



Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 12 aprile 2016

Da Londra alle Highlands, duemila km nel Regno Unito (seconda parte)

di **Jacopo Fioravanti**

(La prima parte è stata pubblicata in *Racconti di viaggio* del 26/03/2016)

L'indomani, venerdì 28 agosto 2015, è tempo di mettere di nuovo i bagagli su un treno, questa volta per trasferirsi a Oban, nelle Highlands, l'area paesaggisticamente più interessante di tutto il viaggio. La mia destinazione è una piccola località costiera affacciata sul Sound of Kerrera, uno stretto braccio di mare dell'Oceano Atlantico che la separa dall'isola di Kerrera, rimasta alle dimensioni di minuscolo villaggio pressochè isolato fino al diciannovesimo secolo, quando la fondazione della distilleria, poi assurta a fama mondiale, e in seguito l'arrivo della ferrovia ne favorirono un certo sviluppo e una certa crescita demografica. Oggi Oban è una località turistica estiva abbastanza frequentata anche da viaggiatori provenienti dall'estero, specialmente per la ricchezza naturalistica dell'ambiente che la circonda.



¹L'itinerario del viaggio. Cartina realizzata su base Google Maps - <https://www.google.it/maps> (Disegno Jacopo Fioravanti)

Verso le 10, con largo anticipo sull'orario di partenza previsto, eccomi pertanto ancora una volta a Edinburgh Waverley, pronto a prendere posto sul treno ScotRail per Glasgow Queen Street delle 11:15, non prima di aver consumato un lauto scottish breakfast in uno dei punti di ristoro della stazione.

Anche in questo caso il servizio per il quale ho il biglietto è affidato ad un complesso Classe 170, uguale a quello che il giorno precedente mi ha portato a Stirling.

La prima parte del viaggio, un veloce trasferimento di tipo regionale fra due grandi centri urbani a meno di un'ora di distanza l'uno dall'altro, fila via tranquilla e in perfetto orario.



2, Glasgow Queen Street: al marciapiede 1 è già pronto il binato Classe 156 per Mallaig, che prima della partenza verrà unito alle due unità dello stesso tipo dirette ad Oban, mentre al 2 è in sosta un complesso a tre casse Classe 170. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2015)

A Glasgow, invece, la coincidenza per Oban presta il fianco a più di qualche critica. Il treno ScotRail delle 12:21 con il quale devo proseguire è composto da una sezione per Oban e una per Mallaig che si separeranno a Crianlarich, ma in stazione non c'è alcuna informazione che consenta di capire quali saranno le vetture per la prima destinazione e quali quelle per la seconda: al marciapiede indicato sul tabellone delle partenze gli indicatori non riportano alcuna indicazione, è già presente un binato Classe 156 ma non è chiaro dove sia diretto, dato che le velette sono vuote. Poi, appena tre minuti prima dell'ora di partenza, quando ormai al marciapiede si è radunata una dubbiosa folla di viaggiatori, compaiono altri due binati che vengono agganciati a quello già presente e finalmente, prestando attenzione alle grida e alle gesticolazioni di un paio di addetti con la pettorina che tentano in qualche modo di smistare i passeggeri che vagano disorientati per la banchina, si viene a comprendere che i primi due complessi costituiscono la sezione per Oban e quello in coda la sezione per Mallaig.



3. Gli interni a classe unica delle automotrici doppie Classe 156. Sono evidenti l'esiguità dello spazio individuale a disposizione dei passeggeri, le anguste bagagliere e i sedili piccoli e dotati di schienale molto basso, caratteristiche che rendono questi rotabili del tutto inadeguati ai servizi a medio raggio. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2015)

