

RELAZIONE SULLA FERROVIA AVELLINO-ROCCBETTA S.ANTONIO AL CONVEGNO SULLO SVILUPPO DELL'OFANTO GOLETO 6 LUGLIO 2005

L'importante convegno di oggi sullo sviluppo dell'Ofanto e del circostante territorio della vallata, impone una riflessione serena, ma decisa, sulla ferrovia Avellino - Rocchetta S. Antonio. Questa scavalca per ben quindici volte il fiume, lo costeggia e lo lambisce spesso.

Scorrono insieme dalla sorgente del fiume fino ai piedi dei monti Dauni. Da Torella - Nusco fino a Rocchetta S. Antonio, dalla Campania alla Puglia, passando per un breve tratto di Lucania. Attraversano quindi tre Regioni e, mentre l'Ofanto continua il suo viaggio fino alla foce in Adriatico, la maggior parte del percorso della ferrovia si svolge in Campania.

Dopo oltre un secolo vivono ancora oggi in perfetta simbiosi e il loro destino non può essere separato, così come la comune memoria storica di strade utilizzate per il trasporto, nonostante siano di epoche lontane tra loro.

Un completo recupero ambientale dell'Ofanto e dei suoi affluenti, così come lo sviluppo sostenibile del territorio circostante, sarebbe cosa altamente meritoria. Tuttavia mancherebbe qualcosa di importante, senza un utilizzo possibile della ferrovia. In epoca sannitica l'Ofanto rappresentava l'unica via breve di comunicazione tra l'Adriatico ed il Tirreno, seguendo poi il Sele. L'alternativa era la via del mare, molto più lunga; quella seguita dai Greci di Sibari, che, costeggiando la Calabria dal lato ionico e risalendo il Tirreno oltre la foce del Sele, avevano fondato la grande Poseidonia, Paestum con i Romani.

Molto spesso i villaggi irpini sorgevano su rilievi posti a ridosso del fiume, da dove controllare il passaggio e scambiare merci. Questa strategica centralità non fu casuale né irrilevante, se poi alla metà del quarto secolo a.c. si giunse alla completa sannitizzazione dell'attuale Campania. La Terra di Mezzo, che aveva visto piantare le prime viti e scoperto Parte degli insaccati, che non era da meno di altri popoli nella lavorazione di ferro, bronzo e terracotta, e che in fatto di strategia militare e di valore faceva impazzire la futura potenza romana, era riuscita nell'intento di gestire i traffici e diffondere la propria cultura, espandendo l'influenza sul territorio ed il suo controllo.

Gli studiosi oggi sostengono che, se a quel tempo si fosse potuto scommettere su quale popolo avrebbe conquistato spazi oltre i propri confini e diventare potenza militare dominante, una grande maggioranza avrebbe indicato i Sanniti piuttosto che i Romani.

Questi luoghi evocano fragore di armi e scontri furibondi tra le armate romane e quelle cartaginesi di Annibale, per conto del quale il giovane studente Francesco De Sanctis litigò aspramente con uno studioso morrese, ritenendo il cartaginese il più grande condottiero della storia, più dello stesso Cesare, mentre l'altro sosteneva il contrario; evocano echi di interminabili battaglie tra le truppe romane e quelle irpino - sannitiche.

Dopo due secoli di guerra, comprensivi di lunghi periodi di pace, con la definitiva

vittoria di Roma la storia cambiò. Si passò dalla centralità alla marginalità, alla distruzione se non allo sterminio, con successivi ripopolamenti, dai Liguri ai Longobardi ecc.

La ferrovia Avellino - Rocchetta S. Antonio nasceva alla fine dell'ottocento proprio per togliere dall'isolamento questo angolo d'Irpinia con i suoi paesi ricchi di storia, di cultura e di dignità, ma anche di povertà e di inaccessibilità. Un pezzo d'Italia emarginato dal resto del Paese, unito ad esso soltanto attraverso strade-mulattiere. La ferrovia rappresentava per l'Irpinia la fine di un incubo durato troppi secoli, il sogno e la speranza di un domani migliore.

