



Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 06 settembre 2011

C'era una volta la Bolzano - Brennero

di **Fabio Veronesi**

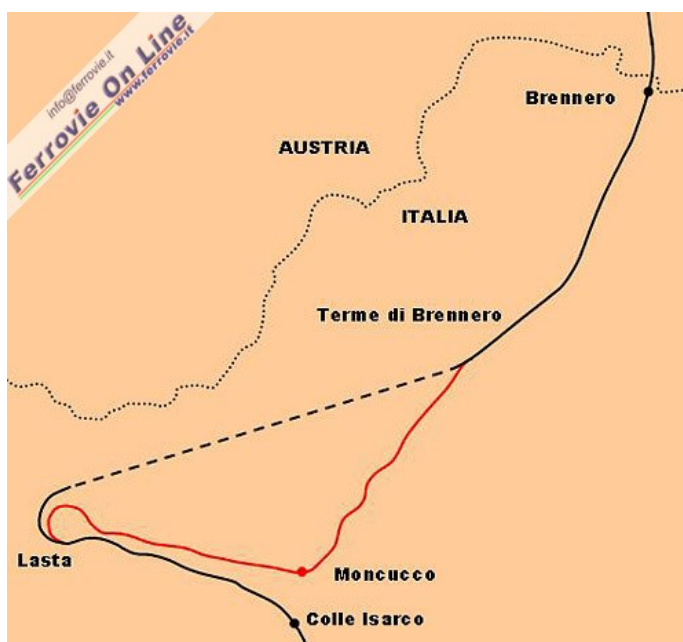
Era l'ormai lontano 1999 quando venne aperta l'ultima delle quattro varianti, quasi totalmente in galleria, lungo la linea internazionale del Brennero. Lo scopo era quello di permettere il transito dei convogli intermodali da e per il nord Europa senza limitazioni di sagoma dovute a manufatti, in particolare gallerie, con una ridotta sezione libera. Inoltre, era possibile chiudere alcune tratte che presentavano un marcato pericolo di caduta massi, a causa della vicinanza a costoni rocciosi soggetti al distacco di materiali, e di erosione della sede ferroviaria da parte del fiume Isarco.

La Provincia Autonoma di Bolzano, da tempo impegnata nel completamento all'interno del proprio territorio della Ciclopista del Sole, itinerario che collega il confine italo-austriaco del Brennero con la Provincia di Verona lungo il corso dei fiumi Isarco e Adige, ha riutilizzato gran parte dei tratti dismessi della ferrovia del Brennero per farvi transitare la pista ciclabile.

L'utilizzo delle ex tratte ferroviarie ha avuto il vantaggio di ottenere percorsi ciclabili di pendenza modesta e di fatto indipendenti dalle infrastrutture stradali. Inoltre, la presenza di ponti e gallerie ferroviarie ancora in buono stato ha limitato gli interventi necessari per superare corsi d'acqua e rilievi, andando quasi completamente a riutilizzare i preesistenti manufatti.

Da Brennero a Colle Isarco

Il tratto di ciclopista che collega Brennero con Colle Isarco è stato completato nel 2010 e riutilizza gran parte del tracciato ferroviario dismesso il 15 novembre 1999 con l'apertura della variante "Fleres" (lunghezza galleria 7.267 m). Inizia al confine meridionale dell'abitato di Brennero e da Terme di Brennero si innesta sul percorso abbandonato della ferrovia da dove si distacca a pochi metri dall'imbocco della galleria "Ast", in Val di Fleres, per poi proseguire su esistenti sentieri e strade secondarie appositamente modificati per renderli compatibili con la circolazione delle bici.



1.1 In nero l'attuale linea ferroviaria e in rosso il vecchio tracciato. (Disegno Fabio Veronesi)



2. Dopo essersi lasciati alle spalle Terme di Brennero, si incontra la prima delle due gallerie presenti nella tratta fino a Moncucco. La pista ciclabile è da un lato asfaltata e dall'altro sterrata e ricoperta di ghiaio (nell'immagine i lavori erano ancora in fase di ultimazione). Da notare le reti che proteggono la pista ciclabile dalla caduta di massi. (Foto Fabio Veronesi, 11 luglio 2010)

3. Il Venice Simplon Orient Express, trainato da una coppia di E.633 con in testa la .232, affronta gli ultimi chilometri in salita prima della stazione di confine di Brennero. Sullo sfondo si riconosce la stessa galleria dell'immagine a fianco. (Foto Franco Pepe, 3 luglio 1990)



4. L'imbocco sud della stessa galleria presenta anche un tratto artificiale. L'interno è illuminato con un impianto dotato di fotocellule che ne comandano l'accensione solo al passaggio di pedoni e ciclisti. (Foto Fabio Veronesi, 17 agosto 2011)

5. Da qualche decina di metri più a valle, e circa 14 anni prima, è stata scattata questa foto con la E.652.099 in testa ad una composizione di vetture MDVE impegnate con un interregionale per Bologna Centrale. (Foto Franco Pepe, 13 agosto 1997)



