

Associazione culturale "AMICI DELLA FERROVIA"

**leRotaie**



# GUIDA di BORDO



Ferrovia Sulmona-Isernia, 128,731 km



# Indice

<i>Introduzione</i>	3
Sulmona	5
Sulmona-Introdacqua	6
Pettorano sul Gizio	8
Cansano	10
Campo di Giove	12
Campo di Giove-Majella	13
Palena	15
Rivisondoli-Pescocostanzo	17
Roccaraso	18
Sant'Ilario Sangro	19
Alfedena-Scontrone	20
Montenero Valcocchiara	21
Castel di Sangro	22
S. Pietro Avellana – Capracotta	24
Villa San Michele	25
Vastogirardi	26
Carovilli – Roccasicura	27
Pescolanciano-Chiauci	29
Sessano del Molise	30
Carpinone	31
Isernia	32

© 2018 – A.C.A.F. leRotaie-Molise  
Via Giovanni XXIII, 86170 Isernia

© Foto archivio leRotaie

Prima edizione  
Giugno 2018

# Introduzione

---



La ferrovia Sulmona Isernia vede il suo primo convoglio regolare il 18 settembre 1897, giorno dell'apertura al pubblico di quella che sarà una linea dalle tormentate vicende. Da “ramo secco” e quindi improduttivo a ferrovia turistica con panorami unici e caratteristiche tecniche che la fanno considerare un capolavoro di ingegneria ferroviaria. L'intero percorso raggiunge una lunghezza di 128,73 km di cui 25 in 58 gallerie, la più lunga misura

3.109 metri e attraversa il Monte Pagano al confine tra Molise e Abruzzo.

Distrutta fra il 1943 e il 1944 dai tedeschi fu ricostruita e riattivata il 9 novembre 1960. Negli anni ottanta la ferrovia cade vittima della politica dei “rami secchi”. Tra il 1994 e il 1995 vengono chiuse le biglietterie, e varie stazioni declassate a semplici fermate. A fine 2010 chiude il tratto da Isernia a Castel di Sangro e un anno dopo, dicembre 2011, chiude anche il tratto abruzzese Castel di Sangro-Sulmona. Chiusa al traffico dei treni ordinari è stata da subito individuata dalla nostra associazione come un patrimonio da preservare e valorizzare.

La linea ferroviaria Sulmona-Isernia (oggi Sulmona-Carpinone), è tra le più belle del nostro Paese e forse del mondo, come dichiara la nota piattaforma e rivista on-line Skyscanner che, nel 2016, la piazza al secondo posto tra le 10 linee ferroviarie più belle in assoluto subito dopo il “California Zephyr Train” negli Stati Uniti e prima del “Tunnel of love Train” in Ucraina.

Dopo tante vicissitudini, proteste, studi e battaglie, nel maggio 2014 la ferrovia è oggetto di manutenzione e finalmente di riapertura in chiave turistica. Viene inserita all'interno del progetto nazionale “Binari Senza Tempo” della Fondazione FS Italiane, insieme ad altre tratte da Nord a Sud del paese caratterizzate da particolare interesse storico e paesaggistico. Dal novembre 2014 la nostra associazione, in collaborazione con la Fondazione FS, organizza con successo, allo scopo di tutelare e salvare da un possibile oblio la tratta, viaggi in treno storico. A testimonianza della valenza a fini turistici sono i numerosi viaggiatori avuti a bordo: solo nel 2017 sono stati quasi 20.000.



Il “nostro” convoglio, con il quale ci apprestiamo a vivere una giornata tra arte, storia ma soprattutto immersi in una natura ancora incontaminata, è solitamente composto dal locomotore

D445.1145, il più potente locomotore diesel della flotta FS con i suoi oltre 2000 cavalli di potenza, da carrozze “Centoporte” costruite tra gli anni Venti e Trenta del secolo scorso e carrozze “Corbellini” di qualche decennio più giovani.

Le prime, originariamente di II e III classe, hanno una capienza di 78 e 80 posti a sedere divisi in quattro scompartimenti, mentre le seconde hanno 68 posti a sedere divisi in due scompartimenti.

Il locomotore, molto più giovane delle carrozze, riporta una colorazione storica, verde e castano, anche se questa serie di macchine, non ha mai circolato con tale livrea mentre le carrozze riportano il classico colore dell’epoca: castano-isabella.

Spesso al convoglio è inserito un bagagliaio in livrea grigio ardesia, molto utile per chi vuole portare con sé la propria bicicletta per fare escursioni durante le soste.

Questa piccola guida — che prende spunto dal testo di Giuseppe Furno *In treno alla scoperta dell’Abruzzo*<sup>1</sup> — è stata creata appositamente per il viaggiatore del treno storico “leRotaie-Fondazione FS Italiane” e vuole essere un aiuto durante il viaggio a conoscere il nostro territorio e le bellezze paesaggistiche e naturalistiche che questa ferrovia sa offrire.

Un racconto “chilometro dopo chilometro” che descrive panorami e località attraversate dal treno in cui il lettore sarà accompagnato durante tutto il tragitto alla scoperta dell’Abruzzo e del Molise attraversato dalla ferrovia e, se necessario, per ogni dubbio o ulteriore informazione, il personale leRotaie a bordo treno è sempre a disposizione del viaggiatore.

1 GIUSEPPE FURNO *In treno alla scoperta dell’Abruzzo. Itinerari turistici sui treni locali dall’Appennino all’Adriatico*, Lozzi & Rossi Editori, in collaborazione con Edizioni Iter, Roma 1995.

Km 0  
348 m s.l.m.

# Sulmona

Si parte dal primo binario della stazione FS di Sulmona, antica città vero e proprio Centro d'Abruzzo, che ha dato i natali al poeta latino Ovidio: «*Sulmo mihi patria est, gelidis uberrimus undis, milia qui novies distat ab Urbe decem*».

Importante centro agricolo (famosissimo l'aglio rosso di Sulmona) è conosciuta come la città dei confetti, della Giostra Cavalleresca ed è legata alla figura di Papa Celestino V.

In passato, lo scalo ferroviario di Sulmona è stato il più importante della regione (oggi è Pescara) grazie alle diramazioni delle linee per Pescara, per Roma, per L'Aquila-Terni e capolinea della ferrovia Sulmona-Isernia: la "Transiberiana d'Italia"

La stazione è situata a circa 1,5 km dal centro cittadino. L'edificio attuale è stato inaugurato nel 1948 dopo che i bombardamenti dell'ultimo conflitto bellico tra il 1943 e il 1944 rasero al suolo il fabbricato originario. Sul piazzale antistante la stazione, dove partono numerosi collegamenti urbani ed extraurbani, fa bella mostra di sé l'antica locomotiva a vapore 835.092 definita loco-tender per la mancanza di quel carro (tender) separato dalla locomotiva atto a trasportare acqua e carbone ma che qui diventava un tutt'uno con la macchina stessa.





