

**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 25 dicembre 2014

## Da Ferrara alla Danimarca e ritorno (seconda parte)

di **Jacopo Fioravanti**

(la prima parte è stata pubblicata in *Racconti di viaggio* del 11/12/2014)

Visitando Amburgo l'appassionato di ferrovie, anche nel caso in cui non segua il modellismo, non può evitare di dedicare un paio d'ore, del resto assai ben spese, al plastico ferroviario più grande del mondo: Miniatur Wunderland, situato nei pressi di Hafen City, una zona portuale oggetto di un ambizioso intervento di recupero dopo l'abbandono da parte delle attività mercantili.



1. Panoramica di Hamburg Hbf, con la sua tettoia in acciaio e vetro piena di coloratissime pubblicità. Sulla destra il RE 21074 per Flensburg, spinto dalla 112 167 DB, attende l'ora della partenza. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2014)

2. Accanto al ponte stradale Lombardsbrücke, che divide la Außenalster dalla Binnenalster (le due parti del lago formato dal fiume Alster all'interno dell'area urbana di Amburgo), c'è il ponte ferroviario che unisce Hamburg Hbf a Hamburg Dammtor; qui vediamo in transito l'IC 2073 Westerland - Berlin Südkreuz, trainato da una doppia di DB 218. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2014)

3. Poco dopo sfilava l'ICE 788 München Hbf - Hamburg-Altona, ormai a meno di 5 km dal termine del suo viaggio. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2014)

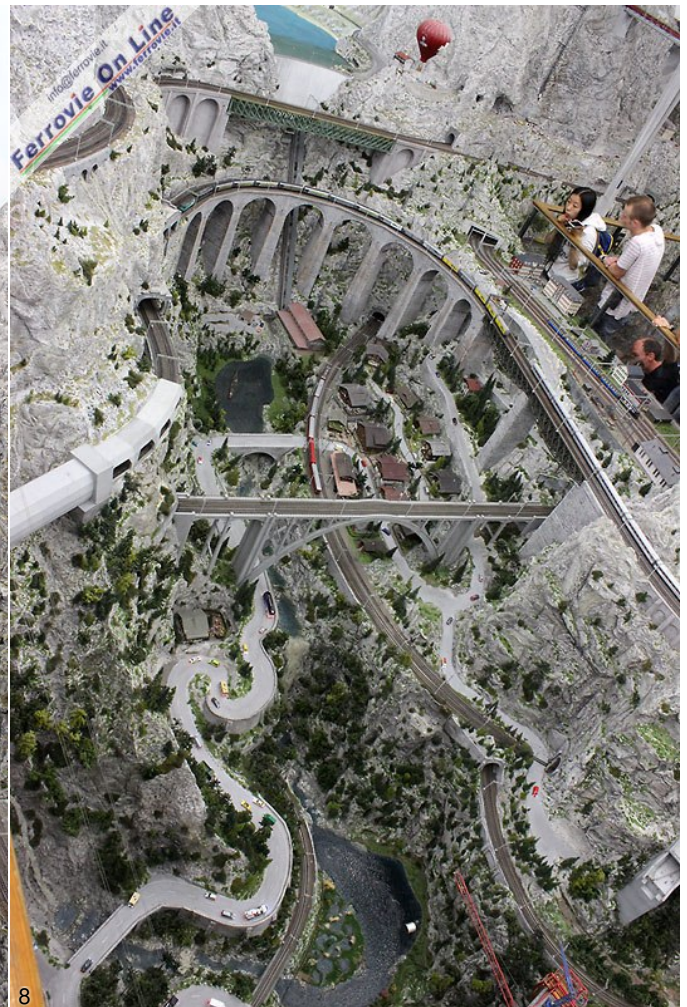
4. Visita serale a Hamburg Hbf: alle 22 passate la stazione è ancora discretamente animata e molte attività sono ancora aperte (specialmente i tanti punti di ristorazione). Al binario 6 l'EC 30 Østerport - Hamburg Hbf, effettuato da un complesso DSB IC3, ha appena finito di scaricare i passeggeri in arrivo dalla Danimarca e ha già invertito le luci per la manovra verso la zona di ricovero. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2014)

