



## Il primo giorno: 16 giugno da Roma a Benevento

L'ottava Maratona Ferroviaria di AMoDo 2022 si è sviluppata nei canonici tre giorni (16 – 18 giugno) tra Roma e Matera. L'intenzione, infatti, era quella di raggiungere la Basilicata, regione non ancora toccata nelle precedenti edizioni. Questa volta, più che in precedenza, si è trattato di un itinerario intermodale, nel senso che alle corse in treno si sono alternate tratte in bus, a causa della chiusura estiva di alcune linee. La partecipazione è stata più numerosa rispetto ad altre edizioni: 16 persone

hanno partecipato alla Maratona alla presenza della Portavoce di AMoDo, Anna Donati.

Il punto di ritrovo era fissato a stazione di Roma Tiburtina, raggiunta in tempo – con qualche difficoltà a causa di ritardi cumulati da un guasto tra Milano e Bologna – dai partecipanti provenienti dal Nord, con la sola eccezione del prof Giulio Bianchi che si è unito al gruppo a Cassino. I binari Est di Roma Tiburtina non sono ben segnalati e la troupe di una rete televisiva pugliese, intervenuta per documentare la partenza, è stata accompagnata al treno, non riuscendo ad individuare il corretto percorso.



Il treno regionale delle 11.10 è partito regolarmente alla volta di Avezzano, passando per Tivoli, di cui si è potuta ammirare la famosa cascata. Il tempo di percorrenza (2h09' dalla capitale) attesta la vetustà del tracciato ferroviario, sovrastato dagli imponenti piloni dell'autostrada. Se si intende davvero rendere competitivo il treno tra Roma e Pescara, come ora prefigurato dal PNNR, sono indubbiamente necessari notevoli lavori di rettificazione e di raddoppio, perlomeno selettivo.

Alla stazione di Avezzano siamo stati accolti da una gentile dipendente di Trenitalia, che era stata informata dell'iniziativa, e che ci ha consentito di visitare la sala di controllo del traffico, normalmente preclusa ai viaggiatori. Anche la biglietteria era chiusa; in compenso funzionava a pieno regime il bar attiguo, dove è stato possibile consumare un rinfresco.

Il pezzo forte della giornata avrebbe dovuto essere la linea [Avezzano – Roccasecca](#), che unisce la piana del Fucino abruzzese con la Ciociaria e che in origine fungeva da collegamento verso Napoli, allora capitale del Regno Borbonico, così come la Sulmona - Carpinone. Anche Benedetto Croce, originario di Pescasseroli, si serviva di questa linea per tornare alla propria dimora.



Purtroppo, la linea di Roccasecca è stata chiusa qualche giorno prima, per lavori di manutenzione

## LA MARATONA DI AMODO 2022 DA ROMA A MATERA

(qualcuno aggiunge anche per problemi al materiale rotabile vetusto che fatica a superare la salita di Capistrello in giornate particolarmente calde). Come altre tratte sparse per la Penisola, tornerà in funzione in concomitanza con la riapertura delle scuole.

Abbiamo, quindi, percorso la valle del Liri a bordo di un autobus sostitutivo, potendo scorgere qua e là il tracciato ferroviario, accompagnati tra Sora e Roccasecca da Emilio Cancelli, avvocato appassionato del *Comitato per la salvezza e rilancio della ferrovia*, che anni addietro ha sventato la chiusura definitiva della linea e che oggi continua a monitorarne attentamente il funzionamento. Molto interessante la sua esposizione non solo tecnica, ma anche culturale sul contesto in cui si muove il treno e sulla sua funzione economica e sociale.

Il bus ci ha condotto fino alla stazione di Cassino, città del basso Lazio (un tempo campana), sovrastata dall'imponente Abbazia Benedettina che fu distrutta dai bombardamenti durante la Seconda Guerra Mondiale. Qui, infatti, passava [la linea Gustav](#), presidiata dall'esercito germanico, che per lunghi mesi, nell'inverno 1944, sbarrò agli Alleati la via Casilina alla volta di Roma.

A Cassino siamo stati accolti dal vicesindaco e da una delegazione del Municipio, premiato da Gennaro Bernardo, a nome di AEC (Associazione Europea dei Ferrovieri), per le *Stazioni ad alta valenza storico, turistica, archeologica e ambientale (euroferr)*. Abbiamo, quindi, proseguito in treno per Caserta, attraverso la Terra di Lavoro, lungo un itinerario ricco di località famose, come Teano ([incontro tra Re Vittorio Emanuele II e Garibaldi](#)), Capua ([gli ozi di Annibale](#)) e Santa Maria Capua Vetere che ospita uno dei più grandi anfiteatri dell'antichità ([la rivolta di Spartaco](#)).



A Caserta una sorpresa imprevista: i partecipanti dotati di biglietto regionale (29 euro per 3 giorni in tutta Italia) hanno preso una “non” coincidenza di soli due minuti e sono arrivati a Benevento prima dei pochi che avevano prenotato un passaggio con Italo. In attesa del treno veloce è stato, però, possibile scattare qualche foto all'imponente edificio della [Reggia di Caserta](#) che fronteggia la stazione. A Benevento una ricca cena a

base di carni selezionate sulla terrazza del ristorante “Bodeguita” ha concluso in bellezza la prima giornata.

