



Ferrovie.it

da **Approfondimenti** del 23 dicembre 2013

Quel 23 dicembre a Castel di Sangro

di **David Campione**

23 dicembre 2003. Tante cose sono cambiate dal quel freddo martedì di dieci anni fa, quando l'Italia centrale veniva colpita da una perturbazione artica e quando si poteva ancora viaggiare in treno su quella che comunemente è stata ribattezzata la "Transiberiana d'Italia".

Oggi tutto questo non è più possibile e per rivivere ancora una volta le emozioni regalate da questa ferrovia, ci immergiamo nei ricordi di quella giornata prenatalizia attraverso questo racconto, quando ancora il treno correva sui binari della Maiella.

Le previsioni meteo non lasciano spazio a dubbi: sul centro-sud Italia è in arrivo una perturbazione che porta con sé calo delle temperature e abbondanti precipitazioni nevose. Le previsioni non sbagliano e puntuale lunedì 22 dicembre la neve comincia a cadere copiosa sull'Abruzzo.

Quale occasione migliore per programmare, all'ultimo minuto, un'escursione su una delle linee ferroviarie più belle d'Italia, la Sulmona - Castel di Sangro Carpinone? Detto fatto!

La sera lo zaino è pronto, completo di tutto punto con sciarpa, guanti, cappello, orario ferroviario e l'immancabile fotocamera digitale accompagnata dalla più affidabile reflex, con rispettive scorte di compact flash e rullini di diapositive.

L'indomani mattina la sveglia suona di buon'ora. Anche a Roma il meteo non è dei migliori, con la città prossima al Natale coperta da uno spesso manto di nubi. Un TAF ci conduce a Roma Tiburtina, da dove proseguiremo per Sulmona e da lì con un cambio alla volta di Castel di Sangro.

Su questa relazione le carrozze per Medie Distanze svolgono la maggioranza dei servizi (qualcuno è affidato alle AL 601) ed il nostro treno non fa eccezione: al binario 16 ci attende il Regionale 2372 per Pescara, oggi composto dalla E.656.581 del Deposito Locomotive di Ancona, cinque MDVE e ancora una pilota della stessa serie.

Con il nuovo orario 2003-2004 in vigore da pochi giorni, tutti i treni da e per Tivoli e l'Abruzzo sono stati spostati da Roma Termini a Tiburtina: i lavori di costruzione dell'ingresso nella Capitale della linea alta velocità Roma - Napoli stanno entrando nel vivo e c'è la necessità di liberare dall'esercizio i binari che conducono da Termini a Prenestina.



1. La E.656.581 è pronta a partire da Roma Tiburtina con il 2372 per Pescara. *Foto David Campione, 23 dicembre 2003*

Una calda e poco affollata MDVE di seconda classe, quella subito dietro la E.656, ci accoglie in questo viaggio verso Sulmona. Si parte alle 7.45, mentre inizia a piovere su Roma. Dopo aver fermato a Prenestina, il Caimano attacca senza esitazioni la rampa che conduce verso Tivoli.

Si sale di quota e la pioggia comincia a trasformarsi in nevischio, per diventare neve a tutti gli effetti tra Castelmadama e Mandela.

Roviano, Carsoli, Tagliacozzo e ancora Avezzano si susseguono l'una dopo l'altra, con il manto bianco sempre più spesso. Ma tutto ciò non impensierisce il nostro Caimano, che con sei assi e 4.200 kW di potenza pura, spunta con il suo rombo rassicurante dopo ogni fermata come a voler dire "tranquilli, ci penso io!"

Viaggiare al caldo di una carrozza mentre fuori è tutto bianco ed altra neve continua a cadere dal cielo, infonde una situazione di rilassatezza e tranquillità non comune ad altri mezzi di trasporto. Ed infatti non saranno altrettanto tranquilli e spensierati gli automobilisti e i camionisti in viaggio sulla vicina A24, tra Aielli e Pescara: nonostante i mezzi sgombraneve di Autostrade Spa in azione dal giorno precedente, le carreggiate si presentano completamente imbiancate, con i caratteristici solchi lasciati dai veicoli in transito.

