BIGLIETTERIA FERROVIARIA
ACQUISTA QUI!
Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!
TRENITALIA
.ITALO
SNCF

Ferrovie.it

*da **Racconti di viaggio** del 31 marzo 2013*

Dalla Valcamonica al Giura con vista lago

di Davide Grisafi

La Svizzera è una piccola nazione e tuttavia è in grado di offrire una varietà di paesaggi alpini e urbani di notevole interesse naturalistico e culturale. Per gli appassionati dell'ambito trasportistico è possibile sperimentare il concetto di "integrazione diffusa", grazie alla rete capillare di mobilità pubblica ad appuntamento fra linee di navigazione fluviale e lacuale, automobilistiche e, ovviamente, ferroviarie.
Questo viaggio rappresenta la naturale prosecuzione del percorso Martigny - Aosta (vedi FOL "Da Cernier a Pré-St-Didier con divagazioni" del 11/08/2012) svolto lo scorso anno, lungo un immaginario sentiero in grado di farci percorrere i valichi e le antiche strade di collegamento fra il nord e il sud dell'Europa attraverso la barriera montuosa delle Alpi.
Proprio lungo le valli, nei paesi, presso i bistrot o gli stube, ovvero semplicemente a bordo di affollate carrozze ferroviarie e battelli, abbiamo potuto cogliere i vari aspetti della cultura europea alpina: i dialetti e lingue consolidate, le pietanze tra le più svariate, birre, formaggi e pani di antica produzione, vini e altri spiriti di remota concezione. E' forse questo modo di viaggiare "slow" che più ci fa piacere e che, diciamolo, rimane fra i ricordi più preziosi della nostra esistenza.
Vi descriviamo, dunque, l'itinerario Brescia - Coira - Tavannes, ovvero tra la Regione Lombardia, il Cantone dei Grigioni, fino al nord-ovest del Canton Giura, transitando per quel fazzoletto di terra bagnato dalle acque del lago di Costanza e spartito fra Vorarlberg (Austria), Baviera (Germania), Baden-Württemberg (Germania), San Gallo (Svizzera) e Turgovia (Svizzera).

La mappa del percorso con gli stemmi delle Regioni, dei Lander e dei Cantoni attraversati. *(Disegno Fabio Veronesi)*

Bagnato da una fitta pioggia autunnale, alla stazione RFI di Brescia comincia il nostro viaggio. Al binario 1 Piazzale Ovest è pronto il regionale per Edolo in sgargiante livrea TRENORD (la società partecipata da Regione e Trenitalia che espleta il servizio ferroviario locale in Lombardia). Si tratta di una "doppia" di nuovi ATR.115 Stadler a trazione Diesel recentemente entrati in servizio tra la Valcamonica e la Pianura Padana. (*Foto Fabio Veronesi, 1 novembre 2012*)

A Edolo, capolinea dei servizi TRENORD, dopo aver costeggiato le cupe rive del lago d'Iseo e attraversato la Valcamonica, si cambia vettore e mezzo di trasporto. (*Foto Fabio Veronesi, 1 novembre 2012*)

Gli autoservizi dell'Automobilistica Perego collegano con quattro corse al giorno Edolo con Tirano lungo la stretta e tortuosa strada del passo dell'Aprica, a 1181 m s.l.m. (*Foto Fabio Veronesi, 1 novembre 2012*)

Con una percorrenza di circa un'ora e un quarto, il pullman raggiunge Tirano in corrispondenza dell'autostazione situata nelle vicinanze della stazione ferroviaria di RFI, raggiungibile mediante un sottopassaggio. (*Foto Davide Grisafi, 1 novembre 2012*)

