



# **Ferrovie.it**

da **Racconti di viaggio** del 17 dicembre 2006

## **Dal Bernina alla Venosta in bici (prima parte)**

di **Fabio Veronesi**

La continua ricerca di itinerari ciclabili a stretto contatto con linee ferroviarie ha portato questa volta alla scelta della Svizzera, e in particolare del Cantone dei Grigioni, con l'interessante "Innradweg" (pista ciclabile dell'Inn), che nella sua interezza collega Maloja (CH) a Passau (D), seguendo il corso del fiume dalla sorgente alla confluenza nel Danubio. Uno studio attento del percorso, unito alla necessità di partire e arrivare in Italia, ha portato a decidere la partenza da Tirano (SO), in Valtellina, con arrivo a Merano (BZ), attraverso il passo del Bernina, l'Engadina, passo Resia e la Val Venosta.



**1** Mappa schematica con l'indicazione del percorso effettuato. (Disegno Fabio Veronesi)

Un furgone garantisce il trasporto dei bagagli e della bicicletta dell'autista (a turno fra i partecipanti). Il percorso è in parte sterrato e in parte asfaltato, anche su strade aperte al normale traffico veicolare (in verità alquanto modesto, visto che si tratta di strade secondarie), pertanto è d'obbligo l'uso di city-bike o mountain-bike.

**Prima tappa: Tirano - St. Moritz**

Tirano, bella cittadina posta sulle rive dell'Adda, ha l'inusuale caratteristica di essere dotata di due stazioni ferroviarie appartenenti a due diverse amministrazioni ferroviarie, di cui una estera. Sulla stessa piazza si affacciano infatti i fabbricati viaggiatori delle stazioni FS (linea Milano - Lecco - Sondrio - Tirano) e RhB (Ferrovia Retica - Rhätische Bahn).

Dalla stazione di Tirano, unica in territorio italiano, la ferrovia retica raggiunge, attraverso gli splendidi scenari del Bernina, le località di Pontresina e St. Moritz da dove si collega al resto della rete. La linea del Bernina ha la particolarità di essere dotata di alimentazione a 1.000 V in continua, invece che a 11.000 V - 16,67 Hz come nel resto della rete ferroviaria RhB. Lo scartamento è di 1.000 mm. Su tutte le linee RhB è assente la cremagliera, quindi tutti i treni viaggiano ad aderenza naturale.

Il servizio viene generalmente svolto con doppie di elettromotrici ABe 4/4 e locomotive Gem 4/4 al traino di normali carrozze, spesso integrate nel periodo estivo con carrozze panoramiche aperte. Il "Bernina Express" ha invece in composizione eleganti vetture panoramiche dall'ampia superficie vetrata.

Inconsueto e suggestivo l'attraversamento di Piazza Basilica, alle spalle del santuario della Madonna di Tirano, che di fatto costituisce un enorme passaggio a livello senza barriere; facile in questo punto trovarsi in compagnia di altri fotografi!



**2, A poca distanza dalla stazione di Tirano, il treno 1664 per St. Moritz attraversa Piazza Basilica per poi avviarsi a lato della carreggiata della Strada Statale 38A verso il confine con la Svizzera. In testa l'elettromotrice ABe 4/4 55 "Diavolezza". (Foto Fabio Veronesi, 14 agosto 2006)**

Superata la piazza, il trenino rosso si avvia verso il confine con la Svizzera percorrendo in sede promiscua la Strada Statale 38A. Non essendoci collegamenti ciclabili verso il passo del Bernina e tenuto conto della pericolosità e soprattutto delle pendenze della strada di valico, l'occasione è ghiotta per salire su uno dei convogli RhB fino a Ospizio Bernina, posto poche centinaia di metri oltre il passo.