Intanto si sale ancora di quota, per arrivare agli 896 metri di Carrito - Ortona, il punto più alto della linea Roma - Pescara; subito dopo ha inizio la

lunga discesa verso Sulmona, con rampe fino al 27 per mille. Ancora una fermata per servizio viaggiatori a Goriano Sicoli e la prima parte del viaggio si conclude a Sulmona alle 10.39, dove la temperatura è nuovamente più mite con la neve che ha lasciato il posto ad una pioggia battente. Qui il nostro 2372 incrocia il corrispondente Regionale 2373 proveniente da Pescara e diretto a Roma Tiburtina.



Foto David Campione



Foto David Campione

2. La stazione di Goriano Sicoli durante la nevicata. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

3. Incrocio a Sulmona tra il 2372 ed il 2373, spinto dalla E.656.586. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

Siamo in orario e c'è il tempo per consumare un caffè caldo, prima di portarci al treno che ci condurrà a Castel di Sangro. La ALn 668.3338 in livrea pubblicitaria è pronta a ripartire dal primo binario verso le sommità della Maiella con il Regionale 7483 delle 10.47, diretto appunto a Castel di Sangro. A bordo dell'automotrice l'affluenza è ben maggiore del precedente (e più capiente) treno da Roma: la 668 è pressoché al completo dopo aver raccolto passeggeri provenienti dalla Capitale, dalla Puglia e Abruzzo, diretti a Rivisondoli, Roccaraso ed altre località sciistiche della zona per le imminenti vacanze natalizie.



Foto David Campione

4. La ALn 668 incaricata di effettuare il 7483 per Castel di Sangro, unità ancora con i vetri frontali curvi, attende l'orario della partenza. Foto David Campione, 23 dicembre 2003

Si riparte. A Pettorano sul Gizio, dove non fermiamo, il paesaggio è nuovamente imbiancato, ma è ancora poca cosa rispetto a quanto troveremo più avanti.

L'ascesa della ALn 668, in verità un po' affaticata, prosegue sulle rampe del 28 per mille di questa ferrovia di montagna, per raggiungere quota 1000 metri poco prima della stazione di Campo di Giove, dove fermiamo alle 11.18. Ancora pochi minuti e siamo a Campo di Giove Monte Maiella, una fermata "nel nulla" attivata nel 1991 a servizio degli impianti di risalita, dove uno sparuto gruppetto di sciatori con gli sci al seguito lascia il treno.

Riprende il viaggio della borbottante 668, con tratti di linea allo scoperto che si alternano a brevi gallerie, finché passiamo dal bianco accecante della neve al buio della galleria Maiella che con i suoi 2.486 metri è la più lunga della tratta fino a Castel di Sangro. Uno dei pericoli causati dalla neve, in ferrovia, è quello dell'uscita dalle gallerie: un eventuale accumulo in prossimità del portale potrebbe causare l'arresto del rotabile in un "muro" di neve, rischio corso in particolare delle automotrici notoriamente più leggere rispetto a locomotive Diesel e elettriche. E infatti quando siamo in prossimità dell'uscita si avverte distintamente la "rincorsa" del mezzo, "lanciato" con maestria dal macchinista oggi al banco.



Foto David Campione

5. La fermata Campo di Giove - Maiella. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

Nel tepore della nostra automotrice siamo tutti incantati dal paesaggio circostante che ammiriamo attraverso i già piccoli finestrini della 668, con la visuale ulteriormente ridotta dalla neve che si è poggiata all'esterno e dalla condensa che si è formata all'interno. Ci si dà da fare con i fazzolettini di carta per ripulire il vetro dall'umidità e non perdere un solo fotogramma di questo incantevole film che scorre oltre il finestrino.

Alle 11.32 è la volta di Palena. La neve ha ricoperto tutto e non c'è soluzione di continuità tra il marciapiede ed il primo binario. Una signora che ha viaggiato con noi da Sulmona, lascia il treno con il suo carico di generi alimentari acquistati nella città peligna e con fatica cerca di guadagnare la strada di casa, avvolta nel suo piumino con cappuccio.



