

150  
FERROVIA ADRIATICA  
1863 - 2013  
BINARI DI UN SOGNO

# Ferrovia Adriatica: un po' di storia

di Antonio D'Angelo

*Una ferrovia costruita nel 1862 per portare i treni "nell'Italia meridionale": lo Stato post-unitario passava dall'Adriatico per arrivare al Sud, ma guardava anche oltre il mare. La "Valigia delle Indie": con il treno da Londra fino a Bombay passando per Brindisi, un'idea da romanzo che invece è realtà e un altro motivo di rimpianto per il nostro Paese.*

La storia della "Ferrovia Adriatica" inizia nel 1862. In realtà, del progetto di costruzione di una ferrovia che arrivasse all'Adriatico e collegasse anche l'Italia meridionale (allora tagliata fuori dai collegamenti ferroviari) si comincia a parlare già subito dopo l'Unità d'Italia, ma il 1862 è l'anno in cui il conte Pietro Bastogi ottiene la concessione del Parlamento per "realizzare la costruzione e l'esercizio di linee ferroviarie nell'Italia meridionale", e precisamente: "1) una linea lungo il litorale adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, con una diramazione da Bari a Taranto; 2) una linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno; 3) una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Celasco, Sulmona e Popoli". Bastogi è un banchiere livornese, che ha iniziato la sua fortuna con i traffici sul Tirreno, e questo costituisce una piccola ironia della sorte per il realizzatore di un'impresa che valorizzerà l'altro mare. Anche l'idea che, per raggiungere e sviluppare le ferrovie nel Meridione sul versante tirrenico, si parta dall'Adriatico, costituisce una piccola ironia della sorte, ma i collegamenti dell'Italia di allora non avevano nulla di paragonabile con l'Italia di adesso. Le ferrovie erano uno "spezzatino" di tante piccole linee, costruite semmai per il favore dei sovrani o - nei casi migliori - per le esigenze di distretti produttivi, ma la miriade di staterelli pre-unitari era stata ben attenta ad evitare che vi fosse la possibilità di collegare le varie linee tra di loro. Una soluzione che sarebbe stata logica proprio sul versante adriatico, che allora era la parte di Paese che meglio si poteva sfruttare per posare i binari grazie ad un territorio quasi tutto pianeggiante e con poche gallerie o necessità di impegnative opere civili. I collegamenti sul versante tirrenico e centrale cominceranno a svilupparsi solo diversi anni dopo (non va dimenticato che Roma e lo Stato pontificio dividevano ancora la penisola) e, comunque, secondo itinerari molto diversi rispet-