

Entriamo nel Bel Paese

Per entrare col treno in Italia occorre sempre superare ostacoli naturali: la traversata delle Alpi o, per lo meno, il passaggio per ripidi tratti costieri. A ciò si aggiunge - se si tralasciano i pochi elettrotreni in servizio diretto - un inconveniente di natura tecnica, il necessario cambio di trazione nelle stazioni di confine.

Da ciascuno dei Paesi confinanti dell'Europa centro-occidentale convergono in Italia due importanti assi di transito: dalla Francia la linea della Costa Azzurra (che poi diventa della Riviera Ligure) e quella del Moncenisio; dalla Svizzera le direttrici del Sempione e del San Gottardo; dall'Austria la ferrovia del Brennero d'origine asburgica e la Pontebbana.

Su tutte queste relazioni sono stati iniziati negli ultimi anni impegnativi lavori d'ammmodernamento, che in parte sono anche già terminati: il raddoppio della linea della Riviera Ligure procede lentamente ma senza interrompersi, quello del Moncenisio è stato completato qualche anno fa. A Domodossola, sulla ferrovia del Sempione, è stata realizzata un'enorme stazione di smistamento, il transito di Chiasso ha ricevuto un notevole impulso nel 1989 con la galleria del Monte Olimpino. Si progetta una nuova linea di base del Brennero e la Pontebbana viene praticamente ricostruita.

Per motivi di completezza ricordiamo anche le relazioni internazionali di minor importanza: la ferrovia di Tenda, il transito di Luino, la linea della Val Pusteria e i due transiti per l'ex Jugoslavia a Villa Opicina e Gorizia.

1 linea della Riviera Ligure Ventimiglia-Genova
2 ferrovia di Tenda Cuneo-Ventimiglia
3 Moncenisio Modane-Torino
4 Sempione Briga-Milano

5 Chiasso-Milano
6 ferrovia del Brennero Verona-Brennero
7 Pontebbana Udine-Tarvisio



Foto 2.1: la linea della Riviera Ligure è ancora a semplice binario nella sezione occidentale. Si trova attualmente in via di ricostruzione a doppio binario, più all'interno, fra i rilievi. In tal modo non si potrà ovviamente più godere delle meravigliose vedute sul mare e la costa. Fa da sfondo a quest'inquadratura Porto Maurizio, che costituisce un tutt'uno col capoluogo di provincia Imperia. E.656.007 con l'espresso 536 Milano-Ventimiglia del 19 aprile 1986.



Foto 2.2: una E.656 con l'espresso 343 Bordeaux-Milano il 18 aprile 1986 presso Cervo-San Bartolomeo sulla linea della Riviera Ligure. Dalla chiesa barocca di Cervo si dominano le famose località balneari di San Bartolomeo al Mare e Diano Marina; a sinistra, sullo sfondo, Capo Berto.

Foto 2.4 (a destra in basso): la stazione di Ospedaletti Ligure è posta giusto in riva al mare. La E.656.545 l'ha appena oltrepassata, con l'espresso 1349 Hendaye-Roma. 10 giugno 1990.

Foto 2.3 (in basso): la E.656.404, alla testa dell'espresso 536 Genova-Ventimiglia, transita per Capo Cervo; sullo sfondo il Capo Mele. 18 aprile 1986 fra Andora e Cervo-San Bartolomeo.