Il grande Francesco De Sanctis, che fortemente si era battuto per la sua realizzazione, poteva sentirsi appagato, sebbene postumo. Quei paesi che egli aveva mirabilmente immortalato nei suoi libri, così straordinariamente letterari nel loro scorrere, a volte immobile, a volte vivace, avevano rotto l'isolamento. Il resto è storia moderna; dalla crisi del commercio con la Puglia, alla grave recessione economica, all'emigrazione di massa, iniziata a fine ottocento e proseguita per almeno tre quarti del secolo ventesimo.

Per tutto questo occorre salvaguardare la memoria del treno, mezzo di partenza, ma anche di ritorno. Va preservata la memoria del treno per quello che ha significato di importante per intere generazioni di studenti, impiegati, commercianti e contadini, braccia dirette in Puglia durante il periodo della mietitura.

Il treno come strumento di fuga dalla povertà, ma anche utilissimo veicolo di trasporto per il lavoro e per lo studio. A metà degli anni sessanta inizia una crisi irreversibile. Si afferma e si consolida sempre più l'egemonia del trasporto su gomma, fino ai nostri giorni con la decretata chiusura della ferrovia nel periodo estivo, che a molti appare l'anticamera della futura e completa dismissione.

Per scongiurare questa infausta evenienza occorre invece reagire subito e farlo nel modo giusto.

La Regione, la Provincia e le due Comunità montane, quella dell'Alta Irpinia e quella del Terminio- Cervialto, dovrebbero costituire da subito un gruppo di lavoro per la immediata formulazione di un progetto da proporre alle Ferrovie Dello Stato, che consenta l'istituzione di un treno turistico a partire dalla primavera 2006, da affidare eventualmente in gestione e che copra il periodo primavera-estate o l'intero arco dell'anno, a cadenze prefissate.

Esiste oggi una grande opportunità, una occasione forse non ripetibile.

A torto si ritiene che la ferrovia Avellino - Rocchetta rappresenti un problema per la nostra comunità, mentre è invece una straordinaria risorsa, qualora si riesca a cogliere l'importanza che questa può assumere per lo sviluppo dell'intera area.

Da un lato il nostro territorio con buona vivacità ha prodotto iniziative interessanti e si appresta a viverne ancora nei prossimi anni, possiede un corredo architettonico, culturale, ambientale ed archeologico di tutto rispetto, dall'altro ha bisogno di completare l'opera e di una grande attrattiva sovracomunale, un contenitore che accolga le varie iniziative e risorse esistenti!, ne amplifichi la conoscenza e le valorizzi in un ambito più ampio.

Questa funzione può essere svolta dalla ferrovia Avellino - Rocchetta S.

Antonio, che ha caratteristiche peculiari per diventare attrattiva nazionale ed ha la possibilità di fare da traino per le varie espressioni locali. Non solo vi è la disponibilità di una motrice a vapore come di altre carrozze, compreso il vagone ristorante, ma c'è da ribadire che non occorre compiere alcun lavoro di manutenzione straordinario né tanto meno occorre costruire strutture di alcun genere.

Esiste inoltre una straordinaria attenzione verso la nostra ferrovia da parte dei tanti appassionati, sparsi su tutto il territorio nazionale.

L'interesse nasce dalle caratteristiche della Avellino - Rocchetta, peculiare nel variegato panorama ferroviario italiano, anzi unica, se pensiamo che alla lunghezza del tratto (ben 119 km) si aggiunge la completa automazione (la prima in Italia ad essere stata completamente automatizzata agli inizi degli anni 80), il che significa avere costi di gestione e di manutenzione minimi, con un operatore ad Avellino ed uno a Rocchetta che possono da soli controllare l'intero tratto; significa unire alla sicurezza dell'alta velocità la distensiva andatura di altri tempi, permettendo un viaggio totalmente rilassante, come vedere un film di Sergio Leone rispetto ad un film di Western, in uno scenario suggestivo, fatto di fiumi, di montagne, di laghi e di verde.