Dal primo binario, dopo pochi metri sulla destra (rispetto al senso di marcia), vediamo scorrere il deposito locomotive, un enorme capannone sede di officina per la manutenzione dei treni, mentre sulla sinistra il vecchio “Ferrohôtel”, una sorta di albergo ferroviario per il personale FS in trasferta.

Il tracciato, intanto, procede con una leggera curva a sinistra, attraversa una trincea dove sulla destra sono visibili per un breve tratto le rotaie della linea per Avezzano e Roma.

Sulla sinistra è possibile intravedere il monte Morrone e la Majella mentre sfilano le case di Sulmona con il suo centro storico tra cui svetta inconfondibile il campanile in pietra dell’Annunziata.

Il tracciato inizia qui la sua lunga salita, inizialmente molto dolce, tra le campagne attorno alla città.

Km 2+960  
411 m s.l.m.

## Sulmona-Introdacqua

---

Arriviamo alla stazione di Sulmona-Introdacqua dopo un passaggio a livello, siamo ancora a Sulmona, anzi siamo più vicini al centro. Infatti in passato lo scalo era molto utilizzato dagli stessi cittadini per la sua vicinanza al cuore pulsante della città.

Oltre la stazione è possibile intravedere la ciminiera dello stabilimento Pelino del 1890, fabbrica storica fondata originariamente nel 1783, oggi ancora attiva e anche museo dei confetti. Nel 1992

è dichiarato Monumento di Interesse Nazionale dal Ministero dei Beni Culturali. In passato vi era un binario che deviava sin dentro il magazzino dello stabilimento, per trasportare le materie prime per la produzione del tradizionale dolce sulmonese. Il paese di Introdacqua invece è a circa sei chilometri dalla stazione, sulle pendici del monte Genzana così chiamato per la ricchezza di fiori azzurri di genziana. Abbiamo imboccato la valle del fiume Gizio che scorre sulla sinistra tra campi, villette sparse e boschetti di querce e pioppi, all'interno delle ultime propaggini della Conca Peligna, mentre superiamo l'ex fermata di Vallelarga, istituita nel 1947 e soppressa nel 2002.

Osservando la montagna sulla sinistra, a mezza costa, si notano i viadotti ad archi della ferrovia che tra qualche minuto percorreremo (pur essendo a circa 1 km in linea d'aria dal punto in cui siamo, distano 4 km di binario: spazio necessario affinché il treno possa prendere quota e salire poi fino a Cansano (948 m s.l.m.) e Campo di Giove (1071 m s.l.m.).



Sulla destra le pendici del monte Genzana, riserva naturale, e poco oltre sulla sinistra il paese di Pettorano sul Gizio, con in basso gli antichi mulini a ruote orizzontali presso le sorgenti del fiume, oggi Parco di Archeologia Industriale, che hanno restituito preziose testimonianze dei canali di alimentazione e delle opere di regolazione delle acque.

Il paese mantiene ancora oggi il suo originale impianto medievale con le caratteristiche case in pietra e anche per questo è parte del club “I Borghi Più Belli d’Italia”.

La stazione ferroviaria invece è dall’altra parte della valle, riconoscibile dal caratteristico colore rosa, distante poco meno di 1 km dal centro del paese.

Entriamo in galleria, la prima di giornata, compiendo un semicerchio che ci porta nella direzione opposta sopra il paese, visibile sempre a sinistra ma dall’altro suo fianco dominato dal Monte Mattone (1515 m s.l.m.) e dal monte Genzana (2170 m s.l.m.).

Superiamo la stazione, impresenziata dagli anni Novanta e chiusa nel 2007, mentre il viaggio ci offre una visione aerea della valle del Gizio, Sulmona e le montagne che la circondano. Superiamo un ponte, un casello abbandonato e ridotto a rudere ed entriamo in una breve galleria, un’altra trincea scavata nella roccia e una spettacolare visione sulla valle, mentre le pendici della montagna, chiamata “Colle Mitra” sono ancora densamente popolate di ulivi.

In basso si riconosce il tracciato ferroviario appena percorso e ci si rende conto di quanto il treno sia salito di quota in questi primi 14 chilometri: qui infatti si raggiunge la pendenza massima toccata da questa ferrovia, “solo” il 28 per 1000 che, considerando la particolare morfologia del territorio da attraversare e i mezzi tecnologici dell’epoca, può essere a tutti gli effetti considerata una vera e propria impresa e un capolavoro di ingegneria.

Le piccole gallerie che si susseguono sono definite “artificiali”



per un motivo particolare: pur potendo il tracciato ferroviario proseguire allo scoperto, in sede di progettazione della linea si decise di costruirle per garantire alle greggi e agli animali selvatici la continuità con i pascoli, allora molto diffusi. In sostanza, il tetto della galleria è un vero e proprio corridoio per gli animali!

Curva a destra, trincea nella roccia, curva a sinistra, galleria e, appena fuori, dopo l'ennesima trincea "voliamo" sul primo viadotto ad archi. Il treno piega a sinistra e osservando indietro si può vedere il viadotto appena superato.

In questo tratto si ha l'impressione di volare a causa del fianco della montagna che scende vertiginosamente a valle fino al fiume dove si trasforma un pianoro coltivato. Ancora trincea e una galleria, un ponte per superare un canalone, altra trincea con visioni aeree mozzafiato tutte da gustare. Sulla sinistra vista sull'intera Conca Peligna, Sulmona, il Sirente, la catena del Gran Sasso con

l'inconfondibile profilo del Corno Grande (la vetta degli Appennini, 2912 m), fino a cambiare completamente direzione dopo un'altra galleria che regala come per incanto un affaccio mozzafiato sul versante Sud-Ovest della Majella (Monte Amaro, 2793 m) e il paese di Pacentro nel cuore del massiccio del Morrone, con le sue torri medievali che si distinguono perfettamente.

Galleria e, all'uscita, tra rocce, cespugli e qualche quercia, un vecchio casello porta ancora la chilometrica: 20+078. Curva a sinistra, viadotto e trincea, attraversiamo un territorio montano dove l'uomo ha costruito muri di pietra che delimitano i pascoli. A poca distanza, ben delineata, si nota un'area archeologica: è Ocriculum, cittadella e avamposto preromano e poi romano costruita intorno al IV sec. a.C. e ampliata dopo la conquista della zona da parte dei romani, in un'area strategica di cerniera tra la valle Peligna e l'Alto Sangro. Gli scavi, terminati nel 1997, hanno consentito di avere un quadro preciso sulle dimensioni e l'importanza del sito archeologico. Gli oggetti e cimeli rinvenuti sono conservati nel museo di Cansano.

