

01/2010

semestrale

Glocale

Rivista molisana di storia e scienze sociali



Identità locali

EDIZIONI IL BENE COMUNE

La ferrovia Sulmona - Carpinone dallo sciopero del 1894 al suo declino

di Edilio Petrocelli

La realizzazione dell'Unità nazionale per vie militari, politiche, legislative e istituzionali doveva trovare conferma nel nuovo assetto territoriale pensato per l'Italia, nato da un contraddittorio e sofferto compromesso fra le tre capitali (Napoli, Roma, Torino) che, di fatto, portò ad una gerarchizzazione economica e infrastrutturale del territorio corrispondente agli antichi Stati preunitari, soprattutto evidente fra quelli del Sud e il Nord del Paese.

La questione ferroviaria, nei programmi della Destra e della Sinistra e nel confronto elettorale nei singoli collegi, era diventata dopo il 1861 un efficace argomento di modernizzazione e di contatto con la domanda popolare di lavoro, che si saldava con gli interessi dei gruppi economici che nell'immediato ne erano i veri beneficiari. La dorsale adriatica e le trasversali, all'interno dei sistemi ferroviari a "rete" o ad "assi" in competizione, facevano da sfondo alle singole scelte locali, mentre i conflitti del lavoro, la concreta realizzazione e le forme di gestione erano il tormento comune dei Governi e di tutti i gruppi politici.

1. La "salvifica" trasversale Sulmona-Isernia

La tratta ferroviaria Sulmona-Isernia, poi denominata Carpinone, riproponeva i collegamenti delle province interne dell'ex Regno Borbonico con l'antica capitale in quanto erano ancora attive le relazioni con Napoli. Il suo ruolo programmato era anche quello di ricucire a monte le tratte verso Pescara, L'Aquila e Avezzano (per Roma), ma doveva creare stabili relazioni sia con la tratta Isernia-Caianello per Napoli e Roma sia il collegamento con Isernia-Campobasso-Lucera-Foggia; quest'ultima direttrice venne denominata Appulo-Sannitica dagli armentari perché doveva riannodare gli interessi pastorali

dell'Abruzzo e dell'alto Molise con quelli degli agrari pugliesi, passando per legge nel capoluogo molisano.

Con un'enfasi partigiana il sindaco di Campobasso, Mercurio Magno, scrivendo, nel 1891, ai ministri del gabinetto di Rudinì, confermava che la ferrovia Sulmona-Isernia-Campobasso non era:

[...] una linea a sé ma è una linea complementare ideata e studiata sotto il doppio aspetto della strategia militare e del commercio interno ed internazionale, perloché essa mira ad attuare un percorso che con 50 Km di meno porta a Roma, e per vie interne, sicure di ogni attacco nemico [...] rende possibile un celere concentrazione di truppe nel meridionale e quindi, mettendo capo a Foggia e poscia a Taranto e Brindisi, s'allaccia al lontano Oriente. Sotto il rapporto poi economico-sociale essa, con lo scopo più di beneficenza che di strada economica, si propone di bonificare e vivificare gran parte dell'Italia meridionale finora trascurata e negletta¹.

Indubbi, invece, furono gli effetti diretti sull'occupazione, come testimonierà in corso d'opera il prefetto Domenico Lastrucci al consiglio provinciale del 30 settembre 1895, parlando dell'impiego di 3000 operai giornalieri nei cantieri della ferrovia nell'alto Molise².

Per tutte queste implicazioni localistiche e strategiche, anche la scelta del tracciato, di circa 130 Km, non fu indolore per le rivalità territoriali (L'Aquila, Sulmona, Carovilli, Agnone, Isernia, Capracotta, Vastogirardi, Campobasso, Roccaraso, Celano ecc.) e per gli alti costi (352 mila lire a Km a fronte di una media di 165 lire) dovuti agli sbancamenti, alle numerose opere d'arte ed a diverse gallerie abbastanza lunghe (Monte Pagano 3110 m.; Maiella 2485 m.; Monte Totila 2175 m.; Dirupo 1210 m.; Arazzecca 1064 m.), nonché alle difficoltà per il trasporto dei materiali – infatti fu necessario costruire tre ferrovie temporanee di servizio – e ai fermi a causa delle condizioni climatiche invernali. Comunque la costruzione della ferrovia, come da progetto dello Stato, nel 1892 passò dalle mani della potente Società internazionale dell'Alta Italia Rothschild alla Società italiana per le strade ferrate meridionali di Firen-

¹ Raffaele Colapietra (a cura di), *Città e territorio nel Mezzogiorno fra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano 1982, p. 80.