6

Foto David Campione



7

Foto David Campione

6. Fabbricato viaggiatori di Palena, sotto l'insistente nevicata che va avanti dal giorno precedente. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

7. Una passeggera con la sua scorta di alimenti ha appena lasciato il treno e non senza qualche difficoltà cerca di guadagnare l'uscita della stazione di Palena. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

Si riparte su un tracciato pressoché pianeggiante e dopo poco poco più di 5 chilometri giungiamo a Rivisondoli-Pescocostanzo che sorge a 1.268,82 metri sul mare, classificandosi come la seconda stazione FS più alta d'Italia, dopo quella di Brennero a 1.370 metri.

In tutte le fermate il nostro treno movimenta un buon numero di viaggiatori in salita e discesa, tra cui evidentemente molti locali che preferiscono affidarsi alla sicurezza del viaggio in treno per i loro spostamenti, piuttosto che a pullman di linea o auto privata.

Ma le difficoltà non mancano quando si scende: i marciapiedi non sono stati ripuliti in quanto le stazioni non sono presenziate e allontanarsi dal treno non è cosa facile, indovinando sotto il manto bianco il bordo del marciapiede e la passerella per evitare di sprofondare lì dove c'è il binario d'attraversare... Poco male: chi è qui per le vacanze natalizie non poteva comunque desiderare atmosfera migliore!

Roccaraso, la perla delle località sciistiche abruzzesi ci accoglie anch'essa con il suo "spesso abito bianco invernale". Gli ultimi vacanzieri lasciano l'automotrice diretti verso gli hotel o le seconde case. Qui incrociamo il Regionale 22190 da Napoli per Sulmona, con due ALn 668. Questa linea è ancora oggi percorsa giornalmente da due treni Diretti Pescara - Napoli ed uno in senso inverso più un altro Napoli - Sulmona.



8. La neve inizia ad attaccare sulla ALn 668.3338 del Deposito Locomotive di Sulmona, a Roccaraso in attesa di incrociare il Regionale 22190 da Napoli per Sulmona. *Foto David Campione, 23 dicembre 2003*

Con pochi viaggiatori a bordo, il viaggio riprende verso la destinazione finale. Da qui in avanti il tracciato in discesa agevola la marcia della nostra ALn 668.3338, che dopo aver toccato Alfedena si arresta a Castel di Sangro alle 12.10 con 5 minuti di ritardo: davvero un'inezia se si tiene conto delle avverse condizioni meteo incontrate.

C'è un po' di riposo per l'automotrice che ci ha condotto fin qui, la stessa che alle 12.43 riparte con il 7485 per Isernia, dove arriverà d'orario alle 13.41.

La stazione di Castel di Sangro ha conosciuto tempi migliori e ben altri traffici, a giudicare dalla presenza di una rimessa locomotive con piccola piattaforma girevole, scalo merci con piano di carico e raccordo con la vicina stazione della FAS - Ferrovia Adriatico Sangritana, che al momento però non è raggiunta da nessun treno in quanto la linea è smantellata.

La giornata non è comunque indicata per visitare l'impianto, inoltre l'orario e la temperatura stimolano l'appetito!



9

Foto David Campione



10

Foto David Campione



11

Foto David Campione



12

Foto David Campione

9. Il sobrio fabbricato viaggiatori di Castel di Sangro, stazione presenziata da dirigente movimento e deviatore. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

10. La rimessa locomotive con due stalli, ormai in disuso, con accanto un 225 Jenbach che a fatica si riconosce nella neve dietro ad un carro pianale. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

11. Due automotrici "affollano" il piazzale di stazione: a sinistra la ALN 668.3317 che lascerà Castel di Sangro per Sulmona alle 13.38 con il Regionale 7484, a destra la 3338 da poco arrivata da Sulmona e prossima a ripartire per Isernia con il 7485. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

12. Alle 12.43 il Regionale 7485 lascia Castel di Sangro diretto a Isernia. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

Castel di Sangro, come tante altre stazioni italiane anche di piccole dimensioni, dispone di una mensa per i ferrovieri. In questo caso più propriamente andrebbe chiamata "trattoria di stazione", in virtù del buon servizio che offre, più da ristorante che da mensa. Dal marciapiede del primo binario si accede direttamente "da Sabatino" e troviamo ad accoglierci il gentile proprietario che si mette subito a nostra disposizione nel caldo ambiente.