A bordo, il caos non è da meno: i biglietti prevedono il posto assegnato, ma... le carrozze non sono numerate (oltre a non esserci ombra, all'interno, di cartellini di prenotazione o simili), di conseguenza è impossibile capire quale sia il proprio posto, ognuno si siede dove gli pare e anch'io, ovviamente, non posso che adeguarmi. Ma il peggio è che il materiale, a classe unica, è assolutamente inadatto ad una percorrenza che per me sarà di poco più di tre ore, ma nel caso dei passeggeri diretti a Mallaig sarà di ben cinque ore e venti: sedili piccoli, schienali troppo bassi anche per persone di statura media, spazio individuale al minimo, insomma: un disastro, non ci siamo per nulla. In compenso è presente il carrello minibar, gestito dallo stesso addetto che in seguito passerà lungo il treno con i sacchi per la raccolta dei rifiuti al posto, uno per plastica e lattine (evidentemente separate in un secondo momento) e l'altro per tutto il resto. Nonostante ciò, il treno ancora una volta è visibilmente sporco, con briciole, polvere e capelli in quantità sul velluto dei sedili e sulla moquette. Molto meglio distogliere l'attenzione dal treno e concentrarsi sul paesaggio che scorre fuori dal finestrino, dato che la linea che stiamo percorrendo, la West Highland Line, è fra le più spettacolari d'Europa, a tratti addirittura emozionante.

Appena fuori dall'area urbana di Glasgow, per i primi chilometri lo scenario è spiccatamente agreste, dominato dal giallo e dal verde delle vaste coltivazioni di cereali - alla base della produzione del whisky e della birra - attorniate da ricche aree boschive. Dopo Garelochhead la ferrovia inizia ad addentrarsi nel territorio del Parco Nazionale del Loch Lomond e del Trossachs, caratterizzato da morbidi rilievi le cui pendici sono ricoperte da fitte foreste e lambite da vasti specchi d'acqua, salata come quella del Loch Long o dolce come quella del Loch Lomond. Ad Ardlui, una sperduta stazioncina in mezzo ai boschi delle Highlands a servizio di un minuscolo insediamento per il turismo lacuale, il protrarsi dell'attesa del treno incrociante per quasi venti minuti contro i cinque previsti dall'orario è l'occasione per sgranchirsi le gambe sul marciapiede (è lo stesso personale di bordo a suggerirlo ai passeggeri) e per osservare il modo in cui avviene un incrocio su una linea a binario unico gestita in regime di blocco con sistema RETB (Radio Electronic Token Block, blocco con bastone pilota radioelettronico). Oltre Crianlarich, la stazione di diramazione dove le due sezioni del treno vengono separate, il paesaggio assume l'aspetto di una natura maestosa, fatta di vasti spazi totalmente disabitati, sovrastati da antichissime montagne dal profilo consumato dal tempo e dagli elementi e solcati dalle acque gelide e trasparenti di innumerevoli corsi d'acqua: un autentico spettacolo per i viaggiatori che si conclude con l'arrivo a Oban poco prima delle 15:40, con una decina di minuti di ritardo.



4. Ad Ardlui, in mezzo al bosco, il treno si ferma per attendere l'incrociante e ricevere il bastone pilota virtuale che lo autorizzerà a proseguire. La sosta non sarà breve e molti passeggeri ne approfittano per sgranchirsi le gambe e prendere una boccata d'aria. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2015)

5. Una ventina di minuti più tardi arriva finalmente il treno incrociante, composto anch'esso da tre binati Classe 156 in comando multiplo provenienti da Oban e da Mallaig. Si noti, in primo piano, il segnale che impone ai macchinisti di non proseguire se non in possesso del bastone pilota. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2015)



6. Nella piccola stazione di testa di Oban, oggi ridotta a due binari di cui solo uno normalmente in uso, il binato 156 485 di ScotRail, costruito da Metro-Cammell a Birmingham nella seconda metà degli anni Ottanta come tutte le altre unità della stessa classe, accoglie gli ultimi passeggeri prima di effettuare il treno 1Y28 delle 18:11 per Glasgow Queen Street. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)

7. L'apparato per il comando ad aste dei deviatori della comunicazione fra i due binari della stazione di Oban, azionabile previo sblocco mediante chiave sistema Annett, la cui serratura - dipinta in colore marrone - è visibile sulla leva centrale. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)