6



7

6. La galleria Ponticolo è la seconda e ultima che si incontra viaggiando verso Moncucco. E' sovrastata da un'estesa parete rocciosa a strapiombo sulla pista ciclabile che ha reso anche qui necessaria la copertura con reti di trattenuta per massi e frammenti di roccia. Rispetto all'immagine, attualmente la ciclabile è dotata di segnaletica verticale e orizzontale. (Foto Fabio Veronesi, 11 luglio 2010)
 7. Anche la vegetazione non è cambiata di molto, come si può notare in questo raffronto con il 1997. La 1822.003-8 viaggia con il suo treno, erede dei celebri korridorzüge, verso il Tirolo dell'Est. (Foto Franco Pepe, 13 agosto 1997)



8



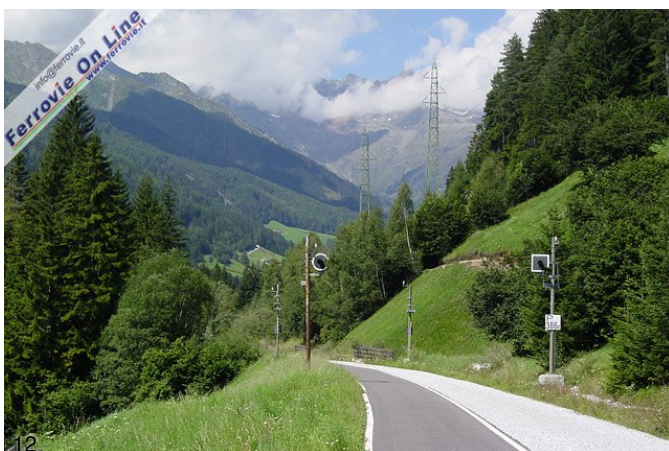
9

8. Al chilometro 232+190 si trova questo ex casello ormai in precarie condizioni, circondato dal rigoglioso verde estivo dell'alta Valle Isarco. (Foto Fabio Veronesi, 17 agosto 2011)
 9. La E.652.072 è ripresa in testa ad un EuroCity proveniente dalla Germania composto da vetture italiane di cui alcune già in livrea XMPR. (Foto Stefano Paolini - www.photorail.com, 10 aprile 1999)



10. La ex stazione di Moncucco, in pessimo stato e ormai invasa dalla vegetazione, viene attraversata dalla pista ciclabile in corrispondenza di quello che era il piazzale binari. Dotata dei due binari di corsa più uno di precedenza centrale, caratteristica comune a molte altre stazioni della linea del Brennero, in seguito all'attivazione del Blocco Automatico è stata trasformata in Posto di Comunicazione con l'eliminazione del binario di precedenza e la realizzazione di una doppia comunicazione tra i binari di corsa. (Foto Fabio Veronesi, 11 luglio 2010)

11. La stazione di Moncucco, già priva del binario di precedenza, vede in transito sul primo binario un Diretto proveniente da Innsbruck Hbf, trainato dalla 1822.002. Ancora poco più di un anno, e questo tratto di linea verrà dismesso. (Foto Stefano Paolini - www.photorail.com, settembre 1999)



12. Il lungo tratto compreso tra la stazione di Moncucco e la galleria Ast ha visto negli ultimi anni di esercizio anche la presenza del Blocco Automatico, come testimoniano questi segnali permissivi ancora presenti a fianco della pista ciclabile che si snoda lungo la Val di Fleres. (Foto Fabio Veronesi, 17 agosto 2011)

13. Un lungo convoglio internazionale, al traino della E.633.229, percorre la ripida salita lungo la Val di Fleres; ancora poche centinaia di metri e raggiungerà da Moncucco. La deviazione della ferrovia lungo la Val di Fleres (laterale della Val d'Isarco) si era resa necessaria all'epoca della costruzione della linea per superare il notevole dislivello tra Colle Isarco e Brennero mantenendo la pendenza entro limiti accettabili. (Foto Franco Pepe, 24 luglio 1988)

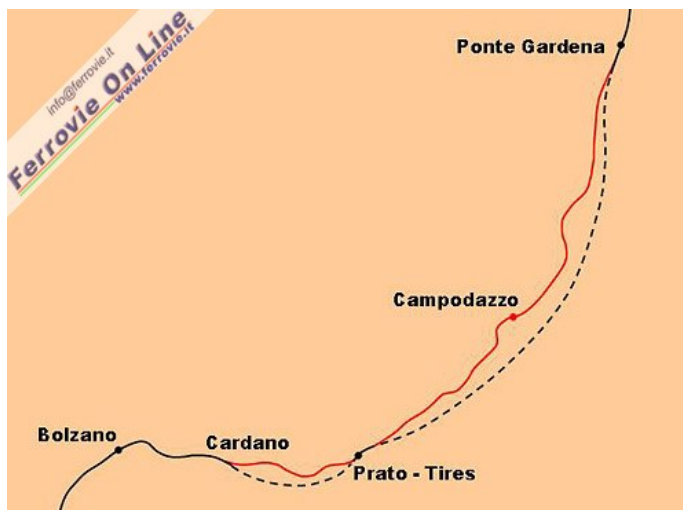


14. La galleria Ast (dal nome in tedesco della vicina frazione di Lasta, appartenente al Comune di Brennero) è posta sul tornante all'estremità Ovest del vecchio tracciato lungo la Val di Fleres. Nell'immagine l'imbocco a monte. La pista ciclabile non percorre la galleria in quanto lo sbocco a valle termina a ridosso dei binari della linea in esercizio. E' stato pertanto realizzato un percorso dedicato attraverso il bosco. (Foto Fabio Veronesi, 11 luglio 2010)