In corrispondenza di quest'area vi è un casello ferroviario restaurato che, se opportunamente dotato di marciapiede e accesso esterno, consentirebbe direttamente con il treno la visita del sito.

La ferrovia prosegue lasciando intravedere ogni tanto l'abitato di Cansano, posto più a valle, fino ad arrivare alla stazione.

Km 25+570  
943,53 m s.l.m.

## Cansano

---

La piccola e curata stazione di Cansano, che conserva ancora l'insegna in rilievo in pietra, non è più in servizio dal 2002 e oggi è proprietà del Parco Nazionale della Majella; dal luglio 2017 è tornata ufficialmente ad essere "fermata" ma già in passato era utilizzata nei treni storici come sosta grazie anche all'amenità del luogo e alla natura intatta che la circonda.

Il paese è a valle, a circa 1,5 km, collegato da una strada sulla quale, proprio a due passi dalla stazione, sorge la splendida chiesa di San Nicola recentemente restaurata e riaperta al pubblico. In stazione sono ancora presenti la colonna idrica che era utilizzata per il rifornimento delle locomotive a vapore e il vecchio fabbricato rimessa locomotive: infatti Cansano, dal 1892 al 1897 è stato il capolinea della ferrovia, regolarmente in esercizio in questi 26 km ma ancora in costruzione nel tratto che proseguiva oltre.

Si entra ancora in una trincea e in una galleria. I binari continuano a salire, a sinistra il crinale della Majella scende verso Tavola Rotonda (2403 m) e Guado di Coccia (1652 m). Querce e castagni ci accompagnano in questo tratto, curva a sinistra, trincea e serie di gallerie di cui l'ultima lunga 1210 metri.

All'uscita, il treno ha compiuto un'altra inversione di rotta e punta verso ovest: sembra quasi perdersi con l'orientamento e per un attimo, sulla sinistra, si intravede la strada che abbiamo percorso e la quota raggiunta. Ancora una trincea ed entriamo in una pineta oltre la quale cominciano le case di Campo di Giove. Superiamo un ponte ed arriviamo in stazione, abbiamo superato i 1000 metri di altitudine in poco più di 30 km!



Km 30+950  
1071 m.s.l.m.

## Campo di Giove

---

Campo di Giove è uno dei pochi scali ferroviari della tratta ad avere ancora il doppio binario. Infatti qui la sosta è obbligatoria: il capotreno scende e assume le funzioni di capostazione, apre l'ufficio del Dirigente Movimento e segue le istruzioni previste, compilando a mano i registri e procedendo così al "giunto" ovvero comunicare telefonicamente alla stazione di partenza (Sulmona) che il treno è arrivato in stazione. Viene attivato lo scambio, il segnale semaforico è verde, si può ripartire! Vediamo scorrere sulla sinistra l'abitato di Campo di Giove, centro montano del Parco della Majella molto frequentato da villeggianti sia durante la stagione della neve che durante l'estate, con la sua elegante Piazza Duval e l'antico Palazzo nobile Nanni, oltre al centro storico che sale fino a regalare un fantastico belvedere sul Morrone e la Conca Peligna.

Qui la neve assume i connotati di una creatura vivente con precipitazioni sempre abbondanti, che raggiungono i 2 metri! Proprio per questo infatti durante i lavori di costruzione della ferrovia fu fatto piantare una pineta artificiale che la costeggia: una fustaia di pini neri di montagna per formare un terrapieno a protezione della stazione e dei binari che, con molti altri accorgimenti, testimonia il grande ingegno dell'uomo dell'epoca. E così, come la ferrovia, anche quegli alberi sono diventati secolari!



Proseguendo nella piana in uscita dal paese, si gode di un panorama davvero unico: alzando lo sguardo è visibile la vetta del monte Tavola Rotonda, con in mezzo il valico del Guado di Coccia, oggi sede degli impianti sciistici e a seguire il profilo severo e roccioso del monte Porrara (2137 m), fino quasi a toccarlo con le mani e ad arrivare alla sua base, presso la piccola stazioncina di Campo di Giove-Majella.

Km 34+270  
1140 m s.l.m.

## Campo di Giove-Majella

---

Qui, fino al 1991, non c'era nulla se non un meraviglioso bosco di abeti. Può sembrare strano visto che stiamo parlando di una ferrovia di fine Ottocento, eppure questa piccola fermata, che ha la particolarità di essere posta alla base degli impianti sci di Campo di Giove venne creata solo a inizio degli anni Novanta per dare impulso al traffico ferroviario sulla linea e creare i "Treni della Neve". Si scende dal treno, si attraversa la strada e dopo pochi passi si sale in seggiovia! In passato la traversata su questa zona della Majella era possibile solo tramite un sentiero, unica via di accesso tra la provincia di L'Aquila (Majella Occidentale) e la provincia di Chieti (Majella Orientale). Sull'altro versante infatti sorgono i paesi della valle del fiume Aventino: Palena, Taranta Peligna, Lama dei Peligni. Durante il secondo conflitto mondiale, il sentiero e il valico, che oggi sono parte integrante degli impianti sciistici, furono fondamentali nelle operazioni di guerra tra il 1943 e il 1944 in piena Linea Gustav. Per sfuggire ai rastrellamenti dei tedeschi, vennero utilizzati dalla popolazione civile e dai soldati per porsi in salvo. Attraversare il valico infatti significava entrare in territorio controllato dagli Alleati, che con gli inglesi avevano il comando stabilito a Casoli.

Scenario importante anche per le clamorose vittorie riportate nei confronti dell'esercito tedesco dai partigiani della Brigata Majella, unica formazione decorata con la medaglia d'oro al valore militare.



Il sentiero, conosciuto da residenti e pastori, non era noto al nemico: in questo modo l'effetto sorpresa fu determinante per l'esito delle battaglie. Oggi il sentiero che porta al valico, Guado di Coccia, è percorso a fine aprile dai ragazzi delle scuole in una tre giorni dedicata al ricordo e alla memoria: il "Freedom Trail – Sentiero della Libertà", con itinerario Sulmona-Campo di Giove-Guado di Coccia-Taranta Peligna-Casoli.