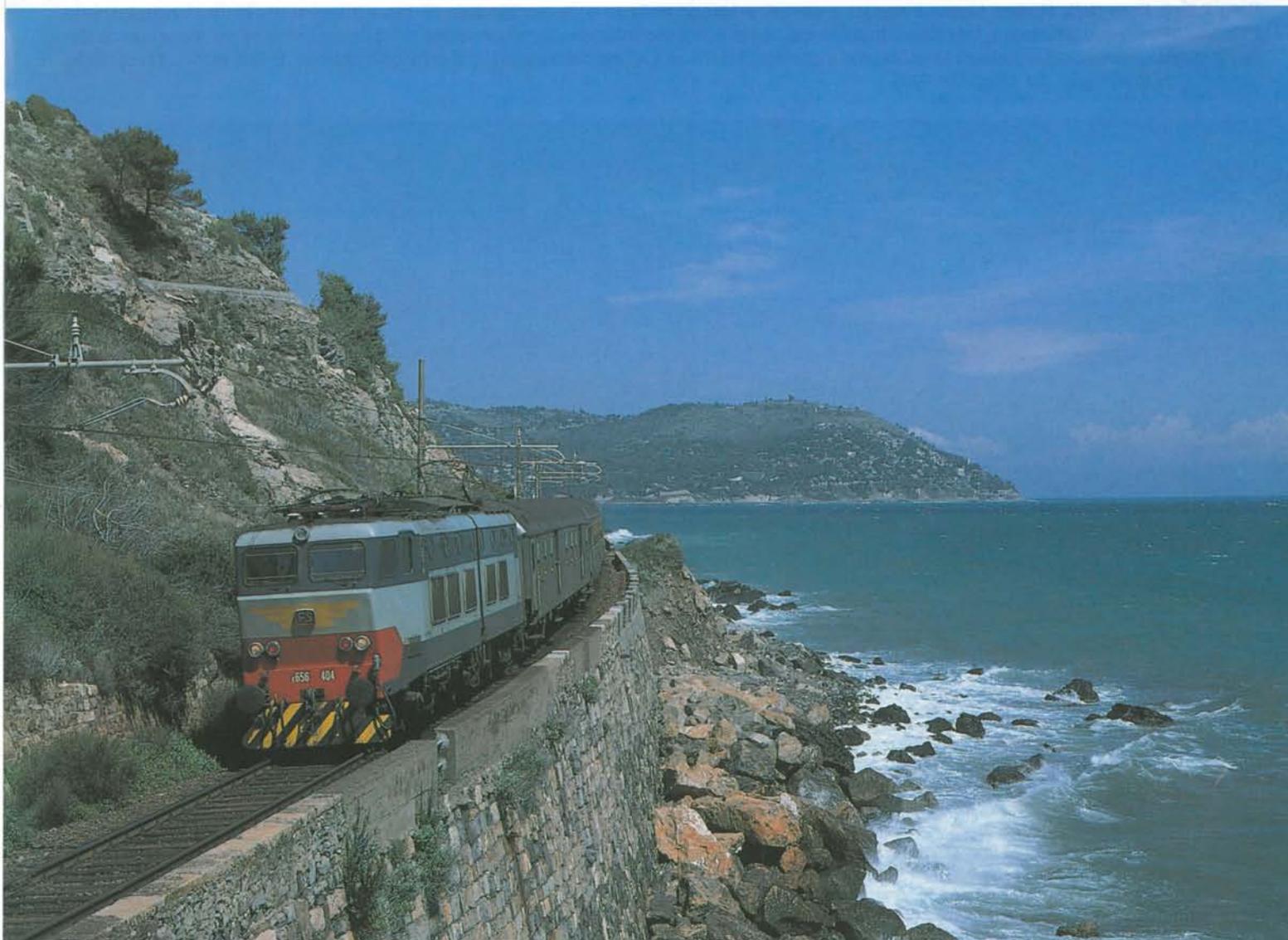
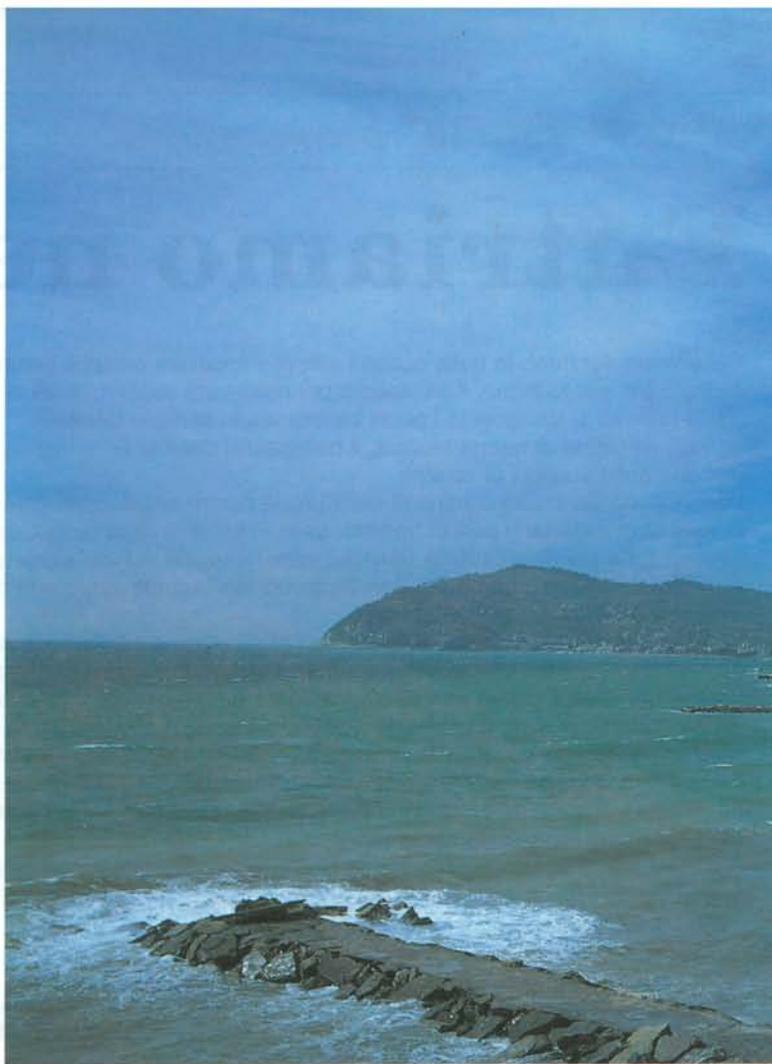






Foto 2.6 (in basso): la ferrovia di Tenda non costituisce per la verità un collegamento internazionale di grande importanza, tuttavia deve essere inserita anche in questo capitolo per la formidabile bellezza dei suoi paesaggi. Due automotrici del gruppo ALn 668 (in prima posizione la 1119) viaggiano alte nella valle del Roya, in territorio francese. Sullo sfondo la cittadina alpina di Saorge. L'espresso 645 Torino-Imperia il 9 ottobre 1979, nella prima settimana d'esercizio dopo la riapertura della linea di Tenda.

