

Rompere l'isolamento: la rete dei trasporti fra Otto e Novecento

di Maria Iarossi

1. Una visione d'insieme

Le lamentele sulle carenze infrastrutturali del Molise sono una costante nella storia della regione¹. Si è spesso evidenziato come le sue difficoltà di collegamento intra ed extraregionali hanno limitato, e continuano a limitare, sia il movimento delle merci sia il movimento dei viaggiatori tanto da ipotecare le prospettive di sviluppo dell'economia locale. Così non stupisce se, solo pochi anni fa, nella relazione generale del Piano regionale dei trasporti redatta nel 2003, si segnalano ancora, tra gli elementi negativi che connotano il Molise, il permanere di una «sostanziale posizione di isolamento economico e territoriale della regione dalle aree sviluppate del resto d'Italia»², oltre ovviamente alla sua ridotta dimensione demografica, a un andamento demografico e produttivo sostanzialmente statico, a una forte dispersione territoriale della già scarsa popolazione, e, nonostante una recente concentrazione demografica e produttiva più evidente in pochi centri³, che appaiono relativamente più dinamici del resto del territorio regionale.

Una valutazione delle condizioni della rete infrastrutturale attuale che ricorda in modo impressionante analoghe considerazioni e indagini realizzate nei decenni precedenti.

L'infrastruttura stradale complessiva - si sottolinea oggi - sebbene articolata e sufficientemente allineata alla media nazionale e meridionale dal punto di vista quantitativo (ad eccezione delle autostrade), presenta ancora delle deficienze dal punto di vista qualitativo. La rete viaria «è complessivamente caratterizzata da percorsi poco agevoli, tortuosi e scarsamente efficienti, posti sulle dorsali per collegare tra loro centri abitati disposti generalmente su alture più o meno consistenti».

¹ Una costante non solo in Molise ma più in generale in tutto il paese soprattutto in una prospettiva europeista. Cfr. Andrea Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in *Storia d'Italia. Annali*, 15, *L'industria*, Einaudi, Torino 1999, pp. 551-595.

² *Piano Regionale dei Trasporti Regione Molise 2002-2012* [settembre 2003].

³ Sulla dimensione e sulla dinamica demografica negli anni recenti in Molise cfr. Luca Muscarà, *Geodemografia storica del Molise*, in Marco Marchetti, Davide Marino, Giovanni Cannata, (a cura di), *Relazione sullo Stato dell'Ambiente della Regione Molise*, Università degli Studi del Molise, Campobasso 2008, pp. 37-61; Id., *Marginalia: per un'analisi dell'identità territoriale molisana*, in Enza Santoro Reale, Rocco Cirino (a cura di), *Identificazione e valorizzazione delle aree marginali. Il contributo della ricerca, della didattica, della società civile*, Atti 48° Convegno nazionale AIIG (Campobasso 2-5 settembre 2005), Iresmo, Campobasso 2006, pp. 59-65; Oliviero Casacchia, Massimiliano Crisci, *Migrazioni oggi: tra emigrazione persistente e immigrazione straniera*, in Gino Massullo (a cura di), *Storia del Molise in età contemporanea*, Donzelli, Roma 2006, pp. 652-658; Massimiliano Crisci, *La popolazione molisana negli anni duemila: malessere demografico e migrazioni internazionali*, «Glocale», 2010, 1, pp. 309-321.

Una situazione quasi analoga si ripete nel settore ferroviario. Ad una buona consistenza della rete (densità per abitante) rispetto alle medie nazionali corrispondono purtroppo caratteri qualitativi insoddisfacenti, dovuti «sia alla conformazione piano altimetrica dei tracciati, sia al loro profilo tecnico-funzionale (scarsa elettrificazione e bassa incidenza del doppio binario) sia alle caratteristiche del materiale rotabile impiegato», con l'effetto di rendere il risultato poco competitivo.

«[...] Il porto di Termoli, - infine - unica struttura marittima della regione, appare oggi del tutto carente ed inadeguato a svolgere una funzione di traino e di sviluppo della regione»⁴.

Naturalmente il patrimonio infrastrutturale si è notevolmente arricchito a partire dalla fine dell'Ottocento, quando gli osservatori economici ne lamentavano la scarsa consistenza e qualità, ma ancora oggi sopravvivono alcuni nodi cruciali da risolvere, sia dal punto di vista della penetrazione e sia da quello della diffusione territoriale, per sottrarre definitivamente il Molise dalla sua marginalità rispetto ai flussi di traffico che attraversano la penisola.

Non si dice probabilmente niente di nuovo quando si ricordano i purtroppo numerosi fattori che sono all'origine di questo stato di cose. Un territorio prevalentemente montuoso, un'economia povera con un limitato scambio di merci, ma nel tempo anche la disattenzione dei governi centrali, e talvolta la scarsa preparazione della classe dirigente locale che, unitamente alla mancanza di adeguate risorse finanziarie, hanno rimandato la soluzione del problema e hanno portato all'attuale situazione dei trasporti regionali.

Le caratteristiche del territorio molisano giustificano tuttavia in gran parte questa secolare debolezza infrastrutturale. Le peculiari condizioni orografiche ed idrografiche della regione resero in passato, e tuttora rendono, difficile e costosa la realizzazione di infrastrutture di trasporto, fossero esse strade o ferrovie. Un territorio montuoso con continui valloni, dominato dal Massiccio del Matese, intersecato da fiumi e torrenti dall'andamento sinuoso e dal carattere torrentizio non facilitano certo la progettazione e la realizzazione di una rete di strade, né tanto meno di ferrovie⁵. Le diffuse formazioni cretose e argillose del suolo, poi, spesso causa di innumerevoli smottamenti e frane⁶, concorrono a complicare il quadro e rendono sia la scelta dei tracciati sia il loro consolidamento nel tempo ancora più complesse. Emblematica la descrizione offerta di questo scenario dal geografo Giuseppe Del Re nella prima metà dell'Ottocento

Da qualunque lato si ponga piede in Molise, eccetto l'orientale, si ascende e si discende fra rocce, che spandono diramazioni, formano valli, ed elevano monti e colli, sopra i quali risiede la massima parte dei comuni. Il che rende quasi tutte le strade di salite e discese, che fino a pochi anni addietro sono state per lo più cattive e pericolose in tempo delle piogge e delle nevi per la mobilità de' terreni o scoscesi o cretosi o sassosi, per la frequenza delle frane e per il corso de' torrenti; cagioni

⁴ Ivi, p. 21.

⁵ È solcato da cinque vallate in cui scorrono i principali fiumi molisani. Il Volturno e il Tammaro nel versante Tirreno, il Trigno, il Biferno e il Fortore nel versante Adriatico. La rete idrografica molisana tuttavia è ancora più ricca per la presenza di numerosi torrenti e torrentelli, alcuni dei quali a carattere stagionale. Carmen Silva Castagnoli, *Molise una ricchezza da valorizzare*, Id., *Fiumi e torrenti*, entrambi in Maria Gemma Grillotti Di Giacomo (a cura di), *Atlante Tematico delle Acque d'Italia*, Brigati, Genova 2008, p. 469 e p. 471. Su come la ricchezza idrografica molisana abbia inciso non solo sulla viabilità ma anche sulle attività economiche si veda Ilaria Zilli, *Le forme dell'acqua. Territorio e risorse nel Molise fra età moderna e contemporanea*, Quaderni del Centro di Cultura, 9, Università degli Studi del Molise, Campobasso 2003.

⁶ Walter Palmieri, *Uomini e dissesti: frane e alluvioni nell'Ottocento molisano*, in G. Massullo (a cura di), *Storia del Molise*, cit., pp. 205-223.

che unite alla mancanza de' ponti su i fiumi ed a' pedaggi già aboliti inceppavano e rendevano tardo difficile e dispendioso il traffico interno, il quale ha cominciato a prender vita e vigore da che si sono aperte nuove strade nuove traverse[...]»⁷.

Malgrado i toni ottimistici adottati dal Del Re per sottolineare che qualcosa era già cambiato negli anni trenta dell'Ottocento, nella realtà molto c'era da fare⁸. Ancora agli albori del Risorgimento la struttura dei trasporti regionale era molto debole e scarsa l'integrazione territoriale⁹. Su una superficie di circa 4.449 chilometri quadrati, il patrimonio viario era costituito da 350 chilometri di strade, pari a soli m. 78 per chilometro quadrato. Una rete stradale formata soltanto da due nazionali, la Sannitica e quella degli Abruzzi, e da qualche provinciale - l'Aquilonia, l'Appulo-Sannitica, la Nunziata Longa e le strade dei Pentri e di Presenzano¹⁰ - ma quasi completamente priva della viabilità minore, quella che avrebbe dovuto mettere in comunicazione i 133 comuni molisani (di allora) per la maggior parte «appollaiati sulle cime di montagne e colline»¹¹. Questa “rete” viaria era, poi, quasi completamente sfornita di ponti, infrastrutture di primaria importanza per le comunicazioni interne alla regione tagliata in due dal fiume Biferno¹².