² Biblioteca comunale "M. Romano", Isernia, raccolta Atti del Consiglio Provinciale di Campobasso.

ze, costituita da una cordata di capitalisti italiani chiamati a raccolta dal toscano Bastogi con il consenso dei genovesi Balduino e Bombrini³.

Non mancarono gli appoggi di banche e industrie francesi e belghe ad esse collegate, mentre i singoli lotti vennero appaltati di volta in volta al massimo ribasso ad imprese prevalentemente piemontesi fino al suo completamento. Al momento dell'inaugurazione, 18 settembre 1897, risultavano attivate a servizio dei comuni montani, posti asimmetricamente lungo il percorso e serviti per lo più dalla diligenza, le stazioni di Sulmona-Introdacqua, Pettorano sul Gizio, Cansano, Campo di Giove, Palena, Rivisondoli-Pescocostanzo, Roccaraso, Sant'Ilario Sangro, Alfedena-Scontrone, Castel di Sangro, San Pietro Avellana, Carovilli-Agnone, Pescolanciano, Sessano-Civitanova, Carpinone. In un secondo momento su tale percorso confluirono anche le reti locali della Pescolanciano-Pietrabbondante-Agnone (24 maggio 1915) e della Ferrovia Adriatica Sangritana (1 agosto 1915), entrambe elettrificate. Giova sottolineare che al momento della nazionalizzazione del settore (legge n. 137 del 22 aprile 1905) erano bene o male già funzionanti tutte le linee: la Termoli-Campobasso-Benevento (per Napoli) fu la prima ad entrare in servizio, nel 1883; l'Appulo-Sannitica, senza la congiungente per Lucera-Foggia, venne attivata fra il 1894 e il 1895; prima ancora la Caianello-Isernia e poi il tratto Boscoredole-Carpinone. Mancavano, e mancano, all'appello le tanto decantate e studiate linee di interesse nazionale, come la ferrovia della "Provvidenza" che doveva attraversare la fondovalle Biferno e la direttissima Roma-Molise-Puglia⁴. Mai spenta è rimasta, inoltre, l'aspirazione ad ottenere il facile e utile prosieguo interregionale Avezzano-Rieti, per Firenze e Ancona, e Rieti-Passo Corese, per Roma⁵.

2. Un giovane diciottenne alla testa del primo sciopero sulle rotaie

Fu sicuramente un caso, ma nello stesso periodo in cui si metteva la prima pietra della nuova tratta ferroviaria Sulmona-Isernia nasceva a Genova - pochi sanno che tale città fu scelta per beneficiare delle riduzioni ferroviarie concesse in occasione delle celebrazioni in onore di Cristoforo Colombo - nel Ferra-

³ Giulio Guderzo, *La questione ferroviaria*, in *Il Parlamento Italiano: 1861 - 1992. 4: Il declino della Destra: da Minghetti a Depretis 1875-1876*, ed. Nuova Cei, Milano 1989, p. 133.

⁴ Gianni Trivellini, *Le ferrovie nel Molise*, Cosmo Iannone Editore, Isernia 2001, pp. 133-150.

⁵ Attilio Di Iorio, Renato Cesa De Marchi, *La ferrovia Sulmona-Isernia*, «I Treni», 2006, 284, p. 5 ss.

gosto del 1892 anche il Partito Socialista.; evento epocale per la storia del movimento operaio che segnò un importante cambiamento nei rapporti politici e sociali⁶. Per contenere i principi egualitari e la lotta di classe del socialismo, Leone XIII aveva anticipato il confronto sui conflitti sociali con la promulgazione della *Rerum Novarum* (1891)⁷ che, al contrario, privilegiava la solidarietà e la collaborazione fra le classi, ma per risanare la società borghese rilanciava principi universali morali, civili ed intellettuali largamente sovrapponibili a quelli per la legalità, la democrazia, la giustizia e la pace del movimento socialista internazionale. Il quadro politico-parlamentare liberale non era più in grado di metabolizzare questi nuovi orientamenti che, miscelati con la crisi economica e il regicidio di fine secolo, influirono sugli assetti parlamentari e di potere in Italia con l'uscita dal crispismo e l'entrata nell'era giolittiana.

