

Editoriale

Perché questo giornalino?

Come ogni associazione culturale che si rispetti, anche noi abbiamo deciso di inaugurare un giornalino volto a informare tutti i soci sulle nostre attività e sulle nostre manifestazioni. Sarà lo strumento che faciliterà l'informazione interna e che permetterà di essere sempre aggiornati sul nostro operato. Sarà anche un modo per esporre le curiosità e le novità sul mondo ferroviario, in particolar modo sulla realtà molisana, rendendo meno freddo e selettivo il nostro bollettino. Non rimane che augurare buona lettura e dare vita al primo numero.

LeRotaie-Molise come nasce l'associazione

La nostra associazione nasce da un gruppo di amici che si incontravano per parlare e confrontarsi su un hobby quasi sconosciuto dalle nostre parti. Si discuteva di come erano state apportate modifiche e migliorie a un modellino, come procedeva la realizzazione del proprio plastico e si discuteva anche riguardo le ferrovie reali. Fino a quando, un giorno, decidemmo di unire le nostre "forze" e costituire un'associazione. Ci ritrovammo, così, un giorno di luglio intorno a un tavolo e definimmo lo statuto che fu registrato il 27 luglio del 2007. Nasceva l'associazione culturale Amici della Ferrovia LeRotaie-Molise.

I primi anni gli incontri avvenivano settimanalmente nei locali del DLF di Isernia dove iniziò a prendere forma il "plastico sociale". La nostra prima uscita, nell'aprile del

Continua a pag. 3

TUTTI UNITI PER LA SULMONA-CARPINONE!



Da sette anni a questa parte si tiene viva la tradizione ferroviaria italiana celebrando una ricorrenza particolare: la Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate. Perché ricordarle?, qualcuno potrebbe obiettare con sarcasmo. In Italia centinaia di strade ferrate sono state chiuse al pubblico e al trasporto merci; abbandonate a se stesse, rischiano di scomparire con il loro bagaglio storico-paesaggistico. Sono monumenti all'ingegneria umana e alla natura stessa, degni di essere valorizzati per il retroterra umano che li ha forgiati.

Ecco quindi il motivo che spinge centinaia di associazioni culturali e migliaia di appassionati a commemorare un pezzo di storia che è venuto a mancare, non per cause di forza maggiore, ma per il profitto e il successo aziendale.

LeRotaie Molise portano avanti assiduamente quest'iniziativa con l'obiettivo primario di salvare la storica Sulmona-Carpinone. Ricordo ai lettori l'edizione del 2012 con il treno storico che fece viaggiare turisti, politici e la stampa sulla Transiberiana d'Italia, attirando l'attenzione locale e anche nazionale su una realtà che rischia tuttora di essere affossata.

Ebbene oggi, 2 marzo 2014, ancora più agguerriti, rafforzeremo il ponte che abbiamo eretto tra noi e le autorità locali per trovare una soluzione definitiva a questa intricata questione...che si spera non sia una chiusura definitiva!

Il programma dei lavori è fitto di ospiti e appuntamenti. Alle 16.00 si inaugura il Museo di Cultura Ferroviaria, una realtà socio-culturale consolidata e che ha riscosso notevole successo. Per l'occasione, oltre al ridimensionamento dello spazio espositivo, sarà proposto un plastico ferroviario ulteriormente ampliato. Parliamo di ben 30 metri!

Subito dopo sarà proiettato il film documentario, "La vita è un treno", del giornalista Antonello Caporale che presenzierà al dibattito successivo alla proiezione. Prenderanno parte ai dibattimenti anche le autorità politiche, Luigi Mazzuto, presidente della provincia di Isernia, Luigi Brasiello, sindaco di Isernia, Pierpaolo Nagni, assessore dei trasporti del Molise, Nunzia Lattanzio, consigliere regionale delegata all'Istituendo Consorzio per gestire la Sulmona-Carpinone, i sindaci dell'Assomab, consorzio dei comuni attraversati dalla Transiberiana, Pasquale Di Nardo, presidente della Ferrovia Sangritana e i presidenti de LeRotaie, Fabrizio Minichetti, e di Transita, Francesco Tufano.