Fa da cornice l'immane camino con la legna scoppiettante e come normalmente accade in queste circostanze, prima di arrivare a tavola e abbandonarsi alle gioie del palato si trascorre qualche minuto davanti al fuoco per riscaldarsi le mani.

La cuoca oggi propone pasta al forno servita nella terrina e un secondo a base di carne, il tutto accompagnato da un po' di vino rosso. Nel torpore del ristorante i minuti passano velocemente e dopo un buon caffè arriva l'ora di avvicinarsi al treno.

Per tornare a Roma le alternative vagliate il giorno precedente sono due: proseguire per Carpinone, Isernia e Vairano, dove cambiare per prendere un altro treno via Cassino, o ripercorrere nel senso inverso la linea via Sulmona. La scelta era già caduta su quest'ultimo itinerario e così alle 13.38 si riparte con il Regionale 7484 effettuato con la ALN 668.3317.



Foto David Campione

13. Il regionale per Sulmona delle 13.38 è pronto a partire da Castel di Sangro. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

Come in arrivo a Castel di Sangro, anche al ritorno l'affluenza a bordo è scarsa, ma già a Roccaraso l'automotrice si affolla di nuovo. Non migliorano le condizioni meteo e sentendo parlare alcuni ferrovieri inizia a farsi strada l'ipotesi che verso sera i treni verranno rinforzati, quindi condotti dalle D.345 di Sulmona che essendo più pesanti delle automotrici riducono i rischi di arresto nel muro di neve. Intanto si susseguono le stazioni ed i paesaggi già visti la mattina, mai noiosi anche se tra neve e nuvole basse.



Foto David Campione



Foto David Campione

14. Interno della ALn 668.3317 in viaggio tra Castel di Sangro e Roccaraso, con il Regionale 7484. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

15. Il piazzale della stazione di Roccaraso, ricoperto da un uniforme e spesso manto di neve. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

A Campo di Giove è previsto l'incrocio con il Regionale 7487 da Sulmona per Castel di Sangro. Arriviamo praticamente in orario alle 14.35 e veniamo ricevuti in secondo binario, quello di corretto tracciato. Questa stazione, come molte altre su questa linea, è impresenziata in quanto l'esercizio è affidato al Dirigente Unico con sede a Sulmona. Il Capotreno guadagna subito l'ufficio del Dirigente Movimento per dare il giunto e per avere informazioni sull'incrocio. Ma le notizie che arrivano non sono delle migliori: la neve depositata sui binari è aumentata ed il 7487 ha qualche difficoltà ad avanzare.

Nessun problema invece per i deviatori, che essendo dotati di scaldiglie non risentono degli accumuli di ghiaccio tra aghi e rotaie.



16

Foto David Campione



17

Foto David Campione



18

Foto David Campione



19

Foto David Campione

16. La stazioncina di Campo di Giove, sferzata da vento e neve. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

17. L'attesa del treno incrociante è propizia per ripulire il sentiero che conduce dai binari all'ufficio movimento. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

18. Ha inizio la lunga attesa nella stazione di Campo di Giove. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

19. Segnale a via impedita per il 7484 in attesa del treno incrociante, mentre la neve cade copiosa. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