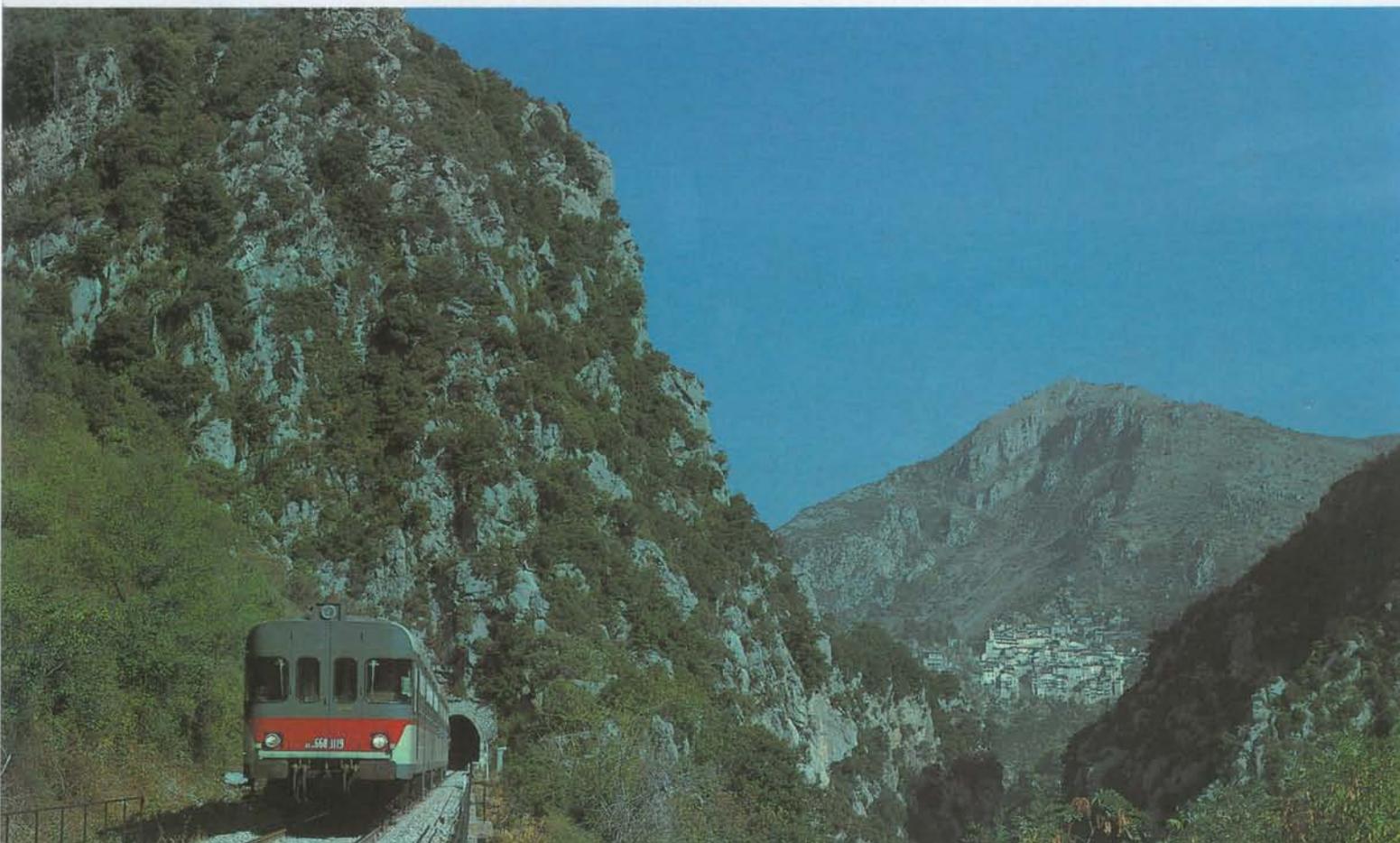




Foto 2.5: a Sanremo la linea della Riviera Ligure segue un tracciato in parte sul mare e per un altro tratto attraverso la città. Per eliminarlo, si sta realizzando una variante in galleria, con stazione sotterranea. La D.445.1108 ha effettuato l'espresso 981 da Torino e Cuneo sulla ferrovia di Tenda ed ora si dirige verso il capolinea di Imperia lungo la sezione elettrificata. 10 giugno 1990.

Foto 2.7 (a destra): si intuisce bene l'andamento della ferrovia di Tenda all'altezza della galleria elicoidale di Berghe. Un'automotrice 668 sta attraversando il viadotto di Scarassoui per ricomparire fra breve sul binario più in alto. Locale 12208 Sanremo-Cuneo del 9 ottobre 1979, presso Fontan-Saorge.

