



Citation: Ciliberti, D., & Mastrostefano, G. (2025). Mobilità appenniniche e territorialità latenti. Il caso della tratta ferroviaria Agnone-Pescolanciano. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 8(2): 69-83. doi: 10.36253/bsgi-7574

© 2025 Author(s). This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<https://www.fupress.com>) and distributed, except where otherwise noted, under the terms of the CC BY 4.0 License for content and CC0 1.0 Universal for metadata.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Mobilità appenniniche e territorialità latenti. Il caso della tratta ferroviaria Agnone- Pescolanciano

Apennine Mobilities and Hidden Territoriality. The Case of the Agnone-Pescolanciano Railway Line

DIANA CILIBERTI, GIADA MASTROSTEFANO

Dipartimento di Bioscienze e Territorio – DiBT, Università degli Studi del Molise, Italia
Email: diana.ciliberti@unimol.it; g.mastrostefano@studenti.unimol.it

Abstract. In some areas of the Apennines, the mobility is often described and perceived as difficult, slow and often inadequate. However, in the contemporary landscape, signs of various past forms of mobility (sheep tracks, mule tracks, railway networks, etc.) are still visible. But how does the mobility of the past and the present can dialogue today? And what relations can they generate in territory? The traces of these old communication routes are still vivid in the historical memories of some territories, as in the case of the Agnone-Pescolanciano railway line, destroyed during the Second World War and never rebuilt. This line played an important connectivity function in socio-economic terms for the Alto Molise (Gambi, 1951; Minichetti, 2010). Even if almost all traces of these tracks have been lost, the signs of its passage are still widespread in some daily practices experienced by the community, through the memories of those who lived it and the use of everyday toponymy (Muzaini, Minca, 2018). The aim of this paper – which is part of a broader investigation of the Prin MIND – “Mountains INSiDe the mountain. Narratives, dynamics and development paths: new readings” – is to retrace its evolution, intercepting testimonies and imaginaries, stimulating the local historical memory, investigating the possible correlations that exist between new and old awareness of practices related to mobility, to stimulate a reflection on the social value that this route has represented for the communities of Alto Molise.

Keywords: Apennines, mobilities, railways, Alto Molise.

Riassunto. In alcune aree dell'Appennino la mobilità è spesso raccontata e percepita come difficile, lenta e, a tratti, inadeguata. Eppure, nel paesaggio contemporaneo, sono ancora visibili i segni di varie forme di mobilità passate (tratturi, mulattiere, reti ferroviarie, ecc.). Ma in che modo la mobilità del passato dialoga con quella attuale? E quali relazioni possono generare su un territorio? Le tracce delle vecchie vie di comunicazione appaiono ancora vive nella memoria storica di alcuni territori, come nel caso della tratta ferroviaria Agnone-Pescolanciano, distrutta durante la Seconda Guerra Mondiale e mai più ricostruita. Questa tratta ha svolto per il territorio alto molisano un'importante funzione di connettività di carattere socioeconomico (Gambi, 1951; Minichetti, 2010). Del suo percorso si è persa quasi ogni traccia, anche se i segni del suo passaggio appaiono ancora diffusi nelle pratiche esperite quotidianamente dal-

la comunità, nei racconti di coloro che l'hanno vissuta, come anche nella toponomastica (Muzaini, Minca, 2018). L'obiettivo del contributo – che si colloca nella più ampia indagine del Prin MIND – “Mountains INSiDe the mountain. Narratives, dynamics and development paths: new readings” – è di ripercorrere la sua evoluzione, intercettando testimonianze e immaginari, stimolando la memoria storica locale, indagando le possibili correlazioni esistenti tra nuove e vecchie consapevolezze di pratiche legate alla mobilità, al fine di sollecitare una riflessione sul valore sociale che questa tratta ha rappresentato per le comunità dell'Alto Molise.

Parole chiave: Appennini, mobilità, strade ferrate, Alto Molise.

1. Un patrimonio in “cammino”

In modo quasi anacronistico è sempre più pressante il bisogno di mobilità lente. Perché se il termine “mobilità” racchiude in sé una serie di pratiche spazio-temporali, modalità immersive di viaggio e relazioni etiche che si basano sul desiderio di connettersi in modi particolari e di disconnettersi in altri, l'aggettivo “lento” incarna le qualità di ritmo, passo, tempo e velocità, che si producono nella relazione sensoriale e affettiva tra il viaggiatore e il mondo (Cresswell 2010, 18). In effetti, se il mondo globalizzato ha innescato convergenze spazio-temporali vocate alla velocità dei collegamenti e delle comunicazioni, oggi si assiste – quasi in un processo che rischia di cadere in mera nostalgia – alla necessità di ritrovare ritmi nuovi in risposta ai bisogni psicofisici individuali, all'esigenza di condurre stili di vita più sostenibili. Su tale tendenza Bischoff (1995) sottolinea la funzionalità “d'espressione” che può avere una *greenway*, ad esempio, nel mettere in contatto l'individuo con i suoi bisogni durante l'atto pratico del cammino, concependo i luoghi come contesti dell'esperienza, costituiti nel movimento, nella memoria, nell'incontro e nell'associazione tra elementi umani e non-umani (Tilley 1994). Secondo questa prospettiva i luoghi appaiono impregnati di significati, i quali assumono per le comunità autoctone connotazioni troppo importanti per essere ignorate e per coloro che li attraversano – anche solo temporaneamente – una valenza di tipo esperienziale.

La costruzione di un percorso *slow* e *green* non è affatto semplice, occorre prestare attenzione al senso dei luoghi, al loro passato, per far fronte alle strutture e ai modelli del paesaggio che nel presente percepiamo solo selettivamente. Ogni luogo è infatti investito di significati e significanti che derivano da azioni passate, da una storia di coinvolgimenti reali o immaginari, molto spesso inesprese, ma che se trascurate potrebbero compromettere

la validità di qualsiasi percorso di patrimonializzazione basato sul coinvolgimento diretto delle comunità locali.

Nei confronti di questi luoghi appare quindi indispensabile porsi in una rinnovata sensibilità andando al di là del semplice concetto di autenticità socialmente costruita (Cassi 2015), scavando nella memoria, ritessendo le trame relazionali di luoghi e di persone, riportando in vita patrimoni inespressi o abbandonati che potrebbero prendere nuova vita nel presente.

Un approccio che risulta particolarmente interessante per le montagne di mezzo dell'Appennino quando si parla di vecchie forme di mobilità, di tratturi, mulattiere, sentieri e reti viarie e ferroviarie storicamente rilevanti, ma talvolta ricordate solo dagli anziani, una memoria spesso “spezzata” che se non recuperata potrebbe andare persa¹.

La ricerca si colloca nella più ampia indagine conoscitiva del Prin “MIND - Mountains INSiDe the mountain. Narratives, dynamics and development paths: new readings”² ed ha come obiettivo quello di comprendere come il dialogo integrato tra mobilità passate e presenti può dare vita a forme di patrimonializzazione in linea con le caratteristiche intrinseche dei territori. In questi termini, il contributo pone attenzione alle mobilità appenniniche rappresentate dalle strade ferrate secondarie attraverso il caso della ferrovia Agnone-Pescolaniano, in Alto Molise. Una tratta di cui si sono quasi del tutto perse le tracce, la cui storia è fatta di innumerevoli micro-racconti che sfuggono alla lettura storica locale. A tal fine è stato avviato un percorso esplorativo di ricostruzione della memoria storica locale che può rappresentare una base di partenza per futuri sviluppi progettuali.

