



da **Approfondimenti** del 05 luglio 2010

A Barcellona con il Trenhotel

di David Campione

Addormentarsi sotto la Madonnina e svegliarsi sulla Rambla. Tutto questo è possibile con il Trenhotel "Salvador Dalí", il confortevole treno notturno di Elipsos che tre volte a settimana collega Milano a Barcellona e viceversa.

In tempi di voli low cost e moderni traghetti che collegano i porti del centro-nord Italia alla costa orientale spagnola, il Trenhotel mantiene indisturbato la sua fetta di clientela, distinguendosi con un servizio di bordo molto curato e sconosciuto alle compagnie aeree a basso costo.

Il Trenhotel è un prodotto di Elipsos, società a capitale misto Renfe e SNCF, che dal 2001 gestisce i collegamenti notturni internazionali "Pau Casals" Barcellona - Zurigo e vv., "Salvador Dalí" Barcellona - Milano e vv. nonché il "Francisco de Goya" Madrid - Parigi e vv. operati tre volte a settimana ed il collegamento giornaliero "Joan Mirò" Barcellona - Parigi e vv., che vanta ottimi riempimenti grazie anche alle vantaggiose offerte commerciali disponibili per le famiglie dirette al parco di Eurodisney Parigi.



Foto David Campione

1. Le arcate di Milano Centrale ospitano tre volte a settimana il Trenhotel "Salvador Dalí" di Elipsos, che collega la città lombarda a Barcellona.
(Foto David Campione, 26 aprile 2010)

Il servizio viene effettuato con i Talgo Pendular di sesta serie, treni a scartamento variabile prodotti dall'omonima azienda spagnola TALGO - Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol. Alejandro Goicoechea fu l'ingegnere spagnolo che nel 1941 ideò la particolare soluzione tecnica che contraddistingue questi treni dalle ruote indipendenti con le casse dei veicoli poggianti su un singolo asse, mentre José Luis Oriol fu l'imprenditore che finanziò questo innovativo progetto.

Quattro le sistemazioni possibili a bordo, con tariffe "tutto compreso": la Super Reclinabile, con comode poltrone disposte nel numero di tre per fila, la Classe Turistica, cabine con quattro letti e lavabo, la Club Class, cabine con due letti, lavabo, kit di cortesia, prima colazione e quotidiano, ed al top la Gran Classe, cabine con 2 letti, lavabo, WC, doccia, kit di cortesia ancora più ricco di accessori (tra cui pantofole, spazzolino da denti e perfino un rasoio...!), cena alla carta, prima colazione e quotidiano.



Foto David Campione

2. Il Trenhotel in attesa della partenza serale per Barcellona. In primo piano la carrozza Super Reclinabile con posti a sedere. (Foto David Campione, 26 aprile 2010)

La composizione dei Trenhotel è variabile in funzione della richiesta, ma di fatto rimane pressochè invariata tutto l'anno, per essere opportunamente rinforzata nei soli mesi estivi con l'aggiunta di altre carrozze.

Lunedì 26 aprile il "Salvador Dalí" con la sua sagoma inconfondibile ci attende a Milano Centrale, per condurci a Barcellona. Il nostro Talgo Pendular si compone di dodici carrozze: un generatore, due carrozze Club Class, una Turistica, una Gran Classe, una sala ristorante ed ancora una cucina-bar, due Turistica, due Super Reclinabili ed infine ancora un generatore.

I due generatori sono presenti in tutte le composizioni Trenhotel e garantiscono l'alimentazione dell'aria condizionata e dei servizi di bordo, con autonomia sufficiente per un viaggio di andata e ritorno. Pertanto la funzione del locomotore è limitata alla trazione ed all'alimentazione della condotta pneumatica. I due generatori, sempre posizionati in testa ed in coda alla composizione, dispongono inoltre su una estremità di finestrini frontali e di un piccolo banco di manovra, della cui funzione parleremo in seguito.



Foto David Campione



Foto David Campione

3. La coda del Trenhotel "Salvador Dalí" per Barcellona, con la sua inconfondibile sagoma, a Milano Centrale... (Foto David Campione, 26 aprile 2010)

4. ...mentre in testa c'è la malconcia E.656.300 di Trenitalia, pronta a condurre il treno fino a Modane. (Foto David Campione, 26 aprile 2010)

Ad accoglierci al binario 3 troviamo l'accudiente spagnololo che ci assisterà per tutto il viaggio: una sola persona che si occupa degli ospiti di quattro carrozze, ognuna di cinque cabine, per complessivi 40/50 letti (in numero varia in funzione della classe delle carrozze).

