

Transiberiana d'Italia: la ferrovia Carpinone-Sulmona, infrastruttura dormiente.

Ancora un bellissimo "Caminetto" del Club di Campobasso, tenutosi lo scorso 7 febbraio, con la partecipazione dell'amico Carmine Mastropaolo, ferroviere, sindacalista, scrittore di articoli molto belli su trasporti, ambiente e territorio, pubblicati sul mensile molisano "Il Bene Comune".

Mastropaolo si è fatto seguire in un'appassionata relazione che ha descritto la vita e ha urlato la morte della così detta Transiberiana d'Italia: la ferrovia Carpinone –Sulmona. Una relazione letta con la passione di chi ha sempre creduto nella potenzialità del trasporto su ferro, soprattutto in territori come il nostro che stanno subendo oggi profonde trasformazioni, in particolare nelle aree interne. Trasformazioni dovute all'accorpamento di scuole, presidi ospedalieri, uffici postali, presidi amministrativi, che implicano un aumento del fabbisogno di mobilità. Una trasformazione legata anche alla richiesta di servizi turistici diversi in cui, come dice Mastropaolo, dove chi usa la bicicletta (elettrica e tradizionale), gli sci da fondo o le scarpe da trekking, scende in una stazione e risale in un'altra

Una relazione davvero molto interessante che va letta tutta con l'attenzione che merita:

"La storia del treno in Italia è una storia lunga 180 anni, tutto iniziò il 1839 con la Napoli-Portici (Castellamare in seguito), poco più di 7 km di linea con i quali i Borboni dotavano il Regno delle Due Sicilie del primo tronco ferroviario e il Reale Opificio di Pietrarsa (San Giorgio a Cremano) venne convertito, da fabbrica di cannoni e munizioni, a stabilimento di assemblaggio di carri ferroviari. Nel 1845 da Pietrarsa esce la prima locomotiva prodotta interamente in Italia, quelle antecedenti provenivano dall'Inghilterra.

La storia del treno è una storia di alti e bassi. Ci sono periodi storici in cui il gradimento di questa modalità è imprescindibile ed il comparto meritevole di investimenti e ci sono momenti in cui le azioni del treno vanno giù. E' già successo altre volte in passato ed in tanti posti diversi. Le tratte ferroviarie vengono definite secondarie, linee a scarso traffico, rami secchi. Ogni nazione intraprende misure diverse rispetto alle dismissioni, quelle più virtuose sono quelle che, con onestà intellettuale, riconoscono la ciclicità del fenomeno e lo affrontano con misure lungimiranti e conservative.

E' quello che fanno Francia e Germania che "congelano" le linee permettendo un uso ludico-turistico alle tratte in disuso (fare cenno ai velorail). La Svizzera non smonta niente, anzi investe per conservare in esercizio. Poi ci sono nazioni spendaccione che ritengono possibile smontare o asfaltare infrastrutture ferroviarie. Noi siamo decisamente un popolo di automobilisti e con le mani bucate, lo dicono i numeri... Abbiamo smontato e asfaltato diverse massicciate ferroviarie, questa pratica è lecita quando costruisco una nuova linea di fianco, ma trovo sia immorale in tutti gli altri casi. Il nostro paese, delicato e pregiato come pochi posti al mondo, non può permettersi questo. Conservazione e manutenzione dovrebbero essere la cifra di un paese con le caratteristiche dell'Italia. La decisione di costruire o smantellare una infrastruttura trasportistica non dovrebbe essere in capo ad un assessore ai trasporti o ad un dirigente delle ferrovie. Decisioni del genere dovrebbero essere sottoposte agli abitanti del territorio che "ospita" l'opera. Da noi questo non accade e le scelte fatte, spesso, si rivelano infelici. In un periodo in cui le azioni del treno erano in ribasso, abbiamo assistito alla potatura di diversi rami secchi ferroviari. La nostra regione ha visto ridurre drasticamente i chilometri di ferrovia in esercizio, son sparite in rapida successione la Carpinone-Castel di Sangro, la Benevento-Campobasso e la Campobasso-Teroli. E' stata smontata