Ad un sistema di trasporti stradali così scarso si affiancava un'altrettanto grave carenza di strutture portuali adeguate sul litorale molisano (ad eccezione del porto di Termoli, tuttavia in gran parte da realizzare)¹³, che rendeva ancora più difficile rompere l'isolamento commerciale della regione. Non a caso, il tema dei trasporti, a cui dedicarono tanta attenzione gli economisti molisani a partire dal Settecento¹⁴, rimane uno dei punti di più

⁷ Giuseppe Del Re, *Descrizione topografica, fisica, economica, politica de' Reali Domini di qua del faro nel Regno delle Due Sicilie*, Tip. dentro la Pietà dei Turchini, Napoli 1836, p. 117.

⁸ Sulla rete infrastrutturale molisana prima dell'Unità si veda Costantino Felice, *Il sud tra mercati e contesto. Abruzzo e Molise dal Medioevo all'Unità*, Franco Angeli, Milano 1995, pp. 189-219 come pure Aldo Di Biasio, *Politica e Amministrazione del territorio nel Mezzogiorno d'Italia tra Settecento e Ottocento*, ESI, Napoli 2004, pp. 369-379; Franco Mercurio, *Viabilità e gerarchie territoriali*, in G. Massullo (a cura di), *Storia del Molise*, cit., pp. 290-300.

⁹ Erano cambiati anche i confini territoriali. Cfr. *Elenco delle leggi, dei decreti e dei provvedimenti ministeriali emanati dal 27 settembre 1806 al 27 marzo 1949, relativi a variazioni dell'assetto territoriale dei comuni del Molise*, in Archivio di Stato di Campobasso, *Documenti di vita comunale. Il Molise nei secoli XII-XX*, Edizioni Enne, Campobasso 1981, pp. 213-218.

¹⁰ Archivio di Stato di Campobasso(ASCB), *Genio Civile I*, b. 349, fasc. 11, «Quadro indicativo del prolungamento delle strade nazionali e provinciali nella Provincia di Molise dall'anno 1863 sino [19 settembre 1867]».

¹¹ Maria Iarossi, *Strade e ferrovie*, in Roberto Parisi, I. Zilli (a cura di), *Il patrimonio archeologico-industriale del Molise*, Crace, Terni 2011 (in corso di pubblicazione).

¹² Giambattista Masciotta, *Il Molise dalle origini ai nostri giorni*, vol. I, *La Provincia di Molise*, Stab. Tipografico Luigi Pierro e figlio, Napoli 1914, pp. 74-76; Edilio Petrocelli, *Il divenire del paesaggio molisano*, Edizioni Enne, Campobasso 1984, pp. 59-77; Maddalena Chimisso, *La memoria come risorsa. I ponti del Biferno raccontano*, in Roberto Parisi (a cura di), *Paesaggi del lavoro in Molise. Itinerari culturali tra storia e valorizzazione*, Aracne, Roma 2009, pp. 63-84.

¹³ Termoli e Campomarino, che avevano assolto una funzione importante per il trasporto del grano a partire della seconda metà del Settecento, rimasero dei semplici caricatoi. Cfr. Paolo Macry, *Mercato e società nel regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica del '700*, Napoli, Guida, 1974.

¹⁴ Dalla seconda metà del Settecento la fragilità delle infrastrutture di trasporto si mostrò nella sua interezza: in seguito alle nuove esigenze commerciali e alla rivoluzione dei trasporti, la maglia dei tratturi che per secoli avevano assicurato il movimento di animali, merci e uomini, si rivelò inadeguata. Cfr. G. Massullo, *Il Molise che non c'era*, in Id. (a cura di), *Storia del Molise*, cit., in particolare le pp. 79-82; F. Mercurio, *Viabilità e gerarchie*,

acceso dibattito all'interno della classe dirigente locale, seppur troppo spesso venato più da inopportuni campanilismi che da una visione strategica degli obiettivi che si vogliono raggiungere.

Con la formazione dello Stato unitario, quando l'attenzione per la creazione di una rete infrastrutturale divenne massima, sembrò finalmente aprirsi per il Molise la concreta possibilità di risollevare le sue sorti. Alla Provincia di Campobasso, che costituiva una di quelle aree meridionali dove la carenza di infrastrutture e le particolari caratteristiche del territorio richiedevano enormi e notevoli iniezioni di capitali, si manifestava l'opportunità di risolvere i suoi secolari problemi grazie al sostegno dello Stato.

Tuttavia - come è noto - l'attenzione statale verso le opere pubbliche, e quindi le relative risorse finanziarie, si concentrò inizialmente soprattutto sulla costruzione delle ferrovie, considerate il vero motore dello sviluppo economico del nuovo Stato. In questo settore, la classe dirigente molisana, troppo presa a dibattere su quale dovesse essere il tracciato migliore della sua strada ferrata, non seppe cogliere l'occasione di proporre almeno la costruzione di una linea ferroviaria principale, che fungesse da collegamento trasversale tra il Tirreno e l'Adriatico¹⁵. Il territorio molisano invece venne solo interessato marginalmente da un unico tronco ferroviario di rilevanza nazionale, la longitudinale Adriatica, aperta al transito nel tratto molisano nel 1864. Il limitato impegno finanziario e programmatico dello Stato condusse a un nulla di fatto per il porto di Termoli e rese lenta la costruzione della rete stradale provinciale che, a sua volta, limitava ed ostacolava anche la realizzazione dei collegamenti comunali¹⁶.

I decenni che seguirono divennero progressivamente più dinamici anche per il Molise. Vennero realizzate diverse linee ferroviarie seppur di importanza secondaria¹⁷. Finalmente nel 1883 venne aperta all'esercizio la linea Benevento-Campobasso-Termoli; successivamente furono inaugurate la Caianello-Isernia (1894), l'Isernia-Sulmona (1897)¹⁸, la Campobasso-Isernia e, infine, la tranvia elettrica privata Agnone-Pescolanciano¹⁹.

Il pontile di Termoli, classificato con la legge 1885 di 4^a categoria, venne preso seriamente in considerazione quale oggetto di intervento a partire dal 1905, quando fu rinnovato l'impegno dello Stato dal punto di vista finanziario anche nei riguardi dei porti minori; nel 1910 vennero appaltati i primi lavori per la creazione di un porto commerciale²⁰.

cit., pp. 287-292; Massimo Costantini, *Tra Nord e Sud, tra mare e montagna, tra isolamento e integrazione per una storia economica dell'Abruzzo e del Molise*, «Cheiron», a. X, 1993, 19/20, pp. 5-18.

¹⁵ Raffaele Colapietra, *I tracciati ferroviari e la loro incidenza sull'articolazione urbana e territoriale in Abruzzo e Molise*, «Cheiron», a. X, 1993, 19/20, pp. 231-243; Id., *Ferrovie e territorio nel Mezzogiorno: il caso del Molise*, in Id. (a cura di), *Città e territorio nel Mezzogiorno d'Italia fra Ottocento e Novecento*, Franco Angeli, Milano 1983, pp. 21-87; Michele Vitantonio, *La strada ferrata Termoli-Campobasso*, Arti Grafiche La Regione, Ripalimosani 1992; Gianni Trivellini, *Le ferrovie nel Molise. Dalle prime rotaie alla Venafro-Rocca D'Evandro*, Cosmo Iannone, Isernia 2001.

¹⁶ Maria Iarossi, *La rete dei trasporti in Molise: un difficile sviluppo*, «Rivista storica del Sannio», 1996, n. 3, pp. 177-205; Id., *Strade... sempre strade: il problema della viabilità nel Molise postunitario*, «Almanacco del Molise» 2002-2003, pp. 63-82.

¹⁷ G. Trivellini, *Le ferrovie nel Molise*, cit.

¹⁸ Edilio Petrocelli, *La ferrovia Sulmona-Carpinone dallo sciopero del 1894 al suo declino*, «Glocale», 2010, 1, pp. 323-333.

¹⁹ Fabrizio Minichetti, *Una ferrovia di montagna. La società ferroviaria Agnone-Pescolanciano 1909-1943*, Cosmo Iannone Editore, Isernia 2010.

