) eccezionalmente composto con materiale ordinario (normalmente viene effettuato con elettrotreni) e trainato dalla E.656.481, in piena corsa sul lungo rettilineo tra Cappelle, il cui abitato medioevale è visibile sulla destra, ed Avezzano. Era il 25 febbraio del 1991.

Foto 4.34: la linea Roma-Pescara è costellata di opere artificiali di notevole interesse, come il viadotto "Forca Caruso" situato nei pressi della stazione di Pescina. Le sue insolite, per altezza, murate laterali impediscono la vista dei treni, come è per questo IR 2345 del quale si nota la carrozza pilota appena uscita dal ponte mentre il resto del convoglio, e la E.646 di spinta, si notano a malapena. La neve ci riporta al 10 gennaio del 1995.



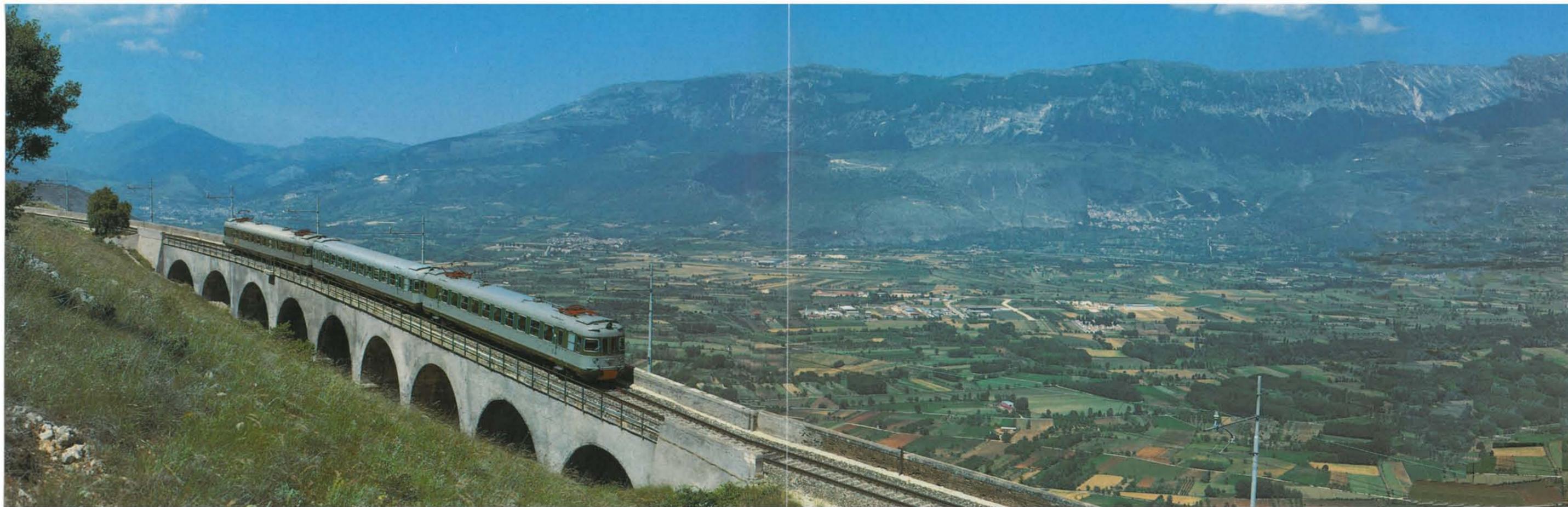
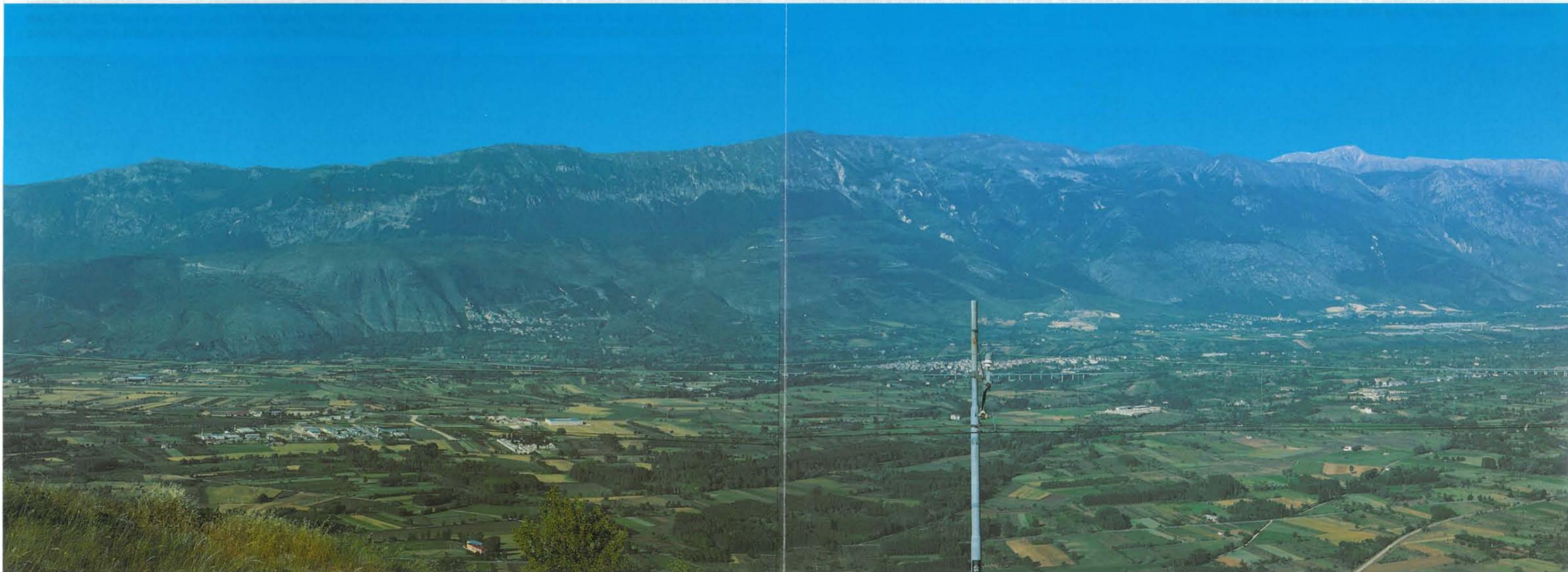