l'elettrificazione che dallo zuccherificio (stazione di Guglionesi-Portocannone) portava a Termoli sulla direttrice adriatica; ci fu il tentativo di smontare gli scambi ed il binario che nella stazione di Carpinone, immetteva sulla linea per Sulmona; ci sono state proposte di fare una pista ciclabile sul tracciato ferroviario che da S.Giuliano del Sannio va a Morcone (sulla linea Bosco Redole-Benevento) per fortuna scongiurate dalla regione Campania che ha deciso di fare treni turistici su questa linea che attraversa siti di notevole importanza storica e naturalistica.

Nel dibattito pubblico si è più attenti alle tematiche ambientali, si è rivalutato lo "slow" rispetto al "fast", si cerca di invogliare l'uso del trasporto pubblico rispetto all'uso dell'auto propria, si cerca di ridurre il traffico merci su gomma a favore di quello su ferro, si parla di "cura del ferro" con investimenti sulle linee secondarie e sui treni pendolari più che sull'alta velocità. Anche nella nostra regione si torna a parlare di riapertura della Campobasso-Termoli e in Abruzzo c'è un movimento di persone che vorrebbe tornasse in esercizio la Sulmona-Isernia. In cuor mio vorrei tanto che anche dal versante molisano si mobilitassero persone per riportare all'attenzione questa tratta tanto gloriosa quanto snobbata. E' questo il motivo per cui ho accettato l'invito di Gianni. Quindi eccomi a raccontarvi il triste caso della linea Carpinone-Sulmona, ribattezzata da un giornalista di una rivista di viaggi, negli anni settanta, la "Transiberiana d'Italia". Dopo un accenno a quando nacque vi dirò come fu chiusa e perché vale la pena riapirla.

L'economia, la politica e le nuove infrastrutture si prefiggevano di favorire una integrazione che però fu più teorica che pratica. Le dispute sui tracciati delle nuove linee ferroviarie risentivano anche degli antichi confini degli stati pre-unitari. La nostra tratta riproponeva il collegamento delle province interne a Napoli e si sovrapponeva ai percorsi tratturali che collegavano l'Abruzzo interno e l'alto Molise a Foggia. Quindi l'importanza strategica di questa linea era quella di collegare questi territori dell'Appennino centrale a Napoli e a Foggia (il fine corsa di tutti i tratturi dell'Italia centro-meridionale). La congiuntura data dal bisogno di infrastrutture, il desiderio di modernizzazione fortemente voluto dai rappresentanti di questi territori, che si conciliava con la domanda popolare di lavoro, lo sbocco delle merci tipiche di queste zone e gli interessi dei gruppi economici interessati e specializzati in costruzione di ferrovie, dopo le discussioni sulle opportunità e sulle caratteristiche di questa linea e sulla rete in cui si innestava (che prevedeva anche la mai realizzata Campobasso-Lucera, visto che il primo tronco di 20 chilometri da Lucera a Foggia era stato già realizzato), portò, nel 1892, all'inizio dei lavori di realizzazione di questa "ardita opera". La progettazione ed i lavori, in un primo momento, furono affidati alla potente "Società internazionale dell'Alta Italia Rothschild" che però rinunciò a favore della "Società italiana per le strade ferrate meridionali" di Firenze, costituita da una cordata di capitalisti italiani, con l'appoggio finanziario di banche ed industrie francesi e belghe. In quello scorcio di secolo, la realizzazione di un chilometro di ferrovia aveva un costo medio di circa 150.000 lire, la "nostra" invece, a causa: dei grossi sbancamenti, delle numerose opere d'arte occorrenti, delle numerose gallerie naturali e di quelle artificiali realizzate per proteggere i tratti più esposti alle intemperie - ci fu bisogno addirittura della costruzione di 3 linee provvisoria di servizio (diverse decine di chilometri a scartamento ridotto per il trasporto di materiali e maestranze) - e considerati i fermi ai lavori dovuti alle avverse condizioni climatiche degli inverni appenninici, costò ben 350.000 lire al chilometro. Nei 3 anni della costruzione del tratto molisano, da Castel di Sangro a Carpinone, lavorarono circa 3000 operai al giorno; tutti i manovali e tanti muratori erano autoctoni, il personale specializzato proveniva da Piemonte e Toscana, la

“contaminazione” di manodopera del posto con manodopera proveniente da territori con una più lunga tradizione operaia produsse positivi esperimenti in tema di diritti dei lavoratori.

