

da *Approfondimenti* del 06 gennaio 2000

La ferrovia Torre Annunziata-Gragnano

di Aurelio Basso

Caratteristiche generali e storiche

Aperta all'esercizio il 2 agosto 1842 sul tratto Torre Annunziata Centrale - Castellammare di Stabia e successivamente completata fino a Gragnano nel 1895, la linea ferroviaria Torre Annunziata - Gragnano (dove si può gustare il famoso "panuozzo" oltre a del buon vino locale) con trazione elettrica a 3000 V c.c., si sviluppa su un tracciato di 5,7 km a doppio binario in direzione sud/ovest fino a Castellammare di Stabia e 4,7 km a semplice binario da Castellammare a Gragnano, con una percorrenza totale massima di appena 25 minuti.



Foto David Campione

1. ALe 803.010 con due Le 803 in sosta sul tronchino "C" di Torre Annunziata, pronto per partire alla volta di Gragnano (Foto David Campione, 11 giugno 1997)

Dalla stazione di diramazione di Torre Annunziata Centrale, situata a circa metà percorso tra Napoli e Salerno, la linea per Gragnano è esercitata con Dirigenza Locale e blocco elettrico automatico senza ripetizione segnali. Da Castellammare di Stabia, stazione di testa ove è necessario operare l'inversione della marcia sia per proseguire alla volta di Gragnano sia per riprendere il tratto a doppio binario verso Torre, il regime di circolazione è una sorta di C.T.C. semplificato con blocco conta assi. Gragnano, anche essa stazione di testa, è telecomandata dal Dirigente Movimento di Castellammare; essendo disabilitata ed impresenziata 24 ore su 24, i Capitreni dei convogli in partenza devono chiedere al Dirigente Movimento di Castellammare l'apertura del segnale di partenza mediante la manovra di un dispositivo definito "CL" posto in una custodia metallica apribile con chiave quadra FS sulla sommità di una "palina". L'azionamento della manopola in pratica comunica il "pronti" al Dirigente Movimento, che in questo caso fa le funzioni di un D.C.O., e questi, verificato lo stato di libertà della linea, dispone l'aspetto del segnale di partenza al verde.



2. Dispositivo CL per la richiesta di apertura del segnale di partenza di Gragnano al DM di Castellammare, che funge da DCO. (Foto Aurelio Basso, 26 maggio 1999)

Tutto il percorso è attraversato da 11 passaggi a livello di cui 3 automatici e conta oltre alle stazioni di Castellammare e Gragnano, due fermate intermedie: quella di Rovigliano, tra Torre A.C. e Castellammare e quella di Madonna delle Grazie tra Castellammare e Gragnano. Quest'ultima è una fermata prevalentemente utilizzata da personale FS e familiari che ivi risiedono e il servizio viaggiatori, nei due sensi di marcia, viene svolto solo dalla prima porta di testa del convoglio, essendo il marciapiede di lunghezza limitata: sarà il Capotreno a manovrare l'apertura e la chiusura locale della porta del mezzo di testa agendo sul commutatore a chiave quadra.

In viaggio

I circa 10 chilometri che separano Torre Annunziata da Gragnano, vengono percorsi in 25 minuti, su di un tracciato caratterizzato da una pendenza massima del 25 per mille e da un raggio di curvatura minimo di 256 metri.

Partendo da Torre Annunziata Centrale dal binario tronco curiosamente contrassegnato dalla lettera "C" invece che da un numero, si inizia a percorrere un intrico di deviatoi per immettersi sul tratto a doppio binario, verso Castellammare di Stabia, costeggiando a destra e a sinistra una vegetazione per lo più arbustiva con qualche pianta di fichi d'India e piccole concentrazioni di papaveri.



3. Il tronchino "C" di Torre Annunziata Centrale, adibito essenzialmente ai servizi per Gragnano. (Foto Aurelio Basso, 26 maggio 1999)

Circa 3 km dopo la fermata di Rovigliano, incontrata nel primo chilometro di percorso, e successivi due passaggi a livello automatici comandati dal segnale di partenza di Torre, in corrispondenza del km 4+087, sulla sinistra si scorgono i cantieri AVIS, sempre affollati di vetture, automotrici, carri oltre a mezzi di altre amministrazioni. Percorriamo ancora un P.L.A. comandato dal segnale del posto di blocco automatico (PBA) 203, quindi 3 P.L. comandati dal segnale di protezione di Castellammare, dove è in opera anche un segnale di chiamata per le provenienze dal binario illegale, per giungere nella stazione di testa che ospita 8 binari di lunghezza tra 50 e 240 m. Tre di questi sono numerati e svolgono il regolare servizio viaggiatori; un binario comandato da proprio segnale di partenza è dedicato al servizio merci e quattro binari costituiscono altrettante aste di manovra, comandate dal solo segnale basso a tre luci, per intercambio con il porto stabiano di Castellammare Marittima e con i cantieri siderurgici e AVIS. Fino a qualche anno

fa Castellammare svolgeva un cospicuo servizio merci con locomotive E.626 ed E.636 per le tradotte portuali, ma il prediletto trasporto su gomma ha reso sempre più rara la presenza di colonne di carri e oggi è possibile soltanto scorgere qualche breve composizione merci al traino di automotori da manovra del gruppo 214 (raramente 225).