Già in partenza da Milano rileviamo un'affluenza più che buona: ci sono poche poltrone libere nella classe Super Reclinabile e nessuna cabina letti disponibile nelle due categorie superiori. Siamo ormai lontani dall'emergenza del vulcano islandese che la scorsa settimana ha paralizzato il traffico aereo nei cieli di mezza Europa ed abbiamo un'ulteriore conferma, semmai fosse necessaria, che un servizio ferroviario notturno ben gestito può vantare riempimenti di tutto rispetto.

Del resto i numeri di Elipsos confermano tutto questo: 331.000 viaggiatori trasportati nel 2008 con un'occupazione media dell'82%, con il 66% dei viaggiatori che si dichiara soddisfatto o molto soddisfatto dei servizi offerti.

Il target di clientela è rappresentato in gran parte da giovani: il 48% ha un'età compresa tra i 18 e i 35 anni, il 25% tra i 36 ed i 45

anni.

Infine il 77% dei clienti Elipsos viaggiano per turismo, il 14% per ricongiungersi a familiari ed amici e infine il 9% per affari.

La sistemazione a noi riservata per il viaggio di andata è in Club Class. Ci viene subito consegnata la chiave magnetica della cabina ed un buono per la prima colazione di domani.

Le cabine sono assegnate con allestimento in versione giorno, ovvero due comode poltrone con braccioli. Lo spazio disponibile è in linea con quello delle confortevoli carrozze letti MU. In un angolo c'è il classico lavabo e sopra armadietto completo di asciugamano, trousse da toilette, acqua minerale; non manca una presa di corrente a 220 volt.



5

Foto David Campione



6

Foto David Campione

5. Cabina Club Class in versione "giorno", con due poltrone. (Foto David Campione, 26 aprile 2010)

6. Il lavabo nella medesima cabina. (Foto David Campione, 26 aprile 2010)

Sin dai primi metri percorsi sugli scambi di Milano Centrale percepiamo la particolare dinamica di marcia dei treni Talgo, caratteristici per le corte carrozze le cui casse poggiano su due coppie di ruote, ciascuna condivisa con la carrozza adiacente (salvo uno dei due elementi d'estremità, il quale, non essendo seguito da alcun veicolo, possiede due coppie di ruote a sé solidali), baricentro molto basso e pendolamento naturale della cassa che facilita l'iscrizione nelle curve più strette ed a scartamento largo della rete spagnola.

A bordo è l'ora dell'aperitivo. La carrozza bar è molto spaziosa ed offre numerosi sgabelli per consumazioni veloci.

Intanto attraversiamo la provincia di Novara con le sue risaie illuminate dalla luce del tramonto. Siamo in Piemonte ma ci lasciamo subito coinvolgere dall'atmosfera e dalle abitudini spagnole: l'aperitivo si protrae oltre il previsto e la cena ha inizio alle 22! Del resto a bordo del Trenhotel non ci sono particolari problemi di orari: il bar ed il ristorante sono aperti fino alle 2 di notte.

La tavola è apparecchiata di tutto punto con bicchieri in vetro per acqua e vino, posate in acciaio per più portate, tovaglia in cotone e piatti in ceramica. Non c'è traccia di plastica neppure per l'aperitivo a base di Champagne che viene servito in flûte.

La cena è alla carta, con menù in più lingue tra cui l'italiano e il catalano, oltre a una discreta carta dei vini.

L'atmosfera della carrozza ristorante, che dispone di 30 coperti, è resa ancora più accogliente dalle abat-jour che completano la tavola e dal violento temporale che si abbatte sul nostro Trenhotel nei pressi di Torino, mentre ci vengono servite delle ottime portate.

Con sorpresa scopriamo che la ristorazione di bordo dei treni Elipsos è affidata a Cremonini Rail Ibérica. Si tratta della filiale spagnola della nota Azienda italiana, che da dicembre 2009 ha acquisito l'incarico in Spagna e Francia in luogo della CIWL ed alla stessa, nella stessa data, ha ceduto il passo sui treni italiani.