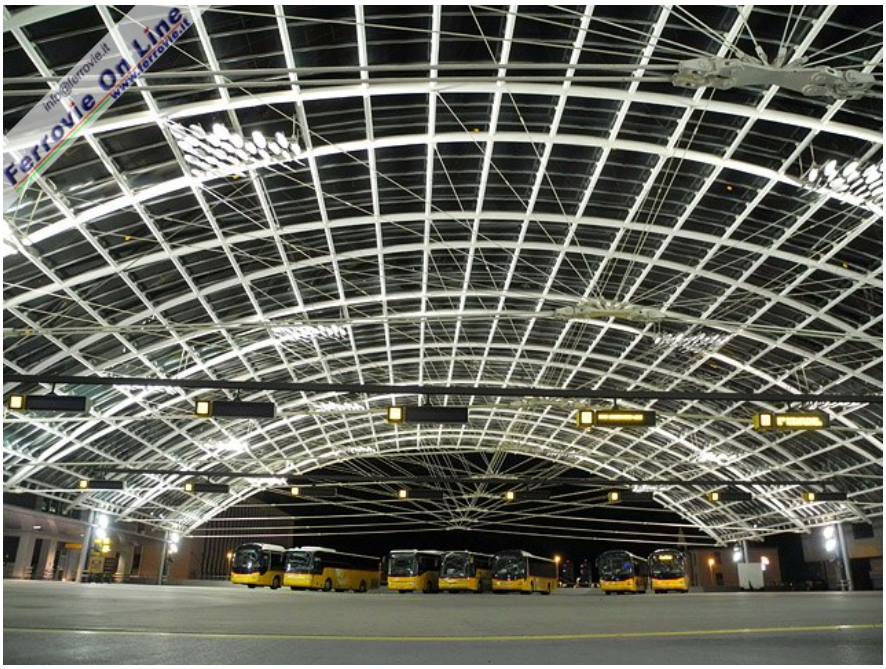
Dall'altra parte del piazzale si trova invece il fabbricato viaggiatori della Ferrovia Retica (RhB) dove si attestano i servizi da e per St. Moritz. All'interno della stazione avviene il teorico controllo doganale da parte della Guardia di Finanza italiana e della Guardia di Confine svizzera (la Svizzera e l'Italia, rientrando nell'area Shengen, esercitano l'opzione del controllo alle persone solamente in determinate situazioni). (*Foto Davide Grisafi, 1 novembre 2012*)

Oltrepassato il confine di Stato a Campocologno, risaliti lungo il famoso viadotto elicoidale di Brusio e costeggiato le rive del lago, si arriva a Poschiavo, importante punto di snodo fra i servizi ferroviari e quelli automobilistici eserciti da Autopostale. Con quest'ultima è possibile raggiungere l'abitato di Sfazù, la zona dell'Alp Grüm e il passo del Bernina. Lasciata Poschiavo, mediante una serie di tornanti e una pendenza pressoché costante del 70 per mille, il treno arriva senza l'ausilio della cremagliera a Cavaglia, a quota 1.692 m. Da qui, con la stessa pendenza, il treno prosegue lentamente lungo la Val Pila. (*Foto Fabio Veronesi, 1 novembre 2012*)

Ben cinque tornanti sono necessari per raggiungere il culmine a quota 2.253 m presso la stazione di Ospizio Bernina, a fianco del lago Bianco. La neve cade copiosa e l'ambiente circostante appare glaciale. A questo punto la ferrovia scende, sempre mantenendo il 70 per mille, fino a Pontresina (1.774 m). Da questa stazione si può proseguire fino a St. Moritz (1.775 m), importantissimo centro di turimo alpino estivo ed invernale, oppure ci si può dirigere, cambiando treno e itinerario, verso Samedan (1.705 m), collegata direttamente a St. Moritz con una breve tratta di circa 10 km che va a formare con le altre due linee una sorta di triangolo. (*Foto Davide Grisafi, 1 novembre 2012*)

