

La Sangritana, 103 anni di storia della ferrovia. Mossa della Regione per evitare il rischio degli aiuti di Stato.

LANCIANO Dalla prima locomotiva a vapore del 1912 al modernissimo Bombardier arrivato nelle scorse settimane: è lunga 103 anni la storia della Ferrovia Adriatica Sangritana di Lanciano. Caterina Serafini, storica e archivista, ha ricostruito tutti i pezzi di vita della Sangritana, in un volume, "Il cantiere della Sangritana", rigoroso quanto accattivante, tra documenti, foto, progetti, passaggi tecnici e politici, risvolti umani ed economici. L'opera, pubblicata dalla gloriosa Editrice Carabba, presentata venerdì scorso al Polo Mussale davanti a un pubblico numeroso e attento, si spinge fino al 1853, anno in cui per la prima volta venne fuori l'idea di costruire una ferrovia per unire l'Adriatico e il Tirreno, fornendo una notevole mole di materiale storico, in gran parte inedito.

Siamo nel 1853 quando il barone Panfilo De Riseis ipotizza una strada ferrata che attraversi l'Abruzzo per raggiungere il versante opposto all'Adriatico per dare sbocchi commerciali ed economici alla nostra regione. L'idea non decolla, ma non viene abbandonata. A rilanciarla in modo concreto sarà Gerardo Berenga, deputato e sindaco illuminato di Lanciano. Accanto a lui, è fondamentale il lavoro di Camillo Dellarciprete, funzionario ministeriale che si occupava proprio delle ferrovie secondarie. Poi, la grande figura dell'ingegner Ernesto Besenjanica, milanese, un esperto del settore, che progetta e costruisce il percorso della Sangritana.

Ecco un dato che dovrebbe far arrossire politici e imprenditori sui tempi di attuazione delle opere pubbliche. I 156 chilometri della ferrovia, da San Vito a Castel di Sangro, con interventi alta ingegneria, come i ponti sui fiumi Sangro e Aventino e tra San Vito città e la Marina, furono realizzati in soli 4 anni, tra il 1911 e il 1915. E il primo tronco, da San Vito a Lanciano, in un solo anno: dall'agosto 2011 all'agosto 1912. Alla costruzione vennero impegnati, in media, tra i 300 e i 400 lavoratori al giorno, provenienti anche da fuori regione.

«L'arrivo della Ferrovia - dice l'autrice - ha significato il riscatto delle genti, una visione più moderna della società, sistemi di produzione agricola più competitivi, l'ingresso dell'industria, l'incentivazione dell'artigianato, lo sviluppo commerciale della regione».