A. Incollingo

Il film-documentario di ANTONELLO CAPORALE

LA VITA È UN TRENO

un viaggio romantico e realistico sulle ferrovie abbandonate d'Italia

La ferrovia attira ancora l'interesse del mondo giornalistico e culturale italiano. A quanto pare le forbici aziendali non minano la passione e la storia di una nazione che è stata unita anche grazie alla sua rete ferroviaria. L'Italia è un reticolato di vecchie e nuove strade ferrate: le prime chiuse o quasi dismesse e le seconde elettrificate e ad alta velocità. Si rispecchia in pieno l'anima tradizionale e lo spirito modernista del nostro Paese, pronto a distruggere pur di emulare chi con la modernità ha già fatto i conti. Antonello Caporale è una firma nota e apprezzata del Fatto Quotidiano. Eppure avrebbe potuto parlare di Berlusconi o di Letta piuttosto che realizzare un documentario a puntate sulle ferrovie abbandonate. Perché questa scelta? È la denuncia a spingere Caporale a investigare con sentimento e con la lente d'ingrandimento una realtà disastrosa e corporativa. Centinaia di linee storiche sono state dismesse, chiuse perché ritenute poco efficienti. Nessun progetto di recupero, nessuna sensibilità storico – paesaggistica: gli alti piani di Fs sembrano ignorare la bellezza di queste tratte che attraversano i luoghi più seducenti d'Italia; valli e laghi, montagne e colline; superano dirupi e fiumi impetuosi, sfrecciano per pianure verdi e immacolate;

sono in definitiva il risultato di una maestria edile che oggi difficilmente troviamo. Sono monumenti all'ingegneria umana. Caporale fa recupero di tesori: filma più di tremila chilometri di binari, esplora stazioni, casolari e luoghi deserti e incolti, mondi abbandonati in una realtà che sembra post-apocalittica.

Dal Piemonte alla Calabria registra le sue sensazioni e mette l'accento su una questione ritenuta secondaria: il ruolo del treno. È un mezzo ancora valido, anzi validissimo, sia per il risparmio in termini di portafoglio privato e pubblico sia per l'ecologia (essendo il mezzo di trasporto più delicato con la natura). Senza dimenticare poi la dismissione di un intero mondo culturale e umano, senza un piano di valorizzazione (come avviene normalmente in Inghilterra).

Caporale ha presentato il suo lavoro il 7 gennaio, a Roma, alla presenza di molte firme del giornalismo italiano e di alcune personalità del settore, riscuotendo un grande successo. È la dimostrazione che non tutti gli sforzi sono stati vani, ma anzi si può ancora sperare in un'Italia che sappia rivalutarsi.

A. Incollingo

Non chiudete l'Avezzano–Roccasecca! Convegno a Civitella Roveto (AQ)

Sempre in occasione della 7° Giornata delle Ferrovie Dimenticate, a Civitella Roveto, in provincia dell'Aquila, sarà organizzato un convegno per chiedere la pronta riapertura della linea Avezzano – Roccasecca. Si terrà presso l'Auditorium "Vincenzo Zanello", alle ore 10.00. Da qualche mese a questa parte, più precisamente da luglio dell'anno scorso, la tratta è stata chiusa e si sono predisposte corse di autobus per non interrompere il traffico passeggeri. È lo stesso destino che è toccato precedentemente alla Transiberiana e purtroppo a tante tantissime linee sparse in tutta Italia. Il dibattito verterà sulla storia e sul futuro dell'Avezzano – Roccasecca, sulle ragioni della chiusura e sulle possibili soluzioni per attivarla di nuovo. Prenderanno parte ai lavori le autorità locali e i professionisti del settore dei trasporti e verrà presentato ai convenuti il documentario di Antonello Caporale e il reportage di Riccardo Finelli, "Coi binari fra le nuvole". A organizzare l'incontro è il Comitato Interregionale "Salviamo l'Avezzano – Roccasecca".