Una volta superato il cancello che segna il confine tra Italia e Svizzera, la ferrovia prosegue fino a raggiungere il celebre elicoidale di Brusio, tutto all'aperto. Da qui si giunge dopo poco tempo a Miralago, da cui si gode uno splendido panorama sul lago di Poschiavo e sul massiccio del Bernina.



**3, Treno 1636 Tirano - St. Moritz in arrivo a Miralago, sulle rive del lago di Poschiavo. Dalla stazione è possibile ammirare il gruppo del Bernina. Il convoglio è trainato dalla consueta doppia di elettromotrici; in prima posizione la ABe 4/4 45. (Foto Fabio Veronesi, 15 agosto 2006)**

Il treno prosegue poi sul lato occidentale del lago, fino a giungere all'abitato di Le Prese, dove percorre la strada cantonale in sede promiscua.



4. L'attraversamento dell'abitato di Le Prese in sede promiscua è uno dei punti caratteristici della ferrovia del Bernina. L'immagine è stata scattata dal treno 1658 Tirano - St. Moritz, che vede in testa una doppia di Gem 4/4 e ABe 4/4. (Foto Fabio Veronesi, 16 luglio 2005)

Arrivati a Poschiavo, affacciandosi dai finestrini e guardando verso l'estremità nord della stazione, è evidente la ripida salita che il treno affronterà nel suo viaggio verso Ospizio Bernina.



5. Il treno 1635 St. Moritz - Tirano, con in testa la ABe 4/4 56 "Corviglia", è in arrivo nella stazione di Poschiavo. (Foto Fabio Veronesi, 16 luglio 2005)

Da Poschiavo (1.014 m s.l.m.) inizia infatti il tratto più impegnativo della linea con una serie incessante di tornanti che porterà il treno ad Alp Grüm (2.091 m s.l.m.), uno dei luoghi più suggestivi di tutta la linea, con splendida vista sul Piz Palù (3.905 m) e sulla Val Poschiavo.



6. Un treno proveniente da St. Moritz affronta la ripida discesa che conduce alla stazione di Poschiavo. (Foto Emanuele Vignola, 15 agosto 2006)



7. Il treno 1636 Tirano - St. Moritz impegna uno dei tornanti che da Poschiavo conducono ad Alp Grüm. (Foto Elisa Bonetti, 15 agosto 2006)

Notevole lungo i tornanti la vista delle stazioni appena lasciate, ma ora poste centinaia di metri più in basso! Si giunge infine a Ospizio Bernina (2.253 m s.l.m.), immersi in uno scenario mozzafiato, con il terreno brullo e roccioso bagnato dalle fredde acque del lago Bianco. A pochi passi si trova lo spartiacque tra Mar Mediterraneo e Mar Nero, seguito dal Lago Nero, le cui acque

scendono invece verso l'Engadina.



**8. Il panorama che si gode da Ospizio Bernina è a dir poco spettacolare. Il rosso convoglio, in servizio con il treno 1636 Tirano - St. Moritz, serpeggia seguendo la sinuosa sponda del Lago Bianco, sovrastato dai brulli e imponenti rilievi. (Foto Fabio Veronesi, 15 agosto 2006)**

Ma Ospizio Bernina non segna soltanto il confine tra due bacini idrografici, infatti è anche punto di separazione tra il distretto del Bernina, in cui si parla italiano, e quello di Maloja (Alta Engadina), in cui si parla romancio.

Distanza [km]	Altitudine [m]	Località
0	2253	Ospizio Bernina
16	1805	Pontresina
20	1722	Celerina
24	1822	St. Moritz

Da Ospizio Bernina ci si avvia con la bicicletta in discesa lungo la strada del passo fino a raggiungere Pontresina. Durante il percorso, in alcuni punti si viaggia affiancati alla ferrovia, la quale con un percorso ora meno accidentato scende verso St. Moritz. Noto la vista del Piz Bernina (4.049 m) e del Ghiacciaio del Morteratsch. Da Pontresina è d'obbligo un'escursione lungo la Val Roseg su un percorso sterrato in leggera salita percorribile solo a piedi, in bici o su carrozze a cavalli, che termina ai piedi del gruppo del Bernina.