L'impianto in scala H0, davvero stupefacente per la vastità e l'accuratezza al tempo stesso, è suddiviso in varie aree, ciascuna delle quali è ambientata in una diversa nazione o contesto geografico: Svizzera, Germania (tre aree riprodotte altrettante zone del paese), Austria, Scandinavia, U.S.A.; è attualmente in corso di realizzazione una nuova area ambientata in Italia. Ma l'attenzione dei visitatori è catalizzata soprattutto dall'incredibile riproduzione dell'aeroporto di Amburgo, straordinariamente particolareggiata e soprattutto animata da manovre, atterraggi e decolli degli aeromobili in scala, grazie ad un originale sistema (e ad un inevitabile compromesso, ma l'immaginazione ci mette quello che manca e comunque l'effetto complessivo è molto valido e divertente da osservare). Da capogiro i numeri di questo straordinario impianto: 1.300 mq di superficie modellistica, 13 km di binari e oltre 3.000 deviatori, 580.000 ore di lavoro per costruirlo, per un costo complessivo di... 12 milioni di euro, di cui 3,5 milioni per il solo aeroporto.



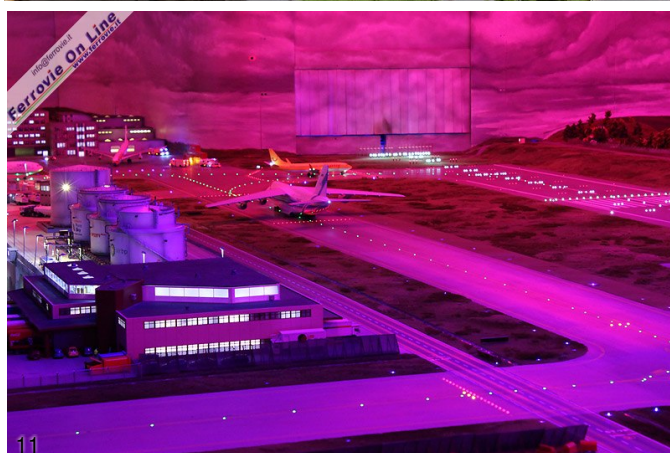
5. Miniatur Wunderland, il plastico più grande del mondo: questa è una parte della zona elvetica. Sulla linea ferroviaria in basso transita un treno intermodale in doppia trazione di locomotive BLS, mentre l'autostrada è congestionata a causa di lavori su una carreggiata che costringono il traffico al doppio senso di marcia in quella opposta. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2014)

6. Lavori in corso in quella che sarà la futura zona italiana, molto più ampia e varia dello scorcio colto da questa foto. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2014)



7. Un'altra porzione della zona elvetica, questa volta ambientata in un paesaggio montano più aspro. La presenza dei visitatori sul ballatoio dà l'idea delle dimensioni dell'impianto. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2014)

8. A Miniatur Wunderland il visitatore si trova spesso quasi "immerso" nel plastico... (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2014)

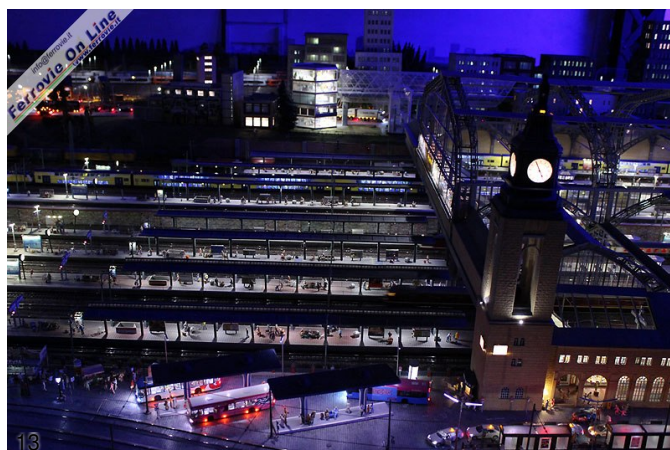


9. Spettacolare la riproduzione dell'aeroporto di Amburgo: qui vediamo il grande parcheggio multipiano, al cui realismo la fotografia non rende giustizia. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2014)

10. La zona degli apron, da dove gli aeromobili partono e arrivano realmente, grazie al sistema automatico di movimento dei modelli. Anche questa foto evidenzia la possibilità, per il pubblico, di "entrare" nel plastico in molti punti. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2014)

11. Nella realtà non c'è sempre il sole, perciò anche nel mondo in miniatura le fasi della giornata si alternano con regolarità, grazie ad effetti di illuminazione attentamente studiati: qui vediamo una scena crepuscolare, con un colossale Antonov An-124 in taxi verso la testata della pista. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2014)

