



***Ferrovia Adriatico Sangritana-Famiglia Ferretti, un connubio vissuto da quattro generazioni***

**Antonio Ferretti**

*Responsabile Unità ARM, Ferrovia Adriatico-Sangritana  
Lanciano*

La storia della Ferrovia Sangritana ed il suo legame con la famiglia Ferretti, trae origine fin dal primo giorno della sua costruzione, con la costante presenza di almeno un componente della stessa famiglia durante quattro generazioni: *Ferretti Giuseppe*, dal 1911 al 1939; *Ferretti Antonio*, dal 1923 al 1965; *Ferretti Marino*, dal 1961 al 1999; *Ferretti Antonio*, dal 1986 ad oggi.

**Ferretti Giuseppe**, nato ad Atri in provincia di Teramo nel 1875 ben presto trovò occupazione presso un'impresa di costruzione di strade e gallerie a Trieste.

Nel 1909 la Società per le Ferrovie Adriatico Appennino, con al vertice l'Ing. Ernesto Besenjanica, stipulava con il Governo la convenzione definitiva per la costruzione e l'esercizio della Ferrovia Sangritana.

L'ing. Besenjanica, presidente della omonima impresa di costruzione, coadiuvato dai suoi stretti collaboratori quali gli ingegneri Ronchetti, Pascali, Lampo e Freud, iniziarono le ricerche di personale specializzato nei tracciamenti stradali e nella costruzione di gallerie, poiché il progetto prevedeva la costituzione di due cantieri ben distinti: il primo per la costruzione della linea ferroviaria Marina San Vito-Lanciano ed il secondo per la costruzione della Marina di Ortona-Guardiagrele.

Ferretti Giuseppe, venuto a conoscenza della possibilità di riavvicinarsi al paese natale, partecipò alla selezione di personale organizzata dallo stesso Besenjanica e venne assunto sin dalla posa della prima pietra dell'inizio lavori, in data 10/02/1911, dapprima come Capo Cantiere e successivamente come Capo Squadra della tratta più impegnativa.

**Antonio Ferretti**, figlio primogenito di Giuseppe, fu assunto nel 1923 dalla FAA come assistente per il riordino della sede ferroviaria e dopo aver conseguito tutte le specializzazioni inerenti le attività ferroviarie presso il Reggimento del Genio Ferrovieri di Pordenone, nel 1926 venne prescelto da Besenjanica nell'affiancamento della Direzione Lavori, per la costruzione della tratta San Luca-Atessa.

Nel 1930 Antonio fu chiamato a Roma dallo stesso Besenjanica per la costruzione della Ferrovia Roma-Viterbo, che per la complessità dell'opera, necessitava personale altamente specializzato. Antonio dopo aver accettato l'incarico, portò con sé come assistente suo fratello Ilario.

I lavori vennero terminati in solo due anni e il 28 ottobre del 1932, la linea fu inaugurata dal Re d'Italia e dal Capo del Governo.

Successivamente Antonio ritornò in Sangritana ed Ilario rimase nella Ferrovia Roma-Viterbo, in qualità di Sorvegliante del Servizio Manutenzione.

E' importante sottolineare come un *Ferretti* sia sempre stato presente fin dall'inizio dei lavori nelle tratte ferroviarie dirette dall'Ing. Besenjanica.

Ma Ferretti Antonio viene ricordato in particolare per il suo valore e contributo, dimostrati durante gli eventi bellici della Seconda Guerra Mondiale, difatti tra il 1943-1944, fu testimone oculare dei momenti drammatici avvenuti lungo il tracciato della Sangritana.

Nel 1943 il territorio attraversato dalla Ferrovia Sangritana, era occupato dalle truppe tedesche, a seguito dell'armistizio del 8 settembre 1943.

Il 24 novembre del '43, l'allora Direttore di Esercizio Ing. Ferrazzi, era stato arrestato dal comando Tedesco e gli alti vertici della FAA erano "confinati" a Milano sotto l'occupazione tedesca.

L'ing. Ferrazzi prima del suo arresto, ordinò al Ferretti di prendere possesso e presidio della rete ferroviaria Sangritana, durante l'intero periodo di occupazione.

In pratica Antonio Ferretti da quel momento, era la persona più alta in grado in rappresentanza della Sangritana e rischiando spesso la propria vita, riuscì a salvaguardare e nascondere dalla distruzione, quanto più materiale possibile sia di armamento (binari, traverse) e sia di rotabili quali carri e carrozze.

Dopo la caduta di Roma il 4 giugno del 1944, le truppe presenti nel fronte del Sangro, tra Ortona e la Maiella, si spostarono verso Nord, lasciando il territorio attraversato dalla Sangritana nella più totale distruzione.

A quel punto Ferretti riunì numerosi volenterosi ferrovieri scampati anch'essi alla morte, per costituire nell'aprile del 1945 una Cooperativa con lo scopo di ricostruire il più velocemente possibile, il tratto ferroviario da Lanciano verso San Vito Chietino.

