

da *Approfondimenti* del 03 ottobre 2022

La Colico-Chiavenna: trasporto regionale moderno invece di ambizioni transalpine

di Benedikt Haufs

Da Milano alle Alpi

Diverse linee ferroviarie collegano Milano, la metropoli del Nord Italia, con le Alpi o le attraversano. Le più note sono la linea da Milano Centrale a Domodossola come continuazione meridionale del Lötschberg, la linea da Milano Centrale a Como San Giovanni con collegamento alla galleria di base del Gottardo o il collegamento da Milano Centrale a Tirano, che si raccorda con la Ferrovia Retica a Tirano. Nel tratto settentrionale questo collegamento prende il nome di Ferrovia della Valtellina.

È invece meno noto che dalla ferrovia della Valtellina, sulla sponda settentrionale del Lago di Como, si dirama una tratta di 27 km di lunghezza: la linea a binario unico da Colico a Chiavenna. Di questa attuale diramazione si era già parlato nei tempi pionieristici della costruzione ferroviaria e fino al XX secolo, come parte di una trasversale alpina che collegasse l'Italia alla Germania meridionale passando per i Grigioni e il Passo dello Spluga.

Questi progetti non sono stati mai realizzati e i binari terminano oggi a Chiavenna, ma malgrado non abbia mai raggiunto una rilevanza internazionale la linea è tutt'oggi in funzione come collegamento di trasporto regionale nel cuore delle Alpi. Attraversando i paesi della Valchiavenna la linea collega Chiavenna, con i suoi circa 7.500 abitanti, con la stazione ferroviaria di Colico. Oltre alla sua importanza locale, svolge un'importante funzione turistica e offre collegamenti con diverse linee di autobus, tre delle quali attraversano il confine con la Svizzera. Anche se la linea non ha mai acquisito l'importanza che si era sperato di ottenere nel XIX secolo, vale senz'altro la pena di dare uno sguardo al suo sviluppo.

Nodo storico dei trasporti di Chiavenna

Il capolinea settentrionale di Chiavenna, situato a soli 333 metri di altitudine, è incorniciato da cime di tremila metri, vicino al confine con la Svizzera, in linea d'aria a circa metà strada tra Milano e il Lago di Costanza. Essendo il centro della Valchiavenna, già in epoca romana Chiavenna era un importante nodo dei trasporti, perché da qui si diramavano le vie di comunicazione che collegavano l'Italia in direzione nord attraverso il Passo dello Spluga fino a Coira e in direzione nord-est attraverso la Bregaglia e il Passo del Maloja. Meno noto è che a pochi chilometri a nord di Chiavenna nasce in territorio italiano il Reno di Lei, una delle sorgenti del Reno.



Foto Benedikt Haufs

¹ L'ETR.103-029 di Trenord a Colico, in procinto di partire come Regionale 10160 per Chiavenna. (Foto Benedikt Haufs, 13 settembre 2022)

La delusione delle aspirazioni transalpine

Con la costruzione delle grandi trasversali ferroviarie attraverso le Alpi e soprattutto della Ferrovia del Gottardo, inaugurata nel 1882, la regione perse rapidamente la sua importanza come corridoio dei trasporti. Oltre alle pressioni politiche, a favore del Gottardo hanno giocato criteri tecnici e geografici, quali lo spazio sufficiente per la costruzione di lunghe rampe in pendenza, un passaggio alpino relativamente breve sotto la cresta principale delle Alpi, la posizione centrale in Svizzera, il lungo percorso attraverso la Svizzera e, con il proseguimento lungo l'Alto Reno, la posizione internazionale nel corridoio tra l'Italia settentrionale e il Nord Europa.

Chiavenna, invece, nonostante la sua posizione nelle Alpi, è situata più a bassa quota e la distanza dal Passo dello Spluga è breve e ripida, quindi non offre spazio sufficiente per le rampe di accesso a un eventuale tunnel. Inoltre, la prosecuzione di un eventuale corridoio ferroviario da Milano attraverso Chiavenna e i Grigioni come ferrovia dello Spluga, verso la Germania meridionale, sarebbe stata possibile solo per mezzo di deviazioni verso i centri economici dell'epoca della Germania e dell'Europa nord-occidentale.