Foto 4.35 (sopra) e 4.36 (sotto): oltre Avezzano, in direzione Pescara, la linea trasversale appenninica proveniente da Roma, riprende quota per oltrepassare il secondo valico del suo percorso grazie anche ad una lunga galleria che imbocca poco dopo il borgo di Carrito, dal quale prende anche il nome, a quota 975 m, per uscire nei pressi di Cocullo ed iniziare, con una considerevole serie di gallerie, viadotti,

curve e tornanti, la discesa verso Sulmona e la valle del fiume Gizio. È in questo tratto che al passeggero viene offerto uno dei più spettacolari ed affascinanti paesaggi fra tutte le linee ferroviarie che percorrono la nostra bella Italia. Appena superato il paese di Goriano Sicoli, si imbocca una breve galleria al termine della quale si apre lo scenario qui illustrato. I binari percorrono a mezza costa un ripido pendio sotto





il quale si estende il bacino di Sulmona, mentre lo sguardo raggiunge le Montagne del Morrone e, sullo sfondo a destra, la superba Maiella. I pittoreschi borghi di Corfinio, Roccasasale e Pratola Peligna impreziosiscono la scena, mentre, sulla destra delle foto ed anche del bacino, il piccolo rilievo del Monte San Cosimo nasconde, in parte, la vista di Sulmona. Da questa importante località si diparte anche la linea



Sulmona-Isernia pure ricca di bellissimi scenari. Nella foto in alto è ripreso l'IC 582 "Gianicolo" (Roma-Pescara) composto dall'ALe 601.038, la rimorchiata Le 780.012 ed una seconda ALe 601.012. Nell'immagine in basso, è invece l'elettrotreno ETR 222 a transitare come IC 584 "Amiternus" (Roma-Pescara) in direzione Prezza, visibile al di sopra del treno. Entrambe le foto sono dell'11 giugno del 1989.



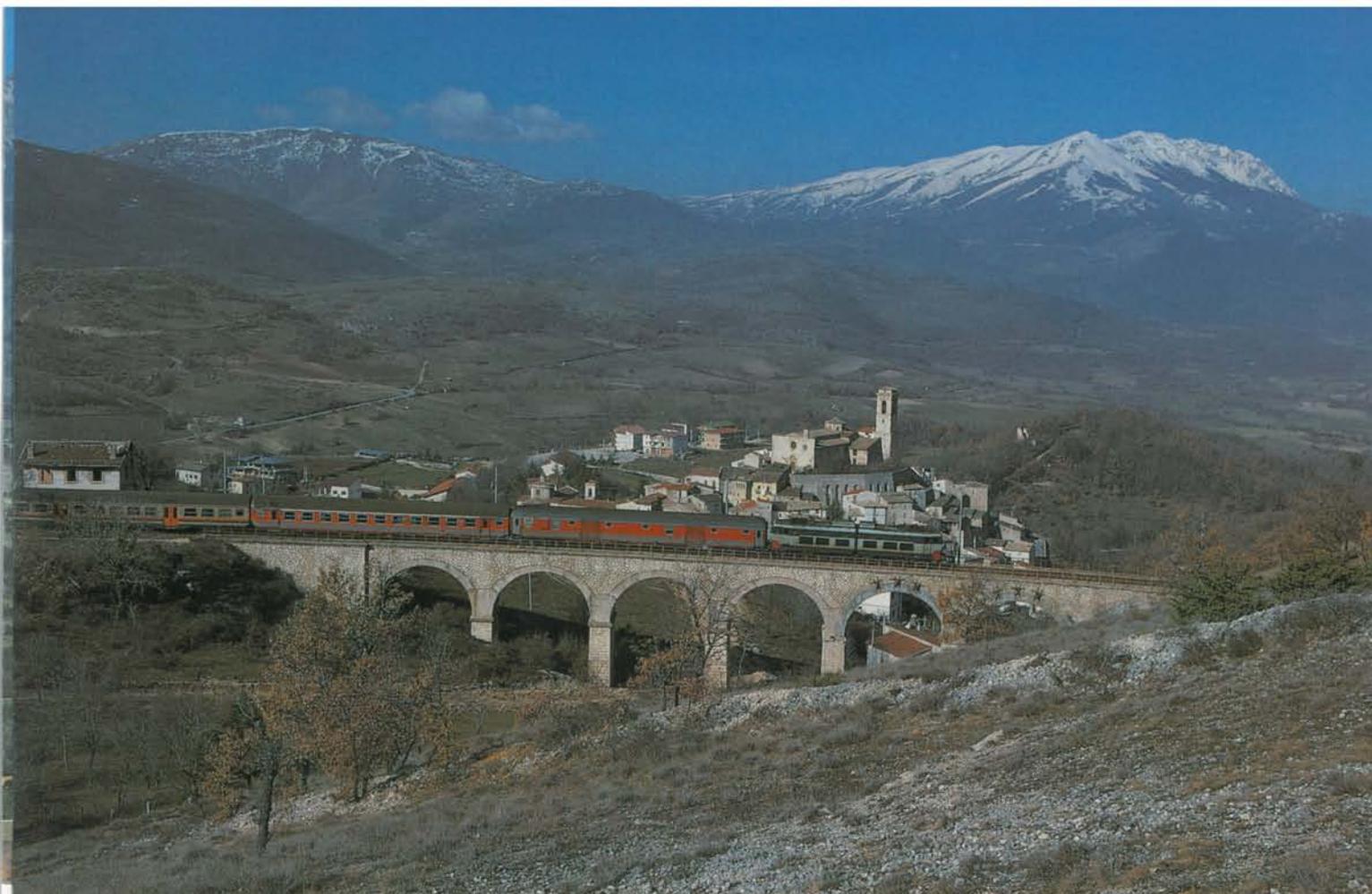


Foto 4.37 (sopra) e 4.38 (sotto): il paese di Goriano Sicoli, dominato dalla bella cattedrale, è il primo centro abitato che si incontra dopo aver superato, tramite una galleria, il secondo valico della Roma-Pescara, il primo salendo dalla città adriatica dopo aver oltrepassato Sulmona. Lo scenario è sempre di elevato interesse, come illustra l'immagine in alto dove sul ponte nei pressi di Goriano Sicoli, con sullo sfondo l'innervata cima del monte Sirente (2.349 metri), è in transito l'espresso 902 con in testa una E.656, mentre in quella in basso, sempre nella stessa zona, è una E.636 in testa ad un locale Pescara-Roma, riprese entrambe il 25 febbraio del 1991.



