



Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 07 febbraio 2007

Dal Bernina alla Venosta in bici - seconda parte

di **Fabio Veronesi**

Raggiunta Zernez attraverso gli splendidi paesaggi del Bernina e dell'Alta Engadina, riprende il viaggio in bici verso Merano, in Alto Adige (la prima parte di questo viaggio è stata pubblicata in *Racconti di viaggio* del 17/12/2006).

Terza tappa: Zernez - Martina

Distanza [km]	Altitudine [m]	Località
0	1472	Zernez
6	1426	Susch
10	1412	Lavin
15	1653	Guarda
19	1464	Ardez
25	1648	Ftan
31	1290	Scuol
44	1174	Strada
48		Martina

Lasciata Zernez, si prosegue per alcuni chilometri sulla sponda destra dell'Inn, attraversando boschi e prati con brevi salite e discese. Dopo aver superato Susch con una breve divagazione sulla sponda sinistra del fiume, si notano sul versante nord della valle gli impianti ferroviari e i carri per il trasporto delle automobili attraverso il nuovo tunnel del Vereina, realizzato per collegare direttamente la Bassa Engadina con Coira, capitale del Cantone dei Grigioni, senza dover percorrere tutta l'Engadina e l'Albula. Da dicembre a marzo e da maggio a ottobre, nella tratta Sagliains - Scuol-Tarasp il traffico ferroviario è particolarmente intenso in quanto ai normali treni in servizio tra quest'ultima località e Pontresina, si aggiungono i RegioExpress (RE), sempre a cadenzamento orario, che collegano Scuol-Tarasp con Klosters e Disentis/Mustér attraverso il tunnel del Vereina. Nei rimanenti periodi dell'anno, nella tratta Sagliains - Scuol-Tarasp circolano quasi esclusivamente convogli da e per Klosters.



1. Nella stazione di Lavin, il treno 1225 Disentis/Mustér - Scuol-Tarasp sosta sul primo binario in attesa dell'incrocio con il Regio-Express 1228 Scuol-Tarasp - Landquart. In testa ai due treni le Ge 4/4 Il 614 "Schiers" e 627 "Reichenau-Tamins". (Foto Fabio Veronesi, 17 agosto 2006)

Superato l'Inn si giunge a Lavin, da dove ha inizio il tratto più faticoso di tutto il percorso, comprendente anche alcuni tornanti, che permette di raggiungere Guarda, in una suggestiva posizione panoramica (da cui il nome). Il paese è celebre per le meravigliose case engadinesi decorate con gli "sgraffiti".



2. Dopo aver effettuato servizio viaggiatori, il treno 1933 Scuol-Tarasp - Pontresina lascia la stazione di Ardez. Sullo sfondo è visibile il caratteristico fabbricato viaggiatori, comune a molte stazioni della zona. In particolare, quello di Susch è stato oggetto della riproduzione modellistica in scala H0 di una nota ditta tedesca. (Foto Fabio Veronesi, 17 agosto 2006)

Superato un breve altopiano, inizia la discesa verso Ardez, altro paese con bellissime case affrescate dominato dalla torre medievale posta su una rocca ad est dell'abitato. Una nuova salita conduce a Ftan, seguita da una ripida discesa che porta a Scuol, famosa località turistica e termale, dove si trova la stazione capolinea di Scuol-Tarasp.



3. Il treno 1933 Scuol-Tarasp - Pontresina è qui ripreso nei pressi di Ardez mentre percorre una delle tante strette curve che caratterizzano la linea. In spinta la Ge 4/4 II 612 "Ynusus". (Foto Fabio Veronesi, 17 agosto 2006)

Si prosegue attraversando le vie della cittadina, per poi imboccare una strada in discesa circondata da verdi prati; si continua poi al margine dei boschi fino a Sur En, dove si percorre un bel sentiero all'interno del bosco. In seguito iniziano alcuni ripidi saliscendi che consentono, una volta guadagnata la sommità, un'ottima vista sulla valle. Si scende infine a Strada e da qui si raggiunge Martina.



4. Regio-Express 1237 Disentis/Mustér - Scuol-Tarasp in arrivo al binario 1 della stazione capolinea. Dietro al treno, affidato alla Ge 4/4 II 618 "Bergün/Bravuogn", si nota la ripida discesa che conduce in stazione. (Foto Fabio Veronesi, 17 agosto 2006)

Quest'ultima parte del percorso, da Scuol a Martina, è però priva di uno degli elementi del territorio presente fin da Tirano: la ferrovia. E quella lunga asta di manovra in stazione a Scuol-Tarasp, che sembra voler proseguire lungo la valle dell'Inn, non fa che aumentare la speranza di un futuro collegamento con Landeck, località austriaca posta sulla linea dell'Arberg, e con Malles Venosta, in Alto Adige.



