

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!

Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 23 dicembre 2017

In viaggio tra Francoforte e Milano sull'EC 151

di Giancarlo Scolari

MILANO - Dal 10 dicembre 2017 è tornato il collegamento diretto tra Italia e Germania attraverso la Svizzera. Trenitalia, FFS e DB infatti sono gli autori del nuovo Eurocity Milano - Francoforte e ritorno effettuato con gli ETR.610 di seconda serie delle FFS. Diversi gli instradamenti tra andata e ritorno: l'EC 52 da Milano Centrale raggiunge la capitale finanziaria tedesca attraverso il Sempione e il tunnel di base del Lötschberg mentre l'EC 151 da Frankfurt Hbf in terra Svizzera passa per il tunnel di base del San Gottardo.



Foto Giancarlo Scolari

1. L'ETR.610 numero 20 è pronto per partire per alla volta di Milano Centrale da Frankfurt Hbf *Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017*

A una settimana dall'entrata in servizio del nuovo collegamento, sulle ceneri dell'EC Colosseum che dagli anni '80 ai primi anni '90 collegava Roma con Francoforte via Milano - Basilea, abbiamo deciso di viaggiare sull'EC 151 da Frankfurt HBF a Milano Centrale. La scelta è caduta su domenica 17 dicembre, non il giorno perfetto per testare un treno, visto il ridotto numero di viaggiatori e il ridotto numero di treni regionali e metropolitani e merci in viaggio nei festivi. E' ancora buio alle 7,30 quando l'ETR.610 numero 20 viene portato al binario 3 della stazione centrale di Francoforte.



Foto Giancarlo Scolari

Foto Giancarlo Scolari

2. Il cartello indicatore del binario 3 di Frankfurt Hbf con destinazione Milano Centrale (Foto Giancarlo Scolari, 17 novembre 2017)

3. Le sagome dei grattacieli di Francoforte fanno da sfondo al "muso del papero" dell'ETR.610 numero 20 in partenza per Milano (Foto Giancarlo Scolari, 18 dicembre 2017)

Il binario è ancora deserto di viaggiatori, ne approfittiamo per sfidare la pioggia e il freddo di Francoforte e fare qualche foto alla testa del treno, che è al di fuori delle maestose volte della stazione costruita nel 1888 e che vede il transito di circa 130 milioni di viaggiatori l'anno, con una media di 350 mila passeggeri al giorno. Dalla testa del treno è possibile vedere alcuni dei grattacieli del cuore finanziario di Francoforte, da lontano sembrano tanti alberi di Natale illuminati. Noi ci posizioniamo nella vettura numero 1 di prima classe.



Foto Giancarlo Scolari

4. L'interno della vettura di prima classe dell'ETR.610 numero 20 che il 17 dicembre ha effettuato l'EC 151 Frankfurt Hbf - Milano C.le (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

Alle 8,01 in perfetto orario, la partenza del treno; fuori è ancora buio, l'alba è alle 8,19, ma dal finestrino possiamo lasciare un ultimo sguardo alla skyline di Francoforte mentre attraversiamo il piazzale della stazione Centrale pieno di treni parcheggiati. Non manca nulla, ICE di prima, seconda, terza e quarta serie, IC, materiale della S-Bahn e dei treni regionali. Si prende velocità, alla nostra sinistra sfilata l'ex Waldstadion, oggi ribattezzato Commerzbank Arena, che ha ospitato alcune partite dei Mondiali di calcio del 2006 ospitati dalla Germania e vinti dall'Italia. Subito dopo passiamo la fermata di Zeppelinheim, molto famosa per gli amanti dell'aviazione. In questa zona infatti sorgeva la base dei dirigibili del Terzo Reich. Da qui partì l'LZ 129 Hindenburg, che il 6 maggio 1937 prese fuoco e venne completamente distrutto, nel giro di mezzo minuto, mentre cercava di attraccare al pilone di ormeggio della Stazione Aeronavale di Lakehurst nel New Jersey. Delle 97 persone a bordo 35 morirono, ma fu la fine dell'epoca del trasporto passeggeri su gigantesche aeronavi rigide, gli Zeppelin. Nei pressi della fermata sorge un museo dedicato agli Zeppelin, ma anche uno dei punti fotografici più famosi nel mondo degli spotters aeronautici: a 200 metri dalla fermata sorge una terrazza con vista sull'aeroporto internazionale di Francoforte, chiamata appunto Zeppelinheim.