Nel settembre del 1897 ci fu l'inaugurazione che collegava (in ordine cronologico di realizzazione): Sulmona, Sulmona Introdacqua, Pettorano sul Gizio, Cansano, Campo di Giove, Palena, Rivisondoli-Pescocostanzo, Roccaraso, S. Ilario di Sangro, Alfedena-Scontrone, Castel di Sangro, S. Pietro Avellana, Carovilli-Agnone, Pescocostanzo, Sessano-Civitanova del Sannio, Carpinone. In un secondo momento, una ventina di anni dopo, su questo percorso confluirono le linee: Pescocostanzo-Agnone e, a Castel di Sangro, la Ferrovia Adriatica Sangritana, entrambe elettrificate e a scartamento ridotto. Per circa mezzo secolo, su queste linee circolarono merci, posta e persone; stagionalmente si trasportarono anche pecore e mucche che transumavano e militari che si addestravano. Poi arrivò la Seconda Guerra Mondiale e la linea subì pesanti danneggiamenti. Alla fine del conflitto furono stanziati 113 milioni di lire per la ricostruzione del tratto Sulmona-Vairano. In due anni fu possibile andare in treno da Sulmona a Roccaraso. Nel 1948 venne ripristinato il tratto da Carpinone a Isernia, per riallacciarsi alla Roma-Napoli bisogna attendere fino al 1953 con la sistemazione del tratto Isernia-Vairano. Nel 1955 si riaprì il tratto Roccaraso-Castel di Sangro, nel 1957 tornò in esercizio il tratto Carpinone-Carovilli e solo nel 1960 venne ricollegata Carovilli con Castel di Sangro con l'istituzione di due nuove stazioni molisane a Vastogirardi e Villa S. Michele. Era di nuovo possibile fare dei treni diretti da Pescara a Napoli via Isernia-Sulmona. I lunghi lavori post-bellici permisero anche una sistemazione del tracciato che comunque conservava delle caratteristiche tecniche costruttive e d'esercizio che la fanno giustamente considerare un capolavoro di ingegneria ferroviaria. Fra tutte le trasversali ferroviarie appenniniche è quella che presenta la più elevata quota di valico, ben 1258 metri sul livello del mare. Fino a quando l'Alto Adige non diventa italiano, la stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo, con i suoi 1269 metri di quota, è stata la più alta della rete ferroviaria italiana a scartamento ordinario. L'orografia del territorio attraversato comportò grandi difficoltà progettuali, sia per le pendenze e sia per il logico tentativo di avvicinarsi il più possibile ai centri abitati. Che questa linea sia un caso unico lo si deduce dalle sue caratteristiche tecniche: le pendenze sono accettabili (non si superò mai il 28 per mille, grande risultato per una linea di montagna!), i raggi di curvatura che non compromettono troppo la velocità (non si scese mai sotto i 250 metri, nonostante i 150 metri minimi stabiliti in sede internazionale con le cosiddette “leggi della circolazione”). Furono realizzate gallerie artificiali per proteggere la linea da slavine e valanghe, si piantarono pinete per proteggere la trincea ferroviaria dall'accumulo di grosse masse di neve, si realizzarono 59 gallerie (le più lunghe sotto il monte Totila di 2175 metri, sotto la Maiella di 2485 metri e sotto il monte Pagano 3109 metri), un ponte a tre archi di 20 metri di luce ciascuno sul fiume Sangro, il viadotto di 27 archi di 10 metri di luce ciascuno sui fossi Piana Massari e Vallone Cerreto, sono ancora visibili diversi chilometri di linee provvisorie di servizio (tra Cansano e Roccaraso, tra Roccaraso e Alfedena e tra Castel di Sangro e Carovilli). A coronamento giunsero le quattro locomotive di montagna prodotte dalla svizzera SLM di Winterthur e fu aperta la mitica officina di Sulmona che le manuteneva, ed infine la maestria di macchinisti e fuochisti formati su questa linea (se non avevi orecchio difficilmente riuscivi a portare su un treno da Sulmona a Cansano o da Castel di Sangro a Roccaraso; se non avevi coraggio, difficilmente ti lanciavi con il primo treno del mattino, sotto la galleria Majella, per sfondare il tappo di neve che si formava all'uscita della galleria) la fece diventare l'università dei macchinisti d'Italia. Questo per quanto riguarda l'unicità delle caratteristiche tecniche, poi la professionalità di chi l'ha gestita ed il favore presso le popolazioni servite da questa linea, tutto questo ha dato una importante spallata all'isolamento di questi