Qualcuno delle decine di migliaia di appassionati è venuto a percorrere questo tratto di ferrovia e ne ha raccontato le struggenti impressioni su riviste di settore. Si calcola inoltre che in Italia vi siano dai diecimila ai quindicimila cultori di federmodellismo, senza contare i piccoli collezionisti, senza mettere nel conto ciascuno di noi, che certamente si è augurato un trenino come regalo di Natale.

Mentre stiamo discutendo, qualcuno sta mettendo a punto un dvd con il filmato di un tratto della nostra ferrovia, amalgamato agli estratti di reportage che la raccontano, comparsi a suo tempo sulle riviste specializzate; il tutto da inviare via Internet ai 1200 soci di un'associazione di amici delle ferrovie, ciascuno dei quali a sua volta è socio di un'altra organizzazione locale di appassionati di treni e di ferrovie.

Rendendoci conto della consistenza di questi numeri, comprendiamo meglio le potenzialità che si possono generare, compresa anche la disponibilità alla collaborazione volontaria di alcuni di questi amici delle ferrovie; né possiamo ignorare che a poca distanza da noi, a Pietrarsa di Portici, in omaggio alla prima rete ferroviaria d'Italia, la Napoli-Portici, esiste il più grande museo nazionale di treni; questa circostanza permetterebbe ai visitatori interessati di mettere insieme un viaggio vero su un treno d'epoca vero con un pacchetto di offerta turistica, che consenta pernottamenti e visite nei luoghi circostanti la ferrovia, con tappa finale a questo grande museo dei treni. Altro che fare migliaia di chilometri per sottoporsi ad interminabili code, allo scopo finale di viaggiare su trenini finti in una bolgia incandescente di persone e di rumori assordanti!

Questo progetto al contrario può riproporre il valore del silenzio e l'essenza di una società contadina laboriosa e lenta, parca ma serenamente festante ed ospitale.

Vi è oggi una grande riscoperta del treno come mezzo di trasporto. E' notizia di questi giorni che un consistente numero di vacanzieri stranieri, diretti in una località

della Sardegna per trascorrervi un periodo di ferie, ha preteso di raggiungere la cittadina prescelta con un treno allestito all'occorrenza; in caso contrario vi sarebbe stata la rinuncia alla vacanza.

C'è un grande fermento in Irpinia sulla ferrovia Avellino - Rocchetta S. Antonio, ma in verità è dal 1996 che il problema è sul tappeto, da quando si ventilò la possibile completa dismissione della ferrovia con la scelta unilaterale da parte delle Ferrovie Dello Stato di chiuderla nel periodo estivo. Si iniziò proprio da Morra De Sanctis, con una riunione di tutti i comuni della zona e con la partecipazione dell'allora presidente della provincia Anzalone e di Mitrione in rappresentanza delle Ferrovie, per contrastare questa decisione e per richiedere invece un rilancio della ferrovia non solo per uso passeggeri, ma anche per trasporto merci, considerato il consolidarsi di aree industriali lungo il percorso e l'esistenza di due grandi poli industriali, collocati alle estremità del tratto, comunque nelle immediate vicinanze, i due insediamenti Fiat di Melfi e di Pianodardine.

Dopo anni di battaglie e di successi interlocutori si è ritornati al punto di partenza.

Nel frattempo si è prodotta la bella iniziativa del viaggio in treno nel 1997, organizzata in occasione del centenario della nascita della ferrovia Avellino - Rocchetta S. Antonio dal MTC di S. Angelo Dei Lombardi con l'allora preside don Antonio Tenore, che, insieme al prof. Gabriele Giorgio, curò anche la pubblicazione di un interessante libro con il racconto di quel viaggio e con la ristampa di documenti e contributi d'epoca. Nell'agosto del 2000 è stato riproposto il viaggio in treno sulla linea Avellino - Rocchetta come viaggio sentimentale nell'ambito delle manifestazioni del Parco Letterario Francesco De Sanctis.