**9. Durante la discesa da Ospizio Bernina a Pontresina spesso si viaggia affiancati alla ferrovia. In uno di questi punti è in transito un convoglio con in testa l'elettromotrice ABe 4/4 47. (Foto Dario Adami, 15 agosto 2006)**

Da Pontresina iniziano i percorsi ciclabili. Le indicazioni sono costituite da frecce con il logo della bicicletta bianco su fondo rosso scuro; in genere sono applicate in corrispondenza degli analoghi cartelli degli itinerari a piedi (scritte nere su fondo giallo). Normalmente i percorsi sono ben segnalati, ma non mancano punti in cui è difficile orientarsi, soprattutto per chi non conosce la zona. E' quindi consigliato dotarsi di mappe dettagliate dei luoghi attraversati, facilmente reperibili presso gli uffici turistici.



**10. Il treno 1653 St. Moritz - Pontresina sembra quasi voler separare i verdi prati nelle vicinanze di Celerina dai rigogliosi boschi sulle pendici della montagna. (Foto Fabio Veronesi, 15 agosto 2006)**

Una volta individuata la pista ciclabile, ci si avvia lungo il percorso fino a ritrovarsi tra due linee ferroviarie a poca distanza l'una dall'altra. Si è infatti all'interno del triangolo formato dalle linee provenienti da Tirano, Coira e Scuol-Tarasp e ai cui vertici si trovano le stazioni di Samedan, Pontresina e St. Moritz; le ultime due sono caratterizzate dal fatto di avere i binari "alti" dotati di alimentazione a tensione continua e quelli "bassi" a tensione alternata. Si raggiunge infine St. Moritz, dove termina la ferrovia, attraverso due possibili itinerari: uno più corto a fondovalle, con impegnativi saliscendi, e uno più lungo sul versante della montagna, con salite più dolci.



**11. Regio-Express 1168 per Coira, in partenza dal binario 2 di St. Moritz. In testa al treno la Ge 4/4 III 645 "Tujetsch". I binari "bassi" della stazione di St. Moritz sono alimentati a tensione alternata. (Foto Fabio Veronesi, 16 luglio 2005)**

A St. Moritz, continuando sul lungolago, è possibile raggiungere il passo Maloja transitando sulle rive dei laghi di Silvaplana e di Sils.

Seconda tappa: St. Moritz - Zernez

Distanza [km]	Altitudine [m]	Località
0	1822	St. Moritz
4	1722	Celerina
6	1722	Samedan
18	1667	S-chanf
33	1472	Zernez

Una volta raggiunta Samedan, invece di proseguire lungo la ciclabile a lato dell'aeroporto, si percorre la strada per il centro del paese, per poi imboccare una strada sterrata al margine sinistro della ferrovia. Si raggiunge così la stazione di Bever, dove la linea per Coira si separa da quella per Scuol-Tarasp.



**12. Regio-Express 1136 St. Moritz - Coira, trainato dalla Ge 4/4 III 647 "Grüsch", ripreso tra Samedan e Bever. Sulla destra il sentiero che collega i due paesi e, sullo sfondo, Samedan. (Foto Fabio Veronesi, 16 agosto 2006)**

Qui si può percorrere il primo tratto della Val di Bever su una strada sterrata in leggera salita che costeggia la ferrovia per Coira, fino a giungere alla stazioncina di Spinaz, a pochi passi dal portale sud del tunnel dell'Albula (5.865 m), dotato di un inconsueto portone a due ante.