La piccola cittadina di Oban, le cui principali attività sono il turismo ed il suo indotto e la rinomata distilleria di whisky, ha un aspetto piacevole ed ordinato ed una dimensione e un patrimonio edilizio che ne mostrano la siderale lontananza dai saccheggî e dalle speculazioni molto spesso legati al turismo balneare di massa. Non c'è quasi nulla da visitare in termini di beni artistici o di vestigia storiche, ma il motivo del suo inserimento nel mio itinerario è, oltre ovviamente al desiderio di percorrere la magnifica linea ferroviaria che vi giunge, il fatto che il suo porto è il punto di partenza per l'escursione alle isole di Mull e Iona. Il mattino successivo, perciò, mi presento al porto verso le 9 con in tasca la "fisarmonica" di biglietti, acquistati il pomeriggio precedente subito dopo il mio arrivo, per tutto l'itinerario di andata e ritorno per Mull e Iona, che prevede l'uso, sia per il viaggio di andata sia per quello di ritorno, di due ferry e un bus.



8. L'interno del terminal passeggeri al porto di Oban, moderno e funzionale. Sullo sfondo la biglietteria, al centro la scala che conduce al piano superiore, dal quale si accede alla passerella coperta per l'imbarco e lo sbarco. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)

9. La "Isle of Mull", nave traghetto di proprietà della compagnia di navigazione Caledonian MacBrayne, approccia il porto di Oban di ritorno da Craignure, sull'isola di Mull. Costruita dai cantieri Ferguson a Port Glasgow e varata nel 1987, può trasportare 962 passeggeri e 70 autovetture. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)

L'attesa ed il controllo dei biglietti hanno luogo all'interno del moderno e pratico terminal passeggeri, che vede un discreto traffico generato da collegamenti regolari con diversi porti nelle Ebridi interne ed esterne. Poco dopo arriva la nave, la "Isle of Mull" di Caledonian MacBrayne, la società di navigazione che gestisce i collegamenti in tutto l'arcipelago. Si sale a bordo attraverso una passerella fissa coperta, mentre dalla rampa di poppa vengono sbarcati gli autoveicoli in arrivo e imbarcati quelli in partenza. Il natante è già vecchiotto, ma è in buone condizioni e gli ambienti passeggeri, già rinfrescati un paio di volte, appaiono abbastanza attuali; a bordo sono a disposizione del pubblico un bar - tavola calda e un punto vendita di souvenir e pubblicazioni sulle località del territorio servito dalla compagnia.



10



11



12



13

10. Da bordo della nave, all'inizio della traversata verso Craignure, si può cogliere questa vista della zona più settentrionale di Oban. Sulla destra si distingue la Cattedrale cattolica di San Colombano. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)
11. Il bar - tavola calda della "Isle of Mull". (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)
12. Un'area dell'ambiente passeggeri allestita con poltrone. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)
13. La zona con i tavolini per la consumazione di cibi e bevande acquistati al bar - tavola calda. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)

La traversata, di una decina di miglia e della durata di circa tre quarti d'ora, ha come destinazione Craignure, sull'isola di Mull, dove l'approdo è costituito da un semplice molo con una rampa per gli autoveicoli e un passaggio coperto per i passeggeri. All'arrivo, sotto una pioggia battente, è già presente il bus in coincidenza che porta i passeggeri fino all'imbarcadere di Fionnphort, dall'altra parte dell'isola, attraversando un territorio incontaminato, dominato da una natura maestosa e selvaggia e che nell'entroterra è praticamente disabitato, popolato solo dal cervo rosso, dall'aquila di mare e dalla lontra.