Intanto arriviamo a oltrepassare una piccola galleria, attraversiamo un bosco di faggi e inizia, a questo punto, una serie di gallerie artificiali, costituite dalla sola volta e costruite per proteggere la linea dalla caduta di slavine e massi dalle pendici del Porrara. Le riconosciamo da una serie di aperture ad arco sulla destra che danno sul vallone e provocano una sorta di lampi di luce al passaggio. All'uscita, faggete risalgono il fianco della montagna anch'esse realizzate a protezione della ferrovia dalle slavine di neve. Ancora una serie di curve prima di entrare nel lungo tunnel della Majella di 2400 metri, galleria di valico che corrisponde sulla strada di fianco al Valico della Forchetta, che incontreremo di nuovo all'uscita.

Appena fuori, sulla destra ci appare come per incanto l'altopiano del Quarto di Santa Chiara, grande e suggestiva pianura a pascolo che arriva sino alle pendici del Monte Pizzalto (1969 m s.l.m.). Durante la stagione invernale e spesso anche solo con le fredde gelate che portano le temperature costantemente sotto lo zero termico fino addirittura a non infrequenti punte di -20 °C, tutto il pianoro davanti ai nostri occhi è completamente bianco, dando l'impressione di essere a ben altre latitudini: su una steppa siberiana.

Siamo ormai in quota sugli altipiani: è per questo motivo che, nel 1980, il giornalista e scrittore Luciano Zeppegno — in un suo articolo per la rivista *Gente Viaggi* — definì questa ferrovia la “Transiberiana d’Italia”, trovandosi a bordo di un treno locale sulla piana nel pieno di una bufera di neve.

Nelle altre stagioni, invece, il Quarto di Santa Chiara che stiamo attraversando lentamente con il treno assume ben altri connotati: in primavera con lo scioglimento delle nevi diventa un incantevole lago effimero, di grandezza variabile a seconda della stagione invernale fino a volte a lambire la ferrovia, le cui acque vengono poi via via assorbite da un inghiottitoio, che consente al corso d’acqua di compiere un percorso sotterraneo che tornerà allo scoperto solo dall’altra parte della montagna.

In estate diventa una enorme prateria verde, che viene falciata solamente a fine agosto, mentre in autunno il prato ancora verde viene circondato da una esplosione di colori dei boschi circostanti: rosso, giallo, viola, arancio e alberi sempreverdi... un autentico spettacolo!

Un’ultima galleria, questa volta più breve, ed entriamo nella piccola *enclave* in provincia di Chieti, la stazione di Palena.

Il paese dista circa 11 chilometri e sulla strada che scende nella valle dell’Aventino si può deviare dopo 4 km per raggiungere l’Eremo Celestiniano della Madonna dell’Altare, il primo luogo di meditazione di fra’ Pietro Angeliero, poi Celestino V, incastonato nella roccia a 1272 m s.l.m.

Palena è uno dei centri principali della Majella Orientale, con una storia risalente all’epoca paleolitica; a prova di ciò, sono stati rinvenuti nella zona di Palena alcuni manufatti di questo periodo. Il centro storico è ricco di testimonianze del passato con un’area verde circostante davvero notevole. Palena, inoltre, è sede dell’area faunistica dell’Orso Marsicano.

Il centro abitato è attraversato dal fiume Aventino ed è raggiungibile tramite la statale 84, una tra le strade più suggestive d'Abruzzo, chiamata anche "la tagliata degli Abruzzi".

Presso la stazione, dotata di servizi, di un bar-ristorante e dell'ostello "I Quarti" molto utile per il pernottamento di appassionati e viaggiatori, è possibile fare escursioni a piedi, a cavallo e in bici con base di partenza proprio il Quarto di Santa Chiara.

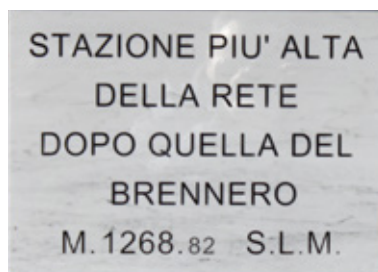
Durante il periodo invernale, tante le attività escursionistiche sulla neve che, anche a causa delle forti correnti che interessano tutta la vallata molto esposta, può superare i 2 metri!

Lo scalo di Palena una volta era molto importante perché consentiva di collegare tutti i paesi della zona, in provincia di Chieti, grazie alla "corriera", l'autobus della Sangritana che originava la sua corsa in coincidenza con l'arrivo del treno. La stazione era inoltre dotata di una piccola rimessa locomotive e di una piattaforma girevole per le manovre.

Verso la testa del treno si intravedono i profili del Monte Secine e in fondo del Monte Greco, la vetta che domina il piano dell'Arengona e Roccaraso. Il viaggio prosegue immerso nei pascoli pianeggianti dominati dalla placida presenza delle vacche e dopo aver attraversato lentamente il passaggio a livello, siamo in prossimità, in alto su un colle, di Pescocostanzo. Attraversiamo il Rio la Vera con un piccolo ponte e siamo alla stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo.



Una targa su una colonna ci informa che siamo nella stazione più alta della rete italiana dopo quella del Brennero. Questo è il tetto della Sulmona-Isernia, la “Transiberiana d’Italia”.



La stazione, come riporta il nome, serve i due paesi distanti entrambi a pochi chilometri dalla fermata, divisi da un colle che la ferrovia affronta in galleria.

Rivisondoli è ad appena un chilometro, arroccato su un colle volgendo lo sguardo sulla piana verso Roccaraso. È centro termale, rinomata meta di villeggianti specie dalle zone di Napoli e Roma, sede di ritiri estivi di club calcistici, oltre che scenario di uno dei più suggestivi presepi viventi italiani.

Pescocostanzo invece, noto per la bellezza del centro storico rinascimentale (anch’esso fa parte de “I Borghi Più Belli d’Italia”) e per le sue antiche attività artigiane legate al tombolo, alla produzione orafa e del ferro battuto, è a poco meno di 2 km, adagiato su una piccola conca sotto gli impianti sciistici. Tra di loro i due paesi sono collegati, nella parte alta, da una pista ciclopedonale che poi prosegue fino a Roccaraso, così come i tre paesi sono collegati tra loro con tutto il comprensorio sciistico dell’Alto Sangro, oltre 120 km di piste, le più grandi e importanti di tutto l’Appennino.

Subito dopo la stazione una breve galleria e si comincia a scendere di quota, leggermente, verso Roccaraso. Il punto più alto della linea è stato superato, passiamo sotto la statale 17 e affrontiamo una lieve curva a sinistra e siamo in stazione a Roccaraso, dopo aver costeggiato il palaghiaccio da una parte e altri impianti sportivi dall’altra.

Km 52+310  
1227 m s.l.m.

# Roccaraso

---

Siamo arrivati in stazione, che ha ancora ben 3 binari attivi e una struttura coperta che ricorda i fasti di un tempo, altra sosta tecnica obbligatoria per il treno e il capotreno. Sulla facciata, sotto la tettoia, una lapide a ricordo del barone Giuseppe Andrea Angeloni, roccolano e onorevole durante il Regno d'Italia, strenuo sostenitore della costruzione della linea Sulmona-Isernia.