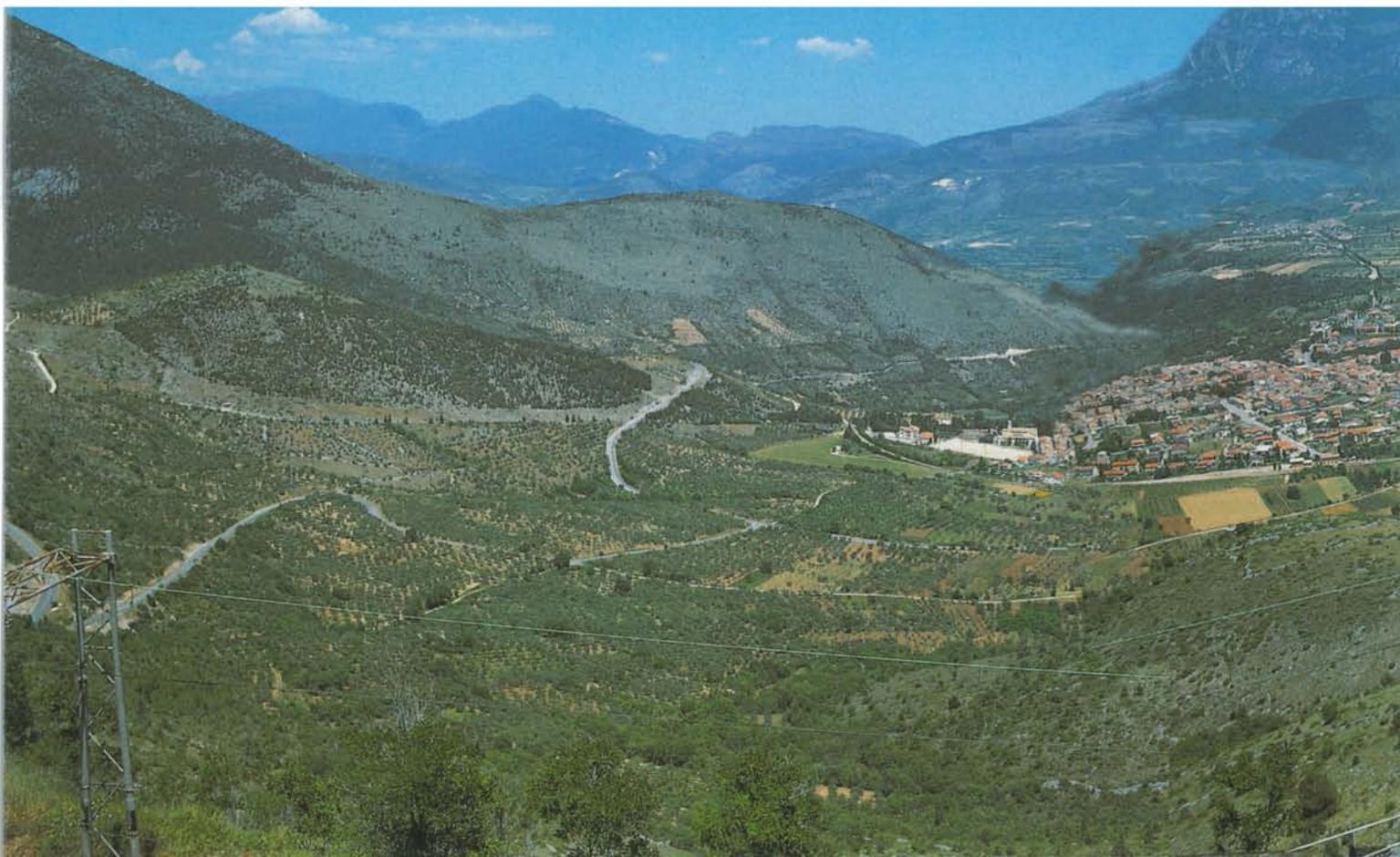


Foto 4.39 (sopra): ancora una foto sulla bellissima tratta che scende sulla piana di Sulmona dopo il valico di Carrito. Poco oltre la stazione di Goriano Sicoli, lo scenario si apre sulla valle di San Venanzio che si estende, sulla sinistra, in direzione L'Aquila e sovrastata dalla catena del monte Mandra Murata (1.237 metri) oltre il quale scende la valle formata dal fiume Pescara che "accompagna" la ferrovia fino alla città adriatica. Il paese al centro è quello di Raiano, con in primo piano la stazione ferroviaria sulla linea Sulmona-L'Aquila. Sul viadotto della Pescara-Roma è in transito il locale 12135 al traino di una E.636, il giorno 11 giugno del 1989.





Foto 4.43: all'altezza di Avezzano, sulla trasversale appenninica Roma-Pescara, si dirama la ferrovia secondaria per Sora e Cassino, che corre principalmente lungo la pittoresca Val Roveto formata dal fiume Liri. Nella foto del 29 dicembre 1985, vediamo le ALn 668.1463 e 1408 che come treno locale 5788 da Avezzano a Civita d'Antino stanno percorrendo un tratto rettilineo con l'incantevole sfondo del Velino (2.487 m) illuminato dalle prime luci dell'alba.

Foto 4.44: la linea Avezzano-Sora-Cassino sviluppa la prima tratta del percorso nella piana formata dalla bonifica, e dal prosciugamento, dell'ex lago del Fucino. Un lungo rettilineo conduce a Capistrello, che nella foto vediamo sullo sfondo, ai piedi della catena dei Monti Simbruini, da dove appena partita la ALn 668.1468 il 12 giugno del 1989. Oltre questa località, il percorso entra in una profonda gola che i binari superano con una serie di spettacolari tornanti.