L'operaio bolognese Luigi Grassi, mentre adolescente faceva il garzone fornaio, lo sguattero, l'apprendista calzolaio e il fabbro in diverse città italiane, probabilmente non aveva dato importanza a queste coincidenze quando si unì ai "camminanti" muratori, minatori e manovali che si spostavano dalle regioni del centro-nord in cerca di lavori precari nei cantieri delle ferrovie. Giunse a piedi e senza una lira nella primavera del 1894 a Carpinone e trovò lavoro presso la ditta Ghioni che stava realizzando il lotto verso Pescolanciano della tratta ferroviaria Sulmona-Isernia. Con questa scelta forzata si trovò senza rendersene conto a 18 anni al centro del conflitto fra capitale e lavoro di cui si era parlato a Genova, in Vaticano e nel Parlamento italiano. Dal libro dei suoi ricordi apprendiamo che si lavorava dall'alba al tramonto per 12, 14 ore, con lunghe interruzioni stagionali, per un compenso giornaliero di 3 lire per un muratore e la metà per i manovali, mentre a cottimo la retribuzione oscillava fra i 25 ed i 35 centesimi ogni metro cubo di terra scavata e trasportata con cariola o vagoncino a distanza di circa 150 metri. Per mantenere i ritmi di lavoro la ditta incentivava un *pusser* (sorvegliante) che provvedeva in vari modi a scoraggiare i lavoratori meno produttivi. In quelle condizioni di sfruttamento e di disagio personale divenne naturale che

[...] nell'autunno del 1894, imperasse fra gli operai la fame, fame nell'espressione più tragica, mentre già le brume dell'autunno precoce facevano intravedere per il prossimo inverno disoccupazioni e preoccupazioni. Fu

⁶ Gaetano Arfè, *La nascita del Partito Socialista*, in *Il Parlamento Italiano. 6: Crispi e la crisi di fine secolo: da Crispi a Zanardelli 1888-1901*, ed. Nuova Cei, Milano 1989 p. 104.

⁷ Franco Boiardi, *La Rerum Novarum e il cattolicesimo sociale*, ivi, p. 316.

perciò in un impeto di giusta disperazione che gli operai abbandonarono il lavoro. Cominciarono quelli delle imprese verso Roccaraso. Di buon mattino, vociando ed imprecando, scesero lungo la linea, trascinando seco quelli dei vari lotti, e quando giunsero, verso le undici, in vista del paese di Carpinone, sommavano ad alcune migliaia. Io lavoravo in un lotto in prossimità del paese, e gli operai della nostra impresa, in parte, specialmente i capisquadra ed i muratori, importati da Torino, erano titubanti e guardavano dall'alto giù a valle, la nera, vociante e minacciosa fiumana che con gesta e grida chiamavaci seco. Era in quel momento con noi, anzi a me vicinissimo, il rappresentante dell'impresa, il compianto cav. Daniele Florio di Torino, dirigente che faceva eccezione per cortesia e bontà (doti che gli fruttarono non poche amarezze e l'abbandono di quei luoghi) ed egli, per evitare il peggio, ci consigliò di andare con la massa. Scendemmo anche noi a valle con quella fiumana di popolo, che parlava tutti i dialetti, lacera, congestionata, con lo spirito esaltato, stanco per il lungo percorso. A Carpinone, quella folla tumultuante fece "Alt!" e spontaneamente, senza preordinazione ebbe i suoi capi, perché anche nel vociare gli uomini si selezionavano e ne scaturivano i capi. Fu così che quando, verso le 14 la folla riprese la marcia verso Isernia, essa non era più una formazione caotica, ma aveva alla testa un gruppo di dirigenti che alla meglio avevano messo un poco di disciplina ed un poco di ordine alle idee, nel senso che si sapevano all'incirca quali rivendicazioni e quali richieste si sarebbero presentate alle Autorità di Isernia [...]. Il telegrafo aveva certamente avvisato le Autorità di Isernia della fiumana di scioperanti che si recava verso la città e questi avevano preso le loro precauzioni. Quando giungemmo, verso sera, ad Isernia, vi erano distaccamenti di cavalleria mobilitati in servizio d'ordine, ma nulla avvenne di increscioso, anche perché il nostro drappo tricolore e l'iscrizione (Evviva Re Umberto, n.d.a.) su di esso rassicurava intorno alle nostre intenzioni. Ciò nonostante, la popolazione, la quale (sia detto in parentesi) non vedeva di buon occhio i "foresti" era allarmata, perché una turba quasi famelica di due o tre mila disperati, non si poteva tranquillizzare facilmente, specialmente perché, purtroppo, non erano tutti stinchi di santo. L'autorità pure doveva avere le sue preoccupazioni per le ragioni che dirò in seguito. Entrati in Isernia, ci recammo immediatamente al palazzo del Comune, la Commissione fu autorizzata a salire nella sala ove si trovavano il Sindaco, il Capo della P.S., altre Autorità, ed una rappresentanza delle imprese, inviata per difendere gli interessi di queste ultime. L'inizio della discussione fu addirittura babelico, perché tutto il fiele, il dolore, la collera, contenuti negli animi esacerbati, scoppiò tumultuosamente al cospetto dei rappresentanti delle imprese, i quali respingevano le rimostranze degli operai. Per un momento, anche perché la folla stipata nell'angusta piazzetta sottostante, lanciava alte grida, sembrò che le cose dovessero mettersi male, tanto più che non era possibile risolvere su due piedi un dissidio che aveva ragioni complesse non risolvibili che dopo maturo esame. Intanto si faceva notte, e col calare