12. Minuziosa anche la riproduzione degli interni, che si può cogliere da questa foto che permette di vederne una parte attraverso le vetrate della zona dei gate. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2014)



13. Di grande impatto anche la riproduzione in scala quasi esatta di Hamburg Hbf, con la tettoia scoperchiata per consentire l'osservazione della zona sottostante. Qualche licenza per quanto riguarda i modelli in circolazione, con la presenza contemporanea di rotabili ambientabili in epoca IV e altri in epoca VI... (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2014)

14. Nella zona scandinava - in ambientazione invernale - un Intercity svedese, inconfondibile per l'aspetto caratteristico tanto della locomotiva elettrica Rc7 quanto delle carrozze con cassa in lamiera nervata di acciaio inox, spicca nella neve con la sua livrea blu elettrico. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2014)

Merita senz'altro una breve visita da parte del cultore di ferrovie anche l'importante stazione di Hamburg-Altona, capolinea di molti servizi a lunga percorrenza, anche internazionali e notturni, e di servizi regionali o interregionali affidati ad operatori privati. Io ho dedicato a questo impianto una puntata in concomitanza con l'arrivo dell'Autozug da Bolzano, circostanza che mi ha offerto l'opportunità di osservare ancora una volta una serie di operazioni, quelle relative alla manovra dei carri per le auto al seguito e allo scarico delle vetture, ormai rarissime a sud delle Alpi ed effettuate oltre tutto con modalità abbastanza insolite e molto difficili da immaginare in Italia.



15. Hamburg-Altona: al binario 8 è pronto il treno 81710 Hamburg-Altona - Westerland di Nord-Ostsee-Bahn (NOB), impresa ferroviaria regionale di proprietà di Veolia. In testa la DE2000-03, una Siemens Eurorunner ER20. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)



16. Arriva l'Autozug 13386 Bolzano - Hamburg-Altona (con sezione da Innsbruck); i passeggeri sono già sbarcati e sulla macchina - la 189 916 di MRCE, che nel frattempo ha cambiato mestiere, essendo passata da ottobre 2014 all'operatore merci Lokomotiv - il personale ha già acceso le luci rosse per la manovra di ricovero, mentre all'estremità opposta una squadra di manovra sta "tagliando" dalla coda i carri auto per condurli al binario di scarico delle vetture. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)

17. Prelevati da una locomotiva da manovra, i sei carri DDM con le auto al seguito vengono spostati dal binario 5 (quello di ricevimento del treno) al binario 6, stesso marciapiede, attrezzato con rampa di carico e scarico delle vetture, dove tutto è già predisposto per le operazioni di scarico. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)

18. Una volta attestata la colonna di carri alla rampa, ubicata in testa ad un normale binario di stazione utilizzato per servizio passeggeri, e predisposta la pedana ribaltabile a coprire lo spazio sopra i respingenti, vengono rimosse le staffe di bloccaggio delle automobili e può iniziare lo scarico, a partire dai ponti inferiori. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)

19. Inimmaginabile in Italia: il percorso di esodo delle autovetture è attraverso la galleria di testa della stazione, in piena zona passeggeri, semplicemente delimitato da catene di plastica bianche e rosse sorrette da paletti amovibili, messe in posizione da un addetto pochi minuti prima dell'inizio delle operazioni. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)

Venerdì 29 agosto è il giorno designato per la partenza verso l'ultima tappa del viaggio prima del ritorno in Italia: Copenaghen. Da Amburgo si può raggiungere la capitale danese in treno seguendo due itinerari alternativi: via Odense e Storebæltsbroen , con cambio a Flensburg o a Fredericia, oppure via Puttgarden, utilizzando un servizio diretto che viene traghettato in ferry-boat attraverso il Fehmarn Belt; io ho optato per il

secondo, sia perchè una traversata in nave con un treno che viene imbarcato è un'esperienza sempre interessante, sia perchè è previsto che dal 2021 anche questo ferry-boat venga sostituito da un ponte.

Con qualche minuto di ritardo, poco dopo le 13:20 fa il suo ingresso sotto la grande tettoia di Hamburg Hbf l'ICE 35 Berlin Ostbahnhof - København H, disimpegnato da un complesso Diesel classe 605. Per fortuna, anche in questo caso avevo prenotato: il treno, a sole quattro casse, è gremito, la prima classe è completa ed in seconda c'è gente anche nei vestiboli, seduta sul pavimento. Il forte afflusso di passeggeri rallenta le operazioni di incarozzamento e così si parte solo alle 13:34, 6 minuti dopo l'orario previsto.