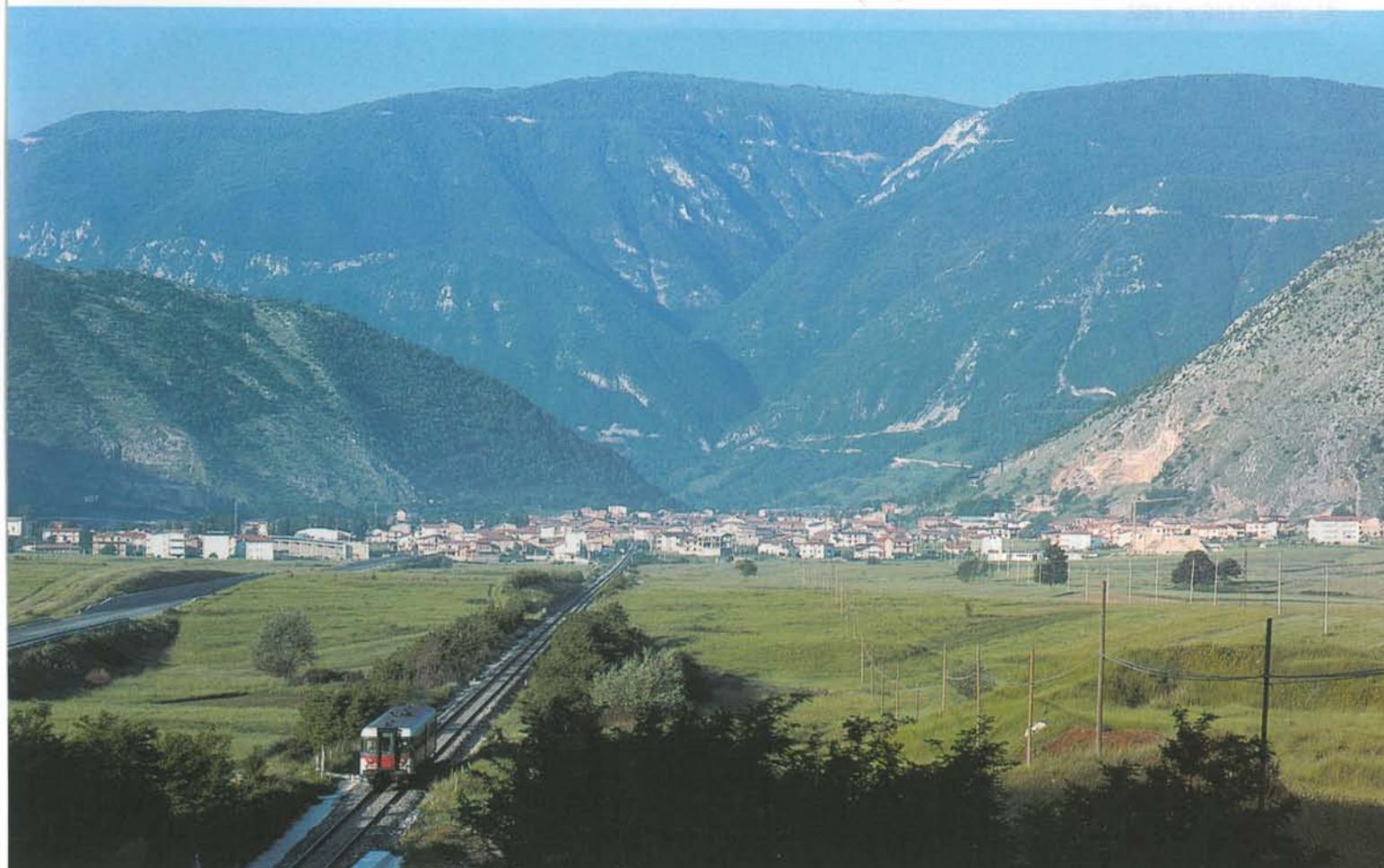




Foto 4.45: come accennato nella foto precedente, dopo Capistrello la linea per Sora-Cassino entra in una stretta gola che supera con alcuni tornanti per lo più in galleria. Nella foto, il borgo di Pescocanale, abbarbicato su di un roccione, domina la linea sulla quale in transito una coppia di ALn 668, nei pressi della stazione ferroviaria. Con due tornanti, i binari rimonteranno alla montagna ben 107 metri di dislivello.

Foto 4.47 (pagina a destra in alto): sulla Avezzano-Sora-Cassino esistono parecchie opere artificiali, come ponti e gallerie. soprattutto la tratta Sora-Roccasecca a mostrare ardite costruzioni, come questo ponte metallico presso Arpino impegnato, il 29 dicembre 1985, dalle ALn 668.1445 e 1462.