delle tenebre, crescevano nelle Autorità le preoccupazioni, e nella folla, stanca ed inasprita, aumentava la collera. Per fortuna giunse un telegramma dal sotto Prefetto di Campobasso che prometteva per il giorno successivo, alle ore 10, la convocazione a Carpinone, nella sala comunale, di tutte le imprese ed in contraddittorio con esse, ed alla presenza delle Autorità, e i rappresentanti degli operai avrebbero potuto esporre le loro ragioni. [...]. Il giorno dopo, di buon mattino, convennero a Carpinone gli impresari ed i loro procuratori, le Autorità ed alquanta forza pubblica. Alle dieci precise, la commissione degli scioperanti fu autorizzata a salire al palazzo comunale. Salimmo in cinque o sei, e confesso che al cospetto delle persone radunate, noi ci sentimmo come Gionata nella fossa dei leoni. Noi, operai incolti, male in arnese, eravamo ben poca cosa di fronte a quella trentina di nostri avversari, forti di autorità, di petulanza e di istruzione. Per intanto, mentre gli impresari ed i loro rappresentanti, fra i quali alcuni tenutari dei magazzini alimentari, erano tutti seduti negli scanni, come se fossero componenti di una giuria, noi fummo lasciati in piedi nell'emiclo, come se fossimo degli imputati davanti alla maestà di un collegio giudicate. Qualche impresario tradiva dagli occhi la mal trattenuta gioia, nella persuasione che in poche battute saremmo stati annientati dalla loro oratoria forbita, oppure avremmo inciampato in qualche provocazione abilmente preparata e, perdute le staffe, ci saremmo lasciati andare a minacce ed a parole grosse, tali da giustificare il nostro arresto e lo scioglimento colla forza dei dimostranti, radunati giù nella piazza. Già alle prime parole fummo addirittura subissati sotto un fuoco di fila di rimproveri e per un momento sembrò che per noi non ci fosse più scampo. I miei compagni, incapaci di tenere testa a sì energico linguaggio, si facevano piccini piccini, ma la mia buona stella mi protesse; mi avanzai nell'emiclo e, guardando con fronte alta negli occhi i nostri avversari, iniziai un'esposizione precisa dei dolori, delle angherie, degli abusi a cui erano soggetti i miseri lavoratori e diedi una logica ed umana giustificazione del moto di ribellione improvviso degli operai stanchi di soffrire. Tenni testa a tutti gli avversari in lunghi ed accaniti contraddittori, facendo ammutolire con botte ben dirette parecchi individui che, più degli altri, si erano abbandonati ad atti riprovevoli di spoliatura verso gli operai indifesi. Nella mia vita avventurosa, più volte superai difficili situazioni, con improvvisa ispirazione. Le Autorità che presiedevano il convegno, tennero un contegno veramente imparziale, ed alla fine, dopo tre ore di appassionato dibattito, costrinsero le imprese ad ammettere la legittimità delle nostre quattro rivendicazioni principali, e cioè:

1. che ad ogni operaio, dopo otto giorni dall'assunzione al lavoro, fosse comunicata la paga giornaliera assegnata;

2. che, ferma la paga a fine mese, ogni sabato fosse corrisposto un acconto in denaro, sino all'80 per cento di quanto guadagnato;
3. che fossero abolite le "plecche"⁸;
4. che fosse fissato un orario di lavoro.

La discussione si chiuse con la promessa da parte delle imprese che si sarebbero applicate le nostre quattro richieste alla nuova ripresa primaverile.

Fui incaricato di comunicare agli operai riuniti sulla piazza il lieto successo, e per parlare salii sulla base di una colonna nel centro della piazza stessa. In breve ora Carpinone fu sgombra, i lavoratori venuti da lontano ripresero lentamente la via del ritorno ai loro focolari, con nel cuore la speranza che per l'innanzi il loro scarso pane avrebbe avuta la crosta meno dura⁹.

Dopo questo innegabile successo come capopopolo, Grassi si stabilì con il fratello fornaio a Carovilli, ma l'anno successivo, boicottato e discriminato dai padroni, dovette trovare lavoro come muratore presso la ditta De Masi che costruiva il calcificio in paese. La sua assenza dai cantieri servì ad annacquare le rivendicazioni e a nulla valsero le generiche rassicurazioni del sottoprefetto Gazzera sui diritti acquisiti dai lavoratori. Non si perse d'animo e con spirito solidaristico costituì il Circolo operaio di miglioramento che pose il seme per la nascita della successiva Società Operaia di Mutuo Soccorso, poi fondata nel 1897. Spiato quotidianamente, la notte del 21 settembre del 1895 sull'uscio della sua abitazione apparvero «le lucerne di due Reali Carabinieri» che gli notificarono l'ordine di presentarsi il giorno dopo a Isernia dal Commissario di P.S. Farinacci per essere immediatamente rimpatriato, accusato di aver cantato in piazza in comitiva l'inno di Garibaldi. Fu seguito e difeso da un centinaio di operai pronti a tutto, ma convenne con il Commissario che le misure speciali adottate per reprimere i Fasci dei lavoratori e proclamare lo stato di assedio in Sicilia, davano pieni poteri alle forze dell'ordine.

Tornò a Bologna e fece il muratore con la ditta Coppi Raffaele fino al 31 dicembre dello stesso anno quando, scadute le leggi speciali, tornò nel mese di gennaio del 1896 a Carovilli dove riprese a lavorare con la ditta De Masi, assegnataria del 54° lotto della costruenda ferrovia (unico tratto non ceduto alle 14 imprese piemontesi residue ancora presenti). Nel tempo libero organizzò anche una vera e propria scuola in casa per alfabetizzare i «pastorelli»

⁸ Parola gergale usata per indicare i buoni cartacei non commerciabili, sostitutivi della moneta legale, inventati dalle imprese per costringere gli operai a spendere i loro risparmi solo presso i magazzini tenuti da loro fiduciari.

⁹ Luigi Grassi, *Ricordi di infanzia e di giovinezza*, ed. Gerli, Torino s.d., pp. 127-128, 132-135.

carovillesi. L'anno successivo venne arruolato come militare di leva nel Reggimento Genio Ferrovieri di stanza a Torino; qui frequentò contemporaneamente con profitto la scuola serale di Arte muraria e, finita la ferma nel 1898, iniziò l'impresa edile, costruendo case e scuole, che in parte mise a disposizione della collettività nel periodo della Guerra 1915-1918. Fu eletto più volte come amministratore comunale a Torino, ricoprendo anche l'incarico di assessore, e per i suoi meriti venne insignito di vari riconoscimenti dalle autorità civili e religiose.