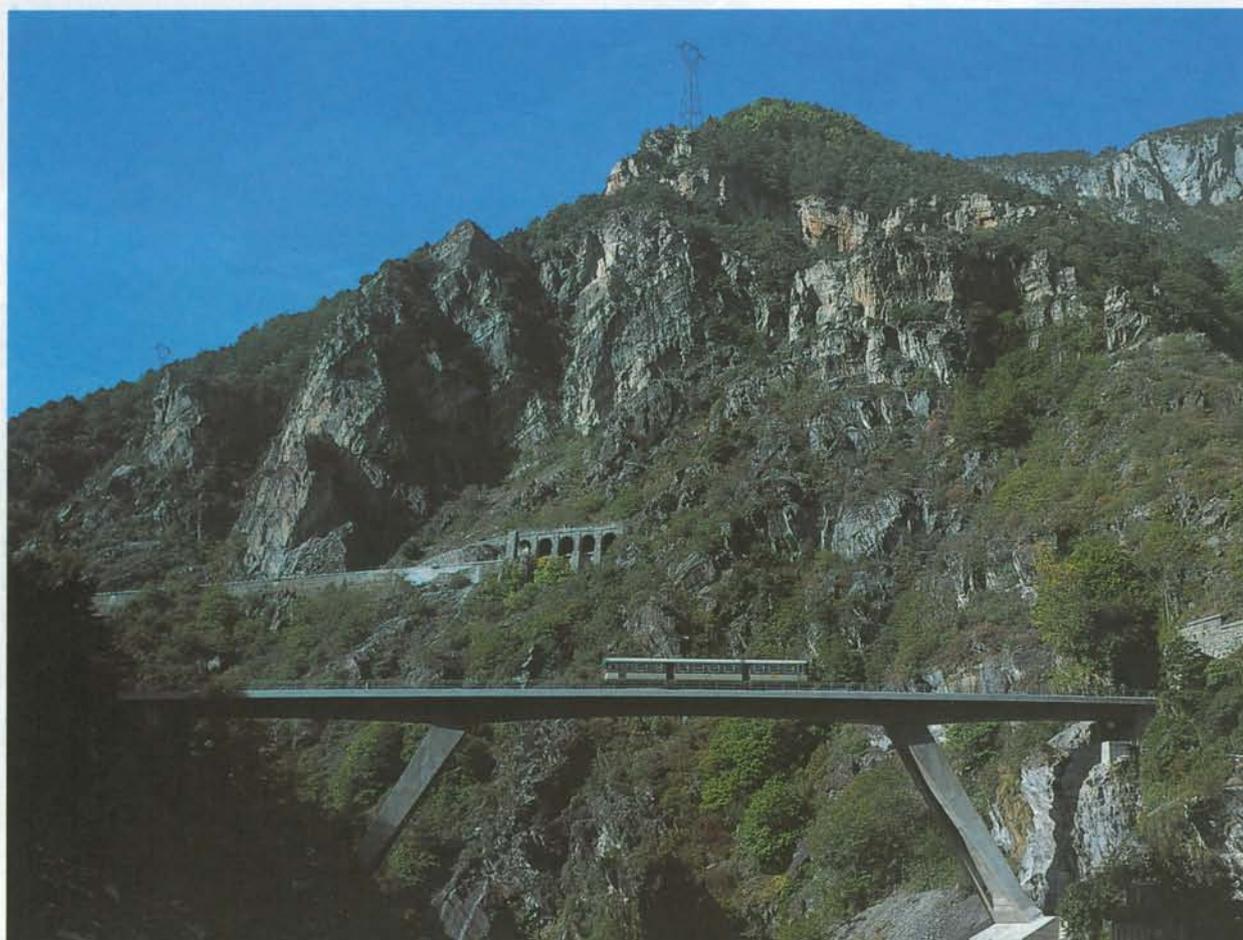




Foto 2.8: per la sua particolare bellezza la linea di Tenda bene si presta alla circolazione di treni turistici di ogni genere, da quelli d'agenzia a quelli amatoriali. In questa foto del 7 ottobre 1979 è ripreso un treno speciale Cuneo - Ventimiglia composto da Centoporte al traino di una doppia a vapore: in testa la 940.030 e dietro una 625. Il paese sullo sfondo a sinistra è quello di Tenda.

Foto 2.9: i lavori di raddoppio della parte italiana della ferrovia del Moncenisio, conclusisi alcuni anni or sono, comportarono tratto per tratto la posa di una seconda linea a semplice binario. Un merci trainato da una E.645, con l'E.633.062 in coda per motivi di frenatura, percorre la linea che scende a valle. Il binario ascendente si nota chiaramente sulla destra. Presso Chiomonte il 15 febbraio 1987, sullo sfondo il gruppo del Rocciamelone (3.538 m s.l.m.).