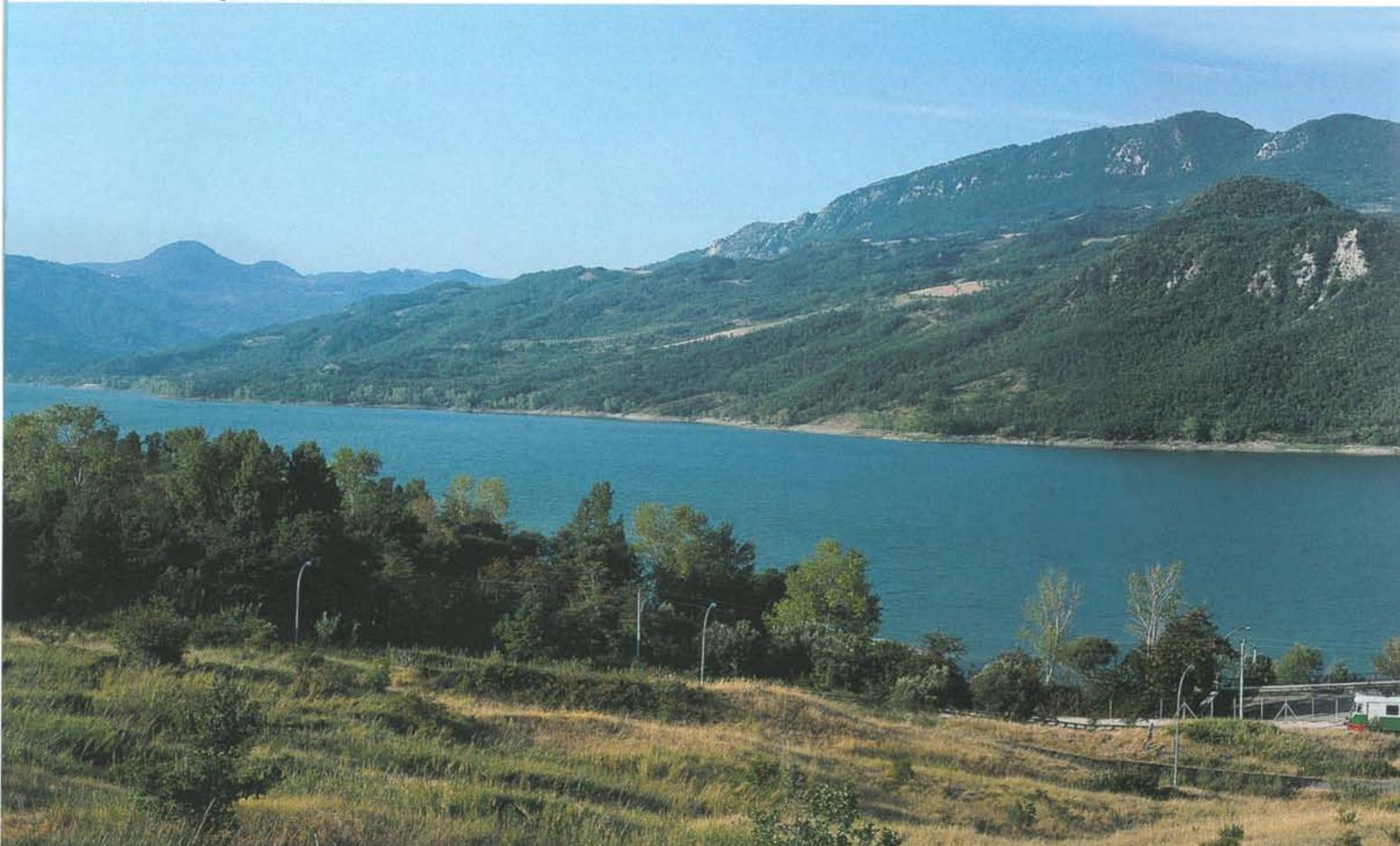
Foto 4.46 (in basso): anche gli Appennini hanno il loro "Gottardo". Al pari della famosissima linea svizzera, anche nel cuore dell'Italia esiste una linea che per superare forti pendenze, ad aderenza naturale, fa ricorso ad un tracciato fatto di tornanti in galleria, dove all'osservatore capita di ammirare una ALn 668 percorrere un tratto rettilineo all'aperto e quindi imboccare una prima galleria; poco dopo, la stessa 668 riappare nella stessa zona ma sulla linea che corre qualche decina di metri pi in alto, con il senso di marcia opposto alla prima scena. Rientra in galleria e riappare, sui binari ancora pi alti, proseguendo la sua corsa nella direzione primaria. Rientra nell'ennesima galleria e scompare dalla scena, sbucando nel versante opposto della montagna che noi non vediamo. Tutto questo ordinaria amministrazione per gli abitanti di Capistrello, dove le loro case, abbarbicate sul monte, sovrastano questo tratto della Avezzano-Sora, raffigurato nelle immagini, appositamente scannerizzate al computer, del 29 dicembre 1985.





Foto 4.48: la ferrovia concessa denominata "Sangritana", ha inizio in riva al mare Adriatico a Marina di San Vito, accanto alla linea FS che da Ancona scende verso Bari ed il Sud. Penetra nell'appennino abruzzese, toccando l'alto Molise, fino ai piedi del Parco Nazionale d'Abruzzo, in quel di Castel di Sangro. Venne costruita tra il 1913 ed il 1915 a scartamento di 950 mm. Elettrificata nel 1929, sub gravi danni nella seconda guerra tanto che venne ricostruita, questa volta con scartamento ordinario, e riaperta nel 1959. Nei pressi di Villa Santa Maria è stata ripresa la motrice 10 e rimorchiata 54 che hanno appena superato il grande ponte in cemento sul fiume Sangro. Dietro al manufatto, sono ancora visibili le spallette del vecchio ponte distrutto durante la guerra. Era il 10 agosto del 1979.

Foto 4.50 (nella pagina di destra in alto): lo stesso ponte della foto 4.48, però visto dal lato opposto. In primo piano, quel che resta del vecchio manufatto distrutto nell'ultima guerra. E' in transito un merci al traino del locomotore 22, costruito nel 1924 allora con scartamento ridotto. Era il 4 agosto del 1979.