Quando nel 1881 ebbe inizio la costruzione della tratta ferroviaria da Colico a Chiavenna, si sperava ancora in una prosecuzione sia a nord in direzione del Passo dello Spluga e di Coira, sia a nord-est verso Maloggia, nell'Alta Engadina, e da questo deriva la conformazione del piano dei binari, configurato come quello di una stazione passante, con il fabbricato viaggiatori su un lato del fascio di binari. Queste prosecuzioni non sono mai state realizzate, anche perché nel 1871 era già stata fondata a Lucerna la concorrente Società Ferrovia del Gottardo per la costruzione e l'esercizio e pertanto si erano create delle circostanze irreversibili. In Svizzera esistevano progetti avanzati per la tratta fino a Maloggia, e si arrivò anche a un atto di concessione per una ferrovia a scartamento metrico Sankt Moritz - Chiavenna collegata alla rete della Ferrovia Retica (RhB), che però non ebbe seguito a causa della Prima Guerra Mondiale e della conseguente crisi economica.

Già durante i primi giorni pionieristici delle costruzioni ferroviarie in Europa, anche per motivi strategici si erano formati gruppi di interesse per la costruzione della ferrovia dello Spluga, nota anche come ferrovia delle Alpi orientali. Diversi progetti della fine dell'Ottocento o dell'inizio del Novecento prevedevano gallerie in quota di lunghezza compresa tra i 18 e i 26 chilometri.



Foto Benedikt Haufs

² Sempre l'ETR.103-029 attraversa il ponte sul fiume Adda come Regionale 10161 Chiavenna - Colico. (Foto Benedikt Haufs, 13 settembre 2022)

Una parte della storia dei trasporti svizzeri

Nonostante le scarse possibilità di realizzazione, la Svizzera continuò a battersi fino al XX secolo per la costruzione della ferrovia delle Alpi orientali attraverso il Passo dello Spluga. A causa della ferrovia del Gottardo, i Grigioni erano stati spinti in una posizione marginale ed economicamente svantaggiosa in fatto di trasporto di merci e traffico ferroviario internazionale.

Nel 1968 è stato pubblicato l'articolo «Ferrovia dello Spluga: la ferrovia veloce con la galleria di base», secondo cui anche i gruppi di interesse italiani si erano espressi a favore della costruzione. Nel 1971 la commissione del Dipartimento federale dei trasporti e dell'energia ha esaminato la cosiddetta «Promessa della ferrovia delle Alpi orientali» basandosi sulla legislazione del 1878 con la relazione «Costruzione di gallerie ferroviarie attraverso le Alpi». «La Confederazione o le Ferrovie Federali Svizzere devono costruire una ferrovia alpina?». Oppure «La Confederazione è tenuta a realizzare la costruzione della ferrovia delle Alpi orientali prima di qualsiasi altro attraversamento alpino?». La risposta del perito è stata negativa. Nella relazione è stato preso in esame un progetto di ferrovia dello Spluga tra Coira e la città italiana di Lecco, con un ampio rifacimento del tracciato anche sui tratti già esistenti a sud di Chiavenna. Nel 1979 la relazione finale «Linea di base del Gottardo e dello Spluga a confronto» del gruppo di controllo «Linea di transito ferroviario Gottardo / Spluga» dimostrò che la linea dello Spluga avrebbe apportato benefici solo all'economia regionale.

Realisticamente, la sua costosa costruzione è oggi fuori discussione a causa della galleria di base del Gottardo a ovest e dell'espansione della linea del Brennero a est.

Costruzione secondo la Legge Baccarini

La tratta da Chiavenna a Colico fu inaugurata a scartamento normale con binario unico il 9 settembre 1886. Da Colico dapprima attraversa il fiume Adda, poi percorre la Valchiavenna lungo il Lago di Mezzola e oltre a gallerie minori passa solo attraverso due lunghe gallerie tra San Cassiano Valchiavenna, Prata Camportaccio e Chiavenna.

Era gestita dall'allora Rete Adriatica, la più grande società ferroviaria italiana dell'epoca insieme alla Rete Meridionale. La base giuridica per la costruzione da parte dello Stato italiano era la Legge Baccarini del 1879, per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria. Nella «Tabella B» allegata a questa legge la linea ferroviaria è indicata con il nome di «Sondrio - Colico - Chiavenna», uno status, tuttavia, che ne consentirebbe la costruzione solo con una partecipazione finanziaria della Provincia.