Nel 1931, in pieno periodo fascista, tornò, come in pellegrinaggio, a Carovilli per rivedere i luoghi della sua giovinezza, trovandovi un discreto progresso soprattutto dovuto alle rimesse degli emigrati. Il 30 giugno del 1963, all'età di 90 anni, tornò ufficialmente, insieme al figlio, per ricevere dal sindaco Eutimio Putaturo le chiavi della città e la cittadinanza onoraria. Per ringraziare i cittadini dell'affettuosa accoglienza donò un milione di lire all'Amministrazione per restauri all'edificio scolastico. Alcuni amministratori proposero anche l'intestazione della locale scuola a suo nome, ma poi prevalse la scelta a favore di S. Stefano del Lupo¹⁰.

3. I danni della guerra e la ricostruzione

Per circa mezzo secolo la linea trovò la sua ragione di esistere soprattutto nei collegamenti interni fra i numerosi piccoli comuni dell'Appennino abruzzese-molisano, ma anche nelle connessioni interregionali con l'Abruzzo aquilano e la costa adriatica da un lato e la Campania dall'altro, sia per i viaggiatori che per le merci prodotte da piccole imprese localizzate lungo l'itinerario ferroviario. Un sensibile aumento di traffico si verificava stagionalmente per i massicci spostamenti dei treni militari che si recavano sugli altipiani per addestramenti e esercitazioni di tiro; due volte all'anno, in Primavera e in Autunno, si formavano anche treni speciali per facilitare la transumanza di animali dai centri montani abruzzesi e molisani verso il Tavoliere pugliese e viceversa.

Questo normale e ripetitivo andirivieni venne sconvolto dagli avvenimenti legati alla Seconda guerra mondiale; in primo luogo con il bombardamento della stazione di Sulmona del 27 agosto 1943 e poi con la progressiva distruzione di ponti, stazioni e sedi ferrate man mano che gli Alleati andavano smantellando la Linea Gustav, che andava dal Garigliano al Sangro con punti

¹⁰ Archivio privato di Emilia Berardi e Eutimio Putaturo, Carovilli (IS).

di forza a Cassino. I Tedeschi in ritirata verso l'Italia del Nord usavano ogni tipo di azione bellica per ritardare l'inseguimento da parte del nemico e la liberazione di Napoli e Roma.

Appena dopo la sconfitta definitiva del nazi-fascismo il Consiglio dei ministri decise, come riportato dalla *Riscossa* del 20 ottobre 1945, la ricostruzione della Ferrovia Sulmona-Isernia-Caianello, stanziando 113 milioni di lire. In pratica fra il 1945 e il 1947 fu riattivata al traffico solo la tratta Sulmona-Roccaraso, l'anno dopo il collegamento fra Isernia e Carpinone, mentre per il tratto intermedio e quello fra Vairano-Isernia i lavori tarderanno molto ad iniziare. Sull'argomento venne più volte interessato il Parlamento da Camposarcuno, Sedati e Sammartino (1949), Ciampitti (1951) e Colitto, il quale intervenendo alla Camera il 26 ottobre del 1951 illustrò un apposito ordine del giorno che invitava il governo «a provvedere una buona volta alla ricostruzione, tanto necessaria e tanto attesa dalle popolazioni interessate del tronco ferroviario Carpinone-Roccaraso»¹¹.

La ricostruzione si protrasse ancora per diversi anni: nel 1953 venne riaperta al traffico la linea Isernia -Vairano Caianello , per Napoli e Roma; nel 1955 da Roccaraso si riuscì a raggiungere Castel di Sangro; nel 1957 si inaugurò il tratto Carpinone-Carovilli; nel 1960 Carovilli venne ricollegato con Castel di Sangro, dopo aver ricostruito i ponti e le stazioni distrutte, realizzandone alcune nuove per consentire altre fermate intermedie.

4. La declassificazione a “ramo secco” e le iniziative per il suo rilancio.

È da notare che dopo gli sforzi legati alla ricostruzione per oltre un ventennio questa ferrovia non fu interessata da interventi di miglioramento, ad eccezione della sostituzione dell'armamento del tronco compreso fra Carpinone e Carovilli, senza dimenticare che un importante movimento franoso tra San Pietro Avellana e Vastogirardi provocò una lunga interruzione del servizio.