2. Il dialogo possibile tra memoria e mobilità

È intorno alla “memoria storica” o “memoria culturale” e ai suoi diversi significati (Assman 1997, Halbwachs 1997; Margalit 2002; Poulot 2017), che si gioca oggi una partita fondamentale per chi si occupa di sviluppo locale e di turismo (La Foresta 2009, 36). A partire dagli anni '80 si assiste ad un crescente interesse negli studi sulla “memoria storica” intendendo con essa una *form of collective memory* (Assman 2008, 6), una forma di con-

¹ Come sottolineato da Rizzo gli anziani rappresentano spesso “un'umanità che non ha voce”, sintomo di una “memoria spezzata” quando manca un proficuo scambio intergenerazionale (2022, 66).

² Un progetto finanziato dal Ministero dell'Università e della Ricerca che coinvolge sette università distribuite tra area alpina e appenninica che ha come obiettivo principale quello di individuare la nuova attrattività della montagna italiana. Principal Investigator: Mauro Pascolini. Il lavoro presentato in questo contributo è stato condotto a partire dagli obiettivi di ricerca della Unità Operativa Unimol-Univaq, all'interno del MoRGaNA Lab.

sapevolezza temporale di valori e di caratteri peculiari, intimi e ristretti condivisi da un certo numero di persone, trasmessi in forma di “identità collettiva”³.

La ricerca sulla memoria storica è divenuta nel tempo più complessa; per il sociologo Jeffrey Olick (2006) si tratta di un processo che coinvolge più fattori: persone, pratiche, esperienze e percezioni e non riguarda solo il passato, ma nella sua “negoiazione fluida” essa realizza una sintesi tra tempo e identità, che può essere definita come “identità diacronica”. È questa identità che permette agli esseri umani di orientarsi individualmente e collettivamente nel futuro, nel passato o in entrambi (Assman 1995, 18).

La memoria non è fissa, ma è aperta alla dialettica tra ricordo e oblio; essa si radica nel concreto, nei luoghi, nei paesaggi, nei gesti, nei manufatti e nelle immagini, rimanendo però vulnerabile alla manipolazione e, di conseguenza all'appropriazione, suscettibile di essere solo periodicamente ravvivata e talvolta dimenticata (Nora 1989, 9). La memoria storica è ciò che oggi permette di ricostruire un'immagine o una narrazione del passato e, attraverso lo stesso processo, di sviluppare nel presente l'immagine e la narrazione di un individuo o di una collettività all'interno del proprio contesto di vita (Nora 1989, 12). Narrazioni del passato che riflettono, a loro volta, sentimenti più profondi di appartenenza e d'identità che si ridefiniscono nel tempo e nello spazio attraverso le relazioni che i diversi attori territoriali intrattengono nei propri contesti di vita (Morley, Robins 1995, 116).

I riferimenti spaziali restituiscono concretezza “all'associazione tra memoria ufficiale e territorio” assumendo un ruolo fondamentale per la costruzione di una memoria del passato che abbia un significato socialmente condiviso (Minca, Colombino 2012, 184). Ma c'è di più. La reinterpretazione di tali spazi attraverso uno sforzo di memoria spaziale consente a ciascun individuo di ridefinire in maniera più profonda la propria relazione con i luoghi (Sgard 2004). Si tratta di un esercizio mnemonico – composto di ricordi, di riflessioni, di racconti, di condivisione di fatti legati a diversi momenti di vita – che può diventare risorsa per le comunità nel re-interpretare i propri “luoghi di memoria” (Nora 1984; 1992; Debarbieux 1995), nel ricomporre i tasselli di una cultura

materiale e immateriale di cui potrebbero essersi perse le tracce.

La memoria storica può contribuire a rendere il passato parte integrante del presente, concorrendo a diffondere maggiore consapevolezza delle risorse che costituiscono il capitale territoriale di un determinato luogo (Dematteis, Governa 2005; Spagnoli, Montebelli 2010), rafforzandone così l'identificazione. Un processo che assume autorevolezza quando non vi è traccia fisica o materiale di risorse specifiche, ma ci si riferisce a segni materiali e immateriali invisibili, dimenticati o latenti. Come suggerito da Sgard (2004), il ricordo cristallizzato di un oggetto in un luogo costituisce per un gruppo sociale la riprova della sua esistenza e della sua coesione. Non è la presenza di segni tangibili del passato a definire i “luoghi di memoria”, ma è necessario che gli individui riconoscano tali luoghi come parte essenziale della propria “geografia della memoria collettiva” (Minca, Colombino 2012, 184) e che la loro esistenza sia riconosciuta, attestata e condivisa (Mauz 1997, 23).

Nel ricorso alla memoria storica, non si può non prestare attenzione alla moltitudine di configurazioni territoriali composte da persone comuni, oggetti banali o residui di grandi o piccole infrastrutture nei paesaggi quotidiani. È emblematico, in tal senso, il ricordo di paesaggi del passato attraverso la fotografia⁴ o la diffusione di toponimi che rilevano aspetti distintivi del territorio: paesaggi, architetture di pregio o particolari avvenimenti, il rimando a pratiche che riflettono l'intensità dell'appropriazione dello spazio (Cassi 2015, 39-40).

3. Il contesto della ricerca

Nella scelta del caso di studio si è fatto riferimento ai seguenti elementi: (1) la memoria storica dei luoghi è composta da complesse micro-narrazioni individuali

³ Jean Assmann (2008) distingue il concetto di memoria in “comunicativa” o “quotidiana” (racconti, ricordi, osservazioni, ecc.) e “culturale” (testi, rituali, risorse storiche) i cui riferimenti cambiano con il passare del tempo (*figures of memory*). La funzione della memoria culturale è quella di definire un'identità collettiva che attraversa molte generazioni e che non è facile da cambiare. La memoria culturale conserva il bagaglio di conoscenze da cui un gruppo trae la consapevolezza della propria identità, la cui manifestazione si osserva attraverso una sorta di determinazione identificativa in senso positivo *We are this* o negativo *That's our opposite*.

⁴ A tal proposito, è interessante il riferimento al filosofo francese Paul Ricoeur (2000, 148-149) che riferendosi al concetto aristotelico di “memoria e tempo”, propone di analizzare la memoria a partire dal “cosa” (*de quoi*) e non dal “chi” (*de qui*). Anziché soffermarsi sul soggetto che si ricorda, è necessario porre attenzione a ciò che viene ricordato. Qualsiasi gruppo sociale assegna dei tasselli al passato sotto forma di ricordi. Dall'insieme di questi ricordi si forma la memoria che ci fa ripercorrere la storia di un luogo da un gruppo ad un altro, da un fotogramma all'altro, sia in termini spaziali che temporali. I luoghi che ricordiamo fanno da sfondo alla storia; non solo non richiedono la presenza sul posto, ma al contrario cercano di fermare l'immagine così come appare nei ricordi. Riconoscere un soggetto in un ritratto è collocarsi nel luogo in cui lo abbiamo visto, non solo per richiamare il significato della frase “io c'ero”, che richiede testimonianza, ma anche per affermare che l'evento raccontato è geograficamente collocato. Si tratta dunque di insistere sul “luogo che si ricorda”, piuttosto che sul luogo “in cui si ricorda”.

spesso trascurate nei discorsi storici egemonici, sottovalutando la complessa trama di relazioni, pluriattività e pluriappartenenze dei contesti appenninici; (2) le infrastrutture, le architetture, i manufatti in disuso e abbandonati, ancora oggi diffusi in diversi luoghi dell'Appennino, potrebbero conoscere nuove destinazioni d'uso all'interno di progetti sociali condivisi di rifunzionalizzazione; (3) le *greenway* potrebbero rappresentare uno strumento di recupero di patrimoni latenti o inespressi, in grado di stimolare un ripensamento delle risorse di un territorio nell'ottica di un nuovo ciclo di riuso.

Sulla base di questi tre elementi, le autrici hanno condotto uno studio preliminare di carattere esplorativo a partire dalla ricostruzione del contesto storico-geografico in cui inquadrare il ruolo simbolico svolto dalle vie ferrate appenniniche e, nello specifico, dalla tratta alto molisana Agnone-Pescolanciano. Tale ricostruzione è stata fondamentale per tirare le fila delle vicende storiche che hanno segnato questa strada ferrata fin dalla sua creazione.