Verso le 14 mi reco al Bordbistro per pranzare. Nonostante le pareti della zona banco siano tappezzate di immagini che reclamizzano portate calde, presenti anche sul menu, sono purtroppo disponibili solo tramezzini confezionati, con i quali mi viene inoltre servita un'impresentabile birra calda.

Il viaggio prosegue con regolarità e negli ultimi chilometri prima di Puttgarden viene azzerato quel che resta del lieve ritardo accumulato in partenza da Amburgo.



20. L'ICE 35 Berlin Ostbahnhof - København H all'interno della "Prins Richard". È l'unica inquadratura che si può realizzare senza violare il regolamento della nave, che non consente ai passeggeri di aggirarsi per il ponte binari né di permanervi durante la traversata. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)

A Puttgarden, come pure in seguito a Rødby, colpisce notare che vaste porzioni del piazzale di stazione sono invase dalla vegetazione infestante, ormai molto cresciuta, in contrasto visivo con la presenza di apparati di segnalamento e di controllo degli enti di aspetto moderno, a testimonianza del fatto che non è passato molto tempo da quando il traghettamento ferroviario era usato anche dal traffico merci (fino al 1997).

Purtroppo i rotabili moderni, con i loro finestrini a vetro fisso, non consentono di sporgersi per vedere qualche cosa di più delle operazioni di imbarco e sbarco né tantomeno per fotografare, quindi l'esperienza del traghettamento come passeggero del treno, per l'appassionato, è oggi più povera che in passato. Le sole occasioni in cui è possibile scattare frettolosamente qualche fotografia che veda insieme treno e nave, a meno di recarsi appositamente in porto per riprendere le operazioni da terra, sono il momento della discesa obbligatoria dal convoglio - già all'interno del natante - per trasferirsi negli ambienti passeggeri della nave e quello della risalita a bordo prima dello sbarco.



21. In una giornata quanto mai grigia e piovosa il piccolo porto di Puttgarden, che possiede esclusivamente le invasature per i ferry boat, si allontana dietro la nave, avvolto dalla foschia. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)



22. Il menu di uno dei punti di ristorazione della nave. Piatto forte i mitici spaghetti alla bolognese, inventati dai ristoranti esteri di stile italiano ed apparsi da qualche anno anche nei ristoranti più turistici di Bologna, visto il successo riscosso fra i turisti stranieri, che spesso li richiedono. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)
23. Il forte vento e l'insistente piovigine scoraggiano la permanenza all'esterno e le passeggiate sono quasi deserte. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)

La traversata di 18 km e della durata di circa 60 minuti avviene purtroppo in condizioni meteorologiche pessime dal punto di vista turistico, sotto una piovigine insistente e con visibilità sensibilmente ridotta dalla nebbia, situazione che, insieme alla particolare conformazione delle navi impiegate su questa relazione, rende quasi impossibile scattare immagini decenti, oltre ad impedire di godere dello spettacolo e della piacevole permanenza all'esterno che una bella giornata di sole avrebbe invece garantito.



24. Intorno a metà traversata incrociamo la "Schleswig-Holstein", della stessa compagnia della "Prins Richard", che sta effettuando una corsa in senso opposto. A differenza della "Prins Richard", registrata a Rødby e battente bandiera danese, la "Schleswig-Holstein" è registrata a Puttgarden e batte bandiera tedesca. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)

25. Il porto di Rødby si profila attraverso una delle vetrate frontali coperta di pioggia. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)

26. L'immagine proiettata su uno dei monitor orientativi presenti all'interno permette di farsi un'idea della struttura della nave. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)

27. Uno dei display informativi all'interno dell'ICE gruppo 605, di aspetto molto moderno, mostra il percorso del treno. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2014)

Dopo lo sbarco a Rødby, sulla costa danese, a Nykøbing viene aggiunto in testa un secondo complesso classe 605 in servizio interno Nykøbing F - København H.

Proseguendo verso la capitale il tempo peggiora ulteriormente e l'arrivo a Copenaghen, con qualche minuto di ritardo, avviene sotto una pioggia battente, in un'atmosfera cupa e già autunnale.