Foto Giancarlo Scolari

55 Uno degli schermi informativi a bordo dell'ETR.610 (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

Tornando al nostro viaggio, nonostante il cielo cupo da est la luce comincia a farsi spazio nel buio. Ne approfittiamo per prendere un non economicissimo caffè e cornetto alla carrozza ristorante, gestita da Elvetino, e controlliamo il riempimento del treno: in prima classe non si raggiungono le 30 persone, ben più affollata la seconda classe, con un riempimento a occhio del 60%. Alle 8,44, con svariati minuti di anticipo fermiamo a Mannheim Hbf. La fermata successiva è a Karlsruhe Hbf, anche qui con qualche minuto di anticipo. Scarso il movimento dei viaggiatori, la stazione è semideserta nonostante sia baciata dal primo timido sole della giornata. A sud di Karlsruhe troviamo Rastatt, nota alle cronache per il cedimento della ferrovia durante la costruzione di un tunnel stradale sotterraneo: dal 16 agosto al 2 ottobre 2017 l'Europa è rimasta tagliata in due: da qui passa il corridoio merci che collega i porti del nord Europa con la Svizzera e l'Italia. Ancora oggi il transito avviene a velocità ridotta. Sempre in anticipo tocchiamo le fermate di Baden Baden e Freiburg. Qui la vicina Foresta Nera si presenta ammantata di neve fresca. Dopo la fermata di Basel Bad Bf. lasciamo la Germania ed entriamo in Svizzera. Arriviamo a Basel SBB con qualche minuto di anticipo.



65 L'EC 151 è appena entrato in Svizzera, qui in sosta a Basel SBB Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017

Da orario la sosta è di 10 minuti per il cambio banco, ne approfittiamo per scendere e fare qualche foto al nostro 610. Resta scarsa la frequentazione del treno, soprattutto in prima classe. Il sole, a parte una fugace apparizione, è ormai un triste ricordo. Lasciata alle 11,04 la stazione principale di Basilea, alla nostra sinistra sfilava l'enorme scalo merci di Basilea RB da dove passa tutto il traffico merci tra l'Italia e il nord Europa mentre alla nostra destra possiamo vedere il St. Jacob Park, lo stadio di Basilea. Come lasciamo l'area urbana della città svizzera il paesaggio cambia: la leggera nevicata della notte ha "colorato" di bianco i prati e i tetti delle case. 24 minuti di viaggio e arriviamo a Olten, il nodo ferroviario più importante della Svizzera. Il successivo tratto tra Olten e Lucerna, secondo lo scrivente, è tra i più caratteristici di quello che è la Svizzera a fondo valle: deliziosi villaggi si alternano a rigogliose campagne, dove le mucche, non oggi ovviamente, sono le protagoniste assolute, insieme alle stalle ed ai fienili. Ma non mancano fabbriche, depositi e piccoli centri commerciali.



Foto Giancarlo Scolari

77 La campagna svizzera imbiancata da una leggera nevicata durante la notte. Qui siamo tra Olten e Lucerna *Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017*