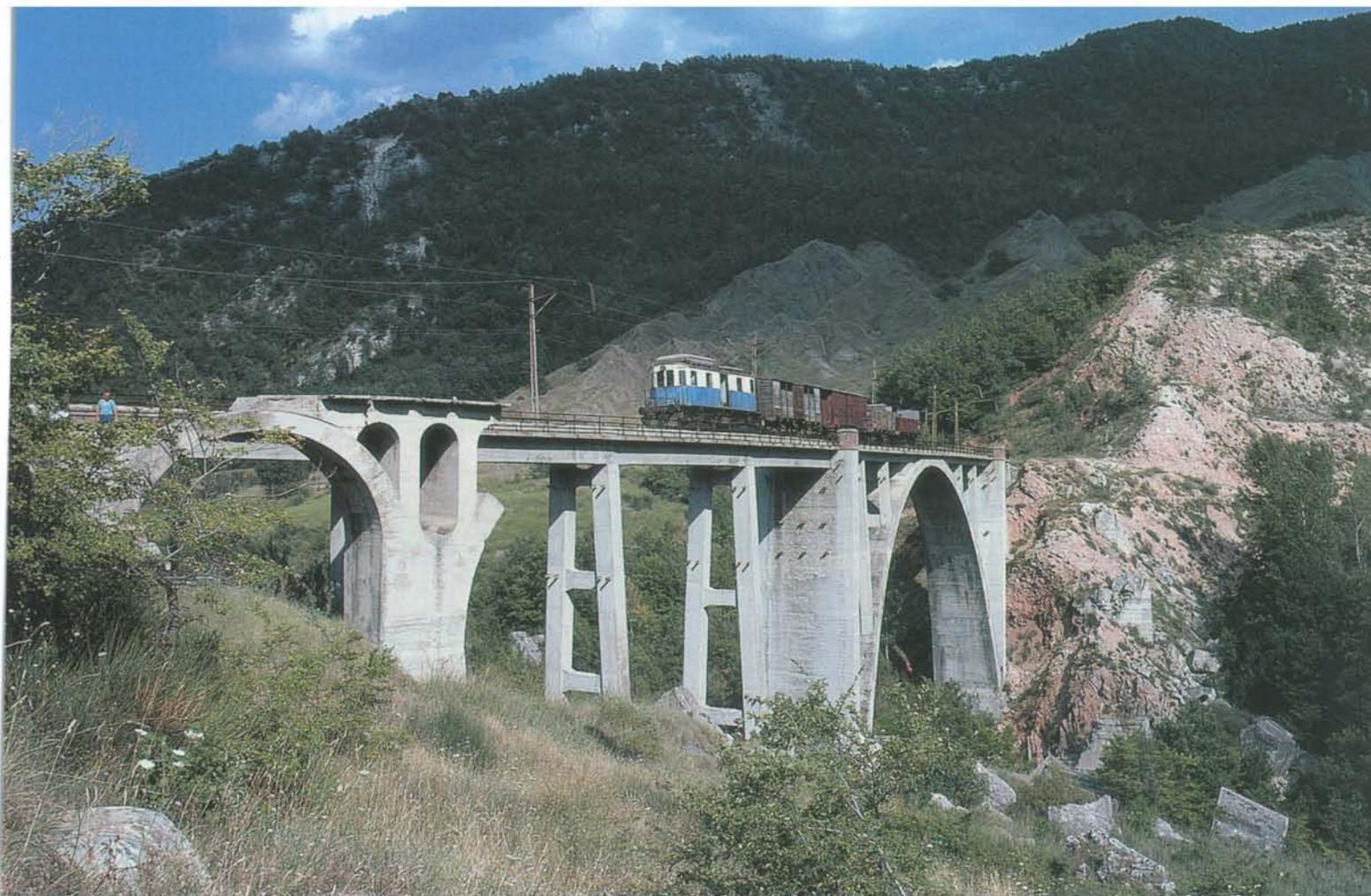


Foto 4.49 (in basso): la Ferrovia Sangritana costeggia, nel suo intero percorso, alcuni laghi artificiali formati con sbarramenti del fiume Sangro. Il più esteso è il lago di Sangro, che la ferrovia costeggia in tutta la sua lunghezza, offrendo al viaggiatore panorami davvero incredibili e che ciascun "italiano" dovrebbe almeno conoscere, forse prima di quello offerto da decantate ferrovie straniere che a suon di battage pubblicitari riescono ad attirare, incantando, migliaia di turisti ai quali vien "dato in pasto" un castello autenticamente ... costruito l'anno scorso, una cascata ricavata da una collina ricoperta di cemento, un prato con tanto di cervellotici monumenti che con l'arte non hanno proprio nulla a che fare, un bosco nel quale si udi, millenni addietro, l'ultimo canto di un usignolo. In Italia, ricordiamolo bene, tutto questo è invece autentico e disseminato in ogni dove. In foto, transita la ALe 02 nei pressi del grande sbarramento di Bomba, il 9 agosto del 1993.

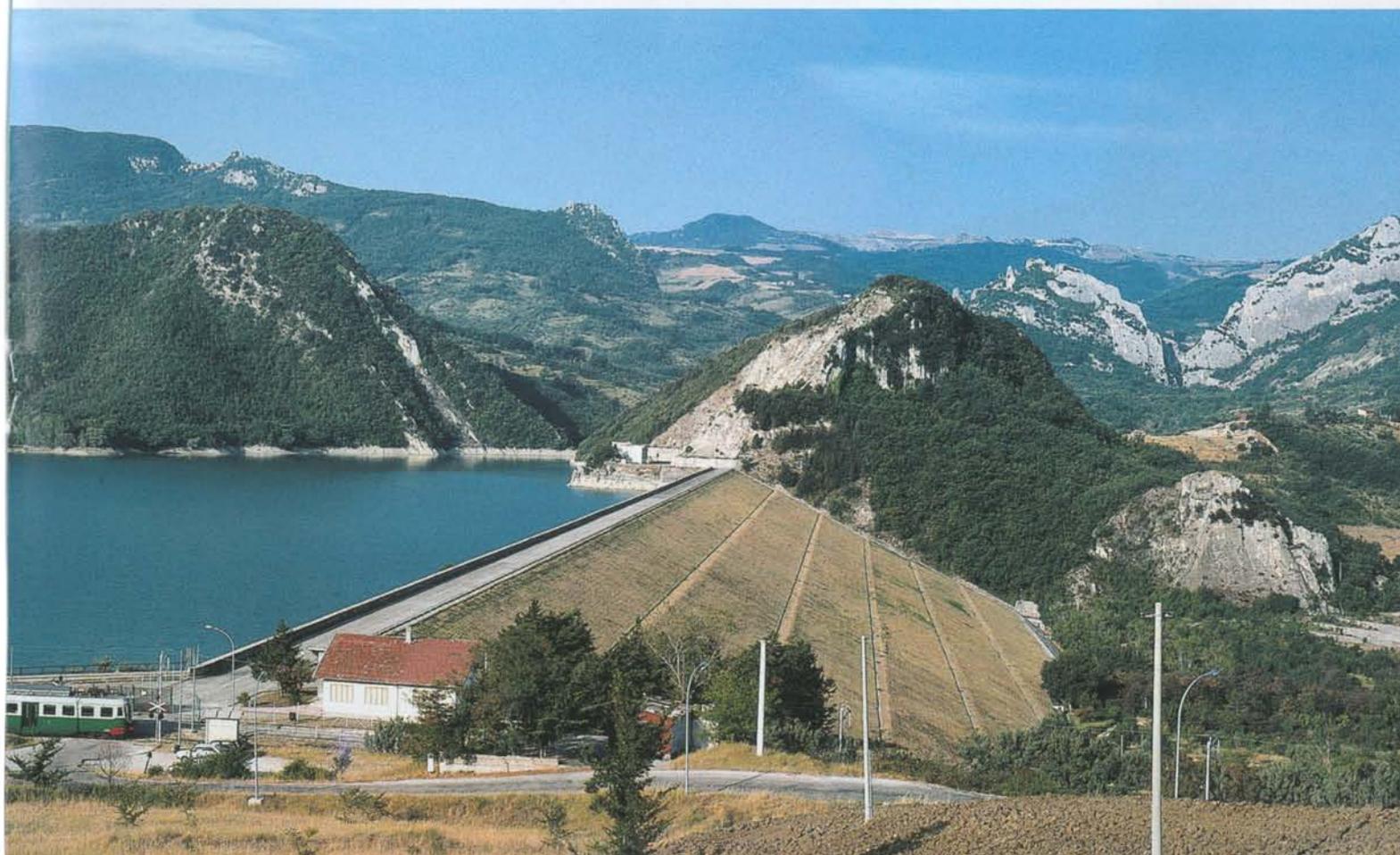




Foto 4.51: *l'Italia è un paese circondato dal mare. Attraverso esso vi potevano giungere molti invasori e predatori che terrorizzavano le indigene popolazioni, le quali, per difendersi, realizzavano le proprie dimore in cima a monti e dirupi difficilmente espugnabili. Quei villaggi sono oggi paesi disseminati su tutto il territorio e godono di un fascino impalpabile fatto di misteri e storie di ogni tipo. Sulla Sangritana se ne incontrano parecchi, come i raffigurati Quadri, in primo piano, e Civitaluparella sullo sfondo. In transito, la motrice 10 con la pilota 54, il 5 agosto del 1979.*