5. Dall'ampio parcheggio della stazione di Scuol-Tarasp è possibile raggiungere la banchina dello scalo merci, da dove è stato fotografato il treno 1940 in arrivo da Pontresina. In testa al convoglio la Ge 4/4 II 611 "Landquart". (Foto Fabio Veronesi, 17 agosto 2006)

Quarta tappa: Martina - Laces

Da Martina si abbandona la "Innradweg"; l'assenza di percorsi per ciclisti e l'impegnativa salita, consigliano di effettuare lo spostamento in furgone. Superato l'Inn, che qui segna il confine tra Svizzera e Austria, si percorrono i numerosi tornanti che conducono a Nauders e con un'ultima tratta in leggera salita si raggiunge Passo Resia, da dove si rientra in Italia. Dal paese di Resia è d'obbligo una visita alla sorgente del fiume Adige, raggiungibile a piedi in 15 minuti.

Distanza [km]	Altitudine [m]	Località
0	1507	Passo Resia
4	1498	Curon Venosta
9	1470	S. Valentino alla Muta
21		Burgusio
49	722	Silandro
58		Laces

Da Resia riprende la pista ciclabile; il percorso segue la sponda sinistra del lago artificiale di Resia con un percorso sterrato. Si passa accanto al celebre campanile semisommerso del vecchio paese di Curon Venosta e da qui, dopo aver fiancheggiato la diga, si raggiunge S. Valentino alla Muta, da dove si prosegue lungo il lago di Muta. Superato il lago il percorso diventa asfaltato e così sarà fino a Merano con l'esclusione di alcune brevi tratte. Si procede in forte discesa per superare il notevole dislivello fino a giungere a Burgusio, famoso per l'Abbazia di Monte Maria che dal fianco della montagna domina la valle.



6. Una breve deviazione dal percorso principale permette di raggiungere Malles, stazione capolinea della ferrovia della Val Venosta. I treni sono qui in coincidenza con gli autopostali svizzeri per Zernez, che viene raggiunta attraverso la Val Müstair e il Pass dal Fuorn. Nell'immagine, il Regionale 118 per Merano è in partenza da Malles; data la giornata festiva, il servizio viene svolto con due ATR.100 in comando multiplo. (Foto Fabio Veronesi, 30 luglio 2006)

La pista ciclabile, ora su percorso dedicato, si fa più pianeggiante, separata dai prati e dai boschi circostanti con staccionate in legno; si arriva a Glorenza, nota per le mura di cinta della città con le torri d'angolo rotonde, per poi percorrere la sponda destra dell'Adige. Si rimane però ancora lontani dalla ferrovia Merano - Malles, che con un po' di attenzione si riesce a scorgere sul lato opposto della valle. Una breve divagazione sterrata sull'alveo del Rio Solda conduce a Prato allo Stelvio, da dove si ha un'ottima vista sul gruppo dell'Ortles (3.905 m). Iniziano nel frattempo a farsi più fitte le coltivazioni del prodotto tipico della Val Venosta: le mele.

Nei pressi di Lasa finalmente si transita su un passaggio a livello senza barriere; il binario però non è quello della Merano - Malles, bensì di una ferrovia industriale. Si tratta infatti della ferrovia inferiore della Lasa Marmo e fa parte di una ingegnosa rete per il trasporto del prezioso marmo bianco dalla cava in quota allo stabilimento posto a fianco dell'ex scalo merci FS. Il sistema, partendo dall'alto, è costituito in successione da una teleferica, una ferrovia superiore, una funicolare (il cosiddetto "piano inclinato") e una ferrovia inferiore, la cui linea aerea è attualmente inutilizzata in quanto la locomotiva che vi fa servizio è stata trasformata in Diesel elettrica.



7. Dal passaggio a livello senza barriere posto sul percorso ciclabile si ha questa vista sulla ferrovia industriale della Lasa Marmo. In primo piano la ferrovia inferiore, con la linea aerea in disuso. Sulle pendici della montagna si intuisce la presenza del piano inclinato, con raddoppio centrale. (Foto Fabio Veronesi, 18 agosto 2006)

In centro a Lasa si passa finalmente accanto alla ferrovia della Val Venosta, per poi seguire il corso dell'Adige in una gola particolarmente suggestiva, lontano da strade e centri abitati, fino a giungere a Covelano, frazione di Silandro, uno dei principali centri della valle.