Poiché le tracce di questa infrastruttura sono oggi quasi del tutto assenti nel paesaggio, ci si è avvalsi di un lavoro di ricerca-azione che ha previsto l'utilizzo di interviste ermeneutiche, svolte in profondità, alcune di queste realizzate in movimento attraverso la *car-interviewing*. Una tecnica che rientra nell'ambito delle *mobile methodologies*, le quali offrono ampie potenzialità nella raccolta di informazioni o nell'evocazione di ricordi, immergendosi con gli intervistati nei luoghi di indagine (Riley et al. 2021, 142-152). I soggetti intervistati (7), originari o residenti nel comune di Agnone (IS), detengono ancora memorie legate alla fruizione quotidiana del mezzo, grazie a ricordi familiari o lavorativi dei propri affetti (Tab. 1).

Le domande-stimolo sono state proposte in base alla sensibilità del soggetto intervistato e al suo posizionarsi rispetto al racconto legato alla ferrovia:

- Potresti raccontarmi i tuoi ricordi legati alla ferrovia Agnone-Pescolanciano?
- Sapresti descrivermi il tracciato percorso della ferrovia? E i luoghi significativi lungo questa tratta?
- Secondo te, come è stata accolta la creazione della ferrovia all'epoca della sua creazione?
Ha migliorato la mobilità in questi territori?
- Cosa rappresenta e cosa potrebbe rappresentare la ferrovia dismessa per questi territori?

L'esplorazione-camminata sul territorio ha consentito di raggiungere ulteriori soggetti disposti a raccontare le proprie esperienze, scavando nei ricordi legati alla ferrovia e discutendo delle dinamiche sociali ad essa connesse. I punti di contatto con questi ultimi sono stati i luoghi della socialità tipici dei piccoli comuni, come le

piazze e i bar; un dialogo che ha accompagnato lo sviluppo di una rete relazionale utile per i futuri dispiegamenti della ricerca, auspicando anche il coinvolgimento delle istituzioni locali. L'utilizzo dei metodi di indagine di tipo qualitativo ha stimolato un confronto più diretto ed empatico tra intervistati-intervistatrici che ha arricchito le informazioni a disposizione, deviando dagli itinerari abituali e dalle memorie spaziali ordinarie, guardando agli stessi luoghi da un'altra prospettiva, come quella di immaginare un possibile percorso strutturato di riqualificazione, ovvero di una *greenway* lì dove in passato transitava la ferrovia.

Parallelamente allo svolgimento delle interviste, in base alle prime suggestioni emerse, è stato possibile ricomporre i diversi tasselli della storia della tratta ferroviaria, così da ricavarne un quadro conoscitivo esatto e un'informazione geografica puntuale del percorso (Fig. 1). A tal fine sono state utilizzate diverse fonti cartografiche ufficiali e non, documenti progettuali⁵, indicazioni toponomastiche cartografiche e orali, informazioni riferite ai nodi che componevano la tratta in passato (caselli ferroviari, officine termiche) e tracce minime ancora visibili nel paesaggio ricordate dai soggetti intervistati.

I risultati delle interviste costituiscono una prima azione esplorativa da cui emergono informazioni, ricordi e percezioni che sottolineano la necessità di conoscere, trasporre e reinventare le mobilità passate di questo territorio in spazi funzionali da destinare a nuovi usi. In un'ottica di sviluppo futuro teso alla patrimonializzazione è stato individuato nella *greenway*⁶ uno strumento territoriale di rifunzionalizzazione dei pochi elementi ancora visibili della ferrovia, da inserire all'interno di una progettualità legata alla mobilità dolce e non motorizzata (Astrella 2022; European Greenways Association (EGWA); Maggiorotti 2022a; 2022b; Senes et al. 2017).

⁵ Si sottolinea che le operazioni di scavo archivistico, sia negli archivi provinciali che comunali, condotte durante la ricerca non hanno rappresentato un valido aiuto nella fase di raccolta della documentazione ufficiale, mettendo in luce l'assenza di immagini, planimetrie, prospetti e piante ufficiali legate alla tratta. Trattandosi di una linea ferroviaria costituita da società privata, mancano riferimenti anche a livello nazionale (Archivio Fondazione FS). Questo ha rappresentato una significativa difficoltà nel recuperare una mappatura che permettesse di individuare il tracciato ufficiale. Per tale ragione sono state utilizzate e incrociate le ricostruzioni cartografiche proposte da autori vari (Marcarini, Rovelli 2018; Minichetti 2010). Inoltre, le interviste hanno permesso di comprendere l'esistenza di un significativo repertorio iconografico in possesso di privati e di famiglie a cui risulta difficile accedere.

⁶ Per un ulteriore approfondimento sull'evoluzione del concetto di *greenway* si consiglia la lettura del contributo di Valentini, A. (2005).

Tabella 1. Elenco, modalità di intervista e caratterizzazione dei soggetti intervistati. Fonte: elaborazione delle autrici.

N. intervista	Data	Luogo	Modalità di intervista	Legame della persona con la tratta ferroviaria Agnone-Pescolanciano
1	16 gennaio 2024	Agnone - bar	intervista in profondità	Persona nata e cresciuta in uno dei caselli presenti lungo la tratta. Racconta del nonno capostazione e del padre che diventò ferroviere prendendo in affidamento il casello. La madre ha vissuto nello stabile fino agli anni Duemila. Anziano novantacinquenne nato e vissuto, dopo un periodo di emigrazione nel nord Europa, nelle campagne lungo il fiume Verrino, in prossimità dei binari e a una delle fermate obbligatorie. Durante l'intervista intervengono anche la figlia e il genero che arricchiscono la descrizione con specifiche sui luoghi e toponimi legati alla tratta.
2	18 gennaio 2024	Agnone - casa privata	intervista in profondità	Persona originaria di Agnone, emigrata nel Nord Italia e che torna spesso in paese. Afferma di essere nato in uno dei caselli e che suo nonno era capostazione o meglio, si occupava della manutenzione sulla tratta. Afferma di aver vissuto nel casello fino alla fine degli anni '50. In seguito la sua famiglia si trasferì in una casa ad Agnone.
3	18 gennaio 2024	al telefono ^a	intervista telefonica	Persona originaria di Agnone, emigrata nel Centro Italia e che torna spesso in paese. Suo nonno era capostazione di una delle fermate e vari membri della sua famiglia hanno svolto dei ruoli all'interno della Società Ferroviaria-Agnone Pescolanciano.
4	18 gennaio 2024	al telefono	intervista telefonica in profondità	La persona è un cantoniere in pensione. Si è reso disponibile alla <i>car-interview</i> (tratta ripercorsa in auto con soste lungo i punti di interesse) vista la conoscenza delle strade e dei resti visibili nel paesaggio della ferrovia.
5	22 gennaio 2024	lungo la tratta ferroviaria	<i>car-interview</i>	Attraverso i suoi ricordi è stato possibile ricostruire in maniera diacronica i cambiamenti relativi al sistema ferroviario complessivo come, ad esempio, il progressivo deturpamento o smantellamento di alcuni elementi per motivi di sicurezza.
6	22 gennaio 2024	Pietrabbondante - piazza centrale	intervista in profondità	Persona residente di Pietrabbondante che, dopo essersi resa disponibile a fornire indicazioni sul luogo afferente alla vecchia stazione ferroviaria Trivento-Bagnoli, ha raccontato vari aneddoti sui luoghi e il funzionamento della ferrovia tramandati dalle persone anziane del posto.
7	09 febbraio 2024	al telefono	intervista telefonica	Persona originaria di Agnone emigrata nel Nord Italia. Racconta del nonno che lavorava presso l'officina termica.