Vanno certamente ricordate le battaglie sostenute dalla precedente amministrazione provinciale e dall'attuale per scongiurare la completa dismissione della tratta ferroviaria, come la nascita del comitato pro-ferrovia, promosso dall'avvocato Pacifico di Castelfranci con la partecipazione di molti comuni insistenti lungo la linea e l'accurato, nonché autorevole appello del prof. Aldo De Francesco, comparso sulla prima pagina provinciale del Mattino del 29 giugno di quest'anno, che mi trova perfettamente d'accordo sulle analisi e sulle prospettive, con il suo invito a rilanciare Fuso della ferrovia, richiamandosi proprio al viaggio sentimentale del Parco Letterario.

Quella manifestazione, con partenza e ritorno ad Avellino, intrattenimento durante il viaggio, arrivo a Calitri e, dopo la visita al centro storico, successiva fermata alla stazione Morra - Teora con festa finale e degustazione eno-gastronomica, vide non soltanto una partecipazione massiccia ed entusiasta, ma evidenziò che su quella strada era possibile insistere.

Quel giorno vedemmo non solo anziani commuoversi per aver rivissuto un viaggio che sembrava ormai scolpito solo nella memoria, ma anche giovani incuriositi e affascinati dall'atmosfera che si era creata durante l'evento e più di una persona piangere di nascosto per la gioia di quell'emozione così intensa. Sbarrando il passo a qualsiasi equivoco, vi è comunque da ribadire che il treno turistico non è incompatibile né con il trasporto passeggeri né con quello merci, ma le diverse esigenze potrebbero tranquillamente convivere. Gli esperti ritengono possibile

organizzare un treno turistico, anche se l'utilizzo ordinario raggiungesse l'85-90 % delle possibilità della rete, come di recente è avvenuto sulla Genova - Acqui Terme.

Non solo dunque non esiste contrapposizione tra i vari usi della tratta ferroviaria, ma è pensabile che un equilibrato utilizzo della rete a scopo turistico, periodico e permanente, possa fare da volano per possibili sviluppi di crescita negli usi più tradizionali del treno. Di sicuro il trasporto su gomma ha deluso e contrariato tanta gente ; in Italia siamo all'88 % del trasporto merci su gomma contro il 38 % della Germania ed il 20 % della Svizzera. E' realistico pensare che non si possa andare oltre.

Difficile ipotizzare che si incominci dalla Avellino - Rocchetta S. Antonio per invertire questo dato disastroso, in un paese circondato dal mare e con una rete ferroviaria abbastanza capillare; di converso una riproposizione sic et simpliciter del trasporto passeggeri tradizionale, consentirebbe alle Ferrovie di avere gioco facile con le proprie teorie, mettendo in tavola la legge dei numeri, considerato l'esiguo numero di fruitori del suo servizio, fenomeno dovuto in parte alla cospicua distanza dei centri abitati dalle stazioni ferroviarie, spesso senza collegamenti efficienti con le stesse in modo particolare alla perdita di competitività con gli altri mezzi di trasporto per la durata dei tragitti, sempre la stessa da decenni.

In questo frangente appare più opportuno puntare ad un utilizzo turistico della ferrovia, un mix di cultura, folclore, enogastronomia ed intrattenimento, in cui può trovare posto un Museo viaggiante della storia dei treni e delle ferrovie, in omaggio ai tanti appassionati e a quanti di certo lo diventeranno, che potrà ulteriormente ampliarsi con il successivo e semplice utilizzo delle stazioni ferroviarie dismesse, presenti lungo la linea, per raccontare altre storie, magari legate ai territori che i treni attraversano e alle genti che li hanno abitati e li abitano.

