

IN VIAGGIO SULLA SULMONA-ROCCARASO SECONDA FERROVIA PIU' BELLA AL MONDO

27 Febbraio 2016



SULMONA – La ferrovia Sulmona-Roccaraso, un tratto della cosiddetta Transiberiana d'Italia è la seconda più bella al mondo, superata solo per suggestione ed emozioni regalate dalla California Zephyr Train, che permette di attraversare gli Stati Uniti d'America da Chicago a San Francisco.

A dirlo è Skyscanner, il motore di ricerca viaggi globale che nel 2015 ha centrato la cifra record di 50 milioni di visitatori mensili e che ha stilato una classifica su scala mondiale tra i dieci viaggi da fare in treno che attraversano territori favolosi da poter contemplare stando comodamente seduti.

“È una grande soddisfazione, una scommessa vinta”, commenta ad Abruzzoweb Fabrizio Minichetti, presidente dell'associazione “Le rotaie”, composta da volontari abruzzesi e molisani che per questa linea ferroviaria secondaria dell'Abruzzo e del Molise hanno lottato per evitarne lo smantellamento, dopo che sono state cancellate le corse ordinarie, lungo un tracciato spettacolare, oggi attraversato da un servizio di viaggi turistici anche con treni d'epoca. Senza guadagnarci nulla, ma solo per passione e amore della loro terra.

La svolta comunque allorché Rete ferroviaria italiana ha investito cospicue somme per la manutenzione dell'infrastruttura e di conseguenza della sua efficienza nonostante l'incidenza di agenti atmosferici particolarmente accentuati nelle zone appenniniche attraversate, e grazie a Fondazione FS Italiane che ha istituito il progetto “Binari Senza Tempo” mirato alla rivalutazione di ferrovie complementari a scarso traffico ma con potenzialità turistiche notevoli.

Nel 2015 a bordo dei 22 treni turistici, pagando un biglietto da 35 euro, sono saliti 9.317 persone, di cui 350 stranieri. Tutto già da tempo prenotato per viaggi programmati nel 2016.

Scorrendo la classifica Skyscanner, a conferma del valore della Transiberiana d'Italia, troviamo alle sue spalle, al terzo posto, il Tunnel of love Train in Ucraina, ritenuto il tratto percorribile su rotaia più romantico al mondo, lungo un intreccio di alberi e vegetazione, lungo circa 3 chilometri, che cambia secondo le stagioni e il colore delle foglie.

Seguono la Lucertola rossa in Tunisia, il Rovos Rail in Africa, il Shinkansen Bullet Train in Giappone, la celebratissima Transiberiana, Mosca – Mongolia, il Belmond Hiram Bingham in Perù, il Golden Chariot in India, chiude la classifica Il Ghan in Australia.

“In fondo la Transiberiana d'Italia – spiega Minichetti – è un museo viaggiante e a bassa velocità. È in po' come vedere un documentario dal vivo, con le immagini che scorrono da finestrino, tra paesaggi di cui forse gli abruzzesi e i molisani non hanno piena consapevolezza della loro unicità e bellezza a livello mondiale, perché qui la natura selvaggia si abbina ad una storia secolare, a un passato italico, romano, medioevale, e rinascimentale che abbiamo solo noi”.

La ferrovia Sulmona-Isernia fu inaugurata nel 1897. Lunga 128 chilometri, fu ritenuta un capolavoro di ingegneria, che dai 328 metri d'altezza della valle Peligna raggiunge gli oltre 1.200 della stazione di Rivisondoli, lungo ponti, viadotti e gallerie. Nel cuore del Parco Nazionale della Majella. Per poi scendere ai 730 metri di Castel di Sangro e risalire in quota lungo l'area naturalista del Monte di mezzo, destinazione Carovilli, Carpinone e infine Isernia, in Molise.

Nel 1943, durante la seconda guerra mondiale, fu distrutta dai tedeschi in fuga, e fu ricostruita solo nel 1960. Poi arrivarono le politiche di razionalizzazione e smantellamento: la tratta fu dichiarata un "ramo secco", troppi pochi passeggeri, rispetto ai costi di esercizio, con buona pace delle migliaia di abitanti e contribuenti delle aree interne, che il treno lo usavano eccome.

Nel 1994 sono state chiuse le biglietterie, subito dopo le stazioni, infine nel 2011 sono state cancellate tutte le corse. In progetto poi anche addirittura la rimozione del ferro e delle traversine.

Ed è qui che si sono attivati i volontari dell'associazione "Le rotaie", che riunisce appassionati di modellismo, e del mondo del trasporto ferroviario in generale, con manifestazioni, appelli e opere di sensibilizzazione.

Subito dopo la revoca dei collegamenti ordinari da parte della regione Abruzzo e successivamente sposando il progetto "Binari Senza Tempo", stipulando un contratto di noleggio di rotabili storici di proprietà della Fondazione FS Italiane per organizzare, nel solo 2015, ben 22 treni turistici, nella ferrovia Sulmona-Isernia, promossa con l'efficace brand Transiberiana d'Italia.

"Un successo quello dei viaggi che neanche noi ci aspettavamo - spiega il presidente Minichetti - tengo però a precisare che nell'associazione nessuno ci guadagna un euro. il biglietto a pagamento serve a coprire il noleggio del treno, le spese vive del viaggio, dal carburante al personale viaggiante. Ognuno di noi ha del resto la sua professione, io ad esempio faccio il tipografo, per noi la Transiberiana d'Italia è solo una grande passione".

Un incoming turistico fatto dunque da "dilettanti", e a titolo gratuito che sta ottenendo risultati ben più concreti, rispetto ad altri interventi e azioni pagate dalla Regione Abruzzo (e Molise) con ingenti risorse economiche.

"Se pure il viaggio non produce utili - spiega infine Minichetti - crea un significativo indotto, perchè quello che offriamo è in fondo un pacchetto integrato, ci si ferma a mangiare in questo quel ristorante lungo la ferrovia, a dormire in uno ostello ricavato in a vecchia stazione, si possono acquistare prodotti tipici e artigianali, visitare musei e centri visita, partecipare a manifestazioni, eventi musicali e anche processioni religiose. Soprattutto aumentano i turisti che vengono appositamente in Abruzzo per fare questo viaggio. In base ai questionari ben 150 stranieri da Russia, Francia e Germania, sui 350 del 2015, e una buona metà dei turisti italiani extra regione".

Tutti innamorati del viaggiare con lentezza, lungo la seconda ferrovia più bella del mondo, che nell'indifferenza della politica regionale, che qualcuno nei piani alti delle politiche infrastrutturali italiane, infatuato dall'integralismo della corsa, voleva smontarla rotaia dopo rotaia, per vendere il ferro un tanto al chilo.