Roccaraso, da decenni grande centro sciistico, è stato completamente distrutto durante l'ultimo conflitto bellico, l'unico edificio rimasto intatto ma rimaneggiato successivamente è la chiesa di San Rocco. Il paese era un suggestivo borgo in pietra, che i tedeschi minarono completamente nel novembre del 1943 con notevole accanimento — si dice, ma non è certo — perché meta di villeggiatura della casa reale dei Savoia.

Ingentissimi i danni, con l'episodio più cruento nella frazione di Pietransieri, a 4 km, dove il 21 novembre 1943 i tedeschi trucidarono 128 civili inermi, di cui 60 donne, 34 bambini al di sotto dei 10 anni e molti anziani, per il semplice sospetto che la popolazione civile sostenesse i partigiani.

Oggi Roccaraso presenta un impianto urbanistico totalmente moderno ma ha saputo rialzarsi e tornare ad essere un apprezzato centro di villeggiatura non solo invernale, spesso al centro di eventi, manifestazioni e concerti musicali di richiamo. A due passi dalla stazione c'è l'area verde del Pratone, di frequente utilizzata per manifestazioni e attività all'aperto.



Ripartendo, il treno attraversa Roccaraso e si va a nascondere dentro la montagna dell'Arazecca, in un continuo dentro e fuori gallerie e boschi di faggi e querce.

La linea prosegue in discesa fino a spalancare la vista a volo d'angelo su Castel di Sangro visibile in più frangenti sulla sinistra in basso. Subito un altro tunnel e all'uscita la valle del fiume Sangro.

Km 61+010

1037 m s.l.m.

## Sant'Ilario Sangro

---

Si supera quasi senza accorgersene l'ex fermata di Sant'Ilario Sangro, una volta tappa fondamentale per le locomotive a vapore che, come si diceva in gergo, arrivavano «scannate» e necessitavano con una certa urgenza di un rifornimento d'acqua per poter proseguire il viaggio. L'impianto, oggi in totale abbandono e già inutilizzato come fermata da metà anni Novanta, è dotato di una torre idrica e di un rifornitore per le locomotive e si caratterizza per una particolarità, forse unica in Italia: non ha strade di accesso! Per scendere dal treno, i viaggiatori dell'epoca dovevano percorrere un sentiero che portava a valle fino a Castel di Sangro.

In tempi in cui anche poche lire avevano il loro peso, si approfittava di questo sentiero per evitare di proseguire in treno fino a Castel di Sangro: scendevano infatti a Sant'Ilario e risparmiavano qualche fermata e qualche soldo sul costo del biglietto!

Si scende ancora con altre serie di gallerie, curve e controcure fino al ponte sul fiume Sangro. Dal finestrino, guardando verso l'inizio del treno, la visuale è sui monti della Meta, cuore del Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise dove spicca il monte Meta e sulle Mainarde che chiudono la valle del Sangro.

Si passa sotto il paese di Scontrone che poco dopo una galleria è visibile in alto a sinistra! Siamo giunti alla stazione di Alfedena-Scontrone.



Il paese di Alfedena è ad appena 1 km in piano, raggiungibile anche a piedi, mentre Scontrone dista dalla stazione circa 3 km di tornanti in salita, ben visibile alzando lo sguardo.

Una volta, nei pressi di Scontrone, vi era un rigoglioso bosco di pini abbattuti per costruire le navi della flotta di Federico II di Borbone. Il grazioso borgo arroccato su una rupe oggi è sede di un polo museale diffuso e of-

ffre dal proprio belvedere uno spettacolare affaccio sull'alta valle del Sangro. Oggi la zona è considerata la "Porta" del Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise.

Dalla stazione, seguendo la strada in direzione ovest (a sinistra), si attraversa Alfedena, l'antica Aufidena, sede di un importantissimo museo archeologico di epoca sannita situato a due passi dalla stazione.

Seguendo la strada si sale di quota fino a entrare nel Parco nella zona di Barrea, suggestivo borgo che domina il lago artificiale che porta il suo nome, oggi apprezzata meta di turisti e circondato da verdissime montagne, ricche di sentieri, corsi d'acqua e popolate da cervi e orsi, vero paradiso per gli amanti del trekking.

Tornando alla ferrovia, percorriamo spediti un rettilineo pianeggiante che segue il corso del fiume Sangro, una vera e propria rarità per una tratta di montagna.

In alto, sulle pendici del Colle della Monna, riconosciamo il tracciato ferroviario che abbiamo appena percorso, con i viadotti e le gallerie.

# Montenero Valcocchiara

---

Transitiamo presso la stazione di Montenero Valcocchiara: qui un tempo lo scalo ferroviario era utilizzato, oltre che per il servizio viaggiatori, anche per le merci, in una storia che ha quasi il sapore di leggenda.

Poco prima della fermata infatti, sorge ancora un enorme fabbricato, in passato stabilimento della “Birra d’Abruzzo”, impresa locale di produzione della birra attivo fino agli anni ’30, quando all’apice del proprio successo ultraregionale venne notata dalla Peroni e acquistata con il preciso obiettivo di interrompere la produzione e chiudere, per eliminarne l’agguerrita concorrenza.

Il paese di Montenero Valcocchiara, in provincia di Isernia, è dietro una vallata che si apre all’improvviso, non visibile dal treno, regalando uno scenario d’eccezione: è il Pantano dello Zittola, una prateria verdissima e umida, solcata dal torrente Zittola affluente del Sangro, spesso allagata o appunto “impantanata” e popolata da una specie autoctona di cavalli: il cavallo “pentro”, che vive allo stato brado e che spesso può essere ammirato da lontano quando si muove in branco correndo lungo tutta la vallata, uno spettacolo davvero unico!

Superato il passaggio a livello sulla statale 17, pieghiamo a sinistra per affrontare l’ultimo rettilineo che attraversa la periferia di Castel di Sangro: villette, capannoni industriali, impianti sportivi, tutto ci dà l’impressione di essere giunti in una località più grande di quelle finora incontrate.

Il treno rallenta, compie una decisa curva a destra, supera i due bracci del fiume Zittola: Castel di Sangro è sulla sinistra, sormontato dalla rupe rocciosa ricoperta parzialmente dal bosco.