14



15

14. Lungo la strada da Craignure a Fionnphort: laghetti nella parte meridionale di Mull. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)
15. Una veduta della profonda insenatura del Loch Scridain. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)



16. Al piccolo imbarcadero di Fionnphort un gruppo di turisti attende l'arrivo del ferry da Iona, la cui costa è visibile sullo sfondo, al di là dello stretto braccio di mare (meno di 1 miglio) che la separa da Mull. Il piccolo natante che si sta avvicinando è la motonave "Ullin of Staffa", dell'operatore turistico specializzato Staffa Tours. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)

A Fionnphort, dove l'approdo non è altro che la stessa strada che termina direttamente in una rampa di cemento che scende in acqua, scendiamo dal bus in mezzo alle pecore che pascolano brade e attendiamo l'arrivo del piccolo ferry che, con una traversata di meno di un miglio e di appena una decina di minuti, ci condurrà sull'isoletta di Iona, sede della storica abbazia fondata da San Colombano nel VI secolo, dalla quale prese avvio l'evangelizzazione della Scozia. Dopo la visita del complesso monastico e dall'adiacente piccolo cimitero risalente alla stessa epoca, luoghi di grande suggestione immersi in un'atmosfera caratteristica quanto genuina, lontana dallo sfruttamento industriale dei flussi turistici comune a molti siti di interesse artistico e religioso più noti al grande pubblico e più facilmente raggiungibili, il viaggio di rientro a Oban è la ripetizione speculare di quello di andata.



17



18

17. Compiuta la breve traversata, il ferry "Loch Buie" di Caledonian McBrayne, costruito dai cantieri J. W. Miller & Sons a St. Monans appositamente per questo servizio e varato nel 1992, scarica i passeggeri sull'isoletta di Iona. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)

18. Il "Loch Buie" riparte alla volta di Fionnphort, mostrando la rampa di carico in posizione rialzata. Questa piccola ro-ro è in grado di accomodare 250 passeggeri e 9 automobili, ma in queste grigie e piovose giornate di fine estate la frequentazione è lontana dai limiti di capienza del natante. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)



19. Sulla via del rientro a Oban, a Craignure ritroviamo la "Isle of Mull", che apre la celata di prua mentre si accosta al molo. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)
 20. Ultimate le operazioni di imbarco lasciamo Craignure per intraprendere la traversata finale verso Oban, ultimo atto dell'escursione a Mull e Iona. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2015)

Domenica 30 agosto si riparte con destinazione Inverness, questa volta purtroppo in bus e non in treno, scelta pressochè obbligata perchè non esiste un collegamento ferroviario diretto fra le due località: in treno occorre fare il lungo giro via Glasgow - Perth - Aviemore, 450 km per 6 ore e mezza di percorrenza, mentre in bus via Fort William la distanza è di circa 180 km, coperti in meno di 3 ore dalle corse dirette e in 3 ore e mezza da quelle in coincidenza. L'aspetto positivo è che la strada principale A82, percorsa dall'autoservizio, attraversa un territorio dal valore paesaggistico notevole. Così, alle 12:40, sotto una pioggia battente, salgo sul bus Citylink che da Oban mi porterà a Fort William, dove troverò la coincidenza per Inverness. Lungo la strada appare evidente la vocazione turistica della zona, che in estate attrae in gran numero gli amanti della natura e delle attività all'aria aperta, ai quali sono dedicate le numerose strutture ricettive che si incontrano. Da Fort William a Inverness la A82 corre quasi costantemente sulla riva di uno specchio d'acqua: prima il Loch Lochy, poi il Loch Oich ed infine il famoso e suggestivo Loch Ness, con le sue profonde acque di un cupo blu scuro circondate da estesi boschi di conifere, costeggiato dalla strada per tutta la sua lunghezza di circa 35 km e senz'altro meritevole di attenzione anche da parte di chi non crede alla leggenda del mostro. A Inverness trascorro due giorni di pura noia; la tappa era stata inserita nell'itinerario in funzione di un ipotizzato blitz alle isole Orcadi, raggiungibili mediante escursioni in giornata da questa località organizzate da un operatore locale specializzato, ma poiché in seguito ho deciso di rinunciare alla cosa rinviandola a future occasioni, la sosta nella città alla foce del fiume Ness, dove non c'è praticamente nulla da visitare, si è trasformata in una lunga attesa di 48 ore del treno per Aberdeen.