8. Regionale 124 Malles - Merano, effettuato con l'ATR.100.003, in sosta nella stazione di Laces. Molto sfruttata nel periodo estivo la possibilità di trasportare le bici in treno. (Foto Fabio Veronesi, 18 agosto 2006)

Da qui si viaggia letteralmente circondati dai meli, si supera un passaggio a livello e infine si giunge a Laces, a pochi passi dalla stazione, dove i convogli regionali provenienti dalle opposte direzioni effettuano incrocio.

Quinta tappa: Laces - Merano

Distanza [km]	Altitudine [m]	Località
0		Laces
4	577	Castelbello
13		Naturno
23	302	Lagundo
27	325	Merano

Lasciata Laces, si prosegue nel tranquillo e rilassante paesaggio della Val Venosta, sempre accompagnati da sterminate distese di meli. Superato un breve tratto collinare, da Castelbello a Naturno si pedala a fianco della ferrovia, con ottima vista sui convogli in transito.



9. Laces è una delle stazioni dove da orario è previsto l'incrocio dei convogli Regionali. In questo caso è la volta dei R 124 Malles - Merano e R 123 Merano - Malles, espletati rispettivamente dagli ATR.100.003 e .008. (Foto Fabio Veronesi, 18 agosto 2006)

Il servizio sulla Merano - Malles è garantito da regionali a cadenzamento orario e, nei giorni feriali, da regionali espressi (con minori fermate) a cadenzamento biorario, il tutto con convogli Stadler ATR.100. Nei giorni festivi numerosi servizi vengono effettuati con due unità in comando multiplo.



10. Regionale 122 Malles - Merano in arrivo a Castelbello, con in testa l'ATR.100.004. Sul fianco del marciapiede si nota una delle sagome in legno poste in corrispondenza dei punti di salita in modo da ridurre al minimo possibile lo spazio tra i convogli e il marciapiede e facilitare di conseguenza l'accesso a bici, passeggini e carrozzine. (Foto Fabio Veronesi, 30 luglio 2006)

Proseguendo il viaggio lungo la ciclabile, si passa in seguito sulla sponda sinistra dell'Adige fino a Tel, lasciando la ferrovia sul lato destro del fiume. Ponti e passaggi a livello in corrispondenza dei paesi consentono comunque di accedere a stazioni e fermate.



11. Uno dei tratti dove la pista ciclabile viaggia a fianco della ferrovia si trova nei pressi di Ciardes. Qui è in transito il Regionale Espresso 206 Malles - Merano, espletato dall'ATR.100.007. (Foto Fabio Veronesi, 19 agosto 2006)

Oltre Tel la pista ciclabile è in costruzione, pertanto si percorre una deviazione, ben segnalata, su strade secondarie. Raggiunta Lagundo, si prosegue a lato della MeBo (la superstrada Merano - Bolzano) fino a collegarsi con la rete urbana delle ciclabili della città di Merano, meta finale del nostro viaggio.



12. In corrispondenza della fermata di Plaus, il ponte che collega le due sponde dell'Adige permette ottime inquadrature sui treni in arrivo, fiancheggiati dalle acque del fiume. Nella foto, l'ATR.100.008 è in servizio con il Regionale 110 Malles - Merano. (Foto Fabio Veronesi, 19 agosto 2006)

Conclusioni

Arrivati al termine del nostro viaggio, stanchi ma soddisfatti, rimane giusto il tempo per alcune brevi considerazioni. Di certo l'aver attraversato alcune tra le più belle valli alpine con la bicicletta ha consentito un punto di vista privilegiato, lontano dai grandi flussi di traffico e più a contatto con l'ambiente circostante. E proprio questo ambiente è attraversato da stupende ferrovie, che con esso formano un tutt'uno, consentendo il trasporto di persone e merci in modo efficiente e rapido. Il treno è qui un mezzo di trasporto apprezzato e difeso, e non a caso presente su tutti i depliant con informazioni turistiche; un motivo in più per percorrere questo bellissimo itinerario ciclabile.



Merano è uno dei centri più importanti di tutto l'Alto Adige, e non fa eccezione la sua stazione, sempre affollata di viaggiatori e turisti. Il Regionale 20454, svolto dalla consueta composizione di E.464 e carrozze MDVC, è in attesa della partenza per Bolzano. (Foto Fabio Veronesi, 30 luglio 2006)

Fabio Veronesi - 07 febbraio 2007

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