^a In questo caso l'intervista svolta al telefono è stata una possibilità offerta alle persone coinvolte per ovviare alla dinamica della residenza multilocale. Le persone in questione tornano in paese soltanto in alcuni periodi dell'anno o saltuariamente, per cui è risultato difficile far coincidere le esigenze degli intervistati e quelle delle intervistatrici.

4. Ricostruzione geo-storica della “Ferrovia Economica Agnone-Pescolanciano”

Per dare nuova centralità ai discorsi sulle mobilità passate dell'Alto Molise si è resa necessaria una rilettura del ruolo svolto dalla “Ferrovia Economica Agnone-Pescolanciano”⁷, in quanto essa rappresenta uno spaccato di memoria locale latente in questo territorio, a cui ancora oggi è riconosciuta una valenza simbolica.

In Molise la “questione ferroviaria” risulta centrale sin dal 1845 quando le rappresentanze dell'Alto Moli-

se⁸, persa la possibilità di tracciare una linea ferroviaria principale di collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico, concordano sull'idea di realizzare un consorzio di comuni e di province interessate alla creazione di una ferrovia Appulo-Sannitica (Vairano Caianello, Isernia, Campobasso, Lucera, Foggia) (Trivellini 2001, 36-37; Iarossi 2015, 129)⁹. Ma con la ratificazione della linea ferroviaria Sulmona-Isernia nel 1877 e la realizzazione

⁷ Anche se numerose pubblicazioni parlano della ‘tranvia’ Agnone-Pescolanciano, si è optato per la locuzione “ferrovia economica” (Sabelli 1907). Inizialmente non esistevano leggi per la distinzione formale tra tranvie e ferrovie secondarie; le seconde erano solitamente chiamate “ferrovie economiche” (Maggi 2002).

⁸ Trivellini (2001, 21) intende come Alto Molise le attuali zone di Isernia, Venafro e Agnone. Oggi fanno parte dell'Alto Molise, secondo il Piano Paesistico Ambientale di Area Vasta (n. 8/1997) della Regione Molise, tredici comuni: Agnone, Belmonte del Sannio, Capracotta, Carovilli, Castel del Giudice, Castelverrino, Pescopennataro, Pescolanciano, Pietrabbondante, Poggio Sannita, San Pietro Avellana, Sant'Angelo del Pesco e Vastogirardi.

⁹ Nel testo si ripropone parte del documento che venne approvato durante l'assemblea pubblica tra gli amministratori di comuni della Capitanata tenuta il 27 maggio 1878 a Lucera (Trivellini 2001, 36).

del piano Mezzanotte legato alla Termoli-Campobasso-Benevento negli anni '80 dell'Ottocento, furono privilegiate altre tratte. Una dinamica che, come sottolineato da Trivellini (2001), porta i comuni a monte del Matese e, più in generale, tutto il circondario di Isernia a sentire di essere stati tagliati fuori dai principali collegamenti andando incontro al rischio di una

dissoluzione della nostra provincia, [...] una minaccia perenne alla sua integrità ed autonomia", di fatto ponendo la provincia di Isernia come "ultima radio dei fautori della linea Appulo-Sannitica [e un] Molise, malamente e solo parzialmente ricucito con la linea di Termoli, [che] minaccia davvero di sfasciarsi (Trivellini 2011, 40-43).

In questo scenario, come riportato da Ferrandino (2011), anche il quotidiano locale *L'Eco del Sannio* in risposta alle prime grandi migrazioni transoceaniche, sottolinea come proprio la mancanza di adeguati mezzi di comunicazione sul territorio concorra ad alimentare il graduale processo di spopolamento di queste aree.

Si può dunque facilmente constatare che è la condizione di isolamento generalmente avvertita tra la popolazione locale ad alimentare una spontanea istanza di connessione tra i diversi comuni dell'Alto Molise. Il progetto di Federigo Sabelli, nel 1907 per la costruzione di una tratta ferroviaria di collegamento dei comuni dell'Alto Molise viene così accolto dalla popolazione locale. Nel 1909 nasce la Società Anonima per la Ferrovia Agnone-Pescolanciano, sottoscritta da residenti, emigrati altomolisani e piccoli imprenditori, supportata da fondi pubblici (Amministrazione di Agnone, trentasette comuni interessati e l'Ente provinciale) e dalla Banca Sannitica. Quest'ultima sovvenziona anche la costituzione della Centrale idroelettrica del Verrino¹⁰ incentivando la scelta del sistema a trazione elettrica che caratterizza questa tratta ferroviaria (Minichetti 2010; Sabelli 1907).

Nel 1911 il progetto infrastrutturale è attuato in armonia con le già importanti dinamiche socio-territoriali in atto, tra cui le numerose attività artigiane di ramai, orafi e fonditori di campane che avrebbero beneficiato di una riduzione del costo del trasporto di legname e carbone, utilizzati come combustibili (Sabelli 1907). La ferrovia avrebbe inoltre risposto alla necessità avvertita dalla popolazione locale di muoversi in modo rapido, sicuro, continuo ed economico, evitando di viaggiare su strade sterrate con le diligenze quotidiane, soprattutto durante gli inverni nevosi che rendevano poco agili i collegamenti tra i diversi comuni dell'Alto Molise (Gambi 1951, 173-179).

La Agnone-Pescolanciano appare, quindi, come l'esito di un'azione collettiva supportata dalle comunità locali, le quali colgono in essa l'opportunità di una rinascita. Essa si configura come ferrovia privata a scartamento ridotto, con percorso in sede propria divisa dalla carreggiata che raggiunge la velocità massima di 25 km orari. Il tratto, lungo 37 km e 309 metri, interessa i comuni di Agnone, Pietrabbondante e Pescolanciano. Le fermate comprese tra la stazione di partenza di Agnone e quella di arrivo di Pescolanciano, e viceversa, erano undici: sei facoltative ad alzata di mano (Colle Vucci, Casa Cantaniera Cassillo, Officina Termica, Rocca Tamburri, Colle Meluccio); cinque obbligatorie (Agnone, Verrino, Vastogirardi-Capracotta, Pietrabbondante, Trivento-Bagnoli sul Trigno, Pescolanciano) (Fig. 1).

Il percorso segue l'allora strada Nazionale Aquilonia che in parte rappresenta ancora oggi il tracciato della Strada Provinciale 86, per poi continuare in direzione di Pie-



Figura 1. Ricostruzione del tracciato della ferrovia Agnone-Pescolanciano (Alto Molise, Provincia di Isernia, Molise), in relazione agli altri elementi presenti sul territorio. Fonte: elaborazione a cura del Morgana Lab - UniMol.

¹⁰ A progettare l'impianto fu l'ingegnere Giuseppe Amicarelli nel 1902, entrato in funzione nel 1904 (Catalogo generale dei Beni Culturali).

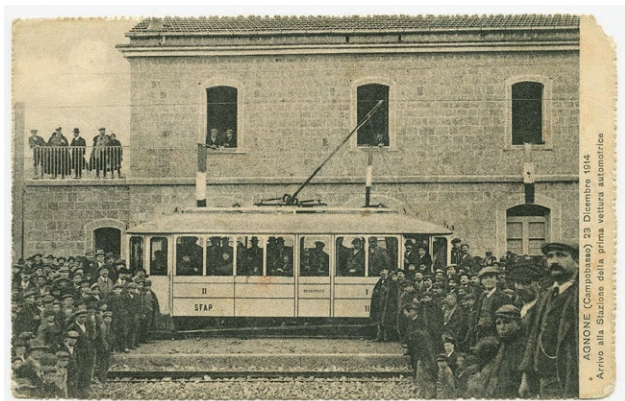


Figura 2. 23 Dicembre 1914. Arrivo alla Stazione della prima vettura automotrice. Fonte: foto di Fabrizio Minichetti.

trabbandante, lungo la Strada Provinciale 69, al bivio di Tre Termini¹¹. Fu definita dallo stesso Sabelli (1907) una “linea/ferrovia di montagna” con un’altimetria che raggiunge i 1100 m.s.l.m. alla fermata obbligatoria di Rocca Tamburri. Il viaggio augurale partì ufficialmente nel 1915 segnando l’avvio dell’esercizio della ferrovia con invito esteso a tutta la popolazione, la quale riconosce nella *Colomba Bianca* dell’Alto Molise¹² un motivo di orgoglio e di rinnovato ottimismo per il futuro del territorio (Fig. 2).