7

Foto David Campione



8

Foto David Campione

7. Il caldo ambiente della carrozza bar con annessa cucina, posta a centro treno ed accanto alla carrozza ristorante, in attesa dei primi avventori per l'aperitivo. (Foto David Campione, 26 aprile 2010)

8. Nella carrozza ristorante è tutto pronto per la cena. (Foto David Campione, 26 aprile 2010)

La qualità delle pietanze e la gentilezza del personale (tutto spagnolo) non consentono di muovere alcuna critica sulla ristorazione ma solo apprezzamenti e ci si domanda perché analogo servizio non sia stato fornito a suo tempo sui treni italiani.

La cucina del Trenhotel è pressoché tutta espressa. Solo alcune pietanze sono precotte ma la maggioranza dei piatti viene cucinata a bordo. Si spazia quindi dal vegetale alla carne ed al pesce, tra quattro primi piatti ed altrettanti secondi e dolci: omelette, insalata, zuppe, carpaccio di tonno, pollo, maiale, ecc.

Il confronto si estende anche sul piano dei prezzi: il classico panino con prosciutto e formaggio costa 2,30 Euro mentre la cena completa di aperitivo, acqua o vino, due portate più dolce o formaggio e caffè costa circa 32 Euro. In linea con i prezzi italiani, ma la qualità percepita dai presenti è decisamente superiore.

Il servizio nelle due carrozze bar-ristorante è affidato almeno a tre persone: una al bar, l'altra in cucina ed una terza in sala. E la mente corre ad un recente viaggio del sottoscritto su uno degli ultimi Cisalpino Firenze - Zurigo, dove una sola persona,

volenterosa ma priva del dono dell'ubiquità, curava i tre reparti con risultati modesti.



9

Foto David Campione



10

Foto David Campione

9. Cena a bordo del "Salvador Dalí" con una discreta scelta di portate a base di carne, pesce... (Foto David Campione, 26 aprile 2010)

10. ..piuttosto che vegetarie. Il tutto accompagnato da un ottimo servizio al tavolo. (Foto David Campione, 26 aprile 2010)

Tra una portata e l'altra i minuti scorrono veloci e ci ritroviamo al confine francese. Usuali operazioni di cambio trazione, con la nostra E.656.300 che lascia il gancio di testa del "Salvador Dalí" alla francese 26191.

I due Capotreno Trenitalia scendono dal convoglio, ma il loro posto non viene preso da nessun omologo di SNCF. Ci viene spiegato che le ferrovie francesi non forniscono un capotreno in quanto superfluo su questo servizio; il suo ruolo viene ricoperto dal Direttore del treno, figura professionale di Renfe - Elipsos presente a bordo dei Trenhotel per tutta la percorrenza. Si spiega così la mansione del distinto signore in giacca e cravatta che già da Milano vediamo percorrere ininterrottamente il treno, senza che si occupi di cabine o del bar-ristorante...

Il Direttore del treno è quindi responsabile di quanto accade a bordo, dell'incolumità dei viaggiatori, nonché incaricato di fornire assistenza tecnica all'intero convoglio, in particolare sui due generatori.

Attraversiamo un treno "addormentato" diretti alla nostra cabina, passando agevolmente da una carrozza all'altra. Gli intercomunicanti sono infatti privi di porte ed al tempo stesso a tenuta stagna; dietro di essi si trova il meccanismo che garantisce al Talgo il pendolamento spontaneo della cassa.

Un cioccolatino alla lavanda ci attende sul cuscino come augurio della buonanotte, con la cabina nel frattempo trasformata in versione "notturna".



Foto David Campione

11. Atmosfera notturna nella Club Class, in viaggio poco dopo il confine francese. (Foto David Campione, 27 aprile 2010)

Nulla da eccepire sulla comodità del letto: lenzuola in cotone e due coperte garantiscono la temperatura ideale per la notte, difendendosi dall'eventuale aria condizionata in eccesso comunque regolabile individualmente. La cabina è praticamente un monoblocco in materiale composito opportunamente arredato e la qualità del montaggio si evince dalla mancanza di scricchiolii e cigolii vari. Ma il particolare rodiggio del veicolo non è d'aiuto per il comfort notturno dei viaggiatori. Sarà pur vero che così nessuna cabina si trova sui carrelli, ma è anche vero che il pavimento molto basso, unito alla posizione bassa del letto fanno sì che le due ruote ed il relativo rumore di rotolamento siano alquanto vicini a chi riposa. Probabilmente sarebbe stato d'aiuto una migliore insonorizzazione della vettura...