²⁰ Costantino Felice, *Porti e scafi. Politica ed economia sul litorale abruzzese-molisano (1000-1980)*, Renato Cannarsa Editore, Vasto 1983; Id., *Da borgo marino a città industriale: un profilo di lungo periodo*, in

Procedettero a ritmo serrato i lavori di realizzazione delle strade provinciali mentre la rete comunale, tra il la discontinuità del finanziamento statale e le numerose difficoltà finanziarie dei Comuni, stentava a completarsi: nel tentativo di definire il problema molte comunali furono classificate tra le provinciali, sperando che l'Amministrazione provinciale riuscisse a reperire maggiori risorse finanziarie dei Comuni in costante sofferenza²¹. Dopo questo ulteriore sforzo costruttivo, alla vigilia della Grande guerra il territorio molisano aveva sviluppato complessivamente una rete stradale di circa 1.392,189 km, di cui km 399,136 di strade nazionali e 993,50 di provinciali, con una media di m. 313 per chilometro quadrato²². Restavano, tuttavia, ancora isolati i comuni di Concasale, Castelverrino, Monacilioni, Montemitro, Roccapivara, S. Polo Matese, e altre strade provinciali dovevano essere portate a termine. Una maglia infrastrutturale apparentemente quasi completa, tuttavia, di fatto poco funzionale:

Sotto gli auspicii della legge coercitiva quasi tutti i paeselli si dettero da fare, si dissanguarono e si indebitarono per l'orgoglio della piccola striscia bianca arrampicantesi sopra la montagna fino alla piazzetta, talvolta fino appena all'entrata del paese, dove l'ostacolo insormontabile di un casolare, di una stalla o di una rupe l'aveva arrestato. A volte la spesa strabocchevole di un ponte interruppe ad un tratto la strada. Ma se le ricostruite vie di traffico sorpassano quasi il numero di quelle della più bella epoca romana, ad esse non ha corrisposto lo stesso sviluppo delle industrie e dei commerci, poiché a raggiungerlo è mancato il maggiore odierno coefficiente: la velocità dei mezzi di trasporto.[...] Inoltre della fretta, del bisogno di arrivare presto, della moderna febbre di correre non si è tenuto conto in alcuni tracciati di tali linee, le quali, grazie all'influsso di particolari interessi e minuscole vanità di campanile, furono deviate dal loro corso naturale e logico: furono preferiti tracciati sopra terreni franosi ad altri su terreni saldissimi, furono forate gallerie non necessarie, costruiti viadotti inutili e innalzati terrapieni, che la necessità non imponeva. Non di rado furono seguiti percorsi lunghissimi per raggiungere luoghi prossimi e scansati a disegno fertili pianure e borghi popolosi per beneficiare valli malariche e villaggi rupestri²³.

Ancora dopo la seconda guerra mondiale, al di là dei problemi della ricostruzione, mentre il porto termolese rimaneva di scarsa rilevanza²⁴ e le reti ferroviarie attive poco utili per il trasporto dei passeggeri e soprattutto delle merci, grossi limiti continuava a registrare il settore stradale. Verso la fine degli anni Quaranta del Novecento Francesco Jovine

Costantino Felice, Angelo Pasqualini, Sergio Sorella, *Termoli. Storia di una città*, Donzelli, Roma 2009; Giovanni de Fanis, *Paranze e battelli a Termoli (1900-1950). Uomini, simboli, colori*, Arti Grafiche la Regione, Ripalimosani 2003; Roberto Parisi, *Architetture e centri urbani. Modelli, pratiche e scenari*, in G. Massullo (a cura di), *Storia del Molise*, cit., pp. 276-278; Ezio Ritrovato, *Caricatoi e porti*, in R. Parisi, I. Zilli (a cura di), *Il patrimonio archeologico-industriale*, cit.

²¹ M. Iarossi, *Strade e ferrovie*, cit.

²² Ciro D'Agnone, *La rete stradale ordinaria nel Molise dalla unificazione del Regno d'Italia al 1952*, La Grafica Moderna, Campobasso 1966, p. 8.

²³ Vincenzo Balzano, *Abruzzo e Molise*, Utet, Torino 1927, pp. 202-204.

²⁴ I lavori proseguirono lentamente e furono bloccati dalla Grande guerra, per riprendere ancora con lentezza nel periodo successivo. Nel 1921 il porto venne classificato nella IV categoria commerciale, perdendo i finanziamenti statali, i lavori ripresero solo negli anni trenta. Si sottolineava infatti: «[...] il porto di Termoli, che sarà il porto del Molise e di un vasto retroterra ancora sprovvisto di accesso alle vie del mare, è tuttora in via di esecuzione». Paolo Pietravalle, *Contributo allo studio dei trasporti industriali nel Molise*, Società tipografica molisana f.lli Petrucciani, Campobasso 1932, p. 18.

descriveva i mezzi di trasporto che percorrevano il territorio molisano con parole non certo incoraggianti:

Nella pianura di Venafro o di Larino le strade sono dominate da traini, lunghi, senza molle, tirati da muli e da cavalli infiocchettati e tintinnanti di bubboli e di campanelli. Nella zona montana, l'asino e il mulo con il basto armato di legno per il carico delle bigonce e dei barili, sono il mezzo insostituibile di trasporto²⁵.

Alla fine del 1952, il patrimonio viario si era ulteriormente sviluppato raggiungendo circa km 1.747,509, pari a m. 393 per chilometro quadrato di superficie, segnando tuttavia una differenza quantitativa poco più che irrisoria con la situazione delineatasi tra fine Ottocento e primo Novecento. L'affermarsi del trasporto su gomma rilevava anche la sua completa inadeguatezza dal punto di vista qualitativo²⁶. Come sottolineava, quasi dopo un decennio, l'ingegnere Aldo De Sanctis la rete stradale si presentava ancora incompleta:

La rete stradale principale è costituita dalle ex Nazionali (ora Statali) che ricalcano in gran parte i tracciati delle antiche strade consolari. [...] A questa rete primaria costituita dalle Strade Nazionali si è appoggiata la rete di Strade Provinciali costruita in gran parte nel periodo che va dal 1875 al 1920 e di cui rimangono ancora da costruire alcuni tratti per chiudere le maglie di Strade Provinciali previste dalle leggi del 1875 e successive²⁷.

Una maglia stradale che percorreva tracciati tortuosi:

Le Strade Provinciali costruite in base a tali leggi hanno ricalcate in gran parte i tracciati delle Strade Comunali e delle mulattiere preesistenti, con andamenti tortuosi sia per seguire le curve di livello e raggiungere gli abitati posti sulle sommità delle alture, sia per evitare le zone minacciate da movimenti franosi provocati dalle erosioni dei numerosi fiumi e torrenti e, soprattutto, dalla natura eminentemente argillosa dei terreni.

Cosicché, alle difficoltà derivanti dalla particolare situazione geografica della vasta zona, solcata da cinque vallate importanti e da innumerevoli valloni a carattere torrentizio, si sono aggiunte: quella di dover necessariamente arrampicarsi sulle alture per allacciare i cento e più Comuni, e quelle dipendenti dalla natura geologica dei terreni soggetti a franamenti²⁸.

²⁵ Francesco Jovine, *Il Molise*, in Touring Club Italiano, *Attraverso l'Italia*, vol. XIV, *Abruzzo e Molise*, Tipi del Bertieri, Milano 1948, p. 200.

²⁶ Come era ovvio, e come d'altra parte avvenne in tutta Italia, lo sviluppo della motorizzazione comportò necessariamente un ammodernamento della rete stradale: innanzitutto la bitumazione del fondo stradale perché il sistema di *macadam* non reggeva il traffico. Un quadro delle strade molisane bitumate e non al 31 dicembre 1960 è fornito da Aldo De Sanctis, *Le comunicazioni e i trasporti*, in *Piano regionale del Molise. Studio economico-urbanistico*, Ministero dei Lavori Pubblici. Provveditorato OO.PP. Campania e Molise, Napoli 1964, pp. 126-127.

²⁷ Id., *Comunicazioni e trasporti con particolare riguardo per la viabilità del Molise*, in Provveditorato alle opere pubbliche per la Campania ed il Molise, *Rapporto del gruppo di studio incaricato dal Provveditore alle OO.PP. per la Campania ed il Molise dell'esecuzione di studi parziali ed integrativi da inquadrare nello sviluppo delle elaborazioni per la formazione del Piano territoriale di coordinamento della regione molisana*, Campobasso [1961].

²⁸ *Ibidem*.

Una infrastruttura di trasporto che mal si prestava «alle esigenze del traffico motorizzato» e, quindi, ad integrare l'economia locale con quella delle aree limitrofe e a favorire la circolazione dei beni e delle persone²⁹.

Gli anni sessanta segnarono l'avvio di una fase di più intenso investimento nelle infrastrutture grazie al maggiore impegno statale realizzato attraverso la Cassa del Mezzogiorno. Il miglioramento della viabilità riguardò in particolar modo l'area appenninica, dove le condizioni dell'ambiente naturale avevano condannato da sempre le popolazioni ad un pesante isolamento, e anche in Molise il miglioramento delle comunicazioni interne fu evidente³⁰. Gli interventi della Cassa del Mezzogiorno puntarono alla realizzazione di grandi linee stradali necessarie per assicurare veloci collegamenti locali con i centri delle regioni adiacenti, favorendo così l'integrazione del Molise nella rete nazionale. La novità rispetto al passato era nella considerazione e nel rilievo accordato all'utilizzo per la costruzione delle strade degli itinerari morfologicamente meno accidentati del territorio regionale: i fondovalle dei numerosi fiumi che lo attraversano e che (quasi tutti, a eccezione del Biferno) hanno un corso interregionale. Furono perciò realizzate nuove strade di fondovalle con percorsi a scorrimento veloce³¹. Fu una scelta che nel tempo ha mostrato i propri limiti³².

Questi interventi massicci, ovviamente, non toccarono la viabilità comunale che fu interessata solo da una piccola parte degli investimenti³³. Non meraviglia, perciò, ancora oggi ritrovare nella relazione dell'ultimo piano regionale dei trasporti, citato in apertura, tra gli aspetti generali di maggior sofferenza relativi alla infrastruttura viaria molisana:

[L']assenza di un asse autostradale trasversale per il collegamento veloce Tirreno-Adriatico (poco garantito oggi dalle fondovalle bifernina e trignina per problemi di geometria e di tenuta geologica dei tracciati); tali percorsi, inoltre, servono funzioni diverse di traffico stradale: una funzione di asse viario locale, una funzione di asse interregionale ed il collegamento trasversale tra il corridoio autostradale tirrenico ed adriatico;

²⁹ Michele Camposarcuno, *Il Molise ventesima regione d'Italia*, vol. I, La grafica moderna, Campobasso 1962.