Il ventennio ferroviario accoglie letterati come Francesco Jovine, i quali raccontano dell’esperienza di viaggio e della ricchezza di risorse paesaggistiche:

di qui si vede tutta la vallata del Verrino, ampia, austera, solitaria; a boschi a macchie, a burroni, a botri. Terra varia, tormentata da rocce, da valloni, da frane, ma tutta coltivata con una sapienza antica; quella stessa che conoscevano i Sanniti che qui ebbero forse il centro più cospicuo della loro civiltà. Incontriamo capanne di carbonai, fornaci che fumano blandamente nel sole e donne curve con i sarchi sul grano verde, intente a zappettare con ritmica pacata bravura. Il treno, ora contento della fatica già compiuta, si è addolcito e canta nelle curve strettissime con acuti metallici, in quelle più ampie con tonalità gravi e lente da canto liturgico [...] (Jovine 1976, 45-51).

Il fallimento della Società nel 1935¹³ giunge in un periodo storico in cui, a livello nazionale, si avvia un

¹¹ Località dove è ancora presente un casello della distrutta ferrovia, fermata obbligatoria detta Vastogirardi-Capracotta.

¹² La testata locale “Eco del Sannio” racconta, in un articolo del 31 dicembre 1914, che il 23 dicembre 1914, alle ore 11.00, “la prima vettura di prova, bianca come una colomba, arrivava in Agnone in mezzo al popolo commosso ed esultante” (Arduino, Arduino, 2003).

¹³ Per una trattazione approfondita delle vicende che precedettero l’effettiva messa in opera della ferrovia si rimanda al testo di Minichetti, F. (2010).



Figura 3. Alcune tracce ancora visibili nel paesaggio (ponticelli, ponti, pezzi di traliccio). Fonte: foto di Giada Mastrostefano.

processo di motorizzazione che sembra promuovere il trasporto su gomma – più veloce ed economico – che indebolisce il sistema infrastrutturale delle vie ferrate secondarie, le quali andarono incontro a gravi perdite, chiusure ed abbandoni (Maggi 2002; 2012).

Con la definitiva distruzione nel 1943 si è persa quasi ogni traccia della Agnone-Pescolanica, soprattutto dopo che i tedeschi ne minarono i tralicci e ne distrussero i binari con un “carro erpice” (Minichetti 2010, 109). Le poche testimonianze ancora oggi visibili sono perlopiù legate ad alcune delle strutture che ospitavano i caselli, pezzi sparsi di tralicci o di parti di sedimi del tracciato ed infine i ponticelli che affiancano parti delle attuali strade asfaltate (Fig. 3).

5. Mobilità praticate e ricordate della “Colomba bianca” del Molise

La scarsa presenza di segni tangibili della ferrovia nel paesaggio ha spinto le autrici a comprendere appieno quanto il ricordo della ferrovia sia ancora vivo tra la

popolazione locale, per tale motivo si è scelto di soffermare l'attenzione sui "tracciati" orali, raccontati ed esperiti a vario titolo da persone originarie e residenti dell'Alto Molise. I risultati delle interviste ermeneutiche, della *car-interview* e delle conversazioni intrattenute con le persone incontrate durante l'indagine empirica possono essere riassunti in quattro parole chiave: mobilità, migrazioni, toponomastica, utilizzo-abbandono-rifunzionalizzazione.

Nello specifico, dai racconti emersi è stato possibile ricostruire non solo la storia della tratta ferroviaria, ma anche l'evoluzione delle forme di mobilità locale, apparse significative per approfondire le dinamiche socio-territoriali che hanno segnato il passato di questi luoghi.

Le narrazioni emerse rimandano ad un'immagine dell'Alto Molise caratterizzato da una mobilità predominante, sia interna che esterna all'area considerata, che ha lasciato spazio a forme di territorializzazione multiple. Mobilità tra gli abitanti, in termini di bisogni quotidiani, nel lavoro nei mulini, negli opifici, in quello nei campi e tra le maestre che si spostavano nelle scuole di campagna. Sono queste le immagini che emergono dai racconti degli intervistati.

Non vi è dubbio, dunque, che la mobilità abbia da sempre caratterizzato l'Alto Molise e che anche prima dell'avvento della ferrovia si poteva parlare di una "popolazione in movimento" tra le strade mulattiere brecciate, tratturi e sentieri percorsi a piedi o con le comuni diligenze, oppure a dorso di animali, di muli o di asini. La ferrovia segna un cambiamento epocale non solo in termini infrastrutturali, ma anche spaziali, esercitando un ruolo di apertura di questo territorio verso l'esterno, superando alcuni ostacoli prodotti da una morfologia perlopiù irregolare. Interessante, ad esempio, è il ruolo dei ramai che assumono i connotati di artigiani ambulanti¹⁴ nel loro spostamento tra un comune e l'altro per il commercio. Questa apertura rappresenta un'occasione propizia per la popolazione locale di muoversi in maniera più sicura anche durante l'inverno quando non era possibile spostarsi, superando le criticità derivanti da relazioni economiche lente e unicamente locali (Fig. 4). La Agnone-Pescolanciano assume in questi termini un ruolo sociale, di rivalsa per la comunità, nell'allargamento della trama relazionale oltre i confini comunali.

¹⁴ Richiamando Lucio Gambi (1951, 173) nella descrizione dei caratteri geo-antropomorfi della Alta Media Valle del Trigno. La lavorazione del rame si sviluppò come pratica artigiana a partire dall'XI secolo ed ha caratterizzato in modo durevole le dinamiche socio-economiche dell'Alto Molise. Si tratta di un'attività artigiana ancora praticata da alcune famiglie, seppur in forme diverse. In passato la *ramiera* era alimentata dall'energia idraulica sviluppata dal fiume Verrino, opificio in cui venivano lavorati i preformati, poi decorati nelle botteghe al centro del paese (Carosella 2009).

Nel racconto legato alla mobilità locale gli intervistati insistono sull'immagine di una ritrovata "immobilità" quando, nel ricordare la distruzione della tratta, fanno riferimento all'abbattimento dei ponti e ponticelli che agevolavano lo spostamento tra i comuni: "quasi ripiombando in un passato arcaico". Nel secondo dopoguerra la messa a sistema di alcuni collegamenti stradali, la disposizione di ponti di ferro e l'utilizzo di macchine donate *truck pull*, concretizzano il progressivo incremento del trasporto via gomma. Alcuni intervistati raccontano della nascita delle prime imprese di autotrasporto che permisero il collegamento con alcuni poli urbani regionali, come Campobasso, ed extraregionali, ovvero Napoli.

La mobilità che ha contraddistinto questi territori assume ulteriori significati nelle percezioni degli intervistati in riferimento al graduale processo di espansione dei centri urbani, divenuti gradualmente forti attrattori per la popolazione locale. L'abbandono delle terre e dei piccoli centri alto molisani è percepito dagli stessi come l'esito di un processo di rivincita degli alto molisani nella ricerca di nuove e migliori opportunità sociali ed economiche. La memoria legata al tracciato ferroviario lascia spazio ai racconti delle migrazioni, tanto da permettere la ricostruzione del complesso ed intrecciato ciclo migratorio di alcune famiglie. Emerge dalle parole degli intervistati il carattere transnazionale e spesso circolatorio di questi movimenti. Una ciclicità che oggi, come nel passato, caratterizza questo territorio, in particolare quando gli intervistati riferendosi alla migrazione contemporanea – ai giovani e alle famiglie che lasciano questi luoghi – accennano all'emigrazione transoceanica di fine Ottocento, che portò molti alto molisani a ricollocarsi in altre destinazioni, in Argentina ad esempio.