Grazie al recupero di gran parte del materiale salvato da Antonio, spesso occultato dentro gallerie o celato dietro boscaglie piuttosto che interrato, fu possibile ricostruire la strada ferrata da Lanciano fino a San Vito Chietino.

Purtroppo per mancanza della linea di trazione elettrica, non era possibile il transito di treni poiché la Sangritana possedeva in quel tempo, solo materiale elettrico.

A tale scopo Ferretti si adoperò per reperire due locomotive a vapore provenienti dalla Ferrovia Porto San Giorgio-Fermo-Amandola di proprietà della stessa Azienda, grazie anche all'intervento del direttore di esercizio della stessa ferrovia, Ing. Pasquale Barbati, trasferendo i mezzi sulla Rete delle Ferrovie dello Stato, fino a San Vito Marina.

Per l'impraticabilità della tratta San Vito Marina-San Vito Città, Ferretti organizzò il trasferimento dei locomotori su strada, trainati da buoi con l'assistenza continua da parte dei dipendenti della Sangritana.

In tal modo, il 15 giugno del 1945, Ferretti Antonio comunicava al Sindaco di San Vito Chietino il ripristino dell'esercizio ferroviario, svolto con le locomotive a vapore ed alcune carrozze ricostruite.

Grazie a queste e ad altre importanti gesta, Ferretti Antonio fu premiato con numerose onorificenze, dalla Medaglia d'oro al merito del lavoro, al distintivo d'onore della FAA, al cavalierato del lavoro, alla medaglia di fedeltà al lavoro e con il titolo di Maestro Emerito del lavoro, direttamente consegnato per mano del Presidente della Repubblica Gronchi. Antonio il 1° maggio del 1965, va in pensione, lasciando la gestione del servizio manutenzione dell'infrastruttura al figlio Marino.

**Ferretti Marino**, assunto in Sangritana il 1° giugno del 1961, durante la sua carriera si è contraddistinto per le molteplici e complesse attività, che gli hanno permesso di raggiungere presto il massimo dei gradi del settore. Tra questi vanno menzionati i numerosi interventi di ripristino della sicurezza ferroviaria, a seguito delle frequenti frane e forti nevicate i cui danni, se non riparati tempestivamente, avrebbero compromesso irrimediabilmente la circolazione ferroviaria e l'ammodernamento di tutto l'armamento ferroviario da San Vito Marina fino a Castel di Sangro, eseguito con il solo ausilio delle squadre di manutenzione e dei pochi mezzi allora disponibili, in un periodo storico in cui le risorse finanziarie erano molto esigue e si paventavano rischi di chiusura dell'esercizio.

Questa grande opera portata a termine in soli due anni, ha permesso di scongiurare la chiusura della Sangritana a danno delle diverse centinaia di lavoratori al seguito.

In particolare però Marino ha il merito di aver ideato e progettato il nuovo tracciato ferroviario che oggi collega Lanciano a San Vito in soli pochi minuti di percorrenza e Pescara in poco più di 30'.

Il progetto presentato al Ministero di Trasporti, fu finanziato con la Legge 910 e completato negli anni 2000. Ferretti Marino va in pensione nel 1999.

Nel 2001 a seguito della legge nazionale che prevedeva la cessione delle linee ferroviarie in concessione a favore delle Regioni, la Regione Abruzzo acquisiva la Ferrovia Sangritana, trasformandola in Società per Azioni istituendo un Consiglio di Amministrazione.

La riconoscenza anche da parte della politica verso Marino Ferretti per le attività svolte in servizio e per l'alta professionalità dimostrata, portò la Regione Abruzzo a nominare **Marino Ferretti Presidente del CdA della Ferrovia Sangritana SpA**.

Il Presidente Ferretti durante i cinque anni di incarico, ha consentito alla Sangritana notevoli sviluppi, con l'acquisto di nuovi elettrotreni (n. 4 minuetto-lupetto), la creazione di nuovi servizi e nuovi settori in ambito turistico, il rilancio del **Treno della Valle** e l'istituzione di un nuovo servizio merci presso raccordi ferroviari industriali.

In particolare va ricordato che la Sangritana grazie a Ferretti, è stata tra le prime Ferrovie ex concesse, ad ottenere il Certificato di Sicurezza, documento necessario per poter esercitare servizi di Impresa Ferroviaria sia merci che passeggeri su Rete RFI.

**Infine la quarta generazione, rappresentata dal sottoscritto Antonio Ferretti**, assunto in Sangritana nel 1986 e da alcuni anni con il ruolo di Responsabile dell'Infrastruttura ferroviaria.

Fin dal primo giorno, ho sempre cercato di mantenere fede agli insegnamenti ricevuti da mio padre e dai miei avi e grazie anche alla passione che mi contraddistingue, mi adopero affinché venga mantenuto alto il buon nome e la grande tradizione che da sempre lega la famiglia Ferretti alla Ferrovia Sangritana.