21. Una veduta di Inverness, attraversata dal tratto terminale del fiume Ness. Sulla sinistra si riconoscono la Old High Church (il cui campanile medievale è oggi l'edificio più antico della città) e la Free Church, sullo sfondo si scorge il Castello, del 1836. (Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2015)

Martedì 1° settembre arriva finalmente il momento di avviarsi verso la Città di granito, dove mi reco utilizzando il treno ScotRail delle 12:46 che in un paio d'ore mi porta a destino. Il servizio è espletato da un binato Diesel-idraulico Classe 158, come di consueto non molto pulito e con il wi-fi gratuito che funziona malissimo, risultando di fatto inutilizzabile. La linea, a binario unico tranne una breve sezione di circa 9 km, è anche armata per lunghe tratte con rotaie giuntate, che proiettano i passeggeri in un'atmosfera di viaggio un po' rétro.



22



23

22. Anche a Inverness la stazione, di testa, non ha un vero e proprio atrio ma piuttosto uno spazio coperto interposto fra l'ingresso dalla strada e i binari, sul quale si affacciano i servizi e le attività commerciali. (Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2015)

23. Ad Aberdeen il binato 158 709, che ha appena effettuato il treno 1A52 da Inverness in arrivo alle 14:55, sosta accanto al complesso a tre casse 170 402. Entrambi i treni sono in servizio per ScotRail. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2015)

Aberdeen è una tappa tecnica, senza pernottamenti, il cui unico scopo è quello di permettermi di utilizzare per il rientro a Londra la sezione del Caledonian Sleeper che origina da qui, sulla quale, al momento della prenotazione, nella data da me prescelta erano ancora disponibili cabine singole Standard, mentre sulla sezione da Inverness erano rimaste solo cabine singole First, sensibilmente più costose.



24



25

24. Il tabellone delle partenze e degli arrivi della stazione di Aberdeen. In evidenza, in seconda posizione da sinistra, il Caledonian Sleeper. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2015)

25. In una stazione già immersa nella tranquilla e silenziosa atmosfera serale, al marciapiede 3 si scorge la coda del Caledonian Sleeper. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2015)

Il treno notturno per la capitale parte alle 21:43, ma è pronto al binario già un'ora prima. Trovandomi già in stazione, mi presento al conduttore della vettura sulla quale ho il posto prenotato e vengo accompagnato alla mia cabina, dove ho la prima sorpresa della serata: il conduttore mi spiega che le porte delle cabine non hanno alcuna chiave o altro sistema che consenta di aprirle dall'esterno, per bloccarle quando ci si allontana dalla cabina bisogna girare il chiavistello in posizione di chiusura dall'interno, prima di uscire, e al momento di rientrare in cabina rivolgersi a lui per farsi aprire con il passapartout. La cabina è davvero angusta, lo spazio per muoversi e per sistemare i bagagli è risicato già per un passeggero, in due è probabilmente necessario che uno degli occupanti si sdrai sul letto per consentire all'altro di stare in piedi e vestirsi o aprire una valigia.



26. La sezione da Aberdeen del Caledonian Sleeper, composta da 5 vetture letti Mark 3A, costruite da BREL a Derby fra il 1980 e il 1984, più una lounge car e una carrozza con posti a sedere Mark 2A, costruite nello stesso stabilimento una decina d'anni prima. In testa la locomotiva Diesel-elettrica 67 018 di DB Schenker, una delle tre di questo operatore in livrea rossa, costruita da Alstom a Valencia alla fine degli anni Novanta. A partire da metà febbraio 2016 la trazione delle tre sezioni del Caledonian a nord di Edimburgo sta passando gradualmente a GB Railfreight, di pari passo con la riconsegna all'esercizio delle 7 locomotive bimodali Classe 73 appositamente rimotorizzate e attrezzate per questo servizio da Brush a Loughborough. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2015)



27. L'interno di una cabina a due letti di classe Standard, con lavello chiuso ... (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2015)