Si giunse all'inizio degli anni ottanta con interventi di semplice manutenzione, mentre sull'intero percorso l'armamento era praticamente quello originario leggero che non consentiva alle nuove locomotive di mantenere la velocità di tracciato programmata. La decisione immediata fu di ridurre la velocità in diversi punti, mantenendo una modesta media che oscillava fra i 30 e i 50 chilometri orari. I lavori di ammodernamento andarono a rilento e solo nel

¹¹ Archivio privato di Edilio Petrocelli, Isernia.

1984 si riuscì a sostituire anche sul rimanente tronco Sulmona-Carovilli i vecchi binari, utilizzando un armamento moderno e differenziato in funzione delle caratteristiche del percorso in modo da rispettare quasi su tutta la linea le velocità previste e un uso più razionale degli impianti.

Questi primi successi riconquistarono la fiducia dei residui viaggiatori, ma non furono sufficienti a convincere il Governo il quale, nello stesso anno, con l'art. 8, quarto comma, della Finanziaria per il 1985, prevede che entro tre mesi il ministro dei Trasporti dovesse predisporre un piano per la soppressione, in non più di tre anni, sia delle linee a scarso traffico, il cui esercizio non avesse una funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale, sia degli impianti passivi posti sulla linea della stessa rete.

In modo alquanto sbrigativo, il ministro Signorile presentò l'anno successivo alla Camera il piano dei tagli proponendo, fra l'altro, che solo 15.600 km di rete d'interesse nazionale potessero rimanere in esercizio, mentre

[...] per i residui 2.800 Km circa di linee a scarso traffico, non presentando un interesse generale ma solo interesse locale ed essendo caratterizzati da una domanda di trasporto estremamente ridotta e da notevoli disavanzi di gestione, a seguito anche di riunioni tenute con i responsabili dei trasporti in ambito regionale, è prevista l'attuazione di un piano di riclassificazione funzionale articolato su due distinte fasi operative. La prima fase riguarda la sostituzione del servizio viaggiatori su un primo gruppo di linee aventi un'estensione di circa 1.000 Km, per le quali non si sono riscontrate ad oggi ragioni economiche e territoriali per il mantenimento a carico della collettività dell'alto costo del servizio ferroviario. Per tali linee si può procedere alla sostituzione del servizio ferroviario viaggiatori con autoservizi di analogo livello qualitativo per la utenza, mentre per quanto riguarda il traffico merci, dovranno essere garantiti, in regime di raccordo o comunque con modalità economiche di servizio, i traffici merci di interesse commerciale per l'azienda, fermo restando che, per il momento, il complesso di infrastrutture dovrà essere conservato in buono stato, anche in assenza di servizi di trasporto. La seconda fase riguarderà l'individuazione, fra le altre linee ferroviarie statali a scarso traffico di interesse locale dell'estensione di 1.800 Km circa, di quelle che, previa razionalizzazione dell'offerta locale, potranno risultare necessarie a garantire sufficienti servizi di trasporto pubblico. Il punto di arrivo di questo processo è costituito dalla organizzazione di un traffico integrato a carattere regionale e la costituzione,

ove possibile, di aziende miste Stato-Regione, che dovrebbero esercitare l'attività ferroviaria leggera; e su ciò è stato avviato un confronto reale¹².

Accertato che per la tratta Sulmona-Carpinone era prevista la chiusura perchè considerata uno dei “rami secchi”, intervennero in Parlamento contro tale ipotesi, con diverse motivazioni: Cianci anche per difendere la tratta Avezzano-Roccasecca, successivamente difesa anche da Ricciuti; Vecchiarelli per chiedere, previa consultazione con la Regione, una riconsiderazione del piano perché la tratta in parola serviva «la zona turistica che fa perno su Roccaraso».

Di seguito, dopo la riflessione sulla validità del confronto da parte del presidente La Penna, ci fu anche il personale intervento di chi scrive

Il ministro deve farsi carico del vasto movimento di opinione realizzatosi contro i tagli della rete ferroviaria e che ha visto studenti, sindaci, prefetti e regioni, perchè è necessario mantenere determinate tratte nelle zone interne; come la tratta Sulmona-Carpinone la quale non può considerarsi una linea di cui si avvalgono solo i molisani o gli abruzzesi, trattandosi invece di una tappa necessaria per compiere il percorso che da Napoli giunge a Pescara: quindi l'indicato percorso ha carattere generale, per cui è necessario renderla funzionale. Ed in tal senso si è espresso anche il dipartimento della Protezione civile, sulla base dei dati forniti dal ministero della Difesa. Inoltre, è comunque giunto il momento di realizzare l'auspicata linea Roma-Molise-Puglia.