Il delinearsi di forme di multi-appartenenza e di reti familiari sempre più multilocate sono percepiti come criticità, ma anche opportunità. Se da un lato alle migrazioni è attribuita una connotazione negativa, in termini demografici, dall'altro assumono una valenza positiva grazie alle rimesse che in passato hanno consentito una crescita economica dell'Alto Molise, contribuendo anche alla realizzazione di interventi infrastrutturali come quello della ferrovia Agnone-Pescolanciano.

La memoria storica legata alla tratta è raccontata nel suo aspetto più intimo e familiare e ha dato modo alle intervistatrici di rendere visibile ciò che apparentemente sembrava essere del tutto scomparso. Ciò si è potuto notare nei luoghi delle interviste, in particolare nelle abitazioni private, dove spesso ricorrono vecchie fotografie della ferrovia (Fig. 5).

Inoltre, gli intervistati segnalano la presenza di gruppi di Facebook dove si discute di avvenimenti legati alla storia locale e che proprio in riferimento alla tratta



Figura 4. Il treno si fa strada tra la neve nella stagione invernale. Fonte: foto di Fabrizio Minichetti.



Figura 5. L'immagine che immortalava l'arrivo della prima autovettura (1914) presente in un'abitazione privata. Fonte: foto di Giada Mastrostefano.

ferroviaria – attraverso la riproposizione di vecchie fotografie e aneddoti scritti – alimentano discorsi che mettono a confronto le forme di trasporto del passato con quelle del presente.

Ulteriori memorie personali hanno ripercorso e descritto i diversi paesaggi attraversati dalla ferrovia e la loro trasformazione a seguito della sua costruzione. Dalla stazione di Agnone, la cui edificazione ha alterato l'aspetto originario della piazza antistante, ai caselli presenti lungo la strada Nazionale Aquilonia che si inseriscono nel paesaggio lungo il corso del fiume Verrino, fino ai binari che attraversano le aree boscate dopo la località di Pietra del Melo.

Il ricorso frequente ai toponimi ha permesso, inoltre, di comprendere le funzioni svolte da alcuni luoghi all'interno del sistema ferroviario. Emblematico è il caso del toponimo "La Stazione" ancora oggi utilizzato per indicare il luogo dove in passato sorgeva il fabbricato che accoglieva i viaggiatori, attualmente Piazza Unità d'Italia (Fig. 7).

stava ai TRE TERMINI assieme a NICUIT, il marito della Cunsletta...mamma ci raccontava tanti fatterelli accaduti in quella stazioncina sperduta in mezzo alla neve e i lupi che la notte ululavano

7 sett Mi piace Rispondi Condividi 14

A vederla così sembra che la ferrovia sia elettrificata e la cosa sarebbe alquanto strana. Qualcuno può dare maggiori dettagli?

7 sett Mi piace Rispondi Condividi 8

Oggi 2024 il capoluogo di regione pur non essendoci la guerra è priva di ferrovia chi la sta distruggendo? siamo ritornati molto indietro

7 sett Mi piace Rispondi Condividi 4

Anche mio nonno Ruggiero ha lavorato lì per un periodo e ci raccontava aneddoti della Stazione dei Tre Termini...

Ferrovia Agnone - Pescolanciano
aperta il 1914 e distrutta dai Nazisti nel 1943

Mio nonno e mio padre in quei tempi lavoravano per le ferrovie.
Mi piace vedere, grazie a questa foto, ciò che vedevano loro.

2461 155 304

Nel 1914 elettrificata!! E oggi nel 2024 no mah

6 sett Mi piace Rispondi Condividi

Passava sopra casa mia, e la mia vecchia casa paterna era la stazione ferroviaria, Contrada San Andrea di Pietrabbondante.

7 sett Mi piace Rispondi Condividi 10

Il binario 20 Bis
29 gennaio ·

Molti di voi sembrerà incredibile, ma è tutto vero: 110 anni fa il Molise aveva la sua linea ferroviaria elettrificata.

La tratta coperta dal servizio era la Pescolanciano-Agnone: 38 km di lunghezza, che in alcuni punti saliva anche sopra i 1000 metri di altitudine, su cui viaggiava un simpatico convoglio detto "Colomba bianca" o, in dialetto, "Ru Strasciòine". Non lo fermava nessuno, lo Strasciòine, neanche tutta la neve in montagna che ha dovuto affrontare nei suoi 30 anni di vita (la linea fu praticamente distrutta nel settembre 1943 dai tedeschi in ritirata e mai più ripristinata).

L'energia elettrica necessaria al funzionamento era garantita – scrive lo studioso Franco Valente in un suo articolo – da due centrali, costruite appositamente, una delle quali idroelettrica, collocata sul fiume Tiferno.

Pensare che oggi, più di un secolo dopo, stiamo pensando per elettrificare la tratta Campobasso-Roma...

Quando le cose si facevano per il bene della comunità!

5 sett Mi piace Rispondi 7

[Visualizza 1 risposta](#)

Agnone, grazie alla suddetta centrale idroelettrica del Verrino, ha avuto la corrente elettrica molti anni prima di Roma. Giusto per dire.

5 sett Mi piace Rispondi

[Visualizza tutte le 3 risposte](#)

Eh vabbè. Pure sulla Luna ci andarono nel 16 Luglio del 1969 ed oggi ancora non riescono a tornarci. Prima forse si era più pragmatici nel fare le cose...

5 sett Mi piace Rispondi

[Visualizza tutte le 5 risposte](#)

L'etica pubblica, il rispetto dei servizi, delle istituzioni, del bene comune, di ogni cittadino portatore di diritti e di doveri... Concetti svuotati. Ecco cosa è successo negli ultimi decenni. E i treni...son tornati miseramente indietro.

5 sett Mi piace Rispondi Modificato 1

Figura 6. Collage dei post e dei commenti sulla 'ferrovia' estratti dalle pagine Facebook "Altosannio – Almosava" e "Il binario 20 Bis", a cura delle autrici. Fonte: community Facebook "Altosannio – Almosava" e "Il binario 20 Bis".



Figura 7. Confronto spazio-temporale dei luoghi della “Stazione”, a cura delle autrici. Fonte: foto di Fabrizio Minichetti; Google Maps Street View.

Oppure, il caso della località “Tre Termini”, ovvero il punto di snodo dove la Agnone-Pescolanica tagliava in direzione di Pietrabbondante; il toponimo è in uso ancora oggi ad indicare un luogo d’incontro della comunità. Come anche “La Centrale” dove un tempo sorgeva la centrale termica.

Generalmente, si è potuto constatare l’apprezzamento degli intervistati nei confronti del tema di ricerca e la loro disponibilità alla condivisione di materiali e di ricordi, utili per non perdere le ultime tracce orali a disposizione. Ad incidere notevolmente sulla fragilità della memoria legata a questo tracciato è infatti anche la componente generazionale degli ultimi testimoni diretti della messa in funzione del treno. Gran parte di essi ha espresso un’opinione su quali possano essere gli scenari futuri di rifunzionalizzazione, di riconversione dei caselli (Fig. 8), ad esempio, ad indicare la volontà che tale memoria non finisca nell’oblio, ma possa trovare una nuova collocazione nella comunità locale.

6. Riflessioni conclusive *in itinere*

Il recupero del passato ferroviario attraverso lo strumento della greenway è ampiamente riconosciuto dall’*European Greenways Association*. La definizione comune viene stabilita nel 2000 nella Dichiarazione di

Lille¹⁵, successivamente associata ad una politica europea sul tema, con la Dichiarazione di Madrid nel 2010. Il crescente interesse attribuito alle ferrovie secondarie anche in ambito accademico, richiama l’attenzione al ruolo che esse possono svolgere nei processi di patrimonializzazione, non soltanto del mezzo ferroviario, ma dell’intero ambiente da queste attraversato (Associazione Rails & histoire 2002; Spagnoli, Varasano 2023; Rovelli et al. 2022; Astrella 2020, 6).