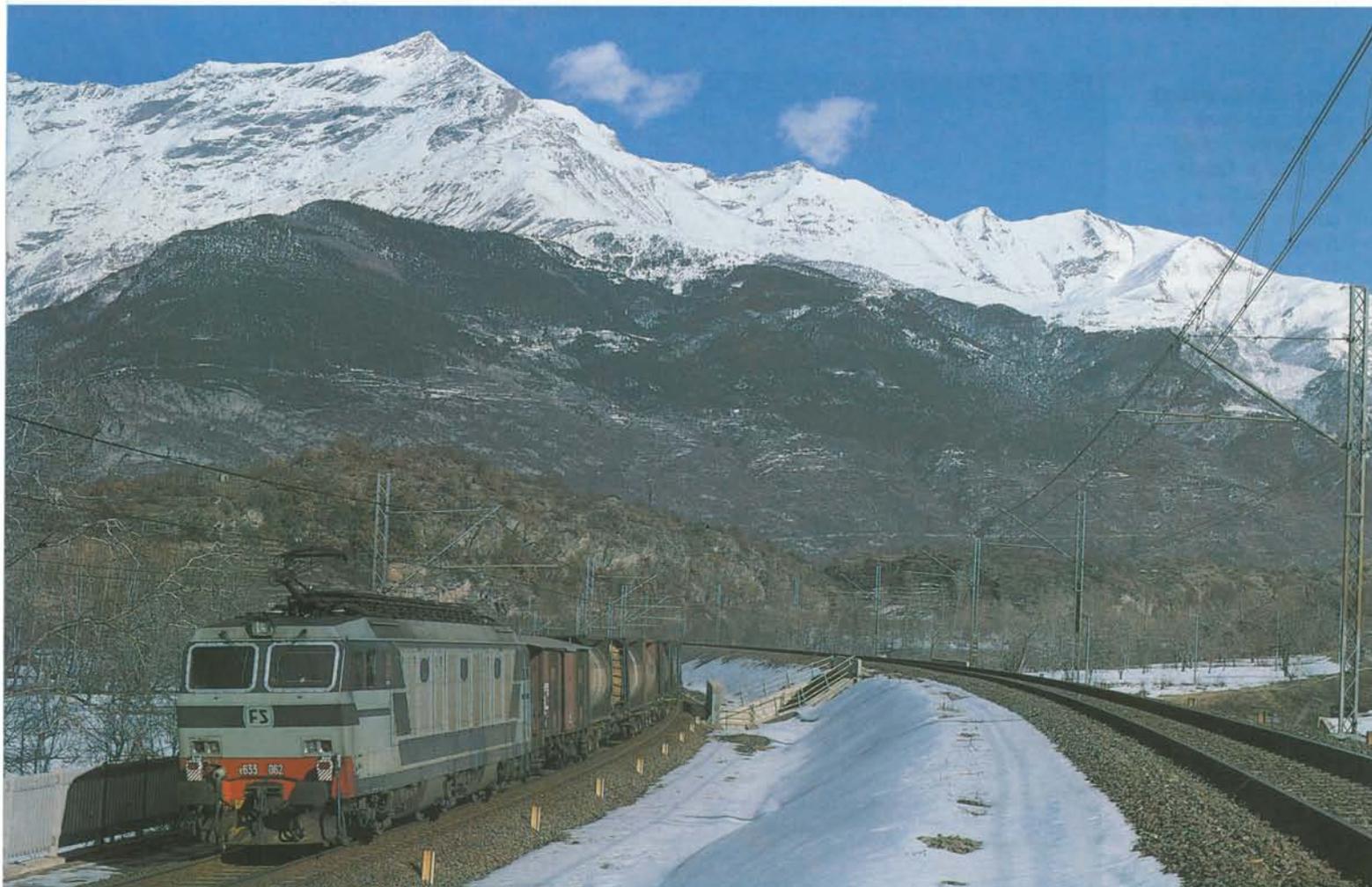




Foto 2.10: sulla diramazione SNCF Breil-Nizza della linea di Tenda i treni in servizio diretto Torino-Nizza sono effettuati da automotrici FS. L'ALn 668.1100 supera il 10 ottobre 1979 il fiume Bevera sul viadotto di Cal; da notare l'arcata di sostegno perpendicolare. Espresso Torino-Nizza presso Sospel.

Foto 2.11: l'E.633.217 conduce l'espresso 319 Aix-les-Bains-Torino in transito per la stazione di Meana. La vecchia sottostazione elettrica FS della ferrovia del Moncenisio completa l'inquadratura, insieme con i due "Tremila" (ed oltre) P. Sommeiller (3.333 m s.l.m., a sinistra) e Rocca d'Ambin (3.378 m, sulla destra). 15 febbraio 1987.