**13. Un convoglio merci trainato dalla Ge 6/6 II 707 "Scuol" ripreso in arrivo a Bever. In questa stazione la linea per Coira si separa da quella per Scuol-Tarasp. (Foto Fabio Veronesi, 16 agosto 2006)**

Ritornati a Bever, si prosegue lungo la sponda destra dell'Inn, mentre la ferrovia rimane sul lato opposto. Il servizio ferroviario su questa linea è svolto da composizioni reversibili che con cadenza oraria collegano Pontresina con Scuol-Tarasp. In alcuni periodi dell'anno le corse sono limitate a Sagliains e la prosecuzione su Scuol-Tarasp è garantita dai treni da e per Klosters, che utilizzano il nuovo tunnel del Vereina.



**14. Dopo aver percorso la tranquilla Val di Bever, il Regio-Express 1140 St. Moritz - Coira, trainato dalla Ge 4/4 III 651 "Fideris", transita dalla stazione di Spinas. Ancora poche centinaia di metri e il treno entrerà nel tunnel dell'Albula. Sulla destra, un convoglio merci è in attesa di poter proseguire il suo viaggio verso Bever. (Foto Fabio Veronesi, 16 agosto 2006)**

La ciclabile, inizialmente sterrata ma senza significative pendenze, diventa poi asfaltata e prosegue con alcuni leggeri saliscendi, dalla cui sommità è possibile ammirare i paesi sul lato opposto della valle.



**15. Superata Bever, la ferrovia viaggia leggermente a mezza costa per poter servire i paesi posti sul fianco della valle. Il treno 1941, proveniente da Scuol-Tarasp, ha appena lasciato la stazione di Madulain e si avvia verso Pontresina spinto da una Ge 4/4 II. Il fiume Inn ha già raggiunto dimensioni ragguardevoli. (Foto Fabio Veronesi, 16 agosto 2006)**

La linea ferroviaria per Scuol-Tarasp si mantiene sulla sinistra del fiume, leggermente a mezza costa. Dopo S-chanf inizia una delle tratte più difficili, con la strada, ora di nuovo sterrata, che salendo attraverso i boschi presenta forti saliscendi necessari per superare i numerosi canali che dal fianco della montagna scendono a valle. Notevole è però la vista in corrispondenza dei punti più alti, da cui si domina l'Inn che sinuoso percorre il fondovalle.



16. Lasciando la ciclabile, è possibile raggiungere i caratteristici paesi posti sul versante opposto della valle. Qui siamo a S-chanf, con il treno 1952 Pontresina - Scuol-Tarasp in arrivo sul binario 2. La consueta composizione reversibile è trainata dalla Ge 4/4 II 612 "Thusis". (Foto Fabio Veronesi, 16 agosto 2006)

Poco prima di giungere a Zernez, la valle si restringe significativamente, con la ferrovia costretta a superare le pareti quasi a strapiombo dei rilievi con imponenti ponti in pietra e gallerie, alcuni dei quali ben visibili dalla ciclabile. Si giunge infine nella conca di Zernez, con i binari che raggiungono la stazione del paese con uno stretto tornante. Zernez è uno dei più importanti centri della Bassa Engadina e si trova ai confini con il Parco Nazionale Svizzero.



17. Moderne carrozze semipilota garantiscono la reversibilità dei convogli in servizio tra Pontresina e Scuol-Tarasp. La n. 1757 è in coda al treno 1952, qui mentre effettua servizio viaggiatori a S-chanf. (Foto Fabio Veronesi, 16 agosto 2006)

18. Dalla sommità della ciclabile, in corrispondenza di uno dei numerosi canaloni, si gode questa eccezionale vista su uno dei tratti orograficamente più difficili della ferrovia. E' in transito il treno 1956 Pontresina - Scuol-Tarasp, con in testa la Ge 4/4 II 632 "Zizers". Ancora pochi chilometri e il convoglio giungerà a Zernez. (Foto Fabio Veronesi, 16 agosto 2006)

(continua in [Racconti di viaggio del 07/02/2007](#))

Fabio Veronesi - 17 dicembre 2006

□ 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