

## Come la ferrovia sottrasse il Gargano dal suo storico isolamento

Author : Geppe Inserra

Date : 8 Marzo 2016



Sbocco della galleria nel porto di Rodi garganico.

**Tommaso Palermo** è un esempio vivente di quella che mi piace definire condivisione della conoscenza. Studioso, collezionista, fine ricercatore della storia contemporanea del territorio (si deve al suo libro *Foggia dalle tenebre del '43 alla rinascita* il definitivo riconoscimento del ruolo strategico avuto da Foggia e dal Tavoliere, e dal loro sistema ferroviario ed aeroportuale, nello scacchiere della seconda guerra mondiale), Tommaso non è mai geloso delle cose che sa e che possiede, e le condivide di buon grado con la comunità.

Come nel caso delle splendide fotografie della Ferrovia del Gargano e della manifestazione inaugurale che si svolse il 28 ottobre del 1931, in occasione dei festeggiamenti del nono anniversario della Marcia su Roma, alla presenza dell'allora ministro delle Comunicazioni, Costanzo Ciano, e del Vescovo di Foggia mons. Fortunato Maria Farina.

Le foto sono tratte dal libro, posseduto da Palermo, *Il Gargano e la sua ferrovia*, firmato da un nome d'eccellenza della cultura garganica: **Alfredo Petrucci**, scrittore, incisore, artista di notevole spessore. Nato a Sannicandro Garganico, fu primo segretario e successivamente direttore del Gabinetto Nazionale delle Stampe [Chi volesse saperne di più trova [un'approfondita scheda](#) su *Capitanata Meravigliosa*, la sezione del portale della Biblioteca Provinciale di Foggia dedicata ai personaggi illustri del territorio]. Particolarmente suggestiva la foto che illustra il post, e che mostra lo sbocco della galleria nel porto di Rodi Garganico, cittadina che ospitò anche la cerimonia inaugurale. La posa della prima pietra della

Garganica avvenne, invece, alla stazione di San Severo, il 20 settembre del 1925.

Le foto del volume sono, invece, dello studio sanseverese Venditti.

Potete trovare l'album con tutte le foto messe a disposizione da Tommaso Palermo nel gruppo degli [Amici e dei Lettori di Lettere Meridiane](#) (se non vi siete ancora iscritti, fatelo).



Nell'ottimo sito specializzato in cose ferroviarie, Stazioni del Mondo, potete invece trovare [un ricco approfondimento](#) sulla Ferrovia del Gargano, sulla sua storia, sui programmi futuri. Di seguito un estratto, che riguarda in particolare la storia di quest'opera che contribuì in modo decisivo a sottrarre il Gargano dal suo storico isolamento.

La richiesta da parte delle popolazioni garganiche per un collegamento rapido e sicuro con il resto della Capitanata e del Paese risale almeno alla seconda metà dell'800. Infatti, l'insufficienza dei collegamenti viari col Promontorio è stata la causa del secolare isolamento delle popolazioni garganiche nei confronti del resto dell'Italia; a testimonianza di quanto fossero difficili i collegamenti via terra, sta il fatto che si preferisse raggiungere il Gargano via mare, emblematico era il caso delle spedizioni di arance coltivate nella zona di Rodi che, perché raggiungessero i mercati italiani, ma anche esteri, venivano dapprima caricate su piccole imbarcazioni da cabotaggio con le quali raggiungevano il porto di Manfredonia e da qui spedite via ferrovia. Fu necessario però attendere il periodo tra le due guerre perché qualcosa iniziasse a muoversi, in effetti, durante gli anni del I conflitto, si iniziò la costruzione di una linea a scopo militare che collegasse una base per idrovolanti sul lago di Varano con la linea Adriatica, successivamente questo tracciato fu inserito nella linea San Severo - Peschici. Il 17 settembre 1925 venne firmata da Mussolini la concessione alla Sindacato per le strade ferrate garganiche una s.n.c. che operava

per conto della Società per le strade ferrate meridionali, che prevedeva la costruzione di una linea dalla sviluppo di 75,700 km collegante San Severo con Peschici, essa prevedeva la trazione a vapore e lo scartamento ridotto, la somma stanziata era pari a 28.400.000 lire necessaria alla realizzazione dell'intera infrastruttura e delle opere civili annesse. I lavori furono inaugurati appena tre giorni più tardi dal ministro dei LL.PP. Già nei mesi successivi, la concessione venne girata alla Società Anonima con modifica del progetto originario approvato con R.D. 11/11/1927 e quindi non più scartamento ridotto, ma quello normale da 1435mm e trazione elettrica a 3kV, sistema che proprio in quell'anno fu installato sulla Foggia - Benevento, e percorso leggermente più lungo: 79 km. Queste modifiche avevano la funzione di creare una continuità tra la linea Adriatica e la Garganica consentendo, come tutt'ora avviene, collegamenti diretti con Foggia senza trasbordo. L'inaugurazione avvenne il 28 ottobre 1931 e l'inizio dell'esercizio il 15 novembre, il percorso richiedeva circa 2h 20' per coprire i quasi 78 km da San Severo a Peschici, erano presenti tre coppie al giorno di treni, due delle quali in collegamento diretto con Foggia.