4

Foto Aurelio Basso



5

Foto Aurelio Basso

4. Locomotiva 214.1007 in manovra a Castellammare, con un convoglio diretto ai cantieri siderurgici. (Foto Aurelio Basso, 26 maggio 1999)
5. Piazzale della stazione di Castellammare di Stabia con due complessi di ALe 803 in sosta. (Foto Aurelio Basso, 26 maggio 1999)

A dispetto dello scarso traffico merci e viaggiatori, quest'ultimo lievemente più intenso nel periodo estivo, quando le Terme Stabiane diventano meta di turisti e visitatori, la stazione si presenta gradevole e ben curata negli ambienti e nei servizi. Non è cosa rara infatti vedere talvolta qualche ferrovieri, con tanto di divisa e... guanti di tolfa, liberare i binari dalle erbacce che vi crescono sotto lo sguardo vigile e a volte con l'aiuto del Capostazione! Qui la stazione è tenuta un po' come cosa propria e chiunque vi lavori, dedica i propri "tempi morti" alla manutenzione dell'impianto, alla cura delle aiuole e... alla produzione di un buon caffè ristoratore da offrire al personale di macchina e capotreno, nei pochi minuti di sosta per inversione di marcia.



Foto Aurelio Basso

6. La facciata esterna della stazione di Castellammare di Stabia in stile pompeiano. (Foto Aurelio Basso, 26 maggio 1999)

Anche la facciata esterna, in gustoso stile pompeiano, ristrutturata di recente, conserva un aspetto curato e piacevole, come la sala d'attesa, l'atrio che conduce alla zona treni, i giardinetti con tanto di fontanella. Una nota di modernità è data dalle obliteratrici custodite in apposite "teche" metalliche con impresso il nuovo logo FS, riprodotto anche sulla pavimentazione dell'area immediatamente antistante i binari, in cubetti di porfido!

Fa bella mostra di sé una targa commemorativa affissa sulla parete attigua all'uscita, con l'effige della Bayard in risalto sulle date dell'apertura della linea e del centenario.



Foto Aurelio Basso

7. L'originale logotipo FS riprodotto con cubetti di porfido sul marciapiede della stazione di Castellammare di Stabia. (Foto Aurelio Basso, 26 maggio 1999)

Curiosità della stazione Castellammare è costituita dall'aiuola posta in testa al binario 1 tronco. Questa infatti nasconde sotto di essa un terrapieno di sabbia la cui funzione era in passato quella di proteggere il fabbricato viaggiatori da eventuali "prese di liscio" dei convogli non sufficientemente frenanti, provenienti dalla livelletta di Gragnano. In effetti era già capitato che qualche convoglio avesse "bussato alla porta del Capostazione" entrandovi senza averne ricevuto il consenso...!!!



Foto Aurelio Basso

8. Il primo binario della stazione di Castellammare, con l'aiuola posta dinanzi al tronchino che ha preso il posto del terrapieno in sabbia a protezione del fabbricato viaggiatori visibile sullo sfondo. (Foto Aurelio Basso, 26 maggio 1999)

Ripartendo da Castellammare in direzione di Gragnano la linea piega verso destra (sud geografico) riducendosi a semplice binario; superati due passaggi a livello comandati dalla stazione di Castellammare ed il cavalcavia della Circumvesuviana della linea Napoli - Sorrento, che ci sorvola perpendicolarmente, giungiamo alla citata fermata a Madonna delle Grazie ubicata alla progressiva 2+000.

Qui la vegetazione cambia aspetto e pur essendo sempre predominanti gli arbusti di lamponi selvatici dai quali, di tanto in tanto, fanno capolino ricci e merli, troviamo una varietà di piante arboree costituita da fichi, viti in coltivazioni private, noci selvatici, pini mediterranei e alberi da frutta, anch'essi in coltivazioni private, mentre cascate di bouganville si riversano a fiotti dalle pareti di alcuni piccoli edifici che caratterizzano l'abitato. Nel periodo invernale, in particolare in quello natalizio, sembra quasi di attraversare un presepe a grandezza naturale...



9

Foto Aurelio Basso



10

Foto Aurelio Basso

9. Foto Aurelio Basso, 26 maggio 1999

10. Due immagini della linea tra Castellammare e Gragnano, ripresa dalla cabina di un'ALE 803. (Foto Aurelio Basso, 26 maggio 1999)

Due P.L. comandati dal segnale al km 2+527 e un terzo controllato da Gragnano, come detto precedentemente telecomandato dal D.M. di Castellammare, sono gli ultimi enti di linea prima di approssimarsi al segnale di protezione della stazione meta del nostro breve viaggio.

Questa si presenta molto diversa da quella di Castellammare: qui regna l'abbandono e i suoi unici due binari elettrificati di 195 e 118 m, di cui uno solo attivo, più un terzo merci in disuso, sono coperti dalla vegetazione che vi cresce senza controllo, eccetto quello utilizzato per il servizio.

