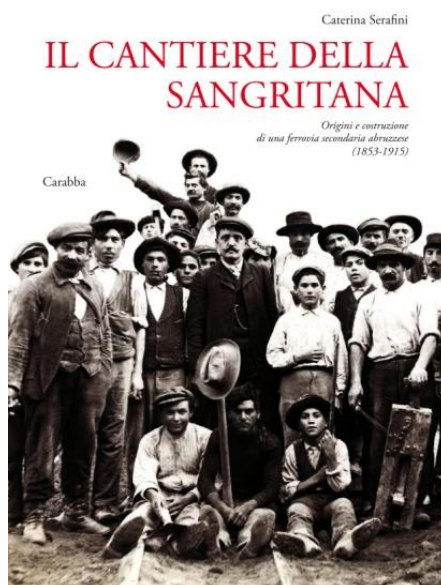


Il Centro, 3 Gennaio 2016

Quel cantiere della Sangritana Un'epopea abruzzese

Di Giuliano di Tanna



Il 2 agosto del 1915 veniva inaugurata la Ferrovia Sangritana. Nel centenario la casa editrice Carabba di Lanciano ha pubblicato un volume, dovuto alla ricerca archivistica meticolosa, ricco nella veste tipografica e con un grande apparato iconografico inedito.

Autrice del libro che si chiama “Il cantiere della Sangritana” (25 euro, 274 pagine) è Caterina Serafini. Nata ad Atessa, Serafini vive e lavora a Lanciano. Dopo la laurea in lettere si è specializzata in archivistica, paleografia e diplomatica all’Archivio di Stato di Roma.

«Ciò che si vuole raccontare in questo volume», scrive Caterina Serafini, «è lo sforzo, la caparbieta, gli ideali di grandi uomini che, insieme e con notevole spirito di sacrificio, portarono a compimento un sogno tanto ambizioso e complesso». L’autrice sottolinea l’importanza del progetto ferroviario del barone Panfilo De Riseis, «il vero ideatore della Sangritana, sebbene concepito in un contesto molto particolare, quello del disfacimento politico del Regno di Napoli alle soglie del compimento dell’Unità d’Italia».



«Finalmente», scrive Caterina Serafini, nella introduzione al volume, «agli inizi del Novecento, accanto al carosello di uomini al potere, si affermò una figura altrettanto autorevole, l'indiscusso costruttore della ferrovia Sangritana, l'ingegnere milanese Ernesto Besenatica, l'uomo venuto da lontano, che più di tutti seppe imporre una visione meno municipalista della questione ferroviaria abruzzese. Il sodalizio con Camillo Dellarciprete e la nascita della Società per le Ferrovie Adriatico-Appennino di Milano, esercente la Sangritana, contribuirono a pianificare strategie di sviluppo di una rete ferroviaria nel centro-sud d'Italia. La società milanese aveva intrapreso studi di ferrovie secondarie che avrebbero potuto cambiare radicalmente le sorti economiche e sociali dell'Abruzzo, ponendolo in comunicazione diretta con le Marche, il Lazio, il Molise, la Campania e l'intero Mezzogiorno. Purtroppo, molti di questi ambiziosi propositi restarono nell'ambito della sola progettazione. Il sopraggiungere della guerra, seguita a una crisi economico-finanziaria del Paese, finirono per stroncare tali aspettative. Inoltre, venne definitivamente accantonata la possibilità di realizzare, fin dall'inizio, la ferrovia Sangritana a trazione elettrica, sia pure a scartamento ridotto, sistema risultato più idoneo su tracciati di montagna e con forti pendenze. Il ripiegamento sulla trazione a vapore fu una tappa obbligata dai tempi e dai mezzi finanziari che, nonostante tutto, non scoraggiarono la realizzazione di una grande opera ferroviaria, attesa da generazioni, e compiuta in soli quattro anni grazie al lavoro di centinaia di uomini e donne».



La ferrovia doveva avere inizio a Castel di Sangro, scalo di ben 47 comuni, seguendo la via più breve per collegare la montagna al mare, la ferrovia Adriatica con la Isernia-Sulmona, l'Abruzzo al Mezzogiorno d'Italia.

«Nel 1908», scrive Serafini, «secondo il racconto del comm. Attilio Calabrese, all'epoca un fanciullo di dieci anni, tutto era pronto per l'ampliamento della piccola stazione statale di Torino di Sangro, "purtroppo l'attesa di vedere arrivare il trenino allo scalo di Torino di Sangro fu vana". Se allora i tempi non erano maturi, se ragioni di natura politica prevalsero e si imposero su quelle tecniche suggerendo un diverso andamento della linea ferroviaria verso quello che era all'epoca ritenuto "l'ombelico del mondo", ossia la città di Lanciano con lo scalo ferroviario a San Vito marina, oggi tali giustificazioni non hanno più motivo di esistere».

Nel 1986, uno studio-progetto veniva redatto in casa Sangritana ("Studio Ferretti"), prevedendo ancora una volta uno scalo preferenziale a Torino di Sangro e, spiega l'autrice, «ulteriori lavori di potenziamento della linea in direzione Castel di Sangro e Valle del Sangro, un tempo definita "La valle della morte", poi trasformata nel polo industriale più importante d'Abruzzo».

«Attualmente, a distanza di oltre 160 anni da quella felice intuizione del Barone de Riseis», conclude Caterina Serafini, «l'azienda Adriatico-Sangritana vanta strategie di sviluppo su ferro in itinere di ampio respiro, contemplando, tra l'altro, la riapertura della direttrice Adriatico-Tirreno, dalla stazione di Fossacesia-Torino di Sangro, per Archi-Castel di Sangro, in direzione Napoli, sia pure in una veste rinnovata, quella di un'azienda unica di trasporto regionale».