Interrotto dal ministro Signorile per condividere quest'ultima affermazione, feci osservare che la realizzazione del collegamento in questione avrebbe consentito di rivitalizzare molti “rami secchi”. Ricordando che la Regione Molise aveva già risposto alle richieste del ministro, manifestai la necessità di un tavolo di trattative a carattere istituzionale.

Con le successive audizioni del ministro e del segretario generale al piano, Ercole Incalza, i parlamentari molisani e abruzzesi sostennero con efficacia le loro ragioni tanto da portare all'accantonamento dell'idea di sopprimere la tratta in questione, a condizione che si attivasse un processo di razionalizzazione degli impianti finalizzato ad un ragionevole ribasso dei costi d'esercizio, rilanciando nel contempo l'intera linea d'intesa con le amministrazioni regionali interessate.

¹² Audizione del ministro dei Trasporti presso la commissione Trasporti della Camera, seduta del 27 novembre e dicembre 1985; audizione del segretario generale al piano dei tagli, Ercole Incalza, 12 dicembre 1986.

Negli anni successivi il ministero mise in atto provvedimenti contraddittori e non sempre convenienti, come la drastica riduzione del personale, delle corse dei pendolari, la chiusura di stazioni ancora utili, la chiusura di caselli trasformati in fermate impresenziate senza soluzioni alternative, ecc. Iniziative per il suo rilancio furono realizzate, invece, in più occasioni dai sindacati confederali (Mattei, Giannini, Gaspari), dalle amministrazioni comunali (a Carovilli da Fiocca e a Pescolanciano da Pellegrino e Marrone), da Legambiente, dal WWF (Pratesi e Amendola), dal dopolavoro ferroviario di Isernia (ripristino simbolico del treno a vapore sulla linea), dall'istituto "V. Cuoco" di Campobasso, dai macchinisti di Campobasso, dalla stampa locale (*Extra, Il Tempo, Molise Oggi, Corriere del Molise*)¹³, che sottolinearono la validità strategica di una trasversale per collegare i porti e i capoluoghi dell'Adriatico con quelli del Tirreno, del prevalente interesse per gli interventi di protezione civile e militare, per le merci, per il pendolarismo di studenti e operai, per il turismo montano (Capracotta e Roccaraso) e marino (Napoli e Pescara) e, di recente, per il collegamento privilegiato di un vasto sistema di aree naturali protette (Riserva orientata di Pesche, foreste MaB di Pescolanciano e Vastogiardari, Parco della Maiella, Parco nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise, Area umida di Montenero Valcocchiara, ecc.) e archeologiche (Teatro italico di Pietrabbondante).

Nonostante questi buoni motivi che avrebbero dovuto consigliare iniziative per velocizzare, differenziare e migliorare il servizio, all'inizio degli anni novanta il nuovo ministro venne sommerso da una pioggia di interrogazioni parlamentari dai deputati molisani e abruzzesi¹⁴, poiché veniva attuata una massiccia soppressione delle relazioni dirette Pescara-Napoli via Sulmona-Carpinone, riproponendo soluzioni d'interesse regionale a breve raggio a cadenza settimanale. Purtroppo alcuni danni divennero irreparabili, ma la mobilitazione delle popolazioni e l'assedio del Ministero da parte delle Confederazioni sindacali dei ferrovieri di Sulmona e Isernia, nel 1993, contribuirono ad evitare il peggio. Il problema della sopravvivenza e del rilancio della

¹³ Archivio privato di Edilio Petrocelli, Isernia.

¹⁴ Interrogazioni a risposta scritta: Petrocelli, 25 settembre 1990; Petrocelli e Vecchierelli, 29 maggio 1991; Melilla, Petrocelli, La Penna, Di Pietro; Petrocelli, Melilla, Impegno, 16 febbraio 1993.

linea, considerando gli eventi passati, rimane aperto e da tenere ancora sotto controllo.