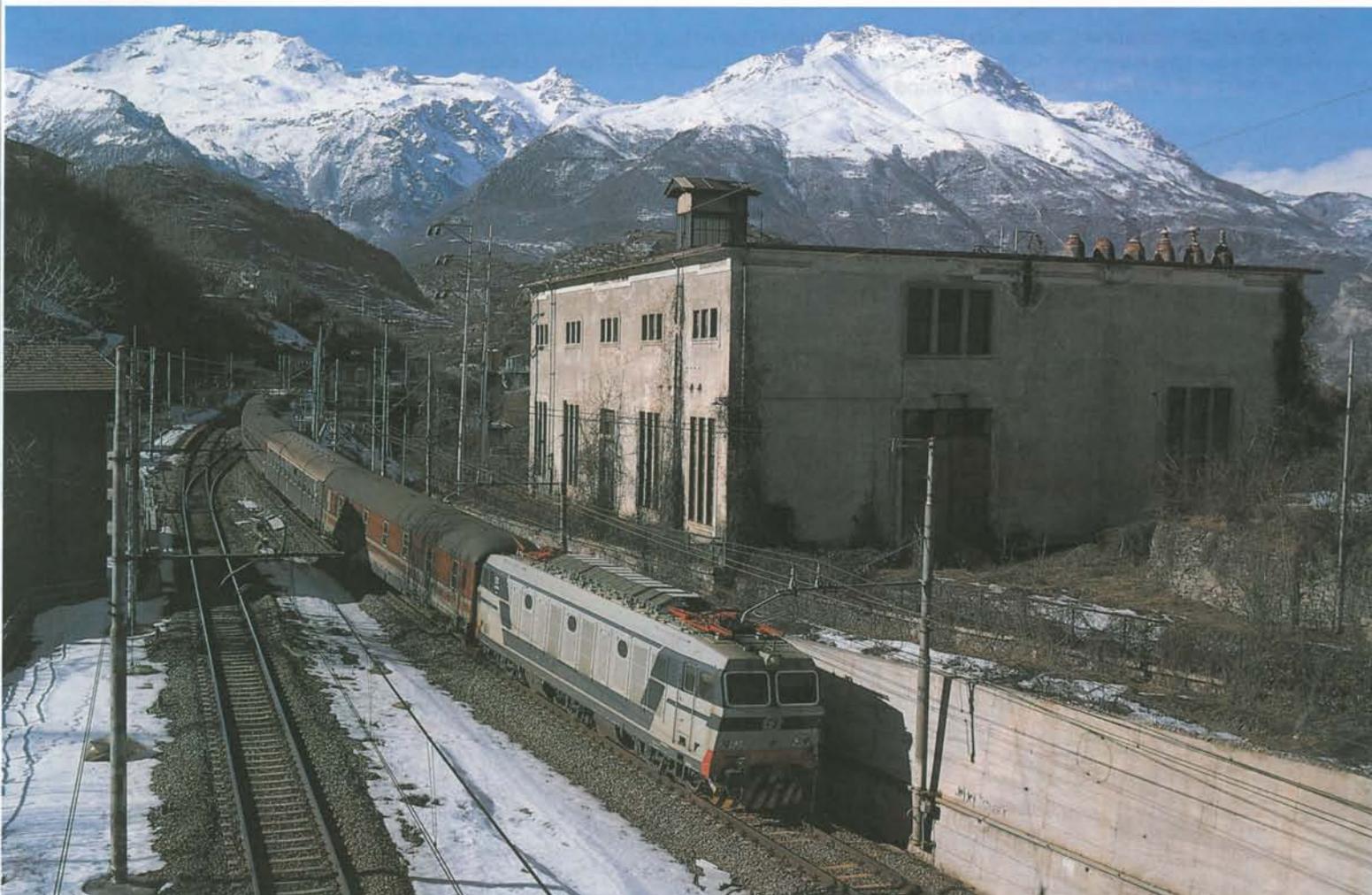




Foto 2.12: alla fermata di Exilles sulla linea del Moncenisio il nuovo binario ascendente presenta differenti acclività ed altezza rispetto alla vecchia linea (ora impiegata dai treni in discesa). E.636.230 col locale 7012 Torino-Bardonecchia, il 15 febbraio 1987. A sinistra il paese e la fortezza di Exilles; sullo sfondo il gruppo del Rocciamelone.





Foto 2.13: due locomotive del gruppo E.636 alla testa di un merci proveniente dalla Francia e diretto a Torino. Salbertrand, sulla linea del Moncenisio, 14 febbraio 1987.

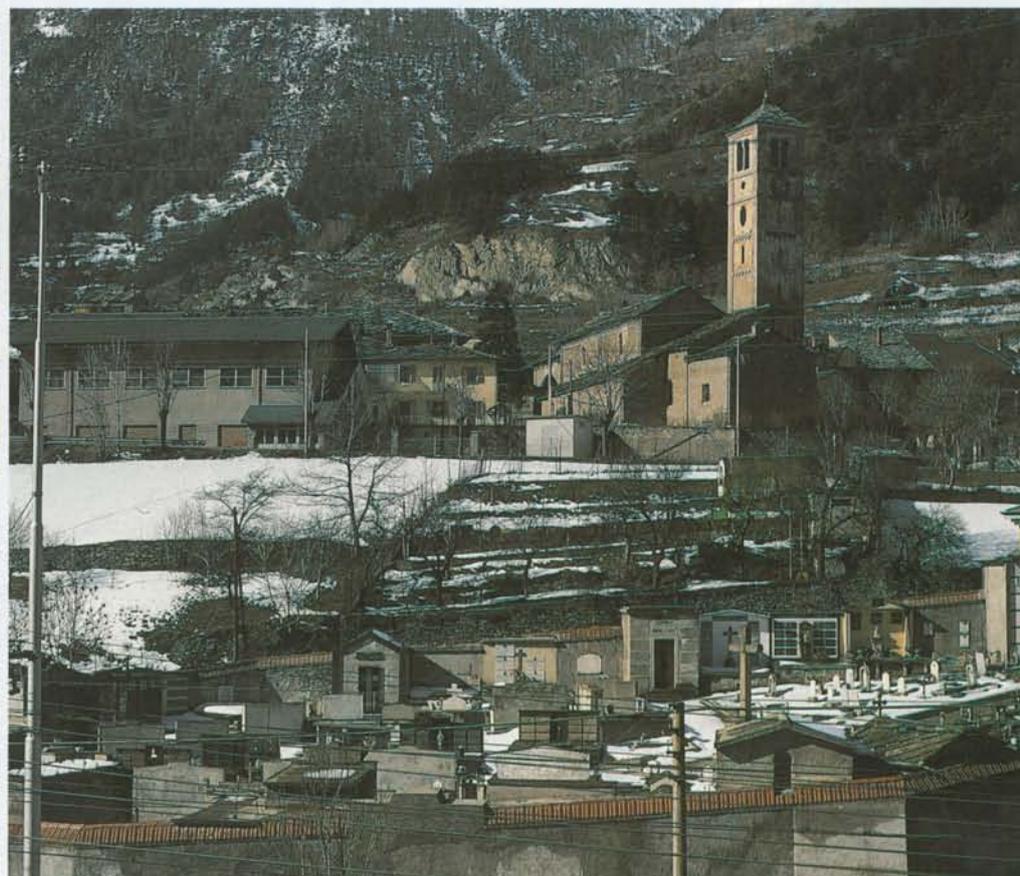




Foto 2.14: La linea del Sempione è interrotta a causa del crollo di un ponte presso Verbania. L'espresso 274 Ginevra-Milano circola sino a Domodossola, dove è condotto dalla Re 6/6 11639 FFS. Sul secondo binario si scorge una D.345 della linea d'interesse locale per Novara. 5 febbraio 1978.





Foto 2.15: il tratto alpino vero e proprio dell'asse del Sempione è di competenza delle Ferrovie Federali Svizzere per quando riguarda il materiale di trazione ed il personale di macchina e viaggiante, mentre gli impianti e gli addetti di stazione ricadono sulle FS. Spesso, fino a Domodossola, che svolge le funzioni di scalo di confine, arrivano anche mezzi della BLS, la linea del Lötschberg. L'Orient Express Zurigo-Istanbul della compagnia turistica Intraflug percorre per la prima volta l'asse Lötschberg-Sempione e per questo motivo viene trainato dall'ormai storica Ae 6/8 202 della BLS.
27 settembre 1977, Iselle di Trasquera.



Foto 2.16: nell'immagine precedente si nota ancora l'elettificazione secondo il sistema FFS, di cui disponeva un tempo la rampa sud della linea del Sempione da Domodossola ad Iselle. In tempi relativamente recenti su tutta questa sezione è stato esteso il sistema di sospensione FS, anche se nei cavi corre sempre - s'intende - l'alternata FFS. Un elettrotreno delle Federali gruppo RABe 4/26 1051-1055 è colto in salita nelle vicinanze di Preglia, mentre effettua l'EC 34 "Lutetia" Milano-Ginevra del 10 dicembre 1991.