"Tesserone 2014"

Dal 2012 LeRotaie premiano il socio più attivo. I vincitori vengono scelti fra chi durante l'anno si è impegnato costantemente e proficuamente. È un riconoscimento per chi dedica passione e energia a questa realtà così defraudata e ricca. Quest'anno il "Tesserone", la tessera "onorifica", è spettata a Michele Perpetua, al quale la maggioranza dei soci ha riconosciuto il duro lavoro e la sua costanza in molte occasioni. La consegna è avvenuta la sera del 7 febbraio e a porgergli il premio è stato il premiato dell'anno precedente, Mattia Biasella. Il 2012, invece, ha visto premiare Sergio De Spirito attivissimo nell'organizzare "l'evento dell'anno": il treno storico del 4 marzo 2012.

IL PARCO FERROVIARIO A ISERNIA

un progetto in via di sviluppo?

Continua da pag. 1

Il 10 febbraio il consiglio comunale di Isernia ha ufficializzato l'acquisto delle aeree in disuso della stazione di Isernia. Il progetto del sindaco Luigi Brasiello prevede la riqualificazione entro il 2015 dei terreni nei pressi dell'ex rimessa dei treni e della "Piccola" (il deposito della stazione, lato terminal degli autobus) per realizzare possibilmente un parco verde nel centro città. È un disegno urbanistico rivoluzionario per una comunità che ha sempre dato spazio al cemento piuttosto che alla natura.

Bisogna riconoscere il buon proposito, ma ancora vi è un'incognita: come sfruttare l'acquisto del comune? Trasformarlo in un giardino pubblico, in parcheggi o, nella peggiore delle ipotesi, venderlo ai privati? Ho parlato all'inizio delle intenzioni ecologiche del primo cittadino, ma nulla è ancora certo. Le Rotaie non hanno esitato a esprimere una proposta concreta per sfruttare l'intera area. Fin dalla costituzione abbiamo lanciato un piano innovativo e alternativo: costituire un parco a tema ferroviario. In breve si tratterebbe di dedicare il futuro giardino pubblico alla cultura dei treni, ambientandolo nella realtà molisana.

Si rivaluterebbero le strutture e le strumentazioni che venivano nel passato utilizzate per gestire il traffico passeggeri e merci. Il tutto verterebbe poi intorno all'ex rimessa riconvertita ufficialmente in museo. Per completare l'opera si è suggerito di ristrutturare i due tender abbandonati presso la stazione cittadina e accoppiarle con una locomotiva 940; in aggiunta si è chiesto anche di conservare un tronchino per far circolare una draisina a scopo ludico.

È un sogno concreto, solo se l'amministrazione comunale capirà l'importanza e la funzione di un'area museale nel cuore di Isernia. Un progetto che avvicinerrebbe la città a Pietrarsa e ai grandi musei ferroviari italiani, un investimento per il futuro.

Attualmente non possiamo fare previsioni, rischieremo di vederle deluse. Possiamo solo auspicare che si prendano decisioni sensate e "terra terra", come si dice "dalle nostre parti". Si è discusso addirittura di realizzare centri turistici ("cattedrali nel deserto") per un turismo che a Isernia non c'è ancora. Un pericolo che vorremmo il più presto possibile eliminare.

A. Incollingo



2009, fu a Roccasicura, grazie all'interessamento di Mario Lombardi che ci mise a disposizione i locali dell'ex asilo. Centinaia le presenze molte delle quali da fuori regione. Seguirono, lo stesso anno: Carovilli, Capracotta, Isernia e Ailano (Ce). Da questa esperienza ne scaturì, l'anno successivo, la partecipazione a mostre e manifestazioni a carattere nazionale tra cui quella di Avezzano che con le migliaia di visitatori si tramutò in un vero e proprio trampolino di lancio per la nostra associazione. Negli anni, grazie ai vari confronti con altre realtà, ci perfezioniamo sempre di più. Per ben quattro anni abbiamo lavorato alla realizzazione del nostro plastico in un capannone messo a disposizione dalla famiglia Marrone-Antenucci fino a quando, dopo un incontro con l'allora assessore provinciale Florindo Di Lucente, a cui illustrammo il nostro progetto e la nostra attività in giro per l'Italia, entusiasta di tutto ciò si adoperò immediatamente con il presidente Luigi Mazzuto che non ebbe esitazione alcuna a farci avere uno spazio tutto nostro all'interno dell'Officina del Tempo Libero, l'ex rimessa locomotive della stazione FS di Isernia in comodato d'uso alla provincia pentra.