## Castel di Sangro

---

Importante scalo ferroviario, un tempo scenario di incroci e treni in deposito in attesa di correre tra le montagne abruzzesi e molisane. Le colonne idrauliche riportate in funzione da Fondazione FS Italiane fanno bella mostra in attesa di servire al rifornimento di una locomotiva a vapore. Altra sosta tecnica per il personale di macchina, mentre verso la testa del treno, sulla sinistra, i nuovi binari della Sangritana (oggi TUA) dove fino a qualche anno fa vi era un piccolo deposito merci abbattuto per far posto alla nuova linea.

Prima di questa, la stazione della Sangritana era situata a un centinaio di metri dopo gli uffici del personale della manutenzione e vedeva arrivare (fino al 2005) il famoso e colorato “Treno della Valle”, che negli anni '90 in particolare ha condotto generazioni di abruzzesi e non da Pescara e Lanciano alla Costa dei Trabocchi sul mare Adriatico fino al Val di Sangro passando per l'oasi di Serranella, il lago di Bomba e le Cascade del Verde. Da tanti anni questo trenino non c'è più, in attesa, si spera, che vengano trovate risorse e soprattutto volontà di ammodernare e ripristinare la tratta ferroviaria storica della Sangritana, risalente al 1912.

Il centro storico di Castel di Sangro con la basilica di Santa Maria Assunta — dal 1902 monumento nazionale — nella parte alta della cittadina denominata la Civita e i ruderi del castello, è a pochi minuti a piedi dalla stazione. È una delle mete ideali giungendo con il treno, sia per la propria ricchezza artistica — su tutte la Pinacoteca Patiniana e il Museo Civico Aufidenate presso l'incantevole ex convento della Maddalena — sia per la cura dell'arredo urbano, per la ricchezza di servizi, di ristoranti e negozi di tipicità locali, di strutture ricettive e sportive, che rendono il centro al confine tra Abruzzo e Molise una meta molto richiesta sia in inverno che in estate.

Proseguendo, l'uscita dalla periferia è rapida e ci ritroviamo subito tra pascoli e campi coltivati.

Con una curva molto larga, il tracciato torna verso sinistra, at-



traversando le colline e riprendendo quota, e come per magia sulla sinistra riappare Castel di Sangro con alle spalle il monte Arazzecca; alle sue spalle si intravedono i borghi di Roccacinquemiglia e Pietransieri.

Oltrepassiamo la vecchia fermata abbandonata di Montalto di Rionero Sannitico (attivata nel 1961 e soppressa nel 2002) e dopo un paio di viadotti entriamo nella galleria più lunga della linea ferroviaria: siamo sotto il monte Pagano, le piccole luci delle carrozze Centoportate ci illuminano per ben 3109 metri.

Quando usciamo siamo a poche centinaia di metri dalla stazione successiva, curva a destra e rallentiamo: intorno boschi di quercia e pascoli. Siamo proprio sul confine tra Abruzzo e Molise, arriviamo alla prima stazione molisana: San Pietro Avellana – Capracotta.

Km 86+470  
947 m s.l.m.

## S. Pietro Avellana – Capracotta

---

Punto strategico in passato, come testimonia l'incrocio tra più strade proprio di fronte il piazzale della stazione, per collegare i paesi dell'Alto Molise a ridosso del confine: San Pietro Avellana, Castel del Giudice, Capracotta (uno dei centri abitati più alti d'Italia, a oltre 1400 m), Cerreto, Vastogirardi, Villa San Michele, Carovilli.

Uscendo dalla stazione e incamminandoci verso sinistra si va in direzione del paese di San Pietro Avellana. Distante poco più di tre chilometri è adagiato su una valle ricca di boschi e vegetazione lussureggiante che lo ha reso una piccola patria del tartufo bianco. A poca distanza sorge l'eremo di Sant'Amico, risalente al 1025. Seguendo invece sulla destra, dopo meno di un chilometro si raggiunge l'ingresso della splendida riserva naturale di Montedimezzo, dal 2014 sotto tutela UNESCO.

La riserva fa parte di una rete internazionale (*Man and Biosphere*) che ha per scopo la conservazione della natura e la ricerca scientifica al servizio dell'uomo. Il sito è gestito dal Raggruppamento Carabinieri Biodiversità reparto di Isernia (ex Corpo Forestale dello Stato) che ha un presidio fisso con museo della flora e della fauna all'interno dell'area.

All'ingresso una accogliente area attrezzata consente di trascorrere al fresco momenti di ristoro e scampagnate, mentre andando



oltre addentrandosi nel bosco, la rete di sentieri ben segnalati permette un'indimenticabile escursione attraversando l'antico tratturo Celano-Foggia fino alle faggete secolari, dove è possibile ammirare ciò che resta del celebre Re Fajone un faggio con oltre 500 anni di età e una circonferenza di oltre 6 metri, da anni malato è stato abbattuto dal forte vento a novembre del 2017. Non mancano avvistamenti di animali selvatici che popolano in gran numero la riserva.

Proseguendo in treno, il tracciato continua a scendere lambendo proprio la riserva e il suo ingresso. Ci immergiamo in un bosco di querce, sulla destra la piccola valle dove scorre il fiume Vandra, seguono una trincea e una serie di brevi gallerie: dal finestrino di destra, tra un tunnel e l'altro, fanno capolino le montagne intorno a Forlì del Sannio e Rionero Sannitico.

Il treno rallenta e sulla destra appaiono le casette dell'abitato di Villa San Michele.

Km 93+170  
922 m s.l.m.

## Villa San Michele

---



La stazioncina, attivata nel 1961 e oggi completamente murata e viva solo nei ricordi di pochi appassionati e residenti, è situata su un terrapieno nel bosco a circa 400 metri dal paese che con le sue casette a schiera di recente costruzione sembrerebbe quasi non avere storia. Il paese attuale fu ricostruito ex-novo nel 1933 a seguito prima di un incendio, poi di una frana che indusse gli abitanti a spostarlo e con l'occasione a mutare anche il nome da Pagliarone in quello attuale. Un'altra frana, nel 1960, cancellò definitivamente ogni possibilità di recuperare l'abitato originario.

Proseguendo, la ferrovia continua il percorso in questo ambiente che sembra voler restare in equilibrio tra un paesaggio montano e uno collinare mentre arriviamo nella frazione di Cerreto dove si trova la stazione del paese di Vastogirardi.



Il paese è a circa 7 chilometri, seguendo la strada in salita che costeggia le pendici di monte Pizzi (1373 m s.l.m.). Lungo il percorso, dopo 2,5 km, si incontra il tratturo Celano-Foggia, proveniente dalla riserva di Montedimezzo.

La strada ferrata, intanto, offre un territorio praticamente vergine e poco antropizzato.

Vastogirardi da qui non è visibile, ma vale la pena percorrere la strada che porta in quota fino ad arrivare in un ambiente quasi fiabesco, con aria pura,

acque freschissime, silenzi e verdi praterie.