### Il secondo giorno: venerdì 17 da Benevento a Potenza

Venerdì 17 giugno si apre con un incontro all'hotel Antiche Terme con i rappresentanti del Touring Club Italiano e di Italia Nostra di Benevento. E' presente anche Pietro Mitrione di [In Loco Motivi](#) di Avellino, che ha avuto il grande merito di salvare la [ferrovia irpina Avellino – Rocchetta](#), recuperata da Fondazione FS quale linea turistica con un ricco calendario di eventi.

Si riparte poi dalla provincia campana, sfidando lo sciopero generale dei trasporti, proclamato da alcune sigli minori, che fortunatamente non avrà conseguenze sullo svolgimento della Maratona. Tra Benevento e Foggia si percorre la storica trasversale che presto sarà trasformata in linea AV Napoli – Bari. Qua e là si possono individuare i cantieri aperti. Non si comprende la scelta di costruire la linea veloce fino a Foggia, mentre si sarebbe potuto puntare direttamente su Barletta e Bari, accorciando notevolmente il percorso, in aderenza all'esistente autostrada.





A Foggia ci accoglie Michele Pesante, che si occupa con grande competenza dei Tratturi, ossia dei percorsi della transumanza che conducevano le greggi dalle zone montane dell'Abruzzo e del Molise fino alla piana della

«Settembre, andiamo. È tempo di migrare. Ora in terra d'Abruzzi i miei pastori lascian gli stazzi e vanno verso il mare: scendono all'Adriatico selvaggio che verde è come i pascoli dei monti.»  
(Gabriele D'Annunzio, *I pastori*)

Capitanata. Negli uffici dell'Ente che presiede alla valorizzazione di questi itinerari irradiantesi a raggiera da Foggia ci vengono mostrate

mappe storiche di notevole valore culturale. Un lavoro importante che viene custodito con cura grazie alla passione di chi gestisce e lavora in questo ufficio regionale con abnegazione, che abbiamo ringraziato per averci accolto e illustrato mappe meravigliose del territorio e dei tratturi. Qui Massimo Bottini è ormai di casa, appassionato di tratturi, non smette di interrogare e spiegare il valore storico, culturale, paesaggistico, di quello che stiamo vedendo. Ci rendiamo conto che nell'Atlante della Mobilità Dolce, dobbiamo inserire tra i sentieri e cammini anche i percorsi della Transumanza.

Un gruppo di maratoneti raggiunge, invece, Manfredonia, collegata al capoluogo da una [ferrovia di 37 km](#) che da alcuni anni funziona solo d'estate per i bagnanti e su cui pende la minaccia di trasformazione in busvia, idea palesemente insensata in presenza di un tracciato rettilineo che permette ai treni velocità di tutto rispetto. Un altro plotone si reca invece a Lucera, percorrendo [una tratta di 20 km](#), riaperta nel 2009 dopo ben 43 anni di abbandono e gestita in modo esemplare con corse cadenzate ogni mezz'ora fin dalla prima mattina. Un esempio di eccellenza nel Mezzogiorno, purtroppo non adeguatamente conosciuto e valorizzato.

Alle 16.30 si parte dall'imponente terminal dei bus adiacente alla stazione di Foggia. La linea per Potenza funziona regolarmente, ma a quell'ora un servizio integrativo, per altro ottimamente gestito, ci conduce fino a Melfi, dove si può finalmente proseguire in treno alla volta del capoluogo lucano.

A Potenza Superiore siamo accolti nella [Green Station](#) dal direttore di Legambiente Basilicata, Marco De Biasi che ci illustra questa meritoria iniziativa di recupero del preesistente magazzino merci, trasformato in punto di vendita di prodotti enogastronomici locali, e dotato di avanzate tecnologie di risparmio energetico. Un vero vulcano Marco, competente a tutto tondo di energia rinnovabile, bioedilizia, agricoltura, produzioni locali, economia circolare, ed anche di mobilità e ferrovie locali.

Infine, proseguiamo per il centro della città con il servizio metropolitano delle Ferrovie Appulo Lucane e raggiungiamo gli alberghi. In serata, in una tipica locanda del centro, avviene l'incontro con Rocco Panetta, che da molti anni si batte con determinazione per il [recupero](#) della [linea Sicignano – Lagonegro](#), sospesa dal lontano 1987 col pretesto dei lavori di elettrificazione della trasversale Salerno – Metaponto e non più riaperta. Oggi la scelta di realizzare il primo segmento dell'Alta Velocità per Reggio Calabria, previsto dal PNNR all'interno del Vallo di Diano, offre una opportunità di riaprire la linea storica al servizio commerciale e turistico, se verrà confermata una stazione di interscambio ad Atena Lucana.

---

### Ultimo giorno: sabato 18 giugno da Potenza a Matera

La giornata di sabato 18 si apre con una ricognizione di un drappello di maratoneti, capeggiati da Anna Donati, alle [scale mobili](#) che conferiscono al capoluogo della Basilicata il primato del genere a livello europeo. Purtroppo, lo stato di manutenzione di queste imponenti opere di mobilità urbana, a pochi anni dalla loro realizzazione, lascia alquanto a desiderare. Successivamente si parte dal Grande Albergo Potenza con un minibus a noleggio alla volta di Matera. Anche in questo caso non si è potuto utilizzare il treno per Ferrandina, visto che ancora una volta la linea per Metaponto è sospesa per lavori, naturalmente durante la stagione estiva in assenza di studenti.