Con una pendenza del 20 per mille, costeggiando il fiume Inn lungo la valle dell'Engadina, si raggiunge Zernez a quota 1.471 da dove è possibile prendere l'Autopostale fino a Malles Venosta, in Alto Adige. Il treno riparte per Sagliains (1.432 m), terminal di carico delle automobili sui treni navetta che percorrono il nuovo tunnel del Vereina (aperto nel 1999) fino a Klosters. Con i suoi 19 km di lunghezza e un dislivello di 241 m detiene il record di galleria ferroviaria a scartamento ridotto più lunga in Svizzera e in Europa. Il tunnel, a singola canna e prevalentemente a binario unico (sono presenti due chilometri di doppio binario tra i posti di movimento Vereina Nord e Sud), viene percorso giornalmente ogni 30 minuti dalle navette con una percorrenza di 18 minuti. (*Foto Davide Grisafi, 1 novembre 2012*)

Da Klosters si scende lungo la valle del Prättigau fino a Landquart (523 m), interscambio con la rete fondamentale delle SBB, e poi costeggiando quest'ultima si giunge a Coira (584 m), capitale del Cantone dei Grigioni. Adagiata nell'alta valle del Reno e alla confluenza di importanti strade di collegamento con il sud delle Alpi, Coira è stata abitata fin dal III millennio a.C. (*Foto Davide Grisafi, 2 novembre 2012*)



Considerata la più antica città della Svizzera, non si fa mancare una moderna infrastruttura trasportistica con la nuova e innovativa stazione dell'Autopostale progettata dagli architetti Richard Brosi e Robert Obrist. Posizionata in parte al di sopra del piazzale dei binari della stazione SBB, ben si inserisce nel paesaggio urbano della città. Il tetto vetrato del padiglione, lungo trecento metri e senza colonne portanti, ricorda le strutture delle stazioni ferroviarie del XIX secolo. (*Foto Davide Grisafi, 1 novembre 2012*)

Attraverso il centro della città (di cui vale la pena ricordare la cattedrale romanico-gotica del XIII secolo e vicino a questa, l'interessante museo delle Alpi Retiche, che ospita reperti archeologici risalenti fino all'età della pietra, oggetti della storia e della tradizione locale e della civiltà di montagna) si snoda il tratto urbano della linea RhB per Arosa, importante stazione sciistica a quota 1739 metri. Nella foto, un nuovo elettrotreno "Allegra" Stadler bitensione in arrivo da Arosa percorre in sede promiscua l'ultimo tratto che lo separa dal capolinea. (*Foto Fabio Veronesi, 2 novembre 2012*)

Ripartendo in direzione nord costeggiando il fiume Reno, servendosi dei treni interregionali delle SBB si giunge a Sargans, Cantone di San Gallo. Da questa stazione partono i convogli della compagnia THURBO, una filiale delle SBB che gestisce i servizi regionali nei cantoni San Gallo e Turgovia. I suoi colorati GTW Stadler permettono di raggiungere velocemente e comodamente la città di Buchs. Nella foto un GTW 2/8 in versione elettrica. (*Foto Fabio Veronesi, 2 novembre 2012*)

A Buchs, città di confine con Liechtenstein ed Austria, si prosegue con i treni Intercity delle Ferrovie Federali fino a St. Margrethen. Le locomotive Re 4/4 svolgono il ruolo delle "tuttofare" trainando convogli leggeri e pesanti lungo la direttrice fondamentale San Gallo - Winterthur - Zurigo. (*Foto Davide Grisafi, 2 novembre 2012*)

Da St. Margrethen il viaggio prosegue con l'Eurocity 193 Zürich HB - München Hbf espletato con materiale SBB e trainato da una Re 4/4 della divisione SBB Cargo. Oltrepassato il fiume Reno, che segna il confine di Stato, si giunge a Lustenau, primo comune in territorio austriaco. Dopo aver costeggiato per qualche chilometro la ferrovia industriale e museale Rhein-Schauen, ed aver effettuato la fermata a Bregenz, si raggiunge Lindau (Germania) la cui stazione DB è posizionata su di un'isola in corrispondenza dello splendido centro storico nonché importante porto turistico del lago di Costanza. (*Foto Fabio Veronesi, 2 novembre 2012*)