Foto 4.52: *il paese di Villa Santa Maria, sulla Sangritana, è materialmente "tagliato" da due lame di roccia: la prima, più piccola, in basso e la seconda la grande montagna dietro, che minacciosa sovrasta l'antico centro. In transito è lo stesso convoglio della foto precedente, lo stesso giorno. Oggi, questa immagine non si presenta più così: un grande viadotto stradale sovrasta tutta la scena.*





Foto 4.53: passiamo ora nella linea più a Sud di questo capitolo di "Binari d'Italia": la Benevento-Foggia. Questa linea ha l'onore di essere stata la prima a venire elettrificata con corrente 3000 Volt c.c., nel 1928. Successivamente, da qui prese piede l'adozione nazionale al sistema che risalendo verso il Nord d'Italia soppiantò la trazione trifase. In foto, è in transito l'espresso 860 Bari-Napoli al traino della E.645.038, il 6 ottobre del 1988. Sullo sfondo, il paese di Savignano Irpino.

Foto 4.54: il panorama montuoso ma aperto, con larghe vedute che spaziano fra valli e monti d'aspetto tondeggiante. Il locale 12428 da Foggia a Napoli, con in testa la E.424.111, lascia, il 7 ottobre 1988, la stazione di Savignano-Greci per iniziare la lunga rampa est fino a Pianerottolo d'Ariano, risalendo il torrente Cervaro.





Foto 4.55: la salita della rampa Est, della Foggia-Benevento, termina all'altezza della stazione di Pianerottolo d'Ariano. L'isolata stazione, lontana da ogni centro abitato, testimonia per la sua passata importanza, con la presenza di vari binari e di una piattaforma girevole, visibile nella foto scattata il 6 Ottobre del 1988, con in transito un merci trainato da una doppia di E.636 (in testa la 242).

Foto 4.56 (in basso): la rampa Ovest della linea Foggia-Benevento, corre principalmente lungo la valle del fiume Miscano, prima di imboccare la galleria di valico poco dopo la stazione di Pianerottolo d'Ariano. Anche qui il panorama è aperto e vasto, dove il treno corre fra piantagioni di tabacco, come questo IC 561 "Mercadante" da Roma per Bari, l'8 ottobre 1988, formato da ALe 601. Siamo nei pressi di Castelfranco in Miscano.



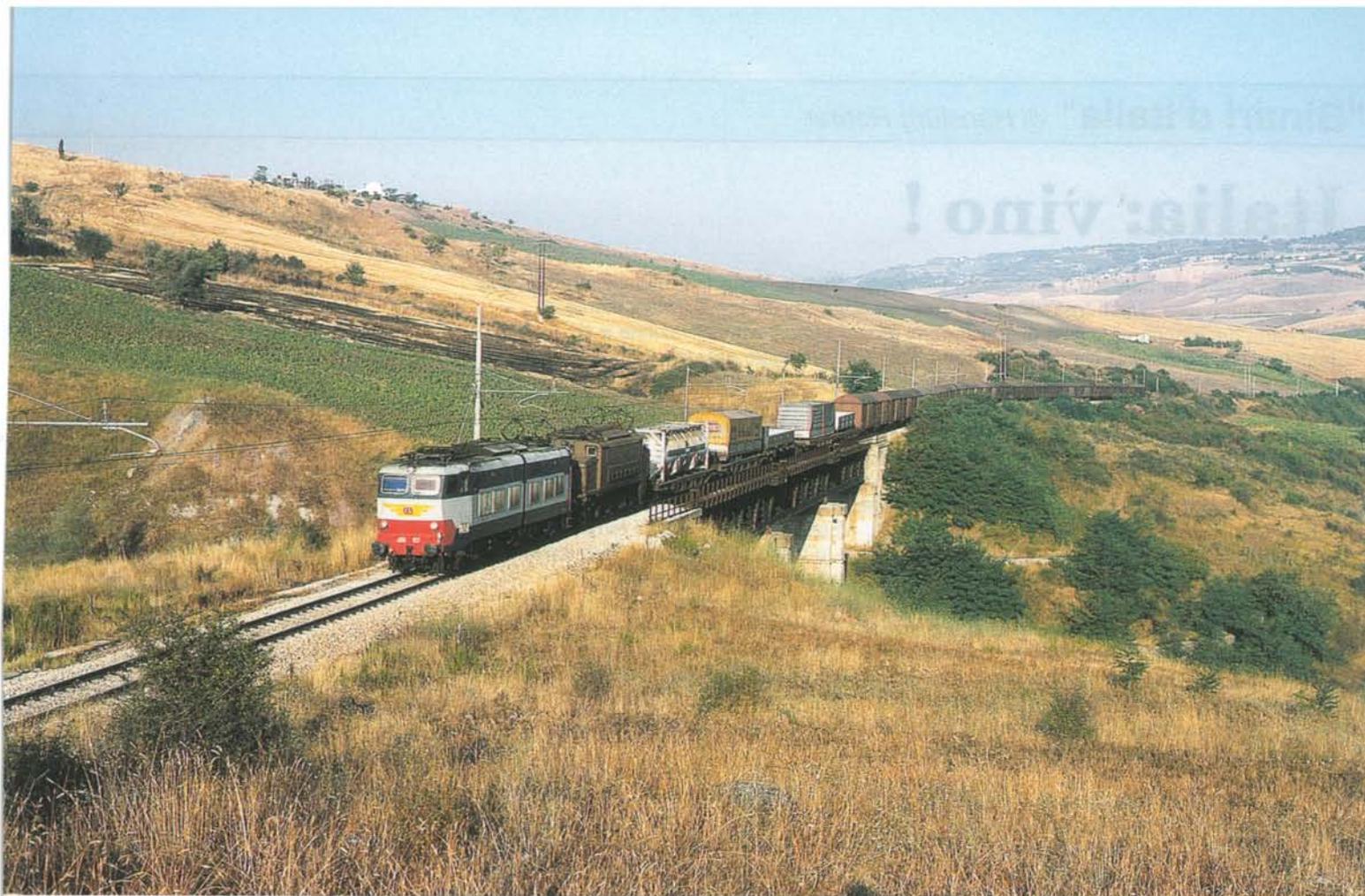


Foto 4.57 (sopra): ancora nei pressi di Castelfranco in Miscano è in transito un pesante merci diretto a Foggia, che per superare il valico necessita di una doppia trazione formata dalla titolare E.626 pi la E.656.037, il 10 agosto del 1993. L'aperto e selvaggio panorama rende il dovuto, eccezionale grado di bellezza a queste sconosciute terre della nostra impensabile Italia.