L'attesa si protrae per 20 lunghi minuti, accompagnati dal suono della Leopolder che con il suo inconfondibile scampanello avvisa che il segnale di protezione lato Sulmona è aperto. Finché due luci fioche compaiono in lontananza: sono i deboli fanali della ALn 668.3302 che cerca di farsi strada sul primo binario, non utilizzato da ore e ricoperto da circa 40 centimetri di neve. Ed infatti poco dopo aver affrontato la deviata, il mezzo si arena... Tocca retrocedere di una decina di metri e lanciarsi "in velocità" per sfondare l'accumulo di neve. L'operazione è accompagnata dal suono dei due motori Diesel, cadauno da 200 kW, che con fatica spingono le quasi 40 tonnellate dell'automotrice. E la "fatica" dei motori è evidente nei fanali, che perdono di luminosità fino a spegnersi quando il mezzo impatta contro il muro bianco. L'operazione si ripete per tre volte, finché la 668 non guadagna le rotaie oltre l'attraversamento a raso.

Possiamo riprendere il viaggio, lasciando Campo di Giove con quasi 30' di ritardo. Da qui in avanti la linea è tutta in discesa e per la nostra ALn 668 la corsa verso Sulmona è una semplice formalità. Alle 15.25 il nostro viaggio termina quindi in primo binario con 25' di ritardo.



20

Foto David Campione



21

Foto David Campione



22

Foto David Campione



23

Foto David Campione

20. Uno strato di neve e ghiaccio, raccolto nella salita da Castel di Sangro e Campo di Giove, avvolge la cabina posteriore dell'automotrice. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

21. Il Regionale 7487 tenta il suo ingresso in primo binario, con un primo "lancio" per farsi strada tra neve e ghiaccio. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

22. Dopo aver aperto in parte la strada, l'automotrice retrocede per una seconda rincorsa. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

23. L'ingresso in stazione è completo. Il 7484 può adesso ripartire verso Sulmona, mentre il treno incrociante dovrà farsi strada nella neve fino al deviatore di uscita. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

A Sulmona c'è il tempo di incontrare un gruppetto di amici che arrivano ora da Roma e che si accingono a fare "in notturna" lo stesso nostro percorso. Partiranno alle 15.46 con il Diretto 3347 Sulmona - Napoli Centrale e potranno vivere direttamente l'esperienza della D.345 in testa alla ALn 668.

Noi invece facciamo ritorno verso Roma con il Regionale 2375 delle 15.09, fortuitamente in ritardo anche lui.

La situazione anche tra Sulmona e Avezzano è peggiorata: nonostante siamo di nuovo nelle "potenti mani" del Caimano, già sentiamo la mancanza della simpatica ALn 668, che con onore ha svolto anche oggi regolarmente il suo servizio, su una difficile ed al tempo stesso speciale ferrovia di montagna.



24. Il viaggio da Castel di Sangro a Sulmona del 7484 si è concluso. (Foto David Campione, 23 dicembre 2003)

23 dicembre 2013. Sono passati 10 anni da quel viaggio ed oggi rimane ben poco di quanto raccontato. Le E.656 VI serie hanno lasciato definitivamente il passo alle più moderne E.464, mentre le ALn 668 serie 3300 continuano a viaggiare sui binari italiani, ma purtroppo non più sulla ferrovia Sulmona - Carpinone.

E' proprio lei la grande scomparsa dal 2003 ad oggi, la "Transiberiana d'Italia" così battezzata per il panorama ineguagliabile e per l'elevata altitudine raggiunta, che l'11 dicembre 2011 ha visto scomparire i pochi collegamenti rimasti in orario tra Sulmona e Castel di Sangro o Carpinone (vedi [News ferroviarie del 11/12/2011](#)).

Dopo essere stata percorsa da alcuni treni speciali, peraltro con una notevole affluenza di viaggiatori, oggi l'intera tratta giace inutilizzata e chiusa all'esercizio in attesa del suo destino.

Ma prima di scrivere la parola fine, su una ferrovia che meriterebbe di essere inserita nel Patrimonio dell'UNESCO come altre ferrovie del mondo, si confida nella Regione Abruzzo e nella Ferrovia Adriatica Sangritana per vedere viaggiare di nuovo le automotrici sui binari della "Transiberiana d'Italia".

David Campione - 23 dicembre 2013

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003