A Lindau convergono esclusivamente linee non elettrificate, ad eccezione della direttrice da Bregenz. Di conseguenza sono elettrificati soltanto i primi tre binari della stazione, in modo da poter accogliere i servizi a lunga percorrenza da Svizzera e Austria (che in questa stazione cedono la trazione a locomotive Diesel DB) nonché la S-Bahn del Vorarlberg. (*Foto Davide Grisafi, 2 novembre 2012*)

Il lago di Costanza viene considerato come uno dei più grandi bacini lacustri europei con i suoi 536 km quadrati di superficie e 63 km di lunghezza. E' attraversato da importanti rotte commerciali che attraverso i collegamenti fluviali raggiungono i porti del mare del Nord. Vi sono inoltre numerosi collegamenti stagionali e giornalieri fra le sponde di Austria, Germania e Svizzera. Di fatto, il confine tripartito che divide le sue acque, lo rende indubbiamente il bacino lacustre più caratteristico ed interessante d'Europa. (*Foto Davide Grisafi, 2 novembre 2012*)

A venti chilometri da Lindau si trova la stazione di Friedrichshafen Stadt. Qui, con moderne automotrici del gruppo 650 della Bodensee-Oberschwaben-Bahn si raggiunge la stazione terminale di Friedrichshafen Hafen, posta in corrispondenza delle banchine portuali. (*Foto Davide Grisafi, 2 novembre 2012*)

Con una traversata di circa 40 minuti si raggiunge la sponda opposta del lago, rientrando in territorio elvetico. Si approda, infatti, a Romanshorn, importante centro portuale e commerciale. Da questa stazione del Canton Turgovia partono numerosi treni regionali ed Intercity "2000" a doppio piano verso le principali città della Svizzera nord-occidentale. Qui ritroviamo ad attenderci anche i "THURBO" svolti da doppie di GTW in grado di espletare comodi servizi metropolitani tra Romanshorn, Kreuzlingen (a poca distanza dalla tedesca Costanza) e Schaffhausen. (*Foto Fabio Veronesi, 2 novembre 2012*)

Schaffhausen, capitale dell'omonimo cantone, accoglie molti palazzi di epoca rinascimentale, decorati con affreschi e sculture sui muri esterni, così come la vecchia fortezza cantonale, il Munot. La città e il cantone sono famosi prevalentemente per le vicine cascate del Reno, a Neuhausen am Rheinfall. La stazione ferroviaria internazionale, posta al confine fra Germania e Svizzera, ospita per il nostro proseguimento su Zurigo uno dei nuovi convogli Stadler a doppio piano RABe 514 in servizio con la S5 della Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). (*Foto Fabio Veronesi, 2 novembre 2012*)

Da Zurigo, con i veloci ICN, passando per Aarau, Olten e Solothurn attraverso la Svizzera centrale e industriale, si raggiunge Biel/Bienne (437 m) e da qui, con la rete regionale CFF, La Chaux-de-Fonds (994 m), famosa e popolare città del distretto produttivo orologiero del Cantone di Neuchâtel. Alla stazione di La Chaux-de-Fonds si attestano i servizi delle Chemins de fer du Jura (CJ). Questa compagnia esercisce tre linee a scartamento metrico, per un totale di 73,2 km, di notevole interesse turistico e paesaggistico snodandosi fra boschi e vallate selvagge e pressoché incontaminate. A Le Noirmont (969 m), posta lungo la linea per Delémont (capitale del Canton Giura) si cambia con il treno che scende per 22 km fino a Tavannes (754 m), stazione di interscambio tra rete CFF e CJ e capolinea del nostro lungo viaggio. Nella foto il GTW ABe 2/6 numero 631, soprannominato "Pouillerel". (*Foto Fabio Veronesi, 3 novembre 2012*)

Davide Grisafi - 31 marzo 2013

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