Il paese è uno stupendo borgo con castello fortificato in pietra e che inoltre conserva un sito archeologico di epoca italica di grande importanza, posto proprio alle sorgenti del fiume Trigno: si tratta di un tempio sannitico datato tra il III e II secolo a.C., probabilmente dedicato a Ercole.

Tornando al nostro viaggio in treno, superiamo due brevi gallerie e scendiamo sensibilmente di quota, compiendo una serie di curve a destra e a sinistra.

Dopo un bellissimo viadotto rialzato su un prato, chiamato in dialetto locale “dudëcë puntë” (i dodici ponti, o meglio il ponte con dodici arcate), ci avviciniamo verso Carovilli, altro tunnel e un viadotto e sulla destra, sotto lo sperone di roccia ricoperto in parte dal bosco, il paese di Carovilli col campanile in pietra e i suoi palazzi antichi.

Al finestrino di sinistra, il panorama si apre su una valle, dominata dallo sperone su cui sorge Castiglione, frazione di Carovilli. Entriamo nella stazione di Carovilli-Roccasicura.

Ci accolgono subito due colonne per il rifornimento d'acqua alle locomotive a vapore e, a lato, il fabbricato dell'ex magazzino merci, oggi acquisito e ristrutturato dal comune e utilizzato come struttura polivalente per mostre, rassegne culturali e manifestazioni.

Inizialmente il nome della stazione era Carovilli-Agnone, sebbene Agnone disti oltre 20 km. Dal momento che Agnone fu esclusa dal tracciato della ferrovia, si trattò di un vero e proprio "contentino" dato all'importante centro altomolisano, non a caso soprannominata "l'Atene del Sannio" per il suo tradizionale fermento culturale, commerciale e artistico.

Dopo la ricostruzione bellica il nome Agnone fu sostituito da quello del paese più vicino, Roccasicura, che si trova a circa 10 km.

Siamo nel pieno di una zona, quella dell'Alto Molise, davvero notevole per la produzione dei famosi caciocavalli, un vero cult: i caseifici della zona, da Capracotta a Vastogirardi, da Agnone a Carovilli, fanno letteralmente a gara a chi ne produce di migliori, per la gioia degli amanti dei formaggi.

Altra rara prelibatezza della zona, da fare invidia a zone d'Italia ben più blasonate, è il tartufo: sia nero che bianco, tutto l'Alto Molise ne è pieno e finisce nelle tavole dei ristoranti che abbinano il prezioso tubero con piatti scelti della cucina locale.

Carovilli è inserito in un contesto naturalistico davvero rimarchevole e oggi conserva ancora intatte molte tradizioni agropastorali oltre a un certo fermento commerciale.

Nella frazione di Castiglione si ammirano i ruderi dell'antica chiesa di San Nicola, risalente al XV secolo, posta su un belvedere.

Appena fuori il centro abitato sorge la chiesa pastorale di San Domenico, inserita in un contesto naturale davvero d'eccezione: un pianoro verde in coincidenza con un tratturo di collegamento segnalato da una antica croce viaria in pietra.

Mentre sulla parte alta del paese sono ancora visibili le mura



megalitiche di epoca sannitica. In tutta l'area dell'Alto Molise i Sanniti hanno lasciato numerose testimonianze, tra le quali va ricordato il sito archeologico di Pietrabbondante, che pur se distante 14 km, con il suo teatro in pietra straordinariamente conservato merita senz'altro una visita.

Oltrepassata la stazione di Carovilli entriamo subito in una breve galleria con curva decisa sulla destra, percorriamo gli ultimi chilometri di questo paesaggio sospeso tra collina e montagna, caratterizzato da larghe fasce a pascolo delimitate dai boschi, sui quali emergono numerosi speroni calcarei. La valle si apre. Una stradina ci affianca sulla sinistra, ci passiamo sotto. Sulla destra, in alto, la mole arcigna del castello dei duchi D'Alessandro di Pescolanciano col bel loggiato che si apre sulla valle. Siamo arrivati alla stazione di Pescolanciano-Chiauci. La ferrovia in questo tratto corre parallela alla strada e al tratturo Celano-Foggia.

Km 105+600  
762 m s.l.m.

## Pescolanciano-Chiauci

---

Pescolanciano chiude il suggestivo percorso all'interno dell'Alto Molise insieme a Chiauci, borgo affacciato sulla valle del Trigno a 5 km di distanza.

Il paese è a poche centinaia di metri dalla stazione, dominato dallo sguardo severo del castello cinquecentesco D'Alessandro con cappella e antica fabbrica di ceramiche.

La particolarità di Pescolanciano è quella di essere attraversato nel suo centro abitato da un tratturo, l'antica via pastorale della transumanza: è il tratturo Castel di Sangro-Lucera, perfettamente visibile e conservato nell'originario manto erboso uscendo dal centro storico.

La stazione era anche capolinea della ferrovia elettrica a scartamento ridotto che da Agnone, passando per Pietrabbondante, arrivava fin qui sulla rete FS.

Agnone, come dicevamo, era stata esclusa dalla costruzione della ferrovia e così gli agnesi decisero di mettersi insieme in



società e costruire una propria ferrovia, nata nel 1914. La linea fu completamente distrutta nel 1943 dalle truppe tedesche durante la ritirata e non più ricostruita. Erano i tempi della leggendaria “Colomba Bianca”, in dialetto affettuosamente “Ru strasciòine”, quello che nella tradizione pastorale locale è una specie di carro senza ruote trascinato da buoi. Oggi sono rare le testimonianze ancora presenti su quello che una volta era il tracciato.

Passata la stazione, si curva a destra sottopassando la strada statale. Dinanzi a noi il monte Totila (1359 m s.l.m.), ci passiamo sotto attraversando una galleria lunga 2175 metri. Usciamo e siamo in una gola ricoperta da folta vegetazione. A destra compare la superstrada che collega San Salvo marina sulla costa adriatica, a Isernia: siamo usciti dall’Alto Molise.

Da qui, nelle giornate limpide è possibile vedere le montagne di Campitello Matese innevate durante l’inverno.

Km 110+300  
740 m s.l.m.

## Sessano del Molise

---

Sulla sinistra, in alto, il paese di Sessano del Molise adagiato su un colle. La stazione la passiamo a valle, dista 600 metri dal centro abitato. Si prosegue. Dopo alcune curve, inizia il rettilineo di circa tre chilometri che taglia lungo la valle e sfocia in una vera e propria gola, dove, in mezzo ai boschi, scorre il fiume Carpino.

