

da **News modellismo** del 01 marzo 2001

Il plastico di Val Pambiana

di Andrea De Regis

Dalla stazione ombra di Pontelungo (in galleria) si giunge al borgo di Pietramarina, centro di pesca e traffico marinario. Non manca la chiesa, il ristorante tipico (molto frequentato), lo scalo al porto ove scaricano e caricano piccole navi e chiatte.



Foto Andrea De Regis

1. Il movimentato porto di Pietramarina, adiacente la stazione ferroviaria, con una chiatte attraccata ed impegnata nelle operazioni di carico. (Foto Andrea De Regis, 03 aprile 2004)

Dopo Pietramarina la linea elettrificata sale con un percorso scavato per la gran parte in galleria e dopo aver attraversato anche campi coltivati e vigneti giunge a Buccese, il primo dei paesi situati nella valle.

Importante centro commerciale e industriale, Buccese è sede delle Industrie Conserviere Franceschini che inscatolano non soltanto il pesce proveniente da Pietramarina ma anche carne bovina che giunge da tutta Italia tramite carri bestiame. Le stesse Industrie Franceschini hanno da qualche tempo commercializzato il pregiato vino locale, facendolo conoscere anche all'estero: il "Bucchesino" rosso, e il "Pambiano", bianco tipico della valle.



Foto Andrea De Regis

2. La stazione di Buccese con una E.636 impegnata nella manovra di alcuni carri per trasporto bestiame, destinati alle locali Industrie Conserviere Franceschini. In secondo piano una E.424 è pronta per partire alla volta di Pietramarina, con un convoglio di carrozze MDVE. (Foto Andrea De Regis, 03 aprile 2004)

Sebbene le industrie conserviere assorbono molta mano d'opera, molti cittadini di Buccese lavorano a Pietramarina, sicchè c'è un discreto traffico pendolare ben sopportato dai treni della linea, puntuali e ad orari coincidenti con le necessità degli utenti.



3. L'estremità della stazione di Bucchese lato Pietrasecca. Qui sostano una E.626 ed una E.636 in attesa di prendere servizio. (Foto Dario Agostinelli, 03 aprile 2004)

Da Bucchese la linea prima della guerra raggiungeva Pietrasecca ma i danni dell'ultimo conflitto non hanno consentito la ripresa del traffico in tale direzione. Bucchese è perciò divenuta stazione di testa dalla quale si origina la linea che prosegue, salendo, lungo il corso del fiume che nei millenni ha scavato quella che oggi è la Val Pambiana. La strada ferrata, non elettrificata, sale per diversi chilometri, prima tra campi ridenti e vigneti, poi ai fianchi di un'alta montagna (Monte Morello) fortificato nel tardo Medio Evo con numerosi castelli di cui oggi rimangono le vestigia.

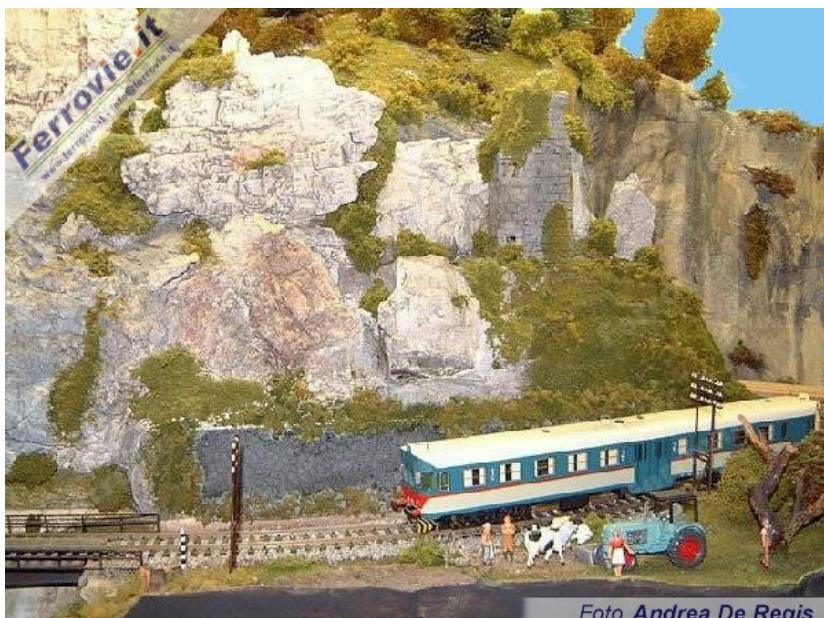


Foto Andrea De Regis

4. Un'automotrice ALn 668 proveniente da Bucchese impegnata la linea a ridosso del Monte Morello. (Foto Andrea De Regis, 03 aprile 2004)