La velocità non elevata del treno ci permette di apprezzare i particolari: visto l'orario sono molte le persone nei paesi che si avviano verso la chiesa in questa terza domenica di Avvento. Le abitazioni si fanno più fitte, alla nostra destra la maestosità del monte Pilatus ci avverte che siamo in arrivo a Lucerna. Anche qui pochi minuti di anticipo e da orario 13 minuti di sosta per il cambio banco, dalle 12,05 alle 12,18. Anche qui scendiamo per qualche foto, dal cielo cadono sparuti fiocchi di neve mentre le pochissime persone in attesa del nostro treno prendono posto a bordo. Da Lucerna a Chiasso, grazie alla collaborazione di FFS, abbiamo la fortuna di poter viaggiare in cabina e vivere in prima persona l'esperienza del macchinista, che ci accoglie calorosamente nel suo "ufficio". Ci mettiamo in disparte mentre esegue i vari compiti del cambio banco. Pochi minuti e dal capotreno arriva il segnale luminoso del "pronti", poco dopo si accende il segnale di partenza, porte chiuse e si parte, in perfetto orario, siamo in Svizzera no?



Foto Giancarlo Scolari



Foto Giancarlo Scolari



Foto Giancarlo Scolari



Foto Giancarlo Scolari

8. Nuovo cambio banco per il nostro EC, qui siamo a Lucerna (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)
9. Un particolare del banco dell'ETR.610 con il sistema di diagnostica del treno (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)
10. Il commutatore di tensione tra FS, FFS e DB (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)
11. Il momento della partenza da Lucerna alla volta di Milano (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

Dalla cabina di guida del nostro ETR.610 cambia totalmente la prospettiva del viaggio. C'è da dire che da viaggiatori troviamo la cabina di guida molto comoda, e anche molto insonorizzata. Rumori che arrivano soprattutto dai vari segnali di avviso, tra la ripetizione dei segnali e l'avviso del pedale "dell'uomo morto". Speriamo di venire instradati attraverso il tunnel di Musegg che passa sotto la città per poi sbucare poco prima del Museo dei Trasporti, linea sicuramente più panoramica, ma come da previsione veniamo instradati per la linea che costeggia il lago Rotsee, celebre campo di regata per le gare di canottaggio, in varie occasioni sede dei campionati Mondiali ed Europei e che negli anni '80 ha visto più volte protagonisti i fratelli Abbagnale. Dopo pochi chilometri, si passa dal singolo al doppio binario, che non lasceremo più fino a Chiasso. Come ci si allontana da Lucerna aumentano i centimetri di neve fresca. Transitiamo a Immensee sul Lago di Zug; qui è il cippo del km 0 della linea del San Gottardo.

Video di Giancarlo Scolari

Con molti minuti di anticipo arriviamo ad Arth-Goldau. Da qui parte uno dei due rami della Rigi Bahnen. Sul binario accanto al nostro arriva da San Gallo il Voralpen Express diretto a Lucerna, in doppia trazione simmetrica di Re 456 della SOB, parenti delle Re 450 FFS. Intanto arriva via SMS il consenso alla partenza, stessa procedura che ritroveremo a Bellinzona.



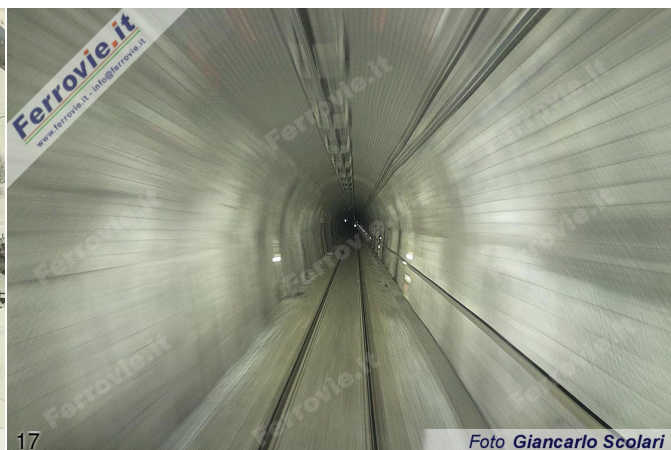
12. Il punto in cui la linea di uscita da Lucerna passa dal singolo al doppio binario (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

13. Incrocio in linea con un FLIRT Stadler della S-Bahn di Lucerna (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