La capitale danese, meta turistica senz'altro interessante in generale, con le sue splendide residenze reali, il fascino e la suggestione delle sue atmosfere nordiche e del suo mare che già preannunciano la Penisola scandinava, non offre purtroppo all'appassionato di ferrovie alcunché di particolare, almeno dal punto di vista di chi scrive, salvo la possibilità di vedere e fotografare qualche rotabile tipico e dal carattere per noi abbastanza esotico, come i complessi automotori Diesel IC/3 ed elettrici IR/4, i primi peraltro visibili anche ad Amburgo perchè impiegati anche in servizio internazionale, ed i treni svedesi ad assetto variabile X2000, in servizio diretto Stoccolma-Copenaghen via Øresundsbroen.



28. Il RE 2242 Nykøbing F - Osterport, spinto dalla locomotiva Diesel ME 1515, corre verso København H, qui sul tratto a quattro binari tra Valby st ed Enghave st, nei pressi del punto in cui la ferrovia passa sotto il ponte stradale metallico della Gamle Carlsberg Vej che conduce al Museo Carlsberg. (Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2014)

29. Pochi minuti dopo transita in direzione opposta un S-tog della linea B, diretto a Høje Taastrup. Questa corsa è effettuata da un treno serie SA, a otto casse, accoppiato ad un treno serie SE (in coda), a quattro casse. La concezione di questi treni è simile a quella dei Talgo: ogni cassa è montata su un singolo asse e si appoggia all'altra estremità alla cassa adiacente, quelle di estremità hanno due assi. (Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2014)

30. A Roskilde il RE 1533 Østerport - Kalundborg è pronto a partire dietro la ME 1532, per nulla impensierita, con i suoi 2400 kW, dalle 240 t della composizione. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2014)

31. Alla fermata di Ørestad, nell'area urbana di Copenaghen, è in arrivo l'Øresundståg 1073 Karlskrona - København H, effettuato da una doppia di treni bitensione DSB ET (Bombardier Contessa) in grado di circolare sia sulla rete svedese sia su quella danese. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2014)

Trascorsi tre giorni nella città della Sirenetta, faticosamente visitata sotto una pioggia quasi incessante, culminata nella notte fra il 30 e il 31 agosto in un nubifragio che ha causato allagamenti e ha messo fuori servizio le due linee della metropolitana, lunedì 1° settembre è il momento di iniziare il lungo ritorno verso l'Italia.

Per tornare a casa ho scelto il CNL 473 "Aurora" København H - Basel SBB, che all'epoca di questo viaggio era, con i suoi oltre 1'300 km di percorrenza, il CNL con il tragitto più lungo. Era già noto, al momento in cui ho organizzato la vacanza, che questo treno sarebbe stato soppresso con il cambio d'orario del 14 dicembre 2014; purtroppo la cessazione del collegamento è stata poi anticipata addirittura al 31 ottobre, riducendo ulteriormente il poco tempo a disposizione di chi volesse ripetere, o sperimentare come è stato nel mio caso, l'esperienza di viaggio su questo comodissimo collegamento notturno internazionale.

Mezz'ora prima della partenza, prevista per le 18:46, il materiale del CNL fa il suo ingresso sotto la tettoia di København H, piazzato al binario 7 da una locomotiva Diesel con trasmissione elettrica gruppo ME, macchine da treno utilizzate anche per compiti di manovra pesante. La trazione in linea fino a Padborg sarà invece affidata ad una locomotiva elettrica gruppo EA, nel frattempo agganciata all'estremità opposta.



32. Il CNL 473 è piazzato e i viaggiatori iniziano a salire a bordo. Questa è la sezione per Praga, ubicata in coda alla partenza da Copenaghen e composta da una letti MU ceca (in primo piano) e da una carrozza a cuccette di seconda classe tedesca. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2014)

33. Manca quasi mezz'ora alla partenza: c'è tutto il tempo per provvedere a qualche acquisto dell'ultimo momento nei negozi di stazione o di prendere possesso della cabina e organizzarsi con calma nel piccolo spazio a disposizione. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2014)



34. Non può mancare un'ingenua foto-ricordo del cartello di percorrenza, che ormai, consegnata da tempo ad un glorioso passato l'epoca delle tabelle in metallo appese alla fiancata, è un cartoncino inserito in un'apposita custodia sul vetro della porta esterna. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2014)