L'ardita linea ha necessità di opere d'arte di qualche importanza per giungere, nuovamente tra campi ridenti e ben coltivati, a Pambiano. Tale località ha subito nel secondo dopoguerra un importante sviluppo industriale con un mobilificio che richiede un discreto traffico merci, ma ancor di più con le Officine Meccaniche Pambianesi che sviluppano un traffico merci pesante e costante, tanto da richiedere lo stazionamento di una macchina da manovra.



Foto Andrea De Regis

5. La stazioncina di Pambiano con l'automotrice che dopo aver espletato servizio viaggiatori riparte alla volta di Monte S. Alberto. Sullo sfondo il breve raccordo per Officine Meccaniche Pambianesi. (Foto Andrea De Regis, 03 aprile 2004)

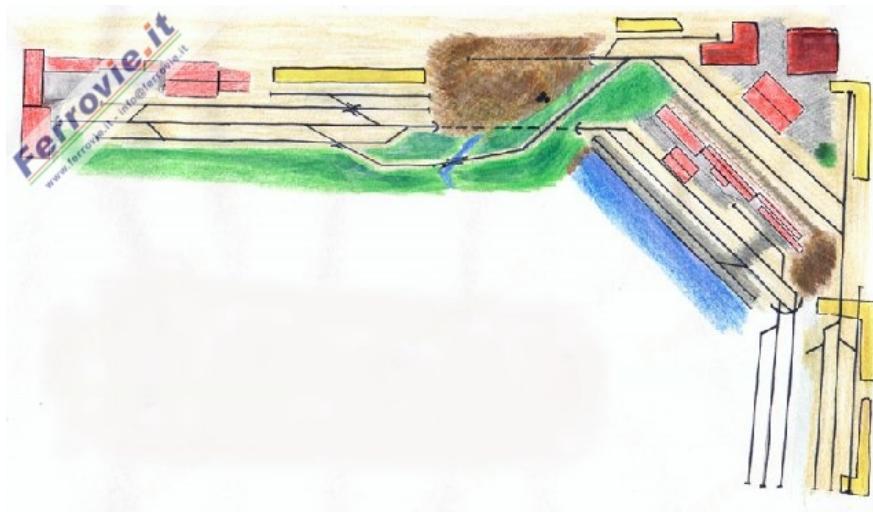
Ma la località che genera il maggior traffico ferroviario merci della valle si trova ancora più in alto, a Monte Sant'Alberto, sede delle più importanti industrie della zona: il Molino Cooperativo Pambianese e la Cartiera Valpambiana. Il primo richiede settimanalmente numerosi carri tramoggia carichi di grano mentre la seconda origina un notevole traffico di carri carichi di legname in arrivo e carri chiusi per i prodotti cartacei in partenza.



6. Un'automotore manovra a Monte S. Alberto un carro tramoggia per il Molino Cooperativo Pambianese. Sullo sfondo la Cartiera Valpambiana (Foto Andrea De Regis, 03 aprile 2004)

Anche il traffico viaggiatori è andato aumentando negli ultimi anni di pari passo con l'aumento del numero delle maestranze impiegate nelle industrie locali. A Monte Sant'Alberto si è dovuta perciò costruire una fermata per il migliore servizio di questi viaggiatori. Per contro nei giorni festivi, quando gli impianti non lavorano, il traffico su quest'ultima parte della linea è pressoché nullo.

Un discreto traffico viaggiatori si svolge invece nei giorni festivi nel breve tratto di linea che da Pambiano porta a Fontenuova, rinomato centro turistico, sede di stabilimento termale rinomato fin dall'antichità.



7. Schema del plastico di Val Pambiana. (*Disegno Andrea De Regis, 03 aprile 2004*)

Il plastico è stato presentato sulla rivista I Treni (Editrice Trasporti su Rotaie-Salò) sul n° 44 (novembre 1984) e sul n° 196 (settembre 1998) ai quali si rimanda per ulteriori informazioni.

Andrea De Regis - 01 marzo 2001

- 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