Fondamentale appare il coinvolgimento delle scuole di ogni ordine e grado non solo perché è sicuramente istruttivo conoscere il modo di viaggiare e di vivere delle generazioni precedenti, ma anche seguire le tappe dell'evoluzione delle ferrovie e dei treni, dagli albori fino ai nostri giorni, ai vari intercity-pendolini. Molto stimolante sarebbe spiegare la storia generale, partendo dalle piccole-grandi storie locali, come discutere dei tanti avvenimenti importanti vissuti da questi luoghi, abitati almeno dal XX°-X° secolo a.c., passandovi in mezzo sopra un treno; così come spiegare la geografia, un tempo molto diversa dall' attuale, o come spiegare il brigantaggio, fenomeno rilevante e a lungo presente in queste aree.

Sicuramente un posto centrale dovrebbe trovarlo la letteratura, non solo quella che ha raccontato emozioni e storie vissute sui treni e nelle stazioni ferroviarie, da Georges Simenon a Italo Calvino, da Crichton ad Agata Christie, da Teroux ad Ettore Mo, da Gebler a Lebert, da Highsmith a Rinehart, fermandoci agli autori dei libri forse più noti, ma qualsiasi opera letteraria potrebbe essere trattata e quindi contaminata, non solo con la giustificazione di aver avuto in loco il sommo critico letterario Francesco De Sanctis, ma anche perché qualsiasi composizione letteraria è in fondo un viaggio nella realtà e nell'immaginario ; un ruolo fondamentale spetterebbe alla musica, dal grande madrigalista Carlo Gesualdo fino ai nostri giorni, passando certamente per i canti popolari e le ballate di tarantelle e batticulo, al suono

di organetto e fisarmonica.

Non sarebbe poi altamente educativo per i giovani e per tutti gli abitanti di questa provincia, che ha vissuto un secolo intero di emigrazione e sta ridiventando terra di immigrazione, parlare di questi grandi fenomeni sul veicolo che in loco più di tutti li ha vissuti nel secolo scorso, il treno?

Fruitori del treno non solo i giovani, ma anche gli anziani che, spesso intrappolati in queste nuove case- albergo, sarebbero di certo più felici avendo in tasca un abbonamento per il treno della memoria e della speranza; notti bianche sul treno d'epoca sarebbero avvenimenti straordinari per giovani e meno giovani. Siccome assume un grande valore conservare e difendere un cospicuo patrimonio della propria storia e dei propri costumi, penserei ad un uso generalizzato del treno da parte di tutte le categorie della realtà provinciale, come auspicherei una doverosa convocazione del Consiglio Provinciale sul treno che ne attraversa buona parte del territorio, come un incontro dei rappresentanti delle due Comunità Montane e certo non ultima una riunione congiunta sul treno Avellino - Rocchetta S. Antonio dei Consigli Regionali di Campania, Puglia e Basilicata, per discutere insieme di tre aree contigue dei rispettivi territori regionali, periferiche ma fondamentali per un riequilibrio armonico ed equo, rendendo vera l'affermazione che la periferia è il centro.

In fondo recuperare e rivalutare una via di acqua e una di ferro è innanzi tutto una questione di volontà politica, che non dovrebbe mancare, come di una attiva e consapevole pressione da parte dell'opinione pubblica del territorio interessato, attraverso le sue istituzioni periferiche ed anche con la propria voce, finché si è ancora in tempo a salvare il salvabile.

Sono certo che, stigmatizzando le parole di Paolo Conte".e allora io quasi quasi/prendo il treno e vengo/vengo da te/ ma il treno dei desideri/ nei miei pensieri/ all'incontrario va, . . . il viaggio permanente nel nostro passato e nel nostro futuro si possa fare.

Rocco Di Santo
Già presidente del Parco Letterario
Francesco De Sanctis e già sindaco
di Morra De Sanctis