territori. Una risorsa dunque. Le genti della montagna convivono dalla nascita con la scarsità di risorse e sanno che non bisogna sprecarle, per cui non hanno mai compreso i motivi e le ragioni dell'abbandono che di fatto si è consumato nell'ultimo periodo di esercizio di questo pregevole patrimonio infrastrutturale del nostro pezzo d'Appennino, perché da Sulmona a L'Aquila e da L'Aquila a Terni, a tutt'oggi, il treno funziona.

Lunedì 11 ottobre 2010 Trenitalia & RFI chiudono la tratta da Carpinone a Castel di Sangro, sostituendo i treni, dei pochi servizi rimasti, con delle autocorse sostitutive. Il Molise aveva puntato le risorse in campo sulla costruzione della variante alla SS17, la super-strada Isernia-Castel di Sangro. Sabato 10 dicembre 2011, vista anche la scarsa partecipazione ai funerali della tratta molisana, Trenitalia e RFI fanno calare il sipario sull'intero improduttivo ramo secco.

Dovete sapere che nel rapporto che, ogni anno, Legambiente dedica allo stato del trasporto pubblico in ogni regione, intitolato "Pendolaria", c'è il conto delle risorse destinate alle varie tipologie di trasporto presenti, ed il raffronto tra le varie regioni, ebbene le cenerentole d'Italia, in fatto di investimenti nell'infrastruttura ferroviaria sono Abruzzo e Molise, "genitori snaturati" della nostra creatura.

.....E qui veniamo al capitolo conclusivo: perché vale la pena rimetterla in esercizio e non accontentarsi del treno storico che sa tanto di muffa e di museo. Una linea deve portare studenti e lavoratori per avere la giusta considerazione ed il dovuto rispetto. La nostra linea presenta delle similitudini con alcune tratte ferroviarie sarde e alpine, le accomuna: la bassa densità abitativa dei territori attraversati, il trasporto di animali, le tradotte militari, il destino di ramo secco. In Sardegna e sulle Alpi, oggi, si investe sul treno, i risultati sono incoraggianti. Sappiamo che la storia del treno registra alti e bassi in termini di gradimento. Oggi la modalità ferro è ben vista da legislatori e amministratori aperti al cambiamento, contrari al consumo di territorio e attenti alla sostenibilità delle pratiche umane. Inoltre sono sopraggiunte alcune importanti novità, come per esempio:

- nell'allegato Infrastrutture nel DEF 2016, si esplicita la volontà di "valutare tutte le infrastrutture in modo omogeneo e selezionarle in modo trasparente" e si invitano le amministrazioni locali a procedere ad una sorta di "project review" delle scelte pregresse, in funzione delle mutate condizioni di mercato, se pensiamo ai nuovi poveri, se integriamo veramente le genti in fuga da carestie, guerre e tirannie, se vogliamo veramente rendere le aree interne meno interne, ci rendiamo conto che la domanda di TPL è in effetti aumentata;*
- la cosiddetta "cura del ferro", prevede un riequilibrio modale per il trasporto delle merci e delle persone e si ripropone di dare un taglio più sostenibile al settore;*
- l'antitrust (ANAC, autorità nazionale anticorruzione), a compimento di una indagine sulla qualità del TPL su tutto il territorio nazionale, ha evidenziato che il riequilibrio ci dovrebbe essere anche nella qualità e nel riammodernamento dell'offerta. I divari tra le varie regioni sono evidenti a chi si muove sul tutto il territorio. Le regioni che hanno tanto da lavorare sono proprio quelle centro-meridionali dove i servizi sono di scarsa qualità;*
- e ancora, una regione non può decretare la fine di un servizio asserendo che ci sono pochi utenti, ma deve fare un bilancio globale in cui linee meno trafficate dovranno essere sostenute da quelle a più alta frequentazione; se oggi, con la linea chiusa, ci sono turisti disposti a pagare 30 euro per un viaggio di 100 chilometri, si può pensare a tariffe un po' più care nei festivi, queste risorse servirebbero a rendere più sostenibili i costi dovuti ai pochi*

utenti dei giorni feriali. Immaginate se i sindaci delle località sciistiche presenti lungo questa linea decidessero di premiare chi arriva in treno e liberassero dalle auto quelle “bomboniere” di centri storici progettati e costruiti a misura d’uomo più che di suv.

- *altra novità è che Ferrovie ha dato più poteri alla Fondazione che cura la manutenzione delle linee chiuse all’esercizio, quindi c’è una maggiore consapevolezza del valore dell’infrastruttura e dell’enorme patrimonio storico. Inoltre si è deciso di affidare a enti e associazioni il patrimonio immobiliare costituito da vecchie stazioni, caselli e magazzini con lo scopo di farli risorgere a nuova vita;*
- *poi non bisogna dimenticare che il Molise, in fatto di rami secchi, ha già dato. Nel 2013 è stata chiusa la Campobasso-Benevento e subito dopo la Campobasso-Teroli;*
- *bisogna tener conto che nelle aree interne si stanno accorpendo scuole, presidi ospedalieri, uffici postali, presidi amministrativi, quindi aumenta il fabbisogno di mobilità;*
- *non va sottovalutata la crescente domanda di mobilità dolce non solo nei fine-settimana;*
- *offrire servizi per i turisti che usano la bicicletta (elettrica e tradizionale), gli sci da fondo, e le scarpe da trekking, che scendono in una stazione e risalgono in un'altra.*

Ed infine, visto che la Carpinone-Sulmona tocca o lambisce: 2 parchi nazionali (PNALM e Parco Nazionale della Maiella); 2 riserve MAB (Collemeluccio e Montedimezzo); svariati boschi, riserve naturali, aree faunistiche e qualche giardino botanico; qualche SIC di notevole importanza scientifica (Pantano Zittolo-Feudo Valcocchiara, frequentato da lupi ed orsi); i più importanti tratturi (Celano-Foggia e Caste di Sangro-Lucera); borghi medievali di indiscusso valore (Pescocostanzo, Pettorano sul Gizio e Sulmona); importanti siti archeologici (i popoli italici preferivano l’Appennino alle coste); sentieri montani, eremi e castelli, vi segnalo un buon lavoro fatto dal Dipartimento di bioscienze e territorio dell’Università del Molise dei ricercatori Mastronardi e Giannelli, sulle potenzialità di questa linea ferroviaria in cui i rami secchi diventano rami verdi. Se diamo il giusto valore a tutto questo, potremo tornare a sentire il battito cardiaco di questa tratta, perché io credo che le vicissitudini che la hanno interessata non si possono considerare come la semplice chiusura di una poco produttiva linea ferroviaria, ma in realtà rappresentano l’annosa disputa tra decrescita e crescita, tra paesaggio e cemento, tra slow e fast, tra TPL e auto propria, tra civiltà e barbarie, tra tutela e violazione, tra resistenza e indifferenza.”