Foto 2.17: la parte della linea del Sempione che prosegue a sud di Domodossola non presenta più acclività, è vero, ma offre belle vedute sui monti e sul Lago Maggiore. L'E.444.072 si dirige col TEE 25 "Lemano" Ginevra-Milano (ed entrambi i pantografi in presa) verso la metropoli lombarda. 25 giugno 1981, presso Candoglia-Ornavasso.

Foto 2.18: la linea del Sempione supera a Sesto Calende il Ticino, alla sua uscita dal Lago Maggiore. Il ponte a due piani per strada e ferrovia viene sfruttato anche dai treni della Luino-Sesto Calende-Novara. L'EC 34 "Lutetia" Milano-Genova viene sbrigato il 1° febbraio 1992 dall'elettrotreno policorrente svizzero del gruppo RABe 4/26.

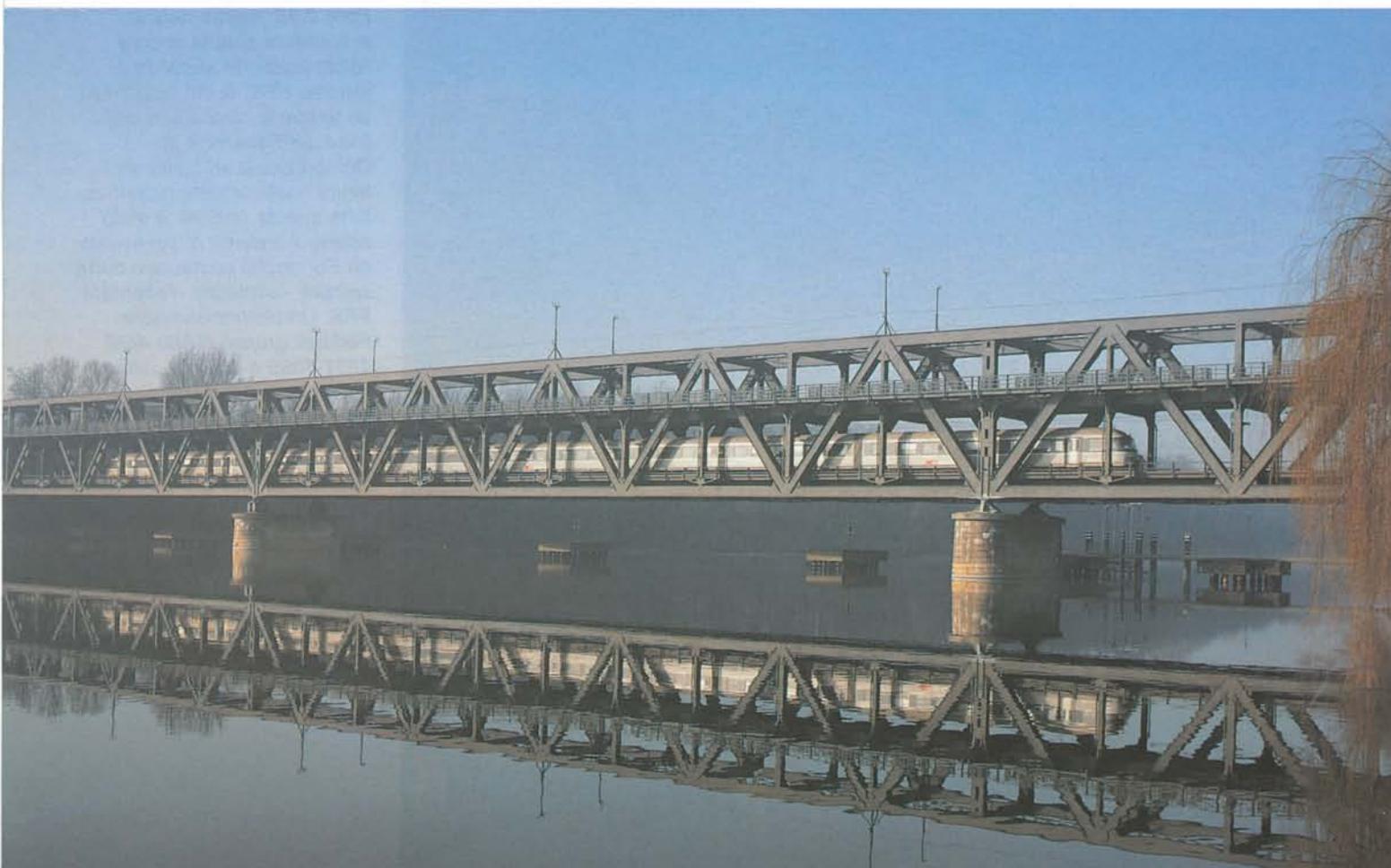




Foto 2.19: sul tratto più meridionale della linea del Sempione, da Gallarate a Rho e Milano, circolano anche i convogli della Porto Ceresio-Varese-Milano e della Luino-Milano. Sino alla fine degli anni Settanta una buona parte dei treni che interessavano queste ultime relazioni venne sbrigata dalle elettromotrici "Varesine" del gruppo E.623, originariamente costruite per l'esercizio a 650 Volt c.c. e terza rotaia. Nell'immagine il locale 12253 Porto Ceresio-Milano, ripreso a Legnano il 2 luglio 1977 e composto da due carrozze pilota pDUz e pBz, una "Corbellini" (trasformata in rimorchiata per elettromotrici) ed un'E.623.