Con un ponticello lo superiamo e continuiamo a giocare con lui, passando da una sponda all’altra. Entriamo in galleria e usciamo nella gola calcarea, ricoperta di querce, rapida visione a destra sul caratteristico paese di Pesche, nucleo in pietra arrampicato in pendenza sulla montagna con sullo sfondo i monti della Meta.

Galleria, curva a destra, entriamo dentro una trincea prima di una nuova galleria, l’ultima. All’uscita passiamo sotto un viadotto e arriviamo in stazione a Carpinone.



Siamo in un nodo ferroviario da cui, proseguendo nella nostra direzione si giunge a Isernia, e guardando verso la coda del treno notiamo la linea per Campobasso che con una curva a destra si allontana dalla linea da dove siamo giunti.

Siamo, ormai, sulla linea attiva che da Campobasso giunge a Isernia e quindi direzione

Roma e Napoli. Inizialmente, quest'ultimo tratto, da Carpinone a Isernia, non avendo ancora la confluenza per Campobasso, era parte integrante della nostra "Transiberiana d'Italia", infatti, la tratta era Sulmona-Isernia.

In tempi recenti, per ragioni di traffico e maggiore utilizzo, la nostra linea fu limitata a Carpinone inglobando il tratto Carpinone-Isernia nella Campobasso-Roma.

Una curiosità: siamo di fronte ad uno dei rari esempi in cui una stazione ferroviaria è anche sede del comune. Dal lato binari infatti gli uffici del capostazione, la sala d'attesa, il bar e i servizi; sul lato del piazzale esterno invece l'insegna Municipio con le bandiere istituzionali e gli uffici amministrativi.

Il centro del paese è a due passi, con il Castello Caldora sulla sommità del colle: la struttura risale al X secolo, ampliata e poi rifondata dai Caldora nel XV secolo.

Ripartiamo alla volta di Isernia, prima o dopo l'arrivo del treno da o per Campobasso che impegna da qui in poi la nostra stessa linea, infilandoci in una galleria a pochi metri dalla stazione, all'uscita subito un'altra galleria, una serie di viadotti e gallerie ci fanno scendere di quota fino a Pettoranello di Molise.

Km 128+731  
469 m s.l.m.

# Isernia

Capolinea del nostro viaggio sulla Transiberiana d'Italia, la Sulmona-Carpinone-Isernia, entriamo all'interno della città a due passi dal centro storico, nella parte moderna e commerciale. All'uscita della stazione, sulla sinistra Corso Garibaldi in discesa ci conduce all'ingresso del centro storico, con la sua antica e monumentale Fontana Fraterna e la statua dedicata a Celestino V, il papa molisano eremita in Abruzzo e incoronato a L'Aquila, una figura che unisce queste due regioni proprio come la Transiberiana d'Italia.

Da non perdere Piazza Andrea d'Isernia con la Cattedrale di San Pietro Apostolo e i vicoli ricchi di storia, tradizioni e di ristoranti caratteristici che propongono cucina locale, oltre alla città sotterranea, tornata accessibile al pubblico e nella quale è ancora funzionante l'antico acquedotto romano con acque gelide e cristalline. Fuori dalla città di Isernia il museo Nazionale del Paleolitico, presso un sito antichissimo di reperti che provano la presenza dell'uomo a circa 700.000 anni fa!



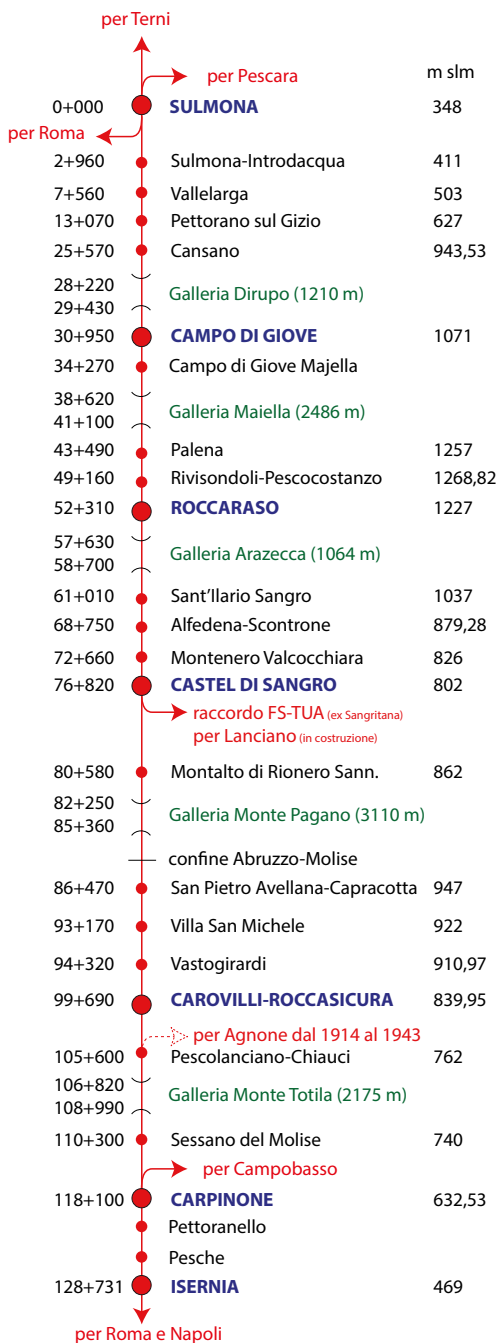


Ultimo cenno, ce lo concederete, al museo LeRotaie: da anni a difesa e a tutela del patrimonio ferroviario regionale e non, la nostra associazione di volontariato con tanta fatica e pazienza ha messo su un vero e proprio “tempio della ferrovia”, con documenti e cimeli risalenti all’epoca della progettazione e costruzione delle ferrovie in Italia (metà Ottocento e oltre), e un archivio fotografico sulla ferrovia Sulmona-Isernia che non conosce eguali in Italia.

La nuova sede, in pieno centro storico in via Mazzini, è aperta al pubblico e ospita anche una parte del grande plastico sociale di modellismo, per il divertimento di adulti e bambini, in attesa di poter tornare ad aprire al pubblico la sede storica, l’ex rimessa locomotive di Isernia, che ospita una quantità enorme di documenti, libri, cimeli, mezzi atti a praticare il ferrociclo e gran parte dell’attività modellistica dell’associazione.

Sperando di veder conclusi presto i lavori dell’area che lo circonda, il sito diventerà centrale per l’istituendo parco urbano a tema ferroviario, un motivo in più per trascorrere tempo nel mondo incredibile e affascinante delle ferrovie.







Associazione culturale "AMICI DELLA FERROVIA"

**leRotaie** 

[www.lerotaie.com](http://www.lerotaie.com)

[info@lerotaie.com](mailto:info@lerotaie.com)