

FERROVIA: TRA STORIA E ATTUALITÀ

di Alfredo Guidotti



Sopra e a fianco: Lo scalo merci della stazione di Ascoli intorno al 1900 — Vecchie lampade di segnalazione in dotazione nelle stazioni del tratto Ascoli-Porto d'Ascoli.

In questi giorni il tronco ferroviario Ascoli-Porto d'Ascoli, in seguito all'intenzione del ministro Signorile di sopprimere il servizio viaggiatori, è al centro di un ampio dibattito e di accorate proteste dei cittadini del territorio ascolano.

L'intervento del sindaco di Ascoli Gianni Forlini e del Senatore Nepi presso le autorità competenti ha risolto positivamente la questione allontanando, almeno per ora, il ventilato pericolo di una progressiva soppressione dell'intera linea ferroviaria.

Si coglie l'occasione per fare alcune considerazioni tra la storia e l'archeologia industriale di un tronco ferroviario che sembra aver avuto, fin dalla sua nascita, il fato avverso.

Nonostante che papa Gregorio XVI avesse considerato le ferrovie «opere diaboliche», gli ascolani si operarono dal 1846 per realizzare una strada ferrata che collegasse Ancona-Fermo-Ascoli-Rieti-Roma senza riuscire nell'intento poiché sotto papa Pio IX si preferì collegare Ancona con Roma lungo la vallata, a lui cara, dell'Esino.

Con il passaggio dei territori pontifici al Regno Unito d'Italia e con l'abolizione, nel 1860, della delegazione provinciale di Fermo e la annessione dei territori della provincia di Ascoli Piceno, il progetto di una ferrovia Salaria rimase solo un sogno degli ascolani.

Nel 1862 ripresero gli studi della ferrovia Salaria da Ascoli all'Adriatico e da Ascoli, lungo la vallata del Tronto, a Norcia e a Terni per congiungersi alla

ferrovia Ancona-Roma.

Nel febbraio 1863 fu redatto dall'ing. M. Massimi un primo progetto per collegare Ascoli all'Adriatico mentre si delineavano altre possibili intese con Rieti, Terni e L'Aquila per collegarsi con Roma.

In seguito alla crisi finanziaria del 1866, questi progetti vennero accantonati e con la legge che nell'agosto del 1870 dava alle provincie e ai comuni l'autonomia per realizzare strade ferrate, Ascoli tornò ad occuparsi della ferrovia Ascoli-Porto d'Ascoli e di quella Ascoli-Antronoco-Rieti-Passo Corese-Roma.

Avendo cercato inutilmente di dimostrare la priorità di questo percorso rispetto a quello Roma-Sulmona-Pescara e su quello passante per L'Aquila, le energie furono concentrate sul tratto Ascoli-Porto d'Ascoli. Nel 1872 fu stipulato il compromesso per la realizzazione della ferrovia che fu inaugurata il 1 maggio 1886.

Questa linea ferroviaria assunse un'importanza notevole per Ascoli in quanto donò la vitalità che le mancava, permise di sfruttare le risorse agricole ed industriali del luogo e di effettuare scambi con il resto dell'Italia.

In poco tempo tutte le contrade attraversate dalla strada ferrata divennero più operose con nuove prospettive, possibilità di lavoro e profitti.

La nuova linea ferroviaria fu caratterizzata architettonicamente dalla Stazione di Ascoli con la divisione simmetrica dei vuoti e dei pieni, con il finto bugna-