In tal senso, la definizione di *greenway* proposta da Ahern (2004, 35) è emblematica per comprendere come questo strumento possa essere utile nei territori rurali e montani, ritenendole delle “reti di territorio pianificate, progettate e gestite per molteplici scopi, tra cui ecologici, ricreativi, culturali, estetici o altri compatibili con il concetto di uso sostenibile del territorio”¹⁶⁻¹⁷.

¹⁵ “Le greenway sono percorsi di comunicazione riservati esclusivamente agli spostamenti non motorizzati, sviluppati in modo integrato per migliorare l’ambiente e la qualità della vita dell’area circostante. Questi percorsi devono soddisfare standard soddisfacenti di larghezza, pendenza e condizioni della superficie, per garantire che siano facili da usare e a basso rischio per gli utenti di tutte le abilità. A questo proposito, le alzaie dei canali e le linee ferroviarie dismesse [grassetto nostro] sono una risorsa molto adatta per lo sviluppo delle greenways” (EGWA, trad. a cura delle autrici).

¹⁶ Traduzione a cura delle autrici.

¹⁷ Ahern (2004, 45) afferma la possibilità di far convivere usi multipli delle greenway e propone tre concetti basilari che le caratterizzano, di seguito riproposti in quanto si ritengono importanti per sottolineare



Figura 8. Alcune delle strutture dei caselli dismessi ancora visibili (fermata di Cassillo, Tre Termini, Rocca Tamburri). Fonte: foto di Giada Mastrostefano.

Alla luce di tali premesse, ci si chiede allora se il dialogo tra una vecchia ferrovia secondaria e una contemporanea “via verde” possa dare vita ad un processo di rigenerazione del valore immaginario riferito alle forme di mobilità che hanno caratterizzato l’Alto Molise. È su tali considerazioni che si è orientata questa indagine esplorativa, il cui intento non è certo quello di proporre soluzioni, ma di offrire una ampia riflessione su un possibile processo di patrimonializzazione della ferrovia Agnone-Pescolanciano attraverso una “via verde” che ne ripercorra il suo tracciato.

La ricerca empirica ha evidenziato come le mobilità mettano in dialogo non solo il passato con il presente, ma anche le persone con il territorio. L’esperienza sul campo è stata infatti fondamentale per leggere la mobilità dell’Alto Molise nel presente, alla luce delle dinamiche del passato e viceversa. Stimolare la memoria storica legata alla ferrovia ha incoraggiato un processo autoriflessivo tanto per gli intervistati che per le autrici, nel rintracciare gli ultimi ricordi legati a questa tratta, i quali potrebbero perdersi nell’oblio considerata la loro frammentarietà. Si è trattato di un percorso esperienziale che ha riaffermato l’importanza della conoscenza interdisciplinare e multiscale delle dinamiche temporali che configurano questi territori.

A fronte di ciò che emerso, potrebbe essere congeniale nel caso dell’Alto Molise, valutare il concetto di “via verde” da intendersi come spazio pubblico dotato di un proprio valore sociale (Bischoff 1995), così come lo erano gli spazi dedicati alla Agnone-Pescolanciano. Poiché gli intervistati di questa indagine preliminare sono apparsi ben consapevoli dei possibili ri-utilizzi delle ultime tracce ancora oggi visibili, come le strutture dei caselli, ad esempio, per i quali hanno proposto una rifunzionalizzazione in termini turistici¹⁸. Tuttavia, sfugge una visione integrata di fruizione del sistema ferroviario nel complesso, che tenga conto di tutti gli elementi infrastrutturali che lo riguardano e dell’ambiente in cui esso si colloca; una visione che tenda verso un equilibrio sostenibile del luogo.

In tal senso, il passaggio successivo per mettere in cammino idee, memorie e comunità dovrebbe prevedere necessariamente la raccolta approfondita di opinioni sul possibile riutilizzo della ferrovia, a partire dal vecchio tracciato e poi dalle strutture dei caselli ancora fruibili, ma anche ricostruire un quadro d’insieme della proprietà dei diversi luoghi che afferivano alla ferrovia privata.

Questa indagine preliminare rappresenta solo un primo tassello di un processo di patrimonializzazione.

il ruolo di questo strumento in un processo di riscoperta del valore delle risorse presenti sul territorio (Meini 2018): 1) l’ipotesi di concorrenza delle risorse delle greenway; 2) Il beneficio della connettività ha portato dalle greenway; 3) la compatibilità e la sinergia dei multipli usi della greenway.

¹⁸ Alcuni intervistati fanno riferimento alla Transiberiana d’Italia, anche conosciuta come Ferrovia dei Parchi, che collega Carpinone a Sulmona. La tratta fa parte del progetto di Fondazione FS “Binari senza tempo”. Un riferimento alla possibilità di creare un’azione di multi-mobilità che sfrutti entrambe le tratte ferroviarie.

Lo strumento della *greenway* e le mobilità lente, infatti, potrebbero contribuire a risolvere una visione dualistica e spesso conflittuale di questo territorio che non riesce a cogliere, in termini progettuali, le esigenze della comunità locale e quelle di fruizione. Ed è proprio dalla costruzione di un processo partecipativo che potrebbero avere luogo quei cambiamenti culturali necessari all'attivazione di pratiche aspirazionali orientate al futuro.

A tal proposito, nel proseguimento della ricerca, si prevede di aggiungere un ulteriore tassello nel dialogo tra immaginario, memoria e territorio nella fase di disseminazione dei risultati, attraverso la tecnica del *cortometraggio*, inteso come strumento in grado di coniugare ricerca-azione-partecipazione ad un pubblico più allargato, non soltanto accademico. La creazione di un cortometraggio, oltre a favorire un dialogo intergenerazionale sulla memoria di questa “ferrovia di montagna”, si dimostra essere un metodo geografico (Lukinbeal, Sommerlad 2022; Sommerlad 2021) a tutto tondo: dalla strutturazione dei rapporti con gli attori locali e con la rete di persone interessate al progetto, al processo di negoziazione della trama del corto con i film-maker, fino alle giornate di ripresa e montaggio della storia e alla restituzione del prodotto finale alla comunità. Un processo culturale (Lukinbeal, Sommerlad 2022; Sommerlad 2021) legato alla memoria storica locale tutto da raccontare e porre in essere, in cui l'autodocumentazione dell'esperienza può mettere in luce narrazioni filmiche dia-logiche o addirittura contrastanti (Frisina 2015).

Riferimenti bibliografici

Ahern, J. (2004). Greenways in the USA: theory, trends and prospects. In Jongman, R. H., Pungetti, G. (a cura di). *Ecological networks and greenways: concept, design, implementation*. Cambridge, Cambridge University Press, 34-55.

Arduino, C., Arduino, A. (2003). *Dalla provincia di Molise alla sedimentazione dell'Unità d'Italia (1806-2000)*. Agnone, Editore Cristian Arduino.

Assmann, J. (1988). Kollektives Gedächtnis und kulturelle Identität. In Assmann, J., Holscher, T. (a cura di). *Kultur und Gedächtnis*. Frankfurt/Main, Suhrkamp, 9-19.

Assmann, J. (1997). *La memoria culturale: scrittura, ricordo e identità politica nelle grandi civiltà antiche*. Torino, Einaudi.

Assmann, J. (2008). *Communicative and cultural memory*. In Erll, A., Nünning, A. (a cura di). *Cultural memory studies. An international and interdisciplinary handbook*. Berlino, Walter De Gruyter.