Insomma nulla al confronto con le cabine al piano superiore delle carrozze letti a doppio piano della City Night Line da noi provate, anguste ma probabilmente al vertice della silenziosità.

Facendo delle valutazioni del tutto empiriche, la stabilità ed il comfort di marcia percepito su queste carrozze a due assi di circa 13 metri ci appare comunque inferiore rispetto ad una tradizionale carrozza a carrelli da 26,40 metri.

Peraltro queste valutazioni vengono fatte tra Modane e Chambéry, tratto di linea notoriamente tortuoso che certo non è d'aiuto per la stabilità di marcia.



Foto David Campione

12. Particolare di una ruota tra due carrozze del Talgo, con il sistema di guida delle ruote indipendenti. (Foto David Campione, 27 aprile 2010)

A Lione il "Salvador Dalí" prende in consegna il "Pau Casals" da Zurigo, con il quale viaggia congiuntamente fino a Barcellona. La sosta dovrebbe essere limitata al tempo strettamente necessario per la manovra di aggancio, ma a causa di lavori in territorio francese, il Trenhotel da Zurigo segue un diverso istradamento che comporta un allungamento di percorrenza di circa tre ore. Un ritardo per noi provvidenziale che ci consentirà di dormire un po' di più e l'indomani di ammirare il paesaggio francese.

Svegliarsi al mattino, aprire la tendina e scoprire un paesaggio nuovo che sfila veloce oltre il finestrino, è un'emozione che solo il treno può regalare. E così per la prima volta scopriamo il paesaggio di Port-la-Nouvelle con gli stagni di Bages e Sigean irradiati da un caldo sole tutt'altro che primaverile.

Al mattino il bar ed il ristorante per la colazione sono aperti fin dalle 6.

Si può scegliere tra una consumazione al banco e la "Colazione 5*" servita al tavolo del ristorante, quella inclusa nelle quote della Club Class o Gran Classe.

E' una colazione di tutto rispetto, che non ha nulla da invidiare a molti alberghi: succo d'arancia, cornetto, pane tostato, burro e marmellate, omelette, pancetta e naturalmente bevande caldi a scelta come caffè, cappuccino, the, ecc.

Il nostro accudiente intanto ci consegna al tavolo i quotidiani: El Periódico, El País e La Vanguardia.



Foto David Campione

13. Di tutto rispetto l'abbondante prima colazione servita al tavolo, con possibilità di scelta tra cappuccino, caffè, the e cioccolata. Su richiesta viene servito anche il salato, comprensivo di omelette. (Foto David Campione, 27 aprile 2010)

Perpignan è la prima ed unica fermata per servizio commerciale in territorio francese, solo per la discesa dei viaggiatori. Siamo ormai a pochi chilometri dal confine spagnolo e mentre conversiamo piacevolmente consumando l'abbondante colazione, ci arrestiamo a Cerbère, l'ultima stazione della rete francese.

C'è tutto il tempo per scendere dal treno e scoprire che la temperatura esterna è praticamente estiva. Il binario in curva consente di ammirare il lungo treno, che complessivamente conta ben ventisei carrozze, dodici da Milano e quattordici da Zurigo. Il locomotore di testa - lo stesso che ci ha condotto fin qui da Modane - lascia il treno, mentre in coda viene agganciato un altro locomotore elettrico francese.



Foto David Campione

14. Cerbère. Sosta prolungata del "Salvador Dalí" e "Pau Casals" per consentire il cambio del locomotore. Personale di bordo e passeggeri ne approfittano per scendere dal treno, in una giornata dalle temperature estive. (Foto David Campione, 27 aprile 2010)

Si riparte da Cerbère, spinti lentamente attraverso il tunnel che separa questa località da Portbou; nel furgone generatore di testa, come detto dotato di vetro frontale e piccolo banco di manovra, trova posto un manovratore di Renfe che assiste nella condotta il collega francese presente sul locomotore di coda.

Pochi minuti e torniamo allo scoperto, già sul piazzale di stazione di Portbou. Entrano nel vivo le operazioni di cambio scartamento, con il lungo Trenhotel che a passo d'uomo attraversa una sorta di officina passante nella quale il binario passa da 1435 mm di scartamento europeo a 1668 mm di scartamento spagnolo, con ogni singolo asse che automaticamente si adegua al nuovo scartamento.