Poiché all'inizio mancava ancora la prosecuzione in direzione di Milano, il treno fu gestito in modalità a isola con un collegamento alle linee di navigazione del Lago di Como. A causa del tracciato pieno di criticità dal punto di vista geografico, essendo disseminato di molte opere ingegneristiche lungo la sponda orientale montuosa del Lago di Como, il collegamento ferroviario verso sud, sulla tratta Lecco - Colico, è stato realizzato solo otto anni dopo unendo così la Valchiavenna e la Valtellina con la rete ferroviaria italiana.



3. L'ETR.104-048 come Regionale 10166 Colico - Chiavenna fa il suo ingresso nella stazione di Dubino, dove sono in costruzione il nuovo binario 2 e il sottopassaggio. (*Foto Benedikt Haufs, 13 settembre 2022*)

L'inizio dell'alta tensione

Malgrado la posizione periferica e il fatto che non abbia mai raggiunto un'importanza internazionale, la linea è comunque diventata di fama mondiale: infatti, dopo che nel 1901 in Italia sulla tratta da Milano a Varese furono introdotti i treni a trazione elettrica a terza rotaia alimentata a 650 V, già nel 1902 entrò in servizio l'elettrificazione della tratta insieme alle linee Lecco - Colico e Colico - Sondrio, come prima elettrificazione ad alta tensione al mondo con corrente alternata trifase (corrente trifase). Ciò è stato realizzato con una tensione della linea di contatto di 3000 V e una frequenza di 15 Hz. Tuttavia, per due delle fasi è stato necessario costruire una linea aerea bifilare di elevato costo e complessità; le rotaie servivano come terza fase. L'energia elettrica della linea veniva fornita dalla vicina centrale idroelettrica di Campovico mentre i veicoli e l'equipaggiamento tecnico sono stati forniti dal produttore ungherese Ganz.

La scelta della corrente alternata trifase non è stata casuale ma il mero risultato di considerazioni formulate già nel 1897. Le caratteristiche della linea, quali pochi scambi, raggi di curvatura di massimo 300 metri e pendenze fino al 20 per mille, si prestavano come tratta di prova per la nuova tecnologia. Così, la linea, che ora è distante dai principali flussi del trasporto transalpino, ha avuto un grande riscontro in ambito internazionale, almeno negli ambienti degli esperti. Nonostante nell'Italia settentrionale siano state costruite altre reti trifase a corrente alternata addirittura più grandi, il suo funzionamento è rimasto un funzionamento in isola.

Con la statalizzazione della Rete Adriatica nel 1905 la linea divenne di proprietà delle Ferrovie dello Stato. Tra il 1952 e il 1953 il suo esercizio è stato convertito in corrente continua a 3 kV.

Cambio di gestione da Trenitalia a Trenord

Oggi la linea appartiene a Rete Ferroviaria Italiana (RFI), la controllata infrastrutturale delle Ferrovie dello Stato Italiane (Gruppo FS), con la diretrice 26. È gestita dalla società ferroviaria milanese Trenord, nata nel 2009 da una joint venture tra la direzione regionale Lombardia di Trenitalia e LeNord, che a sua volta fa parte di Ferrovie Nord Milano (FNM S.p.A.). Inizialmente la società operava con il nome di Trenitalia LeNord, ma nel 2011 è stata rinominata in Trenord. Trenord ha acquisito fama internazionale grazie al servizio dell'Eurocity DB-ÖBB verso il Nord Italia. Il contratto di trasporto per la fornitura di servizi regionali in Lombardia è

valido fino al 2030.



Foto Benedikt Haufs

4. Ancora l'ETR.104-048 a Chiavenna, pronto a partire come Regionale 10167 per Colico. (Foto Benedikt Haufs, 13 settembre 2022)

Nuovi elettrotreni Donizetti

Dal 1980 al 2015 le ALe 803 sono state in servizio sulla linea come treni automotori regionali a tre carrozze, utilizzate per l'ultima volta qui in aggiunta alle tratte Tirano - Lecco e Lecco - Bergamo prima di essere dismesse nel 2015. Dagli anni '90 fino a ottobre 2020 su questa tratta sono state in servizio le ALe 582. I treni sono stati gradualmente riverniciati in sintonia con il design aziendale di Trenord.

Nell'ottobre 2020 le ALe 582 hanno ceduto il passo agli ETR.104 appena messi in servizio. Gli ETR.104 a quattro carrozze della Alstom Ferroviaria di Savigliano sono stati progettati per i servizi regionali di Trenitalia e fanno parte della famiglia di treni Coradia Stream. La Regione Lombardia commercializza i treni come «ETR.104 Donizetti», con il nome dall'omonimo compositore d'opera bergamasco, per «dimostrare che una nuova musica viene ora suonata sulle linee con attrezzature ferroviarie di alta qualità».