Associazione Rails & Histoire (2002). *Le chemin de fer à la conquête des campagnes*. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 24-25. DOI: <https://doi.org/10.4000/rhcf.2015>.

Astrella, C. I. (2022). Le patrimoine ferroviaire en Italie, perspectives comparées. *État de l'art et questions ouvertes*. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 54. DOI: <https://doi.org/10.4000/rhcf.2755>.

Bischoff, A. (1995). Greenways as vehicles for expression. *Landscape and Urban Planning*, 33 (1-3), 317-325. DOI: [https://doi.org/10.1016/0169-2046\(94\)02025-B](https://doi.org/10.1016/0169-2046(94)02025-B).

Carosella, A. (2009). *Le magie del fuoco, dell'acqua e del maglio: la ramiera ad acqua mirabile esempio di archeologia industriale*. Firenze, Lucio Pugliese Editore.

Cassi, L. (2015). *Nomi e carte. Sulla toponomastica della Toscana*. Pisa, Pacini Editore.

Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31. DOI: <https://doi.org/10.1068/d11407>

Debarbieux, B. (1995). Le lieux, le territoire et trois figures de rhétorique. *L'Espace Géographique*, 2, 97-112.

Dematteis, G., Governa, F. (2005). *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SLoT*. Milano, Franco Angeli.

European Greenways Association (EGWA) (2024), <https://www.aevv-egwa.org/>

Ferrandino, V. (2011). *Banche ed emigranti nel Molise: credito e rimesse ad Agnone fra Ottocento e Novecento*. Milano, Franco Angeli.

Frisina, A. (2015). Esperienze di sociologia visuale come sport da combattimento. In Stagi, L., Palmas, L. Q. (a cura di). *Fare sociologia visuale*. Torino, ProfessionalDramers, 9-13.

Gambi, L. (1951). *La media e alta Val Trigno: studio antropogeografico (Memorie di geografia antropica, 6[1])*. Roma, Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Gillen, J. (2018). Motorbikes as “aspirational” heritage: rethinking past, present and future in Vietnam. In Muzaini, H., Minca, C. (a cura di). *After heritage: critical perspectives on heritage from below*. Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 44-63.

Halbwachs, M. (1997). *La mémoire collective*. Paris, Albin Michel.

Iarossi, M. (2015). Ferrovie. In Parisi, R., Zilli, I. (a cura di). *Stato e opere pubbliche. Fonti documentarie e iconografiche per la storia del Molise*. Campobasso, Palladino, 129-144.

- Jovine, F. (1976). *Viaggio in Molise*. Isernia, Editore Marinelli.
- La Foresta, D. (2009). L'impatto dell'emozione: "leva" per la valorizzazione dello spazio turistico. L'esperienza dell'Historiale di Cassino, luogo della memoria. *Turismo e Psicologia*, 2, 35-56.
- Maggi, S. (2002). Le rôle économique et social des chemins de fer secondaires en Italie. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 24-25, 370-394. DOI: <https://doi.org/10.4000/rhcf.2015>.
- Lukinbeal, C., Sommerlad, E. (2022). Doing film geography. *GeoJournal*, 87(1), 1-9. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10708-022-10651-2>
- Maggi, S. (2012). *Le ferrovie*. Bologna, Il Mulino.
- Maggiorotti, I. (2022a). *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*. Roma, Rete Ferroviaria Italiana.
- Maggiorotti, I. (2022b). *Atlante delle greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*. Roma, Rete Ferroviaria Italiana.
- Marcarini, A., Rovelli, R. (2018). 1915-1943 Pescolanciano-Agnone (Molise). In Marcarini, A., Rovelli, R. (a cura di). *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*. Firenze, Istituto Geografico Militare, p. 207.
- Margalit, A. (2002). *The ethics of memory*. Cambridge, Harvard University Press.
- Mauz, I. (1997). *Bouquetin, chamois et territoires : recherches sur le rôle du bouquetin et du chamois dans la configuration symbolique de l'espace en Vanoise*. Grenoble, CEMAGREF, Mémoire de DEA.
- Meini, M. (2018). *Terre invisibili. Esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*. Soveria Mannelli, Rubbettino editore.
- Minca, C., Colombino, A. (2012). *Breve manuale di geografia umana*. Padova, Cedam.
- Minichetti, F. (2010). *Una ferrovia di montagna: la società ferroviaria Agnone-Pescolanciano 1909-1943*. Isernia, Cosmo Iannone Editore.
- Ministero della Cultura (2024). *Catalogo generale dei Beni Culturali*. <https://catalogo.beniculturali.it/detail/ArchitecturalOrLandscapeHeritage/1400018179>
- Morley, D., Robins, K. (1995). *Spaces of identity. Global media, electronic landscapes and cultural boundaries*. Londra, Routledge.
- Nora, P. (1984-1992). *Les lieux de mémoire*. Paris, Gallimard.
- Nora, P. (1989). Between memory and history: "Les lieux de mémoire". *Representations*, 26, 7-24. DOI: <https://doi.org/10.2307/2928520>
- Olick, J. (2006). Products, processes, and practices: a non-reificatory approach to collective memory. *Biblical Theological Bulletin*, 36(1), 5-14. DOI: <https://doi.org/10.1177/01461079060360010201>
- Poulot, D. (2017). *Memories, territories, identities: from unity to dissonance*. *Scienze del Territorio*, 5, 59-68. DOI: https://doi.org/10.13128/Scienze_Territorio-22232
- Ricoeur, P. (2000). *La mémoire, l'histoire, l'oubli*. Parigi, Éditions du Seuil.
- Riley, M., Turner, J., Hayes, S., Peters, K. (2021). *Mobile interviews by land, air and sea*. In von Benzon, N., Holton, M., Wilkinson, C., Wilkinson, S. (a cura di). *Creative methods for human geographers*. Londra, Sage, 142-152.
- Rizzo, A. (2022). *I paesi invisibili: manifesto sentimentale e politico per salvare i borghi d'Italia*. Milano, Il Saggiatore.
- Rovelli, R., Senes, G., Marchisio, A. (2022). La Greenway di Olgiate Molgora (LC) : dal recupero del tracciato ferroviario dismesso di un'infrastruttura per la mobilità quotidiana e la valorizzazione del territorio. In Spagnoli, L. (a cura di). *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*. Milano, Franco Angeli, 126-133.
- Sabelli, F. (1907). *Relazione sul progetto della ferrovia economica Agnone-Pescolanciano*. Agnone, Tipografia Sannitica.
- Senes, G., Rovelli, R., Bertoni, D., Arata, L., Fumagalli, N., Toccolini, A. (2017). Factors influencing greenways use: definition of a method for estimation in the Italian context. *Journal of Transport Geography*, 65, 175-187. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.10.014>.
- Sgard, A. (2004). Mémoires, lieux et territoires. *Géographie sociale*, 105-117. halshs-00325130.
- Sommerlad, E. (2021). Film geography. In Adams, P. C., Warf, B. (a cura di). *Routledge handbook of media geographies*. Londra, Routledge, 118-131.
- Montebelli, S., Spagnoli, L. (2010). Note introduttive per una riflessione sulla memoria orale del paesaggio. *Rivista Geografica Italiana*, 117(4), 869-893.
- Spagnoli, L., Varasano, L. (2023). *Sentieri di ferro: esplorazioni territoriali per uno sviluppo locale sostenibile*. Milano, Franco Angeli.

Tilly, C. (1994). *A phenomenology of landscape: places, paths, and monuments*. Londra, Bloomsbury.

Trivellini, G. (2001). *Le ferrovie nel Molise: dalle prime rotaie alla Venafrò-Rocca D'Evandro*. Isernia, Cosmo Iannone Editore.

Valentini, A. (2005). Mettere in rete le risorse: le greenway quali strumenti per il progetto del paesaggio periurbano. *Quaderni della Ri-Vista*, 2(2), 15-26.