³⁰ Ilaria Zilli, *Infrastrutture e nuclei industriali*, in R. Parisi, I. Zilli (a cura di), *L'archeologia industriale*, cit.

³¹ A. De Sanctis, *Le comunicazioni e i trasporti*, cit., pp. 107-137; Id., *Il collegamento della regione Molise alle autostrade e ai maggiori centri delle regioni limitrofe mediante strade a scorrimento veloce*, Arti Grafiche Cosmo di Nunzio, Campobasso [1965]; Id., *L'avvenire del Molise in relazione allo sviluppo stradale*, «Molise Economico», II, 1969, 4, pp. 3-7.

³² Si pensi ad esempio alla Bifernina che, sviluppata in una zona geologicamente poco adatta, ha richiesto notevoli risorse per la sua costruzione ma soprattutto necessita continuamente di ulteriori e onerose spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria. Si veda pure Manuela Ricci, Vincenza Trotta, *Il "nuovo Molise". Configurazione della regione in rapporto alla realizzabilità di programmi di edilizia residenziale e opere pubbliche*, Quaderni Cresme, Sapere 2000, Roma 1986, pp. 87-105.

³³ Si veda il contributo di Ricciarda Simoncelli, *Molise*, in Vera Cao-Pinna (a cura di), *Le Regioni del Mezzogiorno: analisi critica dei progressi realizzati dal 1951 al 1975*, Il Mulino, Bologna 1979, pp. 275-278; in esso relativamente alla viabilità minore viene evidenziato che «le strade comunali, prive di adeguata manutenzione, si intrecciavano in una tortuosa e fragile maglia, insufficiente ad attenuare le difficoltà dell'ambiente geo-morfologico e a soddisfare la crescente necessità di collegare al sistema viario regionale anche i più piccoli centri [ubicazione dei centri sulle sommità non per motivi di difesa ma per motivi legati all'ambiente naturale, in sommità il terreno era più solido]».

come pure le «carenze strutturali e funzionali della rete minore soprattutto a carico dei collegamenti con le aree interne montane, in cui la geometria dei tracciati e la diffusa franosità rendono estremamente problematici i collegamenti periferici con i centri minori».

Una situazione determinata indubbiamente, come si accennava in precedenza, dalle particolari condizioni geo-morfologiche del territorio, ma che riflette anche scelte politiche spesso poco funzionali a realizzare una rete di trasporto intesa come strumento di sviluppo dell'intero territorio. Nell'ultimo mezzo secolo, e ancora in tempi recentissimi, si sono proposte sempre e solo grandi infrastrutture (esemplare è il caso dell'autostrada che dovrebbe collegare il versante tirrenico con quello adriatico³⁴), che colpiscono molto l'opinione pubblica, che implicano ingenti spese pubbliche e che producono spesso risultati non all'altezza delle aspettative (e dei capitali investiti). Appaiono a questo punto molto attuali le parole del Cuoco espresse nel lontano 1812³⁵:

Si fanno le strade regie: a due passi fuori da tali strade non si può più camminare né a piedi né a cavallo. La strada regia non rimane ella per due terzi inutile? Si ha cura di un gran fiume, ma nessuna cura de' torrenti, a lungo andare, non distruggono le opere che si son fatte sul fiume? Io confesso che è più glorioso occuparsi de' grandi oggetti; ma è più utile occuparsi de' piccioli, senza la cura de' quali tutto ciò che noi potrem fare sui grandi non è che prestigio ed illusione. Or di questi piccioli oggetti è impossibile che se ne occupi l'amministrazione generale. È necessità affidarne la cura alle amministrazioni comunali.

E se due secoli fa il compito delle amministrazioni comunali era tanto importante quanto ingrato, oggi non molto sembra essere cambiato. Ma da storica mi soffermerò soprattutto sulle difficoltà delle amministrazioni comunali molisane del passato, lasciando ad altri le riflessioni sul presente.

I Comuni dell'Ottocento si trovarono ad affrontare una serie di problemi di ordine finanziario, oltre che tecnico, come si è avuto modo di rilevare in altre occasioni, ma spesso erano gli stessi amministratori, per motivi non sempre a noi comprensibili, a complicare e ritardare la loro soluzione. Esempio potrebbe essere l'esperienza del Comune di Castelverrino.

2. Tra pubblico e privato: la strada comunale obbligatoria di Castelverrino

«Terra in Valle, d'aria buona, Dioc. Di Trivento, 8 miglia distante da detta Città, e 49 da Lucera, Il suo titolo di Ducato è di Caracciolo Santobuono. Abbonda di grani, granindia, legumi, e vini [...]», così descrive Castelverrino Giuseppe Maria Alfano agli inizi dell'Ottocento³⁶.

L'origine di questo Comune viene fatta risalire al XIV secolo, quando si unirono le due borgate di Castelluccio di Agnone e di Santa Lucia in Verrino che alla fine determinarono la

³⁴ Legge regionale 6 febbraio 2008, n. 2, *Partecipazione della Regione Molise nella Società denominata "Autostrada del Molise s.p.a."*.

³⁵ Vincenzo Cuoco, *Viaggio in Molise*, in Nino Cortese, Fausto Nicolini (a cura di), *Scritti vari*, Parte Seconda. Periodo Napoletano (1806-1815) e carteggio, Gius. Laterza & Figli, Bari 1924, p. 193.

³⁶ Giuseppe Maria Alfano, *Istorica descrizione del Regno di Napoli ultimamente diviso in quindici provincie colla nuova mutazione di esse nello stato presente*, dai Torchi di Raffaele Miranda, Napoli 1823, p. 94.

definitiva denominazione³⁷. Il paese fu distaccato amministrativamente dal Comune di Caccavone (poi denominato Poggio Sannita) e dichiarato autonomo nel 1820³⁸.

Nei primissimi anni di vita unitaria, da una ricognizione effettuata dalla Regia Prefettura di Campobasso, il comune risultava privo di una strada rotabile, ma nonostante questo l'amministrazione comunale non appariva interessata a realizzare alcuna strada, adducendo sostanzialmente motivi finanziari³⁹: l'impegno di spesa richiesto, a causa delle particolari condizioni del territorio da attraversare, era di molto superiore alle risorse comunali disponibili. Il paese, infatti, come la maggior parte dei comuni molisani, era ubicato in cima ad una collina. Una chiara fotografia del territorio è fornita dalla descrizione redatta da Achille De Gaglia⁴⁰, membro ordinario della Deputazione provinciale, nel 1883:

La vallata del fiume Verrino, bella per casini vagamente sparsi, dall'estremo lembo dei monti di Capracotta fino all'incontro del Trigno, è tutta coperta e ricca di vigneti, oliveti e frutta d'ogni sorte. A sinistra scende ripidissima da Agnone, e da Caccavone che si veggono penzoloni sul fiume; a destra con lento pendio sale ampia ed estesa fino ai montuosi territori di Vastogirardi, di Carovilli, di Pescolangiano e di Pietrabbondante, oltre quelli di San Pietravellana, di Roccasicura e di Chiauci, che si trovano a poca distanza. In questo lato verso la metà della china, e quasi in linea parallela al fiume, si veggono posti in borghi di Agnone, volgarmente conosciuti sotto i nomi di Masserie della Montagna, di Cardillo, di Cellillo e di Fonte Sambuco con una popolazione di circa duemila abitanti; infine, e nella istessa linea si vede Castelluccio di rincontro a Caccavone posto sopra una roccia sporgente nella parte opposta perpendicolarmente in un burrone, che comincia dal fiume e termina a Pietrabbondante⁴¹.

Non sorprende quindi che nulla si mosse dopo la legge del 1865, un provvedimento che, in considerazione del grosso impegno dello Stato nella costruzione delle ferrovie, si limitava a classificare le strade in funzione delle competenze dell'operatore pubblico, senza seguire un programma di sviluppo di una rete nazionale e senza predisporre un piano di intervento finanziario articolato per le diverse categorie. Solo in seguito alla legge del 30 agosto 1868⁴² fu sancito l'obbligo per Castelverrino di realizzare una strada comunale che lo allacciasse al

³⁷ Il comune di Castelluccio in Verrino assunse la denominazione di Verrino autorizzata con R.D. 1° agosto 1891 n. 482, e successivamente di Castel Verrino (R.D. 29 ottobre 1893, n. 219). Cfr. Archivio di Stato di Campobasso, *Documenti di vita comunale*, cit., p. 219.

³⁸ Ivi, p. 216. G. Masciotta, *Il Molise dalle origini*, cit., Vol. 3, *Il circondario d'Isernia*, Arti Grafiche Ditta E. Di Mauro, Cava dei Tirreni 1952, pp. 155-156.

³⁹ ASCB, *Genio Civile I*, b. 349, fasc. 10, *Prospetto compilato dal prefetto relativo alle nuove strade da costruirsi in ciascun comune desunto dalle rispettive deliberazioni consiliari del 1861 e 1862* [23 giugno 1862].