15. Dopo aver lasciato Colle Isarco e aver percorso la parte a valle della ferrovia lungo la Val di Fleres (tutt'ora in esercizio), la E.652.172 con il suo merci sbuca dalla galleria Ast e si dirige verso Moncucco e Brennero. (Foto Francesco Puppini, 1997)

Da Ponte Gardena a Prato all'Isarco e Bolzano

Il collegamento ciclabile tra Ponte Gardena e Bolzano, già attivo in molte tratte da alcuni anni e completato nel 2010, percorre quasi nella loro interezza le tratte ferroviarie dismesse nel settembre 1994 e nel luglio 1998 a seguito dell'apertura rispettivamente delle varianti "Sciliar" (lunghezza galleria 13.159 m) tra Ponte Gardena e Prato-Tires e "Cardano" (lunghezza galleria 3.789 m) tra Prato Tires e Bolzano. Un breve tratto nei pressi di Ponte Gardena e la parte terminale che si interconnette con la rete ciclabile urbana di Bolzano sono realizzati su preesistenti percorsi pedonali e stradali.



16. In nero l'attuale linea ferroviaria e in rosso il vecchio tracciato. (Disegno Fabio Veronesi)



17



18

17. Tra Ponte Gardena e Campodazzo si trovano questi due ponti a trave metallica che superano il fiume Isarco. Soltanto uno dei due è stato modificato per essere percorso dalla pista ciclabile, mentre l'altro è chiuso e recintato. (Foto Fabio Veronesi, 10 aprile 2011)

18. La E.652.058, alla testa di un convoglio d'agenzia proveniente dalla Germania, si appresta a transitare sul ponte metallico sull'Isarco. (Foto Franco Pepe, 17 aprile 1993)



19



20

19. La pista ciclabile nel punto in cui passa accanto al bel ponte stradale in legno sull'Isarco nei pressi della ex fermata di Castelrotto, del cui fabbricato, ormai in rovina, si intuisce la presenza appena a sinistra del ponte. (Foto Fabio Veronesi, 10 aprile 2011)

20. Nello stesso punto dell'immagine precedente, è in transito la E.645.067 con un treno proveniente dalla Germania che vede in composizione anche carri per il trasporto di auto al seguito. Sulla sinistra dell'immagine, si nota uno degli elementi dell'impianto di video-sorveglianza della linea contro la caduta di massi, costituito da un palo con telecamera e avvisatore luminoso rosso. (Foto Francesco Puppini, 10 settembre 1994)



21. In questo tratto fra Castelrotto e Campodazzo, parte dell'ex sedime ferroviario è stato utilizzato per la pista ciclabile e parte per la realizzazione di una galleria artificiale a protezione della Strada Statale n. 12 a causa del forte rischio di caduta massi. (Foto Fabio Veronesi, 10 aprile 2011)
22. In questa immagine ripresa in direzione opposta rispetto alla precedente, un convoglio di ALe.840 e Le.640 viaggia verso il capoluogo altoatesino fiancheggiando il fiume Isarco. (Foto Franco Pepe, 17 aprile 1993)



23. L'ex piazzale binari della stazione di Campodazzo è stato utilizzato per consentire il passaggio della pista ciclabile e per una variante alla SS12 che in precedenza transitava in corrispondenza del piazzale esterno della stazione. (Foto Fabio Veronesi, 10 aprile 2011)
24. L'EuroCity "Paganini" Venezia S.L. - Dortmund transita da Campodazzo con in testa una onnipresente E.652. (Foto Francesco Puppini, 1994)



25



26

25. Poco a sud della stazione di Prato-Tires, tutt'ora in esercizio in quanto posta tra le varianti Sciliar e Cardano, si trova questa galleria che immette su un rilevato posto a fianco di strada statale e Isarco; mancano ormai pochi chilometri a Bolzano. (Foto Fabio Veronesi, 10 aprile 2011)

26. Tre E.652 di rimando verso Bolzano stanno per impegnare la stessa galleria dell'immagine precedente. Sopra la galleria transita la SS12 che ha qui mantenuto immutato il suo percorso. (Foto Francesco Puppini, 1994)

Si ringraziano per la preziosa collaborazione:

- Jacopo Fioravanti
- Stefano Paolini
- Franco Pepe
- Francesco Puppini

Fabio Veronesi - 06 settembre 2011

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