Tutta l'operazione si conclude nel giro di pochi minuti, ed è praticamente impercettibile ai meno esperti essendo meno rumorosa, a titolo di esempio, dell'aggancio tra cremagliera e ruota dentata.



Foto David Campione

15. Nello scalo di Portbou termina lo scartamento di 1435 mm nonché l'elettrificazione francese. Il Talgo attraversa a passo d'uomo il fabbricato dove in marcia avviene il cambio di scartamento. (*Foto David Campione, 27 aprile 2010*)

Altra breve sosta, con il locomotore francese in coda che viene sganciato a pochi metri di distanza dal termine dello scartamento "standard", mentre in testa una 252 spagnola prende in consegna il treno. Siamo quindi sotto l'arcata di Portbou dove avvengono i consueti controlli doganali.

Si prosegue verso Barcellona, adesso con la scorta a bordo di un capotreno Renfe, toccando le importanti località catalane di Figueres e Girona.

Per lunghi tratti costeggiamo il nuovo tracciato ad alta velocità in costruzione tra Barcellona ed il confine con la Francia da dove proseguirà per Perpignan, unendosi da qui con la LGV Méditerranée per Parigi.

I lavori sono in avanzata fase di realizzazione e per dicembre 2010 è prevista l'attivazione di un primo tratto tra Figueres e Perpignan, seguito nel 2012 dalla più lunga tratta Figueres - Barcellona.

Ma intanto il nostro viaggio procede sui binari a scartamento largo del tracciato storico, concludendosi nella monumentale Estació de França di Barcellona alle 12.45.



16



17

16. Il lungo viaggio del Trenhotel da Milano e Zurigo è terminato. In coda si è già posizionato un locomotore 252 che provvederà a manovrare il convoglio nel fascio ricovero, dove verrà preparato per il viaggio serale di ritorno in Italia e Svizzera. (*Foto David Campione, 27 aprile 2010*)
 17. La monumentale Estació de França di Barcellona, con la 252.069 che ha condotto il nostro treno da Portbou. (*Foto David Campione, 27 aprile 2010*)

Una sosta di qualche giorno a Barcellona è d'obbligo per visitare la città capoluogo della Catalogna. La Sagrada Familia, la Casa Milà e la Casa Batlló capolavori di Antoni Gaudí, la Cattedrale di Sant'Eulalia dedicata alla patrona della città, il Porto Antico con il Museo Marittimo e ancora le centralissime Ramblas, sono solo alcune delle tappe obbligate di questa splendida città mediterranea, che cattura subito il visitatore con la sua atmosfera unica.

Ma la Catalogna non è solo Barcellona. La grande regione del nord-est della Spagna offre tanto e per tutti i gusti: dalle spiagge della Costa Brava alle montagne dei Pirenei, dalla cultura alle tradizioni, dalla storia all'archeologia, senza dimenticare l'ottima cucina locale rinomata per paella, pa amb tomàquet (una specie di bruschetta), crema catalana per finire in dolcezza e tante altre specialità locali.



18

Foto David Campione

19

Foto David Campione

20

Foto David Campione

21

Foto David Campione

18. Vista d'insieme del Passeig de Gràcia di Barcellona, dalla terrazza dello storico hotel 5* Casa Fuster. (*Foto David Campione, 28 aprile 2010*)

19. Particolare della facciata di Casa Batlló su Passeig de Gràcia. (*Foto David Campione, 28 aprile 2010*)

20. Il Porto Antico affollato di turisti, con l'edificio che ospita il Museo Marittimo. (*Foto David Campione, 28 aprile 2010*)

21. Il cuore di ogni città spagnola è costituito dalle Ramblas. A Barcellona questa centralità è ancora più avvertita poiché questa importante arteria pedonale collega il Porto Antico a Plaça de Catalunya. (*Foto David Campione, 28 aprile 2010*)

Da non perdere Tarragona, antica colonia romana di cui rimangono il complesso archeologico di Tarraco e le mura romane. Da qui aveva origine la via Augusta che conduceva a Roma.

Girona, l'antica Gerunda, anche "Città dei Quattro Fiumi" con la sua particolare struttura urbana e la superba Cattedrale di Santa Maria, che vanta la navata gotica più larga del mondo.

Infine Figueres, città che ha dato i natali a Salvador Dalí e che oggi ospita il surreale Museo Dalí, voluto dallo stesso artista, all'interno del quale si trova la sua tomba.