Salito a bordo già provvisto di panini per la cena acquistati a terra, dato che dallo scorso maggio i CNL sono stati purtroppo privati dell'indispensabile carrozza ristorante, prendo possesso del mio scompartimento singolo sulla vettura letti DB tipo MU della sezione per Basilea (il treno ha anche una sezione per Praga e una per Amsterdam, sganciate rispettivamente ad Amburgo e a Hannover), trovandolo in perfetto ordine e completo di tutto. Poco dopo la partenza, puntualissima, una visita alla ritirata con doccia della vettura MU rivela un locale perfettamente pulito ma purtroppo già privo di sapone, tanto alla doccia quanto al lavabo. Più tardi nella serata, verso le 21, la tranquillità del dopo cena è improvvisamente interrotta dall'entrata in funzione senza motivo del segnale acustico di evacuazione della vettura, peraltro ignorato da tutti perchè non concomitante con l'arresto del treno; passano diversi minuti prima che qualcuno riesca a tacitarlo, fortunatamente l'episodio non si è ripetuto in piena notte...

Al mattino, verso le 8:30 il conduttore bussa alla porta con la colazione, composta da una bevanda calda scelta la sera prima e da una serie di prodotti confezionati racchiusi in una scatola di cartoncino; purtroppo in cabina non esiste alcun ripiano sul quale appoggiare il tutto, perciò la colazione non può che essere consumata direttamente sul letto.



35. La colazione per i passeggeri delle carrozze con letti dei CNL. Foto Jacopo Fioravanti, 02 settembre 2014

Mentre scorrono fuori dal finestrino i paesaggi e le città badesi (Offenburg, Friburgo), il treno percorre le ultime decine di chilometri prima di approdare in perfetto orario alla stazione terminale del suo lungo percorso, Basel SBB. Da qui un veloce e pulito interregionale, in coincidenza abbastanza ravvicinata, in poco più di un'ora mi porta a Zürich HB, dove alle 13:32 salirò sull'Eurocity 319 per Milano, effettuato con un ETR.470 FFS già appartenuto alla società "Cisalpine". Nell'attesa di circa un'ora e mezza, oltre a procurarmi nei negozi della stazione i viveri che consumerò a bordo, visto che le tariffe di Elvetino superano a mio avviso il valore dell'esperienza di un pranzo in carrozza ristorante, ho modo di osservare l'avvicinarsi dei treni, assai intenso benché un po' monotono per la relativa omogeneità del materiale, peraltro tutto in condizioni estetiche impeccabili.

Alle 13:33, con 1 minuto di ritardo sull'orario previsto, il treno si avvia in direzione di Arth-Goldau e della linea del Gottardo, attraversando nella prima parte del percorso la zona dei laghi di Zurigo e di Zugo ed avvicinandosi anche, ma con pochi tratti di linea allo scoperto, alla propaggine più occidentale del lago di Lucerna. Lo spettacolo paesaggistico, anche a sud del traforo, è indubbiamente interessante, ma i finestrini di altezza ridotta

dell'ETR 470 non permettono purtroppo di goderne al meglio. In compenso la mia vettura di seconda classe è in perfette condizioni, benchè l'arredamento inizi ad apparire non proprio all'ultimo grido, ed anche la ritirata, che non ho mancato di visitare per verificarne lo stato, a metà viaggio è ancora assolutamente in ordine e rifornita di tutto.



36. Le cinque vetture della sezione per Basilea - una letti MU e quattro cuccette, tutte DB - sono giunte alla destinazione finale. Prima di affrettarsi verso l'IR per Zurigo c'è il tempo per andare in testa a scattare un'ultima foto ad un treno al quale non restano ormai che poche settimane di vita. (Foto Jacopo Fioravanti, 02 settembre 2014)

37. A bordo dell'IR 1821 Basel SBB - Zürich HB i display permettono di seguire in tempo reale l'avanzamento del treno lungo il percorso. (Foto Jacopo Fioravanti, 02 settembre 2014)



38. A Zurigo l'attesa di circa un'ora e mezza per la coincidenza lascia il tempo per procurarsi il pranzo al sacco da consumare a bordo e per qualche foto. Questo è il RJ 167 Zürich HB - Wien Westbahnhof. (Foto Jacopo Fioravanti, 02 settembre 2014)

Alle 17:36, con lo stesso minuto di ritardo che avevamo in partenza da Zurigo, ci attestiamo sotto le grandi volte di Milano Centrale, e subito i portabagagli abusivi, mai visti altrove in due settimane di viaggio attraverso l'Europa, e la caotica moltitudine umana che brulica nella stazione mi ricordano che sono di nuovo in Italia.