⁴⁰ Achille De Gaglia fece parte della Deputazione provinciale diversi anni: nel 1865 come membro supplente, nel periodo 1867-1868, 1873, 1881-1888 come membro ordinario ed infine dal 1889 (quando la Deputazione non fu più presieduta per legge dal prefetto ma dal Presidente scelto nel seno del Consiglio Provinciale) fino al 1892 in qualità di Presidente, Cfr. G. Masciotta, *Il Molise dalle origini*, cit., vol. I, pp. 194-200.

⁴¹ ASCB, *Prefettura I*, b. 371, fasc. 2889, *Relazione della Deputazione provinciale sulla proposta sulla variante della strada obbligatoria Castelluccio-Agnone*.

⁴² La legge imponeva la costruzione delle strade comunali «per mettere in comunicazione col capoluogo del rispettivo circondario, o con il maggior centro di popolazione dei comuni vicini; come pure quelle che mettevano in comunicazione i maggiori centri di popolazione del comune con le ferrovie e i porti, sia direttamente, sia collegandosi ad altre esistenti; ed infine quelle che collegavano le frazioni più importanti di un comune»; per la realizzazione di tutte quelle elencate era previsto eventualmente anche il sussidio dello Stato e della Provincia. Cfr. M. Iarossi, *La rete dei trasporti*, cit., pp. 177-205; Id., *Strade... sempre strade*, cit., pp. 63-82.

suo capoluogo di mandamento, cioè Agnone. Proprio per adempiere agli obblighi della summenzionata legge, i due enti locali in questione iscrissero nell'elenco delle strade comunali obbligatorie la rotabile che aveva lo scopo di collegare il comune di Castelluccio ad Agnone attraverso la strada Aquilonia, una strada provinciale di oltre 50 chilometri che, partendo dal ponte di Pesche presso Isernia, attraversava Pescocolanciano fino a raggiungere Agnone⁴³. L'esecuzione della comunale obbligatoria dovette, tuttavia, essere decretata d'ufficio. D'altra parte tutti i Comuni molisani, o perché ostili⁴⁴ o perché essi stessi l'avevano richiesto⁴⁵, furono prima o poi sottoposti all'esecuzione coattiva della legge. L'ipotesi di "inadempienza" dei Comuni, che il legislatore aveva formulato come eccezionale, divenne una vera e propria regola soprattutto in realtà, come quella molisana, in cui le strade erano necessarie e i Comuni erano troppo poveri per poterle costruire con i propri mezzi⁴⁶.

Il progetto della comunale obbligatoria di Castelverrino compilato nel 1873, di km 3,413, con importo di lire 41.739 circa⁴⁷, e rettificato nel 1876 dall'ing. Antonio Tedeschi, con la riduzione della lunghezza a km 2,956, fu approvato con decreto prefettizio 7 settembre 1878⁴⁸. L'anno successivo, il 17 ottobre, venne stipulato, per un importo pari a lire 20.300, il contratto con l'impresa Francesco Paolo De Filippis per la costruzione della strada, la cui

⁴³ Il progetto della strada, di un importo pari a 72.521 ducati, era stato approvato con rescritto del 13 maggio 1840, anno in cui si diede inizio alla costruzione. Solo dopo nove anni, precisamente il 5 gennaio 1849, fu redatto un progetto suppletorio (11.300 + 3.000 ducati) e due anni dopo ancora risultava «in compilazione un progetto per costruirsi più grande di come trovasi approvato il ponte sul fiumicello, e ciò perché le piene del 1850 ne han mostrata la necessità». Riguardo allo stato dei lavori a questa data si legge: «Delle miglia 26 circa se ne trovano completi solo 2 spezzoni [...] altri spezzoni di tracciato si sono aperti, ma senza utile al commercio e si van perdendo perché abbandonati. Per aprirsi il commercio fra Carpinone e la strada dei Pentri deve farsi il ponte sul fiumicello sotto Carpinone». (Cfr. ASCB, *Genio Civile I*, b. 349, fasc. 3, «Situazione delle opere pubbliche Provincia di Molise del secondo trimestre 1851»). Intorno al 1860 la strada Aquilonia risultava «in costruzione dalla Provincia tratti costruiti: dalla strada dei Pentri, presso il Ponte Pesche sul Carpino, alla comunale di Pescocolanciano e dal Vallone del Cerro ad Agnone» per complessivi km 24,7 (Cfr. C. D'Agnone, *La rete stradale*, cit., p. 3). La strada non fu ultimata prima degli anni settanta dell'Ottocento. «Fu commessa a varie imprese (fra cui quella di Ferdinando Comella), ed è lunga Km. 52,450. [...] L'Aquilonia e l'Istonia, per effetto della legge 28 luglio 1906, n. 299, e R.D. 29 Luglio 1906, n. 520, passarono allo Stato con la denominazione unica d'Istonia, perché proseguendo per il territorio abruzzese, fa capo a Vasto». G. Masciotta, *Il Molise dalle origini*, cit., vol. I, p. 81; numerosi e continui furono i problemi di fruibilità del tracciato causati, secondo le cronache del tempo, da una scarsa manutenzione.

⁴⁴ Molti comuni si opposero all'applicazione della legge dichiarandosi impossibilitati a sostenere la spesa necessaria per la cattiva condizione delle finanze. Per vincere la loro ostilità l'autorità governativa dovette sostenere una lunga lotta, non sempre coronata da successo. Secondo alcuni questo rifiuto non aveva motivazioni economiche ma unicamente politiche. Cfr. M. Iarossi, *La rete dei trasporti*, cit., pp. 177-205; Id., *Strade... sempre strade*, cit., pp. 63-82.

⁴⁵ Le amministrazioni comunali adottavano questa strategia per assicurarsi anche un eventuale sussidio provinciale e per conseguire comunque un risparmio di spesa: le spese relative ai progetti e alla direzione e sorveglianza dei lavori venivano anticipate dallo Stato. Una prassi che tuttavia a lungo andare produsse effetti lontani dalle aspettative.

⁴⁶ La legge sulle strade comunali obbligatorie non fu applicata in quattordici province dell'Italia settentrionale nelle quali infrastrutture di quel tipo esistevano da tempo. Cfr. Alberto Mioni, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, Marsilio, Venezia 1986, pp. 65-69.

⁴⁷ Il comune di Castelverrino ottenne anche il sussidio governativo, pari a lire 10.340, con l'11^ Ripartizione per la «Strada detta di Agnone, da Castelluccio alla Strada Aquilonia». ASCB, *Genio Civile I*, b. 144, «Strade sussidiate nelle 16 ripartizioni sinora approvate» [gennaio 1883].

⁴⁸ ASCB, *Prefettura I*, b. 371, fasc. 2889; *Ufficio tecnico dell'amministrazione provinciale*, b. 13, fasc. 78.

ultimazione era prevista per il 20 maggio del 1890. A quella data tuttavia poco era stato realizzato⁴⁹ mentre si erano aperte numerose questioni.

Difatti, appena un biennio dopo l'inizio dei lavori, erano sorte le prime difficoltà. Si scatenarono vivaci discussioni sull'opportunità o meno di procedere alla costruzione della strada e, soprattutto, sulla necessità di studiare una variante che permettesse il collegamento tra i due comuni seguendo un tracciato diverso. Questa controversia assunse una portata tale da coinvolgere non soltanto le autorità competenti (Consigli comunali interessati e no, Amministrazione provinciale, Genio civile, Prefettura, Ministero) ma perfino cittadini e giornali. Sia i sostenitori del progetto originario sia i fautori della variante insinuavano, con argomentazioni ovviamente diverse, che si andasse a realizzare una linea stradale ad esclusivo vantaggio di interessi privati e non certo ai fini d'utilità pubblica.

La documentazione archivistica conferma come in origine era stata progettata una strada «che muovendo dall'entrata di Castelluccio, e costeggiando la parte destra della vallata in direzione parallela al fiume, avesse riunite le diverse borgate, e si fosse innestata all'Aquilonia nel punto Muro Mincone» (cfr. figura 1)⁵⁰. Come detto, alcune opere di costruzione erano già state compiute, almeno per il tratto iniziale appartenente a Castelverrino. Agnone, poi, essendo capoluogo di mandamento, secondo la legge del 1868, aveva l'obbligo di collegarsi anche ai diversi comuni appartenenti al suo mandamento e, molto probabilmente, il Comune era ancora impegnato dal punto di vista finanziario nella realizzazione di altre strade di allacciamento⁵¹.

Nel 1882, tuttavia, sia Agnone, con delibera del primo maggio, sia Castelverrino, con delibera del 10 agosto⁵², chiesero al prefetto la redazione di nuovi studi che mirassero a progettare una strada dal percorso più breve, e preferibilmente diretto, tra le due località rispetto a quello originario. Una richiesta presa subito in considerazione dalla Regia prefettura che inviò tempestivamente un ingegnere affinché formulasse una possibile ipotesi, come risulta dalla delibera della giunta comunale di Agnone del primo settembre, nella quale questa solerzia veniva riconosciuta e apprezzata⁵³.