22

Foto David Campione



23

Foto David Campione



24

Foto David Campione



25

Foto David Campione

22. Le mura romane di Tarragona. (Foto David Campione, 27 aprile 2010)

23. La facciata della Cattedrale di Girona, che vanta la navata gotica più larga del mondo. (Foto David Campione, 29 aprile 2010)

24. Esterno del Museo Dalí, costruito nel teatro di Figueres che ospitò le prime esposizioni di Dalí. (Foto David Campione, 29 aprile 2010)

25. Inconfondibile lo stile di Salvador Dalí, al meglio rappresentato anche nel cortile del suo Museo. (Foto David Campione, 29 aprile 2010)

Tre giorni sono pochi per scoprire questa regione meravigliosa, la Catalogna, ma sono sufficienti per carpire i caratteri generali di questa terra e della sua calorosa gente, a noi molto vicina nei costumi e nelle abitudini.

Il viaggio di ritorno ha origine da Figueres alle 21.25. L'affluenza al treno ci appare più o meno equivalente rispetto al viaggio di andata, a bordo però riconosciamo con certezza alcuni tifosi di ritorno da Barcellona dove hanno assistito all'incontro di calcio Barcellona - Inter.

E' già ora di cena e subito dopo la partenza ci ritroviamo nella carrozza ristorante per consumare un'altra ottima cena.

Il confine francese è vicino e da Portbou si ripetono inversamente le fasi di cambio scartamento già viste per il viaggio di andata, mentre viene servito il primo piatto.



26. Mentre viene servita la cena, il Trenhotel sosta a Portbou per i controlli doganali, nonché per posizionare in coda il locomotore che ci spingerà verso il binario con il cambio di scartamento. (Foto David Campione, 29 aprile 2010)

Nel dopo cena si conversa in tranquillità di questa stupenda esperienza in Catalogna, mentre fuori dei finestrini scorre la regione francese del Roussillon.

Per tornare a Milano la nostra sistemazione è in Gran Classe, ovvero cabina con due letti e bagno con doccia privato. Il kit di cortesia fornito per la categoria superiore è completo di tutto punto, arrivando ad includere perfino le pantofole... Roba da far impallidire perfino alcuni hotel 4 stelle di nostra conoscenza!

Il comfort della cabina Gran Classe è per il resto identico a quello della Club Classe in cui eravamo alloggiati nel viaggio di andata.



27

Foto David Campione



28

Foto David Campione

27. Cabina di Gran Classe in versione "giorno". (Foto David Campione, 29 aprile 2010)

28. Le cabine di Gran Classe dispongo di bagno in cabina, completato da una spaziosa doccia. (Foto David Campione, 29 aprile 2010)

Il lungo viaggio notturno attraverso la Francia procede regolare, compresa la sosta a Lione per sganciare la sezione di coda diretta a Zurigo.

Un controllo doganale più accurato del solito, con una squadra di finanzieri accompagnati da un pastore tedesco suggella il nostro rientro in Italia attraverso il valico di Modane. Qui lo stesso "Caimano" dell'andata ci prende in carico e ci conduce attraverso Torino Porta Susa e Novara fino a Milano Centrale, dove ci attestiamo in perfetto orario.

Anche oggi il Trenhotel ha concluso regolarmente il suo viaggio, consentendo di viaggiare in gran comodità di notte, arrivando puntuali e riposati a destinazione. Un concetto elementare che sembra non essere più tale, vista la discutibile soppressione di alcuni importanti treni notturni tra Italia ed il resto d'Europa. Ma evidentemente questo concetto è il punto di forza di Elpisos che continua a collegare regolarmente la penisola Iberica al resto del vecchio Continente.



Foto David Campione

29 Il "Salvador Dalí" a Milano Centrale, poco dopo l'arrivo da Barcellona. (Foto David Campione, 30 aprile 2010)

Si ringraziano Elipsos, Rail Europe, Ufficio Spagnolo del Turismo e Turisme de Catalunya per la collaborazione prestata.

Link utili:

-- TRENI --

- Elipsos;
- Rail Europe;
- Renfe;

-- UFFICI DEL TURISMO --

- Ufficio Spagnolo del Turismo di Milano;
- Turisme de Catalunya;
- Turisme de Barcelona;
- Tarragona Turismo;
- Girona Turismo;
- Figueres Turismo;
- Museo Dalí;

David Campione - 05 luglio 2010

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