Adesso tocca a Trenitalia, con il Frecciarossa 9553 Milano - Napoli che mi porterà a Bologna. Da Milano al capoluogo felsineo ho acquistato un posto in classe Business, in offerta a 29 euro: la cifra potrebbe apparire ancora alta per un viaggio di appena 62 minuti, ma in realtà è assolutamente in linea con la qualità del servizio offerto e, a patto di poter prenotare il viaggio con un anticipo sufficiente a trovare posti ancora disponibili a questo prezzo, risulta senza dubbio vincente nel confronto con l'automobile, anche se si viaggia in due, in considerazione del minor tempo impiegato (un'ora contro due ore e mezza, sempre se in autostrada non si incontrano code o altri rallentamenti), del livello di comfort superiore a quello di una berlina media, dell'altissima sicurezza e della possibilità di dedicarsi ad altro anziché alla guida. Solo lo snack di benvenuto, specie se si considera la tariffa base (molto più alta di quella in offerta), continua ad apparire un po' misero.

A Bologna, dove arriviamo con qualche minuto di ritardo rispetto alle 19:17 previste dall'orario, una risalita a tempo di record dai binari sotterranei a quelli di superficie mi consente di acchiappare al volo al binario 7 il R 6576 delle 19:28 di Tper, effettuato con materiale Vivalto, il quale mi riconduce infine alla località di partenza, la mia città, chiudendo così un itinerario lungo 3.800 km attraverso quattro nazioni, percorsi in quindici giorni utilizzando complessivamente - se si considerano anche le escursioni fotografiche e gli spostamenti suburbani sulle S-Bahn - 22 treni.



39. Per comodità di riferimento riportiamo anche qui la cartina con l'itinerario del viaggio, già inserita nella prima parte dell'articolo: in rosso l'andata, in blu il ritorno. Elaborazione su base Google maps.

Questa particolare esperienza, ovviamente priva di valore statistico ma comunque significativa, se si lascia da parte il fatto che chi scrive segue il mondo delle ferrovie da molti anni e si considera invece che essa è l'esperienza che avrebbe potuto sperimentare un turista qualsiasi che avesse scelto di affidarsi al treno per la propria vacanza, si chiude con un bilancio in chiaroscuro, con luci ed ombre.

Le luci sono rappresentate dalla puntualità, che nel complesso è stata molto alta, dal comfort di bordo negli ambienti passeggeri, risultato quasi sempre adeguato al tipo di viaggio anche nella classe inferiore, dall'informazione al pubblico - sia in stazione, sia attraverso le applicazioni informatiche ufficiali disponibili per mobile - quasi sempre sufficientemente dettagliata, chiara e tempestiva ed infine dalle tariffe dei biglietti in offerta, di cui ho potuto approfittare avendo prenotato con sufficiente anticipo, indiscutibilmente concorrenziali rispetto all'automobile anche se si viaggia in due e, in diversi casi, anche rispetto all'aereo. Gettano ombre, invece, la carrozza ristorante fuori servizio per tutto il viaggio sull'EC Bologna - Monaco, la sorprendente frequenza con la quale mi sono imbattuto in ritirate fuori servizio o in condizioni igieniche inadeguate, la DB Lounge di Norimberga inspiegabilmente chiusa e la disponibilità di soli tramezzini e bevande fredde al Bordbistro dell'IC Amburgo - Copenhagen, che sono disservizi gravi, ingiustificabili ed estremamente negativi in termini di reputazione del vettore ferroviario, specie agli occhi del viaggiatore occasionale, che dispone di pochi precedenti in grado di bilanciare un'esperienza negativa e che dunque, una volta "scottato", potrebbe anche optare, in seguito, per un'altra modalità di trasporto. Il servizio ferroviario a nord delle Alpi, in conclusione, mostra nel complesso un livello qualitativo senza dubbio superiore a quello italiano e la distanza è tale da giustificare il fatto che da casa nostra si guardi tuttora in quella direzione per fissare l'obiettivo da perseguire, ma il suo mito, ampiamente radicato nell'ambiente dei cultori come lo è in generale quello dell'efficienza nordeuropea nell'opinione pubblica, andrebbe probabilmente un po' ridimensionato.

Jacopo Fioravanti - 25 dicembre 2014

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