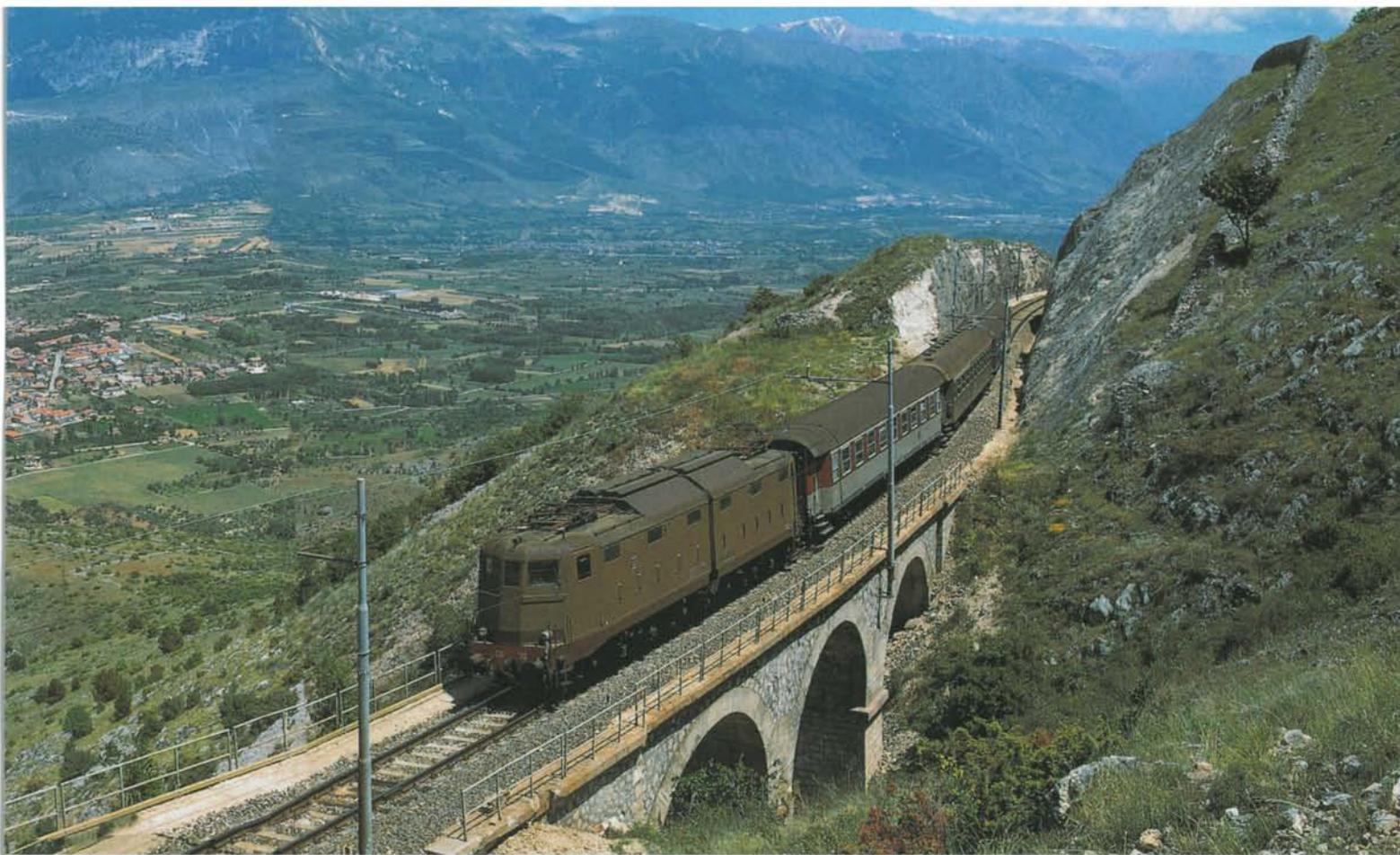


Foto 4.40 (sotto): poco lontano dal punto dove è stata scattata la precedente immagine, solo più alti e più lontani dalla ferrovia che rapidamente scende, sulla destra, verso il fondovalle e Sulmona, è stata ripresa questa stupenda vista sull'ampia valle dove confluiscono i fiumi Gizio e Aterno prima di immettersi nel Pescara che ha le proprie sorgenti poco lontano da qui. Fanno da maestoso sfondo le montagne del Morrone che sovrastano i medioevali centri di Corfinio (con ruderi romani dell'antica Corfinium), Roccacasale e Pratola Peligna. Sul ponte di Prezza è in transito un treno merci diretto a Roma al traino di una E.636, il 25 febbraio del 1991.





Foto 4.41: un compito particolarmente impegnativo è toccato a questa E.636 alla quale è stato destinato un pesante convoglio merci diretto verso la Capitale. Sulla salita che porta a Goriano Sicoli, i motori elettrici emettono un insistente ronzio che invade il silenzio di queste stupende località. Il paese sullo sfondo è quello di Raiano, servito dalla linea Sulmona-L'Aquila.

Foto 4.42: da Sulmona a Popoli la linea Roma-Pescara ha un percorso praticamente pianeggiante. La storica città è la porta di accesso verso la valle del Pescara che porta all'omonima città sull'Adriatico. Da qui in poi il fiume e la ferrovia incrociano mille volte il loro percorso offrendo scenari indimenticabili. Nella foto, del 9 giugno 1989, l'espresso 902 ha da poco lasciato Popoli e si specchia nel Pescara.

(Questa è la nona parte dell'inserto "Binari d'Italia", di H. Rohrer. Le precedenti sono apparse sui numeri 87,89,94,97,100,106,109 e 112 di MF - continua)