La possibilità di abbandonare il progetto originario per realizzarne uno differente generò tuttavia una certa preoccupazione e un certo fermento tra diversi amministratori locali e numerosi cittadini. Nello stesso mese, infatti, si manifestarono i primi dissensi. I consigli

⁴⁹ I lavori risultavano sospesi sin dall'ottobre del 1890 e ancora quattro anni dopo le pratiche per riprendere i lavori non erano state concluse. ASCB, *Genio Civile I*, b. 354, fasc. 60, «Stato mensile dei lavori relativi al mese di novembre 1894».

⁵⁰ ASCB, *Prefettura I*, b. 371, fasc. 2889, «Relazione della Deputazione ... », cit.

⁵¹ Sulla situazione delle altre comunali di Agnone al 1886 cfr. *La viabilità comunale obbligatoria nella Provincia di Campobasso*, in ministero dei Lavori Pubblici, *Annali delle Strade Comunali Obbligatorie*, vol. XV, Tipografia editrice-industriale, Roma 1887. Intorno al 1890, infatti, Agnone aveva già realizzato le strade di collegamento con il comune di Poggio Sannita e Belmonte. Cfr. ASCB, *Genio Civile I*, b. 350, fasc. 21, «Indicazione dei Comuni e delle relative strade costruite, in corso di costruzione, e da costruirsi»[settembre 1893].

⁵² Si precisa nella delibera che tutti gli interessi di Castelverrino erano legati al solo comune di Agnone: «Da Agnone il comune si provvede di tutto ciò che è necessario per il sostentamento della vita [...] Il nostro paese è agricolo e non ha altro di rifondere che un poco di vino: vino che sulla schiena di animali da soma è rilevato da quattro o cinque paesi di montagna, ed ancorché si facesse la obbligatoria secondo il disegno Tedeschi essa non sarebbe giammai percorsa», ASCB, *Prefettura I*, b. 371, fasc. 2889.

⁵³ Ivi. Nella stessa delibera il comune di Agnone invita il prefetto ad approvare la variante proposta dall'ingegnere inviato a progettirla.

comunalì di Carovilli⁵⁴, Chiauci⁵⁵, Pescolanciano⁵⁶, Vastogirardi⁵⁷ e altri Comuni limitrofi si dichiararono contrari all'eventualità di realizzare una variante. Petizioni di cittadini arrivarono al prefetto e allo stesso ministro dei Lavori pubblici. I cittadini della Frazione di Fonte Sambuco «un villaggio di circa 800 anime [...] formato di diversi gruppi» trovavano, ad esempio, utile la strada che tracciata nel progetto originario perché, come sottoscrissero,

[...] univa questi gruppi quasi per intero – ad eccezione di poche case sparse – li ligava alla Madrepatria, li avvicinava a tutti i paesi attraversati dall'Aquilonia, e li univa a Castelluccio, cui un giorno potrebbe stringersi in consorzio. In questo modo si verificavano vantaggi immensi: la facilità di comunicazione tra essi gruppi li componea ad una sola famiglia, la facilità ai ragazzi di andare alla scuola, la quale bene che si facesse dal Maestro, è impossibile potersi ottenere un buon risultato, quando i studenti non possono frequentarle a cagione delle difficoltà delle strade e scoraggiati finiscono coll'abbandonarla dopo pochi mesi [...]. Ora si stanno facendo studi per deviare questa fortunata strada di villaggio. Val dire rubarla ad esso e farla passare per diverse vigne di Agnone a richiesta forse di pochi benestanti⁵⁸.

Anche parte della cittadinanza di Castelverrino rivolse una petizione sia al prefetto sia al Ministro per chiedere la realizzazione della linea del primo progetto, argomentando che essa avrebbe facilitato le comunicazioni con Isernia, capoluogo di Circondario, e con tutti i paesi limitrofi, compreso Agnone, agevolando i movimenti commerciali. La costruzione del tracciato della variante - si sottolineava – avrebbe invece comportato spese spropositate e addirittura avrebbe ridotto il comune di Castelverrino a semplice borgo di Agnone:

Si propugna soltanto per soddisfare il desiderio di alcuni signori agnesesi per i loro vigneti, i quali verrebbero toccati da essa. Né vale il dire, che il Comune di Castelluccio abbia deliberato in favore della variante istessa, perché tale deliberazione si è avuta per opera di un piccolo partito, formato da individui, che senza proprietà od altro interesse, subiscono l'influenza di detti agnesesi [...]. Esso [lo scopo dei fautori della variante] mira ad isolare vieppiù il Comune di Castelluccio, a gittarlo nella miseria, ed a sottoporlo al monopolio del Mercato di Agnone. Difatti, sarebbe mai presumibile, che un carro, proveniente da S. Pietravellana, da Capracotta, da Carovilli, da Vastogirardi e da tanti altri paesi, giunto in Agnone, dove trova vino ed olio, si accinga a percorrere un altro lunghissimo tratto di strada, specialmente in pieno inverno, per venire ad acquistare gli stessi oggetti in Castelluccio? Ciò è un assurdo, che non si può immaginare: è molto meno presumibile, che un carro esca da Castelluccio, e passando per

⁵⁴ Ivi, «Delibera del consiglio di Carovilli, 17 settembre 1882».

⁵⁵ Ivi, «Delibera del consiglio di Chiauci, 17 settembre 1882, con la quale si dichiarano contrari alla variante «sia per ragioni commerciali, sia per vedute economiche»».

⁵⁶ Ivi, «Delibera del consiglio di Pescolanciano, 17 settembre 1882».

⁵⁷ Ivi, «Delibera del consiglio di Vastogirardi, 21 settembre 1882», nella quale si evidenzia che con la strada inizialmente progettata «si aprivano comunicazioni dirette non solo tra questo comune, che ha anche possedimenti in Castelluccio, e nelle borgate di Agnone, ma anche tra San Pietro Avellana, Capracotta e Roccasicura, che vanno a rilevare in quei siti i vini e gli olii dei quali hanno bisogno. Intanto ha fatto conoscere che alcuni proprietari di animali, per fini privati, hanno indotto il municipio di Castelluccio, e quello di Agnone a fare degli studi per una variante [...]». Una delibera con la quale si chiede al prefetto di invitare il Consiglio provinciale «ad esprimere un parere sfavorevole alla variante, giacché con questa si verrebbe a spendere il triplo, e tanto il Governo quanto la Provincia dovrebbero sussidiarla anche pel triplo», senza tralasciare che «questa variante ferisce gli interessi di questo comune, e se per legge il Consiglio provinciale è interessato alla sistemazione delle strade, ed obbligato ad accordare il sussidio».

⁵⁸ Ivi, «Lettera dei cittadini di Fonte Sambuco al prefetto [settembre 1882]».

Agnone, vada nei comuni suddetti; perché dovrebbe in tal caso o sottoporsi ad un viaggio lunghissimo, e quindi ad una enorme spesa di trasporto, o pure dovrebbe rassegnarsi alla legge che gli verrebbe fatta nel Mercato di Agnone [...]. Qualora tale variante fosse costruita, dopo una spesa enorme, i frutti consisterebbero nell'aver fatto di Castelluccio una borgata di Agnone, e nell'aver posta una popolazione nell'assoluta condizione di fare in eterno a schiena per le strade mulattiere le sue operazioni commerciali⁵⁹.

Il 12 novembre dello stesso anno alcuni amministratori comunali di Castelverrino, con delibera della giunta, solleccitarono nuovamente l'approvazione prefettizia della variante, avvisando al tempo stesso che qualcuno avrebbe potuto opporsi soltanto per «salvaguardare interessi privati». A favore della variante si espresse anche la giunta del comune di Pietrabbondante, con un delibera di fine dicembre⁶⁰. Intanto, per tentare di risolvere la intricata questione, il prefetto trasmetteva tutta la documentazione, petizioni e delibere varie, all'Ingegnere capo del Genio civile e allo stesso Ministro dei Lavori pubblici.

La relazione dell'Ufficio tecnico del Genio civile fu sostanzialmente favorevole dal punto di vista tecnico ed economico alla variante, a condizione che Castelverrino avesse provveduto contestualmente alla realizzazione di un'altra strada obbligatoria anche verso Pietrabbondante (e viceversa); mentre il Ministro, malgrado i reclami ricevuti, lasciò ogni decisione in merito, pro o contro variante, al Prefetto suggerendogli tuttavia di acquisire il parere della Deputazione provinciale.

Nella Relazione della Deputazione molto puntuali sono la descrizione del paesaggio, l'illustrazione del progetto originario con i relativi vantaggi⁶¹ e gli eventuali svantaggi⁶², la spiegazione della controversia nata circa la possibilità di progettare una variante. Essa conteneva anche delle considerazioni precise sulla relazione del Genio civile⁶³, palesi critiche ai consiglieri di Castelverrino che avevano votato a favore della variante⁶⁴, e osservazioni circa l'improponibilità della variante soprattutto se voluta da pochi privati:

La linea primitiva di sei chilometri è prontamente attuabile, e la vita commerciale se ne gioverebbe prontamente; ma la variante, dipendendo dalla costruzione di due strade lunghe e difficoltose, che hanno di là da venire, è possibile dopo due secoli, ed i godimenti dell'aver più diretto congiungimento coi maggiori centri messo innanzi dal privato interesse, resterà sogno dei posteri⁶⁵.