L'antico magazzino, gli ambienti di stazione da tempo chiusi al pubblico e tutta l'architettura che in passato doveva sembrare una bomboniera, sono in netto contrasto con le testimonianze di antichi fasti, quali una lapide posta a memoria dell'inaugurazione e una targa affissa in occasione del centenario commemorato nel 1995 con una cerimonia che ha visto ancora la Bayard spingersi fino a questa amena località alle pendici dei monti Lattari a 141 m. s.l.m.

L'ordine impartito con M40 dalla stazione Torrese di aprire la stazione di Gragnano al primo servizio del mattino, effettuato con materiale di invio utilizzato poi per il primo servizio viaggiatori, si traduce semplicemente nell'apertura di un lucchetto tipo "Yale" che serra una catena fra le sbarre di un cancelletto, tenuto così chiuso...

La stessa operazione, ma in chiusura, sarà effettuata dal Capotreno dell'ultimo convoglio che espleta servizio di invio materiale alla volta di Torre A.C.. La consegna delle chiavi avviene a Castellammare.



Foto Aurelio Basso

11. Il fabbricato viaggiatori di Gragnano; tra le due colonne è riconoscibile il cancello, la cui apertura e chiusura è affidata al Capotreno del primo e dell'ultimo primo convoglio in arrivo e partenza. (Foto Aurelio Basso, 26 maggio 1999)

Il materiale rotabile

Il materiale rotabile impiegato su questa linea è costituito esclusivamente da complessi di elettromotrici ALe 803 in composizione di tre elementi (ALe + Le rimorchiata intermedia + Le rimorchiata pilota) per 240 posti offerti di sola II classe; dall'orario invernale 1999-2000 le composizioni si sono ridotte a una elettromotrice ed una rimorchiata pilota.

Le velocità massime consentite dalla linea sono comprese tra i 65 e gli 80 km/h per il rango B e tra 55 e 70 km/h per il rango A, ferma restando la limitazione a 30 km/h sui deviatori di Torre A.C.; la velocità di impostazione per le ALe 803 è fissata su valori che vanno da 30 a 55 km/h.



Foto Aurelio Basso

12. Complesso di ALe 803 e rimorchi con in testa la 008, da poco giunto a Gragnano e pronto per ripartire alla volta di Torre Annunziata dopo aver operato il cambio banco. (Foto Aurelio Basso, 26 maggio 1999)

In passato il lavoro svolto dalle ALe 803 era affidato alle elettromotrici pesanti E.623/624, che a causa della loro eccessiva massa rendevano poco sulla livellata Castellammare - Gragnano e sono così in seguito state sostituite con materiale più leggero.

Inizialmente anche le ALe 803 avevano creato dei problemi a causa di particolari carrelli che montavano, in seguito sostituiti con altri di tipo alleggerito.

Per quanto riguarda la trazione a vapore, non siamo in grado di fornire dati precisi sul materiale rotabile impiegato all'epoca, ma da informazioni raccolte da qualche collega che ne è stato testimone, possiamo azzardare con buona approssimazione l'ipotesi che su questa linea operassero per lo più locomotive gruppo 835 e 880 e sporadicamente 625.

Concludiamo questa breve panoramica su una delle linee più antiche d'Italia facendo una considerazione: questo angolo di storia ferroviaria meriterebbe di essere valorizzato sia per l'aspetto turistico delle località servite sia per la peculiarità della linea ferroviaria stessa che offre lo spunto ad amatori ed appassionati per immergersi in una realtà ferroviaria lontana dall'Italia che "fugge" sugli Eurostar ed ha fretta di giungere a destinazione...

In questi 11 km di "ferrovia senza fretta" è racchiusa una fetta di genuinità dei rapporti umani che intercorrono tra i colleghi e tra questi ed i viaggiatori.

Qui anche la consegna delle chiavi, operazione in apparenza del tutto formale, diventa un'occasione per scambiare un gesto di simpatia e cortesia; anche chiedere il biglietto o acquistarlo in treno, diventa una buona occasione per fare due chiacchiere...

Ci auguriamo che la Torre - Gragnano non subisca la stessa sorte toccata ai tanti "rami secchi" e che il servizio venga mantenuto attivo dalla richiesta da parte di quella benché ridotta fascia di studenti, ferrovieri, lavoratori in genere che, specie nelle prime ore del mattino, utilizzano le automotrici rosso/crema per raggiungere Torre Annunziata Centrale, stazione da dove troveranno coincidenze con treni di ben più alto rango, che li porteranno nei loro rispettivi ambienti di studio e di lavoro.

Il "Panuozzo"

Il "Panuozzo" è una specialità D.O.C. prodotta nel Gragnanese ed è un impasto lievitato identico a quello della pizza, al quale viene dato forma di panino (ma più grosso!) e infornato vuoto. In seguito alla prima cottura, viene farcito con prosciutto e mozzarella (il panuozzo originale) o con tutto quello che si vuole e reinforzato.

A Gragnano operano ben 26 pizzerie specializzate nella produzione di questa specialità.

Aurelio Basso - 06 gennaio 2000

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003