

**Cent'anni di Sangritana nel libro della Serafini. Domani la presentazione al polo museale**

LANCIANO Fu realizzata in appena quattro anni la Ferrovia Adriatica Sangritana, che festeggia quest'anno il suo primo secolo di vita. Furono impiegati fino a quattrocento operai al giorno per realizzare i 156 chilometri di questa infrastruttura, che segnò un punto fondamentale di rinascita economica e sociale per la città di Lanciano. La storia della sua ideazione, progettazione e realizzazione è oggi ricostruita in un volume, "Il cantiere della Sangritana-Origini e costruzione di una ferrovia secondaria abruzzese (1853-1915)", edito dalla Carabba e scritto dall'archivista Caterina Serafini. È il frutto di dieci anni di ricerca e lavoro sul materiale dell'archivio aziendale della Sangritana, dichiarato di notevole interesse storico dalla Sovrintendenza archivistica, e di altri, da quello statale di Napoli a quello storico di Bergamo. «Il libro», spiega l'autrice, «ricostruisce la storia della Fas dalla sua progettazione in epoca preunitaria, nel 1853, fino alla sua effettiva realizzazione dal 1911 al 1915. Fu il barone Panfilo De Riseis a progettare un collegamento ferroviario Tirreno-Adriatico che passasse per Lanciano, con diramazioni poi verso la Puglia e lo Stato Pontificio. Ci vollero altri 50 anni di progettazione prima che l'opera si realizzasse, vincendo anche la concorrenza di altre località. Fu il sindaco Gerardo Berenga, ad esempio, ad imporre il passaggio del tracciato per Lanciano e non per la Val di Sangro. Un'altra figura chiave», continua Serafini, «fu quella di Camillo Dellarciprete, un funzionario di Stato che dava indicazioni a Berenga su come muoversi, come documenta il carteggio conservato nell'Archivio di Chieti». A realizzare l'opera fu l'impresa di Ernesto Besenjanica, ingegnere ferroviario di Milano, con esperienze all'estero e collegato alla Società per le ferrovie Adriatico-Appennino per la costruzione di ferrovie secondarie, non statali ma private. Tante le curiosità sconosciute ai più e contenute nel libro, che sarà presentato domani, alle 17, nel polo museale di Santo Spirito. «La linea doveva nascere a trazione elettrica», racconta Caterina Serafini, «ma nel 1908 ci fu una grave crisi energetica in Europa che fece impennare i costi. Si dovette ripiegare sulla trazione a vapore, ma Berenga voleva una ferrovia più moderna e veloce. Così si inventò una tramvia elettrica tra Lanciano e Fossacesia, considerata un'opera elettorale poiché si era alle soglie delle elezioni politiche». «Nei primi decenni del '900 la Fas ha costituito un punto fondamentale per la rinascita economica e sociale di Lanciano», dice lo storico Emiliano Giancristofaro, «un'opera che era anche l'espressione di una classe dirigente e politica illuminata, ben diversa da quella di oggi. Con il suo materiale e le foto d'epoca (scatti realizzati dalla stessa impresa costruttrice su tutti i tronchi della linea, ndr) l'archivio della Sangritana potrebbe essere una mostra permanente».