A fine novembre 2013 inizia un nuovo ciclo della nostra associazione: finalmente abbiamo uno spazio dove tutti possono venire a conoscere questo fantastico hobby allontanando sempre di più la convinzione che il trenino sia solo un gioco per bambini.

Accanto al modellismo ferroviario cresce la nostra già vasta collezione di cimeli ferroviari, riceviamo continuamente donazioni di oggetti ormai in disuso e spesso, facendo colletta tra i soci, riusciamo ad acquistare anche oggetti di valore che poi vengono puntualmente esposti in modo da poter essere ammirati da tutti i visitatori.

...un po' di storia!

La stazione di Isernia

La stazione FS di Isernia è ubicata sulla linea che porta a Cassino (Roma) e Vairano (Napoli) da un lato, e Campobasso dall'altro. La ferrovia è parte integrante della città, con il viadotto di Santo Spirito che subito dopo la stazione attraversa il profondo vallone del fiume Carpino. L'idea di una ferrovia nelle zone interne del Centro e del Sud Italia, risale alla seconda metà dell'800, quando venne progettato un collegamento tra Napoli e la costa Adriatica passando per "gli Abruzzi". A quel tempo venne delineata più o meno la rete appenninica che oggi conosciamo con le linee Vairano-Termoli, Carpinone-Sulmona e Sulmona-Terni. Bisognerà aspettare però la fine degli anni 80 del XIX secolo per vedere approvata la costruzione di un collegamento ferroviario che avrebbe permesso collegamenti diretti tra il napoletano con le zone interne dell'Appennino Abruzzese. Il progetto prevedeva infatti la costruzione di una linea Vairano-Isernia-Sulmona. Il 21 marzo 1894, ovvero 120

anni fa, vennero conclusi i lavori del tronco Roccaravindola-Isernia rendendo disponibile il collegamento con Vairano-Caianello e quindi con Napoli e Roma. Il 16 settembre 1897 la stazione di Isernia fu collegata a quella di Sulmona. I servizi in quegli anni erano affidati alle vaporeiere che impiegavano tempi biblici per percorrere la linea vista la grande pendenza del tratto abruzzese (da Isernia a Sulmona occorrevano quasi 7 ore per un percorso di 130 km) e solo negli anni 30 la comparsa delle littorine diesel abbreviò i tempi di percorrenza. La guerra devastò completamente le infrastrutture ferroviarie e l'opera di ricostruzione venne ultimata solo nel 1960. La situazione del traffico viaggiatori e merci risentì della grande concorrenza automobilistica, ma trattandosi di zone raggiunte da strade tortuose, il treno ha da sempre rivestito una certa importanza nei trasporti. Se il traffico merci è andato però scemando, quello viaggiatori è (lievemente) cresciuto grazie alla

rapidità dei collegamenti con Napoli e Campobasso. Oggi Isernia è punto di arrivo e partenza di numerosi pendolari verso Lazio, Campania e, in misura minore, Abruzzo. Nel 2000 è stata aperta la bretella tra Venafro e Rocca d'Evandro permettendo collegamenti diretti tra il Molise e Roma senza inversione a Vairano, risparmiando fino a 40 minuti. I tempi di percorrenza tra Isernia e Roma sono, oggi di circa 2 ore mentre verso Napoli di un'ora e venti minuti. Isernia è fermata di tutti i treni in transito e, fino al 2010 capolinea di alcune relazioni da e per Castel di Sangro e Sulmona. La stazione ha 4 binari ed è una delle poche stazioni delle tratte interne a offrire servizi ai viaggiatori come la biglietteria. Lo scalo merci è stato abolito ormai da molti anni. Il materiale in transito è costituito da sole automotrici diesel e precisamente: Aln 663, Minuetto e, sporadicamente, alcune rare ALn 668 oggi in via di dismissione. All'esterno della stazione fermano autobus urbani ed extraurbani.