In questa relazione perciò veniva ribadito più volte che «pochi privati dunque non debbono imporsi sulla generalità cittadini, ed il bene privato non deve essere preferito al bene

⁵⁹ Ivi, «Lettera dei cittadini di Castelluccio in Verrino al prefetto [16 settembre 1882]» ed anche «Lettera dei cittadini di Castelluccio in Verrino al Ministro dei lavori pubblici [27 novembre 1882]».

⁶⁰ Ivi, «Delibera della giunta di Pietrabbondante, 28 dicembre 1882».

⁶¹ Vengono riproposte le motivazioni espone anche dalle petizioni. Ivi, «Relazione della Deputazione provinciale ...», cit.

⁶² Un limite tutto sommato relativo: «[...] fra tutti questi beni manco uno solo, quello cioè di una più diretta comunicazione con Agnone, capoluogo di mandamento; poiché Castelluccio resterebbe a diciannove chilometri di distanza e le borgate a nove», ivi.

⁶³ Viene sottolineato che sebbene il Genio civile avesse approvato la variante per evitare risposta negativa ne avesse dato una implicita ponendo come condizione la costruzione della Castelverrino-Pietrabbondante, ivi.

⁶⁴ «[...] E reca meraviglia vedere come quei pochi consiglieri, che deliberano, anteposero ai grandi vantaggi della linea primitiva quello ristretto meschino di andare a comprare la pasta, e spedire le ricette in Agnone», ivi.

⁶⁵ Ivi.

generale». Erano poi messe in evidenza le ben più pesanti ripercussioni dal punto di vista finanziario del progetto alternativo: la «linea primitiva» richiedeva una spesa di 72 mila lire secondo il progetto definitivo, mentre la variante sarebbe costata, secondo un progetto di massima, circa 240 mila lire «salvo gli studi diffinitivi»:

Or dal Casino Marracino ad Agnone occorrono due ponti; l'uno sul vallone Zelluso, che scendendo furibondo dal Picco del Diavolo di Rocca Gigliani, trasporta montagne di macigni nel Verrino, e l'altro sul Verrino; solamente per queste due opere non bastano centoventimila lire. E le frane che si incontrano dal Casino Marracino al fiume con quali somme si frenano? E tutte le opere di arte che occorrono nelle cinque o sei rampe per livellare la strada tra i fossi, e catraffossi dell'erta di Agnone, con quali somme si espropriano i migliori e soli giardini di Agnone? Non occorre poi parlare delle somme necessarie per salire nel burrone di Castelluccio fino a Pietrabbondante! In conclusione per i sedici chilometri di strada progettata dal Genio civile occorre la cifra di lire 600 mila; e chi spenderebbe questa summa? [...] E con quale coscienza poi si verrebbe a caricare allo Stato, ed alla Provincia un sussidio di lire dugentomila per un interesse privato, o anche per una strada obbligatoria di un meschino Comune, quando la Provincia va lesinando per costruire le strade di serie, che hanno un interesse generale? Quando, per mancanza di mezzi, si oppone alla costruzione della medesima, e si trema a stabilire sul bilancio provinciale la rata per una ferrovia? E se la Deputazione opinasse favorevolmente, non si assoggetterebbe alla più amara censura del Consiglio provinciale?

La Deputazione provinciale espresse sulla proposta della variante un giudizio completamente negativo, ma tuttavia non vincolante: il prefetto, vista la relazione dell'ingegnere capo del Genio civile, avrebbe potuto infatti autorizzarne comunque la costruzione.

Questi, in chiara difficoltà, pensò di risolvere la vicenda, subordinando l'autorizzazione alla dichiarazione esplicita e dettagliata dei mezzi straordinari con cui concretamente i diversi Comuni interessati avrebbero sostenuto le spese per la costruzione della variante, anche nell'ipotesi che il sussidio non fosse stato concesso, e all'impegno di compiere i lavori entro il termine di cinque anni⁶⁶. I Comuni di Castelverrino⁶⁷ ed Agnone⁶⁸ adempirono, mentre Pietrabbondante, contrariamente a quanto prima esplicitato nella summenzionata delibera della giunta, dichiarò «di non volere affatto inscrivere nell'Elenco delle strade obbligatorie quella per Castelluccio in Verrino»:

⁶⁶ Ivi, «Lettera del prefetto al sottoprefetto di Isernia [27 settembre 1883]». In realtà come si vedrà i Comuni di Castelverrino e di Agnone adempirono alle richieste del prefetto. Tuttavia l'impegno dei due comuni non convinse il prefetto che ancora l'anno successivo sottolineava «che io non potrei fare assegnamento, specie per Castelluccio sull'attendibilità ed attuabilità dei loro propositi, e però crederei non convenisse lasciar sospese le costruzioni già avviate in base al primitivo progetto, tanto più che si perderebbero anche quest'anno le prestazioni in natura». Ivi, «Lettera del prefetto all'Ingegnere Capo del Genio Civile [16 maggio 1884]».

⁶⁷ Ivi, «Delibera del consiglio di Castelverrino, 15 agosto 1883», con la quale si approvava la variante e si impegnava ad affrontare le spese con le prestazioni in natura, il sussidio dello Stato e della Provincia, ed ancora «colla tassa fuocativa, o di famiglia, taglio straordinario del bosco, colle offerte volontarie».

⁶⁸ Ivi, «Delibera del consiglio di Agnone, 7 settembre 1883», con la quale si approvava la variante e si impegnava a sostenere le spese a proprio carico con le prestazioni in natura. Si elencavano inoltre tutte le opportunità che questa strada avrebbe offerto, non solo ai comuni interessati, ma anche quelli presenti nelle vicinanze, di collegarsi con la ferrovia di Campobasso.

[...] questo Comune, versando in ristrettissime finanze, non può disporre di alcuna summa per la costruzione della strada per Castelluccio in Verrino, e quindi dovendosi avvalere dei soli mezzi concessi dalla legge 30 agosto 1868 sulle strade obbligatorie, la strada medesima, anziché compiersi nel perentorio di cinque anni assegnato dal Sig. Prefetto, non verrebbe mai a termine. Che la deliberazione presa dal Consiglio di Castelluccio in Verrino, in data 15 agosto 1883, è tutta illusoria; essendo purtroppo conosciute le esigue ristrettissime finanze di quel Comunello, che non potrebbe giammai sostenere, neanche in minima parte, le ingenti spese che occorrerebbero per la costruzione della strada in parola⁶⁹.

La questione della strada di Castelverrino non era quindi ancora vicina ad una soluzione. I toni del dibattito divennero sempre più accesi e riempirono le prime pagine di alcuni periodici locali. L'*Aquilonia*, quindicinale di Agnone, pubblicò qualche articolo nel quale si rivolgevano pesanti accuse a Giacomo Marracino, consigliere provinciale, considerato responsabile della petizione ed anche della relazione negativa della Deputazione provinciale, più volte sottolineando che «avversa la variante perché non tira diritto dal suo paese natò ai suoi vigneti»⁷⁰.

Seguì un periodo confuso, tra polemiche e rinvii⁷¹. Intanto, con il riordinamento stradale disposto dal ministero dei Lavori pubblici, Castelverrino ritrovò nel suo elenco delle strade comunali obbligatorie ben tre strade da costruire: quella del progetto originario che lo collegava all'*Aquilonia*, classificata di prima categoria perché si trattava di un tronco già in costruzione, quella della variante verso Agnone, classificata di seconda categoria, insieme a quella verso Pietrabbondante⁷². Chiaramente la strada del progetto originario aveva la

⁶⁹ Ivi, «Delibera del consiglio di Pietrabbondante, 6 gennaio 1884». La reazione dell'ingegnere capo del Genio civile fu molto dura. In una lettera inviata al prefetto il 24 maggio dello stesso anno, questi puntualizzò che ancora aspettava la risposta del comune circa la decisione di inserire tra le sue obbligatorie anche quella per Castelverrino e, nel caso di risposta negativa, di indicare chiaramente la motivazione. Solo in seguito la commissione formata secondo le indicazioni di una circolare ministeriale avrebbe valutato il resto, cioè «potrà classificare questa strada fra quelle da farsi in un avvenire relativamente lontano o forse anche proporre che sia lasciata mulattiera, ma non potrà certamente togliere a detta comunicazione il carattere d'obbligatorietà conferitagli dalla legge».

⁷⁰ Cfr. «Bene pubblico o privato», *Aquilonia*, a. I, 20, 1° novembre 1884, «Strada obbligatoria Agnone – Castelluccio in Verrino», *Aquilonia*, a. I, 21, 16 novembre 1884, «Strada obbligatoria Agnone – Castelluccio in Verrino», *Aquilonia*, a. II, 4, 16 febbraio 1885. Negli articoli citati vengono esposte le obiezioni alla relazione De Gaglia e viene anche pubblicata una lettera di Marracino. A sostegno di Marracino fu la lettera di Serafino Pesa di Pietrabbondante rivolta al direttore dell'*Aquilonia*, in «Strada di Pietrabbondante», *Il Sannio*, a. IV, 163/164, 29 marzo 1885.