Dotati di quattro motori di trazione, gli ETR.104 marcano a una velocità massima di 160 km/h, che tuttavia non raggiungono mai tra Colico e Chiavenna. Offrono una capienza totale di circa 500 posti a sedere con 305 posti a sedere in seconda classe e sono stati messi in servizio anche sulle tratte Brescia - Lecco e Lecco - Sondrio. Sono dotati di aria condizionata autoregolante, illuminazione a LED, videosorveglianza, prese elettriche e USB. Con ampie finestre e tanta luce naturale, l'ETR.104 permette di ammirare il paesaggio montano della Valchiavenna durante il viaggio. Oggi è in servizio un ETR.104 e un ETR.103.

Ogni nuovo treno Donizetti costa 6,9 milioni di euro (ETR.104). L'acquisto dei treni, con il sostegno finanziario della Regione Lombardia rientra in un più ampio programma di investimenti di Trenord da 1,6 miliardi di euro per 105 treni Caravaggio, altri 41 treni Donizetti classificati ETR.204 e 30 treni Colleoni. Con la messa in servizio dei nuovi treni, i decisori politici sperano di «raggiungere un elevato livello di qualità, evitare i motivi di guasti, ritardi e cancellazioni dei treni, che per anni sono stati uno scandalo».



Foto Benedikt Haufs

5. L'ETR.103-029 a Novate Mezzola come Regionale 10173 Chiavenna - Colico; questa stazione, situata nei pressi del Lago di Mezzola, permette l'incrocio dei treni ed è conosciuta come punto di partenza per escursioni in montagna nella Val Codera. (Foto Benedikt Haufs, 13 settembre 2022)

La felice ristrutturazione della stazione

Negli ultimi decenni sono state migliorate anche le infrastrutture delle stazioni. Ad esempio, la stazione di Prata Camportaccio è stata aperta nel 1991 e il binario esterno della stazione di Novate Mezzola è stato dotato di una nuova tettoia, anche se di aspetto alquanto strano. I marciapiedi di certe stazioni sono stati rialzati.

La stazione di Novate Mezzola, a doppio binario, è finora la sola con possibilità di incrocio dei treni, il che limita notevolmente la flessibilità della pianificazione degli orari e il recupero dei ritardi. Inoltre, in base a un accordo stipulato nel 2019 tra RFI e Regione Lombardia, è prevista la creazione di un'altra possibilità di incrocio ferroviario nella stazione di Dubino, che consentirà collegamenti più frequenti a Colico con la linea della Valtellina e durante i Giochi Olimpici di Milano Cortina del 2026 permetterà un orario più serrato sulla linea della Valtellina tra Milano e Tirano. Durante una visita dell'autore in settembre 2022, il nuovo incrocio era in costruzione con la piattaforma quasi completa, ma il secondo binario mancava ancora.

A Chiavenna, con una collaborazione tra il Comune di Chiavenna, la Provincia di Sondrio, la Regione Lombardia e le Ferrovie dello Stato Italiane, la stazione ferroviaria è stata ristrutturata e riprogettata grazie a due fonti di finanziamento: dal 2011 al 2013 attraverso il «Programma Integrato di Sviluppo Locale» (PISL montagna) e dal 2007 al 2013 attraverso il «Programma di cooperazione Interreg Italia-Svizzera». È stata inclusa anche l'area intorno alla stazione, con la stazione degli autobus e gli spazi verdi. Del tutto inconsueto per i viaggiatori tedeschi di una tratta secondaria, nella stazione c'è un bar molto ben curato con un ristorante e un chiosco. Le ampie strutture della stazione dispongono, tra l'altro, di tre banchine ferroviarie e di un ulteriore binario tronco, che può essere utilizzato anche per il trasporto passeggeri.

Nell'aprile 2021 la vendita dei biglietti dello sportello Trenord è stata interrotta a causa delle conseguenze delle misure adottate per il Coronavirus e del crescente utilizzo dei canali di vendita digitali. Oltre alla vendita tramite i distributori automatici, ora nella ben tenuta stazione l'ufficio turistico della Valchiavenna vende biglietti ferroviari e servizi turistici.