14. Ingresso nella stazione di Arth Goldau (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

15. Ad Arth Goldau attendiamo l'ingresso da San Gallo del Voralpen Express per Lucerna (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

Ci avviciniamo al tunnel di base del San Gottardo, che abbiamo avuto la fortuna di poter visitare all'interno (vedi [Approfondimenti del 11/12/2016](#)) mentre costeggiamo il lago dei Quattro Cantoni. Qui la neve a terra si riduce sempre più nonostante ci stiamo alzando di quota. Passiamo Flüelen, la caratteristica stazione che dà sul lago e che è sede di scambio treno-battello del Gotthard Panorama Express (vedi [Racconti di viaggio del 27/10/2017](#) e [Racconti di viaggio del 03/11/2017](#)). Alle 13.11, sempre con qualche minuto di anticipo, entriamo nel tunnel di base del San Gottardo: per i prossimi 17 minuti, tanto ci ha impiegato il nostro "Papero" a percorrere i 57,091 chilometri della canna est del tunnel, la velocità sarà quasi sempre fissa sui 200 km/h.



16. Spettacolare tratto di linea visto dalla cabina dell'ETR.610 con la tanta neve caduta nella notte (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

17. Particolare effetto in una delle tante gallerie prima di arrivare al tunnel di base del San Gottardo anche grazie ai potenti fari dell'ETR.610 (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

18. Il transito a Flüelen. Qui si apprezza molto l'assetto cassa attivo dell'ETR.610 (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

19. Il portale nord del tunnel di base del San Gottardo (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

Ecco nel video di Giancarlo Scolari il momento del transito nella stazione multifunzionale di Sedrun:

Passano veloci le stazioni multifunzionali di Sedrun e Faido, quando usciamo a Bodio nel Canton Ticino il panorama cambia nuovamente: cielo terso, sole e neve abbondante al suolo, anche se di sei giorni prima.



Foto Giancarlo Scolari

20. Appena usciti dal portale sud del tunnel di base del San Gottardo cambia l'atmosfera: neve a terra, sole e cielo sereno. Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017

La discesa verso Bellinzona prosegue tranquillamente. Giungiamo nella capitale del Canton Ticino con quasi 9 minuti di anticipo. L'aria all'esterno è frizzante, sono passate 5 ore e 40 dalla partenza da Francoforte, ma la stanchezza non si fa sentire, anche grazie all'eccitazione del viaggio in cabina. In prima classe Elvetico completa il servizio di pasto al posto a richiesta, complice l'orario il treno resta poco affollato. Alle 13,50 ancora una volta il via libera e consenso alla partenza via SMS, per i lavori di adeguamento sagoma la galleria è percorribile su un solo binario, quello "pari".



Foto Giancarlo Scolari

21. A Bellinzona, ricevuto il via libera dalla cabina, il segnale va sul verde. Il numero indicato, 8, non è come in Italia l'itinerario ma la velocità della tratta da moltiplicare x 10. Nel nostro caso quindi la tratta dobbiamo affrontarla a 80 km/h (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

Salendo verso il Monte Ceneri alla nostra destra vediamo il viadotto della nuova tratta in funzione dal 2019 che si dirama dalla linea per Locarno a sud di Bellinzona. Non possiamo non pensare al risparmio di altri 30 minuti nei collegamenti tra l'Italia e Lugano e il nord delle Alpi. Lentamente scavalliamo il "passo" e dolcemente ci avviciniamo a Lugano. Anche qui sosta prolungata per un paio di minuti di anticipo.