28. ... e con lavello aperto. Nella foto a sinistra si possono notare, sul letto, la rivista di bordo e il kit di cortesia, che include una mascherina oscurante per gli occhi, tappi per le orecchie e una saponetta. Completano la dotazione a disposizione di ogni passeggero una salvietta di cotone e una bottiglietta d'acqua minerale da 33 cl (nella nicchia sopra il finestrino). Al mattino il conduttore serve in cabina una bevanda calda e una bustina di biscotti. (Foto Jacopo Fioravanti, 01 settembre 2015)

Nonostante l'ora tarda, fidandomi del merchandising della società che gestisce il treno, che sul sito web e sulle pubblicazioni informative disponibili in stazione promuove un servizio ristorante di grande qualità basato sui migliori prodotti scozzesi, ho scelto di cenare a bordo. Poco dopo la partenza mi reco quindi alla lounge car, ma qui arriva la seconda sorpresa della serata: delle ricercate pietanze tanto decantate, e presenti sul menu, neanche l'ombra, sono disponibili solo sandwich. L'inconcepibile disservizio è mitigato dal fatto che, se non altro, i sandwich sono abbastanza buoni, ma la delusione è notevole.

L'indomani mattina il viaggio si conclude al paraurti di London Euston in perfetto orario, ma la puntualità non basta a far guadagnare la piena sufficienza, nella mia personale valutazione, ad un servizio che non ho trovato all'altezza delle aspettative, né - il che è più rilevante - delle ambizioni del gestore: materiale rotabile senza dubbio affascinante per gli estimatori delle sue caratteristiche inconfondibilmente britanniche ma ormai decisamente vetusto, cabine microscopiche e sandwich al posto dei manicaretti promessi dalla pubblicità, il tutto a prezzi non esattamente popolari, portano a concludere che ci sono significativi margini di miglioramento. L'arrivo del nuovo materiale rotabile, già ordinato alla spagnola CAF e previsto in esercizio a partire da aprile 2018, sicuramente produrrà un salto di qualità dal punto di vista del comfort, ma serve anche una maggiore attenzione al servizio a bordo.



29. L'arrivo a London Euston, la mattina di mercoledì 2 settembre, segna la conclusione dell'itinerario ferroviario di questo viaggio. Sulla parte elettrificata del percorso del Caledonian Sleeper, fra Edimburgo e Londra via West Coast Main Line, GB Railfreight, che dalla fine di marzo del 2015 fornisce a Serco la trazione per questi treni, impiega sei locomotive elettriche bicorrenti classe 92 in livrea dedicata; tuttavia, a causa di un ritardo nella disponibilità delle macchine individuate per questo servizio, per qualche mese è stato frequente vedere ancora in testa ai treni notturni le macchine Classe 90 di DB Schenker, come in questo caso. (Foto Jacopo Fioravanti, 02 settembre 2015)

Ad itinerario completato, le conclusioni che si possono trarre non differiscono sostanzialmente da quelle espone nell'articolo dedicato al mio precedente viaggio nel Regno Unito di due anni prima: una rete ferroviaria che serve in modo ancora abbastanza capillare la comunità britannica, nonostante la falce che la investì negli anni Sessanta del secolo scorso dopo la pubblicazione dei Beeching Reports; servizi in generale molto puntuali, espletati con un parco circolante che vede la presenza di rotabili recenti, allo stato dell'arte, a fianco di veicoli piuttosto datati, specialmente come concezione, ma sempre in buone condizioni; igiene a bordo a livelli decisamente insoddisfacenti, inferiori a quelli attuali dei treni regionali italiani, migliorati negli ultimi tempi a seguito di uno sforzo particolare di Trenitalia in questo senso, con la felice eccezione del Caledonian Sleeper, gestito da un operatore dedicato e trovato da me ineccepibile da questo punto di vista; politica tariffaria, basata su una forte differenziazione fra i giorni e gli orari di maggiore richiesta e quelli meno appetiti dal pubblico e fra gli acquisti con molto anticipo e quelli sotto data, che a quanto pare funziona piuttosto bene in relazione alle dinamiche del mercato locale, dato che la frequentazione dei treni britannici è in costante crescita dall'avvento della privatizzazione del servizio una ventina d'anni fa.

Jacopo Fioravanti - 12 aprile 2016

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