⁷¹ In attesa del responso del ministero rispetto alla comunale di Pietrabbondante, non si sapeva se interrompere o meno i lavori iniziati. Agnone propose perfino una linea diretta con Pietrabbondante che tagliava fuori lo stesso Castelverrino, ASCB, *Prefettura I*, b. 371, fasc. 2889, Delibera del consiglio di Agnone, 29 maggio 1885. Finalmente con r.d. 26 dicembre 1886 la strada di Pietrabbondante viene registrata tra le strade provinciali. Ministero dei Lavori pubblici, *Annali delle Strade*, cit., p. 5.

⁷² Così il prefetto, nel mese di maggio 1887, scrisse al sindaco di Castelverrino: «Questo comune ha indubbiamente l'obbligo secondo la legge di costruire la diretta comunicazione con Agnone; ma ha pure quello di allacciarsi direttamente alla prov.le per la più breve comunicazione con gli altri comuni che ad essa fanno capo, quindi la strada che assume maggiore importanza è quella secondo il primitivo tracciato raggiunge la provinciale e che perciò resta classificata in prima categoria perché un tronco è già in costruzione». Restano di seconda categoria quella verso Agnone, quella verso Pietrabbondante «non fa iscriverla quella verso Caccavone perché di poca utilità». ASCB, *Prefettura I*, b. 371, fasc. 2889. Intanto da altra documentazione si legge: «Strada verso Agnone. È in costruzione. Devesi decidere la questione pendente dal compenso preteso dall'Impresa per la maggiore lunghezza della strada. Veggasi poi la precedente corrispondenza circa i fondi per proseguire i lavori».

precedenza ma il sindaco di Agnone, con lettera del 3 dicembre del 1887 al prefetto, richiese la sospensione del tratto Agnone-Castelverrino che portava alla provinciale Aquilonia, puntando invece alla realizzazione della variante alternativa⁷³. Parere favorevole alla richiesta del sindaco espresse lo stesso Genio Civile, poiché la strada verso l'Aquilonia risultava essere importante solo per Castelverrino e non per Agnone «che la deve costruire sopportandone la spesa»:

Considerando pure che Agnone ha rilevante interesse a costruire la variante verso Castelluccio in Verrino, perché con essa, attraversando la parte più ubertosa del proprio tenimento, avrebbe modo di trasportare facilmente ed economicamente i molti prodotti agricoli. Si scorge che dovendo il Comune costruire a sue spese anche questa strada, sia opera di giustizia che eseguisca prima quella che le torna utile, anziché quella verso l'Aquilonia che favorirebbe gli interessi di altro Comune⁷⁴.

Già il giorno successivo Agnone, con delibera comunale, presentò la richiesta di avviare immediatamente tutti gli studi necessari per la variante affinché venissero celermente appaltati i lavori. Trascorsero però ancora due anni e, solo in seguito alle delibere comunali dei due enti locali interessati alla variante, il Ministro dichiarò finalmente esaurita la vertenza e il prefetto autorizzò tutte le operazioni per gli studi e la compilazione dei progetti, che però ebbero inizio a stento e solo dopo le continue sollecitazioni del Comune di Agnone. Erano passati quasi venti anni dalla promulgazione della legge e niente era ancora stato realizzato! Né si sarebbe realizzato a breve.

Il sopralluogo condotto da parte del Genio civile non produsse un risultato all'altezza delle aspettative degli agnonesi, e d'altro canto le difficoltà tecniche precedentemente evidenziate dalla Deputazione provinciale sembrarono materializzarsi:

Una accurata esplorazione della campagna per la costruzione di una strada diretta fra Agnone e Verrino, passando pel punto obbligato del Ponte S. Maria degli Angeli sul torrente Verrino, ha condotto a concludere che fino ad un certo limite è possibile senza opere straordinarie di un conveniente sviluppo alla strada stessa, giù in basso, verso il torrente, per la natura scorrevole del suolo e per altre circostanze di qualche rilievo, non è possibile mantenersi in quei limiti di economia che debbono essere la principale norma nella costruzione delle strade comunali⁷⁵.

Si tornava sempre al punto di partenza: gli elevati costi da sostenere per la realizzazione di una strada in un territorio così scosceso. Il Genio civile subordinò la redazione di uno studio di fattibilità della variante richiesta alla dichiarazione del comune di Agnone di essere disposto a sopportare qualunque spesa, lasciando ancora valida l'opportunità di scelta tra i due progetti, originario e variante.

ASCB, *Genio Civile I*, b. 144, «Elenco delle quistioni e pratiche pendenti e stato descritto delle strade in costruzione od in corso di studio [Isernia 11 novembre 1887]».

⁷³ Aveva terminato i lavori della strada verso Belmonte e intendeva «dar mano ai lavori della variante verso Castelluccio, la quale merita la precedenza sia per ragioni commerciali e sia perché più breve fra i due comuni».

⁷⁴ ASCB, *Prefettura I*, b. 371, fasc. 2889, «Lettera dell'Ing. capo del Genio civile al prefetto [2 maggio 1888]».

⁷⁵ Ivi, «Lettera dell'Ing. Capo del Genio Civile al prefetto [20 luglio 1893]» ed inoltre aggiungeva: «Prego cotesta Onorevole Prefettura di portare a conoscenza dell'Amministrazione comunale di Agnone le conclusioni di questo ufficio e di far premure per una decisione definitiva, dipendendo da questa la risoluzione della vertenza pendente con l'appaltatore De Filippis per la costruzione sospesa del tronco di strada in territorio in Verrino».

Castelverrino si pronunciò a questo punto per la realizzazione del progetto originario, mentre Agnone affidò il compito di eseguire gli studi e il relativo progetto di variante all'ing. Federico Sabelli, professore di costruzione a Napoli. Solo dopo aver ricevuto gli esiti di questo studio, il Comune si sarebbe pronunciato e lo avrebbe fatto in effetti solamente l'anno successivo. Il progetto fu completato infatti il 30 settembre 1899 e riuscì ad ottenere anche il parere favorevole del Genio civile; nel frattempo, tuttavia, la famosa legge sulle strade comunali obbligatorie era stata sospesa⁷⁶! Il nuovo progetto avrebbe potuto assicurarsi il sussidio governativo solamente se Agnone avesse indetto o deliberato le aste per l'esecuzione dei lavori prima del 24 luglio 1885, cosa che non era avvenuta. La realizzazione della rotabile venne ancora procrastinata⁷⁷.

Ancora alla vigilia della Grande guerra, Castelverrino risultava tra i comuni molisani privi di una strada rotabile che li collegasse ai comuni limitrofi⁷⁸. In seguito ai decreti legislativi del 1917 e del 1918 e all'istituzione dell'Istituto Nazionale per le OO.PP. dei comuni furono stanziati altri finanziamenti per la costruzione di strade comunali: di allacciamento degli abitati sia dei centri che delle frazioni; di accesso alle stazioni ferroviarie, di completamento di strade comunali obbligatorie non completate dalle sopresse Delegazioni stradali.

Agli inizi degli anni cinquanta risultavano finalmente costruite sia la strada di allacciamento di Castelverrino (Agnone), di km 7,943, sia l'ex comunale obbligatoria di Agnone-Castelverrino, di km 8,800⁷⁹.

Le difficoltà di collegamento di Castelverrino con la vicina Agnone, pur nella loro apparente eccezionalità, risultano purtroppo emblematiche dei gravi problemi che i comuni molisani, soprattutto quelli montani, hanno dovuto affrontare fino a tempi recenti per integrarsi in una rete di collegamenti intraregionali efficiente. Solo a partire dal secondo dopoguerra in effetti furono risolte situazioni di isolamento che si trascinarono dal secolo precedente. Ancora oggi, però, i collegamenti interni costituiscono un problema irrisolto nella maglia infrastrutturale della regione e forse, a differenza di quanto è avvenuto in passato, l'attenzione di questo problema appare ancora minore.

⁷⁶ Sebbene si sostenesse il contrario, Cfr. "L' Agnone Castelverrino", *L'Eco del Sannio*, a. I., 10 settembre 1894. Venne presentato un ricorso al consiglio di Stato nel 1900; ASCB, *Prefettura I*, b. 371, fasc. 2889.

⁷⁷ La legge 1894 n. 338 sospese l'obbligatorietà delle strade comunali previste dalla legge del 1868, il cui numero era già stato ridotto in modo sensibile nel 1892. Solo quando diminuì l'impegno finanziario dello Stato nella costruzione delle ferrovie furono previsti altri finanziamenti per la costruzione delle strade comunali: la legge del 1903 n. 312, la legge del 1906 n. 383 ma ancora altre successive., A. Mioni, *Le trasformazioni territoriali*, cit., pp. 68-69. Come risulta dalla documentazione d'archivio, il decreto di espropriazione è datato 29 marzo del 1906. ASCB, *Prefettura I*, b. 371, fasc. 2889.

⁷⁸ C. D' Agnone, *La rete stradale*, cit. p. 8.

⁷⁹ Ivi, pp. 16-17.



Fig.1- Allegato alla relazione della Deputazione provinciale sulla proposta sulla variante della strada obbligatoria Castelluccio-Agnone (ASCB, Prefettura I, b. 371, fasc. 2889)