Foto Benedikt Haufs

6. L'ETR.104-048 transita in località Somaggio, tra le stazioni di San Cassiano e Samolaco, come Regionale 10162 Colico - Chiavenna. (Foto Benedikt Haufs, 17 settembre 2022)

Collegamenti diretti con Milano e Sondrio

Confrontando a titolo di esempio l'orario invernale 1991/92 e quello attuale si riscontra che la frequenza è leggermente aumentata nel corso degli anni. Nel 1991/92 i treni circolavano circa ogni ora nei giorni feriali, seppure senza un ritmo regolare e con una maggiore interruzione del servizio nella mattinata. La domenica, alcuni di questi collegamenti non funzionavano. Per molto tempo ci sono stati anche alcuni treni diretti con il nome di «Freccia del Maloja» da Milano a Chiavenna. Durante il 2022 - solo nei giorni festivi dal 2 luglio fino al 4 settembre - circolava un treno diretto da Milano Porta Garibaldi a Chiavenna e ritorno.

Oggi la linea è gestita nei giorni feriali come collegamento puramente regionale con servizi navetta ogni ora. Da Chiavenna - a parte le deviazioni per il traffico scolastico e pendolare del mattino - i treni circolano nelle ore pari al minuto :43 e nelle ore dispari al minuto :25. Nei giorni feriali i treni partono da Chiavenna tra le 6:25 e le 20:43; l'ultimo ritorno da Colico è alle 20:04, integrato da un collegamento successivo in autobus. I collegamenti da Colico a Milano Centrale sono possibili solo con i treni ogni due ore al minuto :25 da Chiavenna, con un tempo di percorrenza totale di due ore e un quarto. Il capoluogo di provincia Sondrio, invece, è raggiungibile cambiando treno e prendendo una qualsiasi coincidenza. La domenica i treni circolano ogni due ore.

Il treno copre il percorso di 27 chilometri con sei fermate intermedie a una velocità commerciale di 50 km/h in 32 minuti. I treni sono quindi in funzione solo per una media di 32 minuti su 60 nell'esercizio giornaliero sulla tratta breve: un tempo molto basso per l'efficienza economica dei treni appena acquistati, che quindi trascorrono troppo tempo in attesa. Per il servizio sono necessari due convogli, che partono soprattutto da uno dei due binari tronchi di Colico.

Con 3,50 euro per l'intera tratta le tariffe sono molto contenute rispetto alle tariffe tedesche per il trasporto urbano e regionale. Mentre la linea ferroviaria per Tirano è commercializzata come Ferrovia della Valtellina, la tratta per Chiavenna non ha un proprio marchio. Il trasporto merci è stato eliminato, anche se nel frattempo era stata prevista la ripresa del trasporto merci da Novate Mezzola.



Foto Benedikt Haufs

7. Lo stesso ETR.104-048 come Regionale 10164 Colico - Chiavenna alla fermata di Samolaco, che in passato era una stazione con un secondo binario per permettere l'incrocio dei treni. (Foto Benedikt Haufs, 17 settembre 2022)

In autopostale verso Lugano e St. Moritz

Sebbene la linea ferroviaria non sia mai stata estesa oltre Chiavenna, dalla stazione degli autobus di Chiavenna partono tre linee di autopostali per la Svizzera: la «Linea Maloja-Bregaglia» collega ogni ora St. Moritz, situata a 94 minuti di autobus, con la Ferrovia Retica. Il «Palm Express» circola una volta al giorno, con limitazioni stagionali, da St. Moritz via Chiavenna a Lugano. Nella stagione estiva sulla «Linea dello Spluga», AutoPostale Svizzera offre tre servizi in collaborazione con la Società Trasporti Pubblici Sondrio (STPS), con un cambio a Spluga per Coira. Inoltre, la STPS offre trasporti locali che collegano anche la rinomata località italiana di sport invernali di Madesimo.

Un lungo viaggio costeggiando il Lago di Como

Essendosi sviluppata esclusivamente dal sud, per molto tempo non si è parlato di questa linea ferroviaria che attraversa il più bel paesaggio alpino, ma è sconosciuta a livello internazionale. Se questa tratta ha perso presto la chance di un collegamento diretto con le linee ferroviarie internazionali, un viaggio in Valchiavenna vale comunque la pena. La linea ferroviaria è un esempio riuscito di adattamento delle linee rurali alle esigenze odierne.

Benedikt Haufs - 03 ottobre 2022

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. È 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