Foto Giancarlo Scolari



Foto Giancarlo Scolari

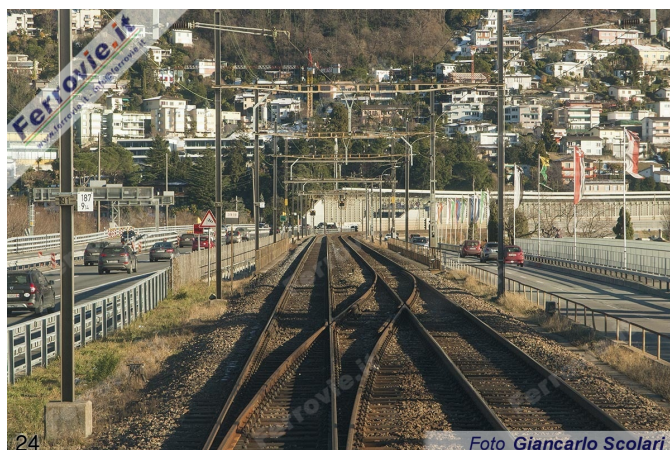


Foto Giancarlo Scolari



Foto Giancarlo Scolari

22. Siamo tra Bellinzona e Lugano: dal 2019 abbandoneremo questa tratta per il nuovo tunnel di base del Monte Ceneri che permetterà un altro consistente guadagno di tempo tra il sud e il nord delle Alpi (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

23. Vista di Bellinzona durante la salita verso il Monte Ceneri (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

24. Il ponte-diga di Melide sul lago di Lugano. Sul ponte, costruito su una morena naturale che si avvicina all'altra sponda, transitano oltre alla ferrovia la Strada Principale 2 Chiasso - Giebenach e l'A2 Chiasso - Basilea (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

25. Un classico panorama ticinese, questa volta visto dalla cabina di guida di un treno (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

Il treno è in dirittura d'arrivo, veniamo fermati alla protezione di Chiasso, dalla stazione ci avvertono che il nostro binario è occupato da un treno regionale in partenza, pochi secondi di attesa e avremo il via libera. Si giunge puntuali così sul binario 2 di Chiasso, stazione che sta cambiando volto per via dei lavori in atto. Salutiamo calorosamente il maestro che ci ha portati da Lucerna a Chiasso e riprendiamo posto in vettura.



Foto Giancarlo Scolari

26. La protezione di Chiasso, stazione di confine tra Svizzera e Italia (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

Partenza puntuale con un bellissimo sole e un cielo terso; lasciata Como San Giovanni, il monte Resegone sembra che possiamo quasi toccarlo. La corsa procede regolare in Brianza, effettuiamo la prevista fermata di Monza, e l'area urbana di Milano ci accoglie. Come da migliore tradizione veniamo fermati alla protezione di Milano Centrale. Qui l'attesa si prolunga e ci fa prendere sei minuti di ritardo. Alle 15.41 dopo 7 ore e 40 minuti entriamo sotto le volte della stazione Centrale. Ma per noi il viaggio non è finito: alle 16.15 ci attende il Frecciarossa per Roma, dove arriveremo alla stazione Tiburtina alle 19.28.



Foto Giancarlo Scolari

27. Sono passate più di sette ore e mezza dalla partenza da Francoforte: il nostro ETR.610 ha terminato la sua corsa sotto la volta della stazione Centrale di Milano (Foto Giancarlo Scolari, 17 dicembre 2017)

Francoforte-Roma in 11 ore e 27 minuti. Molte luci e qualche ombra per questo nuovo collegamento. Intanto permette di collegare il sud della Germania occidentale con Milano in tempi relativamente brevi. Non possiamo fare un bilancio sulla frequentazione del treno, la domenica non è il giorno migliore. Qualcosa in più possiamo dire sui tempi di percorrenza: grazie alle tracce XXL di Germania e Svizzera e tagliando qualche minuto dalle soste di Basilea e Lucerna si può accorciare di almeno 20 minuti la percorrenza del treno. Sembra poco, ma nell'economia di un viaggio 20 minuti possono essere molti. Ma il sapere che dopo oltre 10 anni possiamo di nuovo salire in treno a Milano per scendere direttamente nel cuore finanziario dell'Europa ci fa tornare indietro nel tempo. Chissà se è solo l'inizio.



28 Un ETR.610 sulla linea del San Gottardo (Foto FFS)

Giancarlo Scolari - 23 dicembre 2017

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