Foto 2.20: un treno merci internazionale dalla Svizzera, affidato all'Ae 8/8 275 della ferrovia Bern-Lötschberg-Simplon (BLS), il 22 maggio 1993 transita con gran fracasso per il piccolo scalo di Preglia. Gli edifici di stazione della linea del Sempione da Iselle sin quasi a Milano sono costruiti tutti nello stesso stile e per la maggior parte si sono conservati fino ad oggi nello stato d'origine.





Foto 2.21 (in alto): fra Baveno e Stresa il viaggiatore riesce a vedere per pochi momenti le isole Borromee, situate in quel braccio del Lago Maggiore (Isola Bella, Isola dei Pescatori e Isola Madre). Sulla riva opposta del Verbano si scorge Pallanza, rinomata località balneare. Il treno merci con l'E.645.102 è diretto verso sud; 26 maggio 1992.



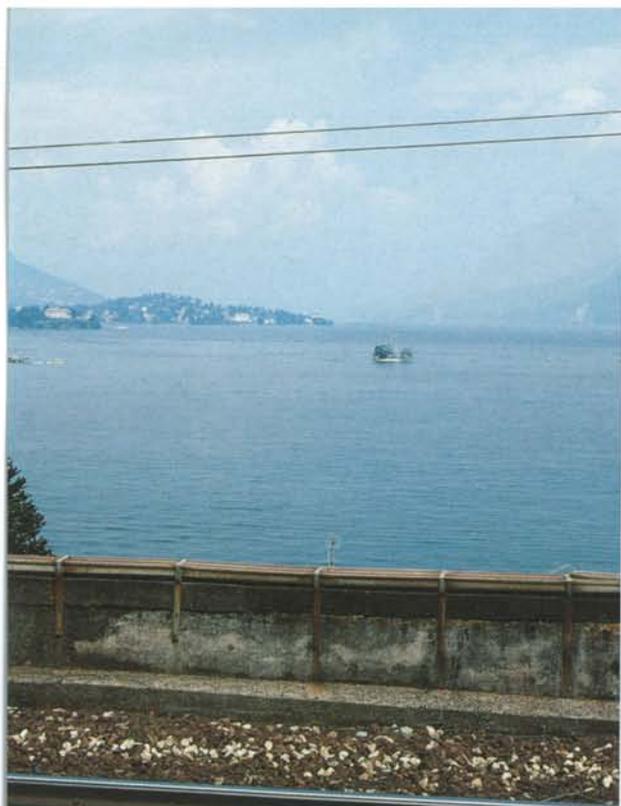


Foto 2.22 (in basso): unica fra le maggior linee di transito, la Milano-Chiasso non offre punti particolarmente belli dal punto di vista paesaggistico, se si eccettua una breve veduta sul Lago di Como. Poco prima della cessazione dei servizi TEE, l'elettrotreno delle Federali RAe 1054 fa il suo ingresso in Como, come TEE 57 "Gottardo" Zurigo-Milano. La vista può spaziare su Cernobbio e Moltrasio (a sinistra) e si riesce a scorgere anche Brunate con la sua famosa funicolare. 10 agosto 1988.

Foto Hanna Rohrer







Foto 2.23: il TEE dell'immagine precedente è diventato l'EC 57 con 1^a e 2^a classe "Gottardo" Zurigo-Milano. All'uscita di Como la linea delle FS per Milano incrocia il ramo delle Ferrovie Nord che si dirige anch'esso verso il capoluogo lombardo. L'elettromotrice EB.750.15 è diretta alla stazione di Como Nord Borghi come locale 1159 da Milano. 19 giugno 1993.

Foto 2.24 (in basso): la ferrovia del Brennero fra le stazioni di Moncucco/Schelleberg e Colle Isarco/Gossensaß descrive un ampio tornante nella val di Fleres. Il regionale 5434 da Merano per il Brennero, composto dall'ALe 840.012, dall'Le 640.059 e dall'ALe 840.025, che circa dieci minuti prima si scorgeva vicino alla chiesa a Colle Isarco, fa ora il suo ingresso a Moncucco. La vista in Alta Val d'Isarco (o Wipptal) è del 5 maggio 1993.





Foto 2.25: ci troviamo al livello superiore del tornante in val di Fleres; l'ALe 840.056 e l'Le 640.062 in meno di dieci minuti appariranno al livello inferiore, visibile sullo sfondo. Regionale 5407 Brennero-Forzezza del 4 maggio 1993.

Foto 2.26: l'espresso 489 Monaco-Verona transita nei pressi dell'incantevole paesino di Novale/Ried, a valle di Colle Isarco. In testa una locomotiva del gruppo E.652; 5 maggio 1993.





Foto 2.27: il TEE 84 "Mediolanum" Milano-Monaco sale verso il passo lasciandosi alle spalle le montagne di Vipiteno/Sterzing, meta di frotte di sciatori. Di servizio il 3 gennaio 1982 l'E.656.177.

Foto 2.28: l'espresso 433 "Val Pusteria/Pustertal" Innsbruck-Vienna via Fortezza, all'altezza di Castel Guelfo/Schloß Welfenstein presso Mules/Mauls. Il 5 maggio 1993 era di turno l'E.652.092. Questo treno un tempo veniva trainato da una locomotiva Diesel austriaca, ma da quando la linea della Val Pusteria è stata elettrificata, la titolare è diventata appunto una locomotiva elettrica, sia pure con due cambi di trazione. L'inconveniente dovrebbe venir meno in un prossimo futuro grazie all'introduzione della locomotiva bisistema del gruppo 1822 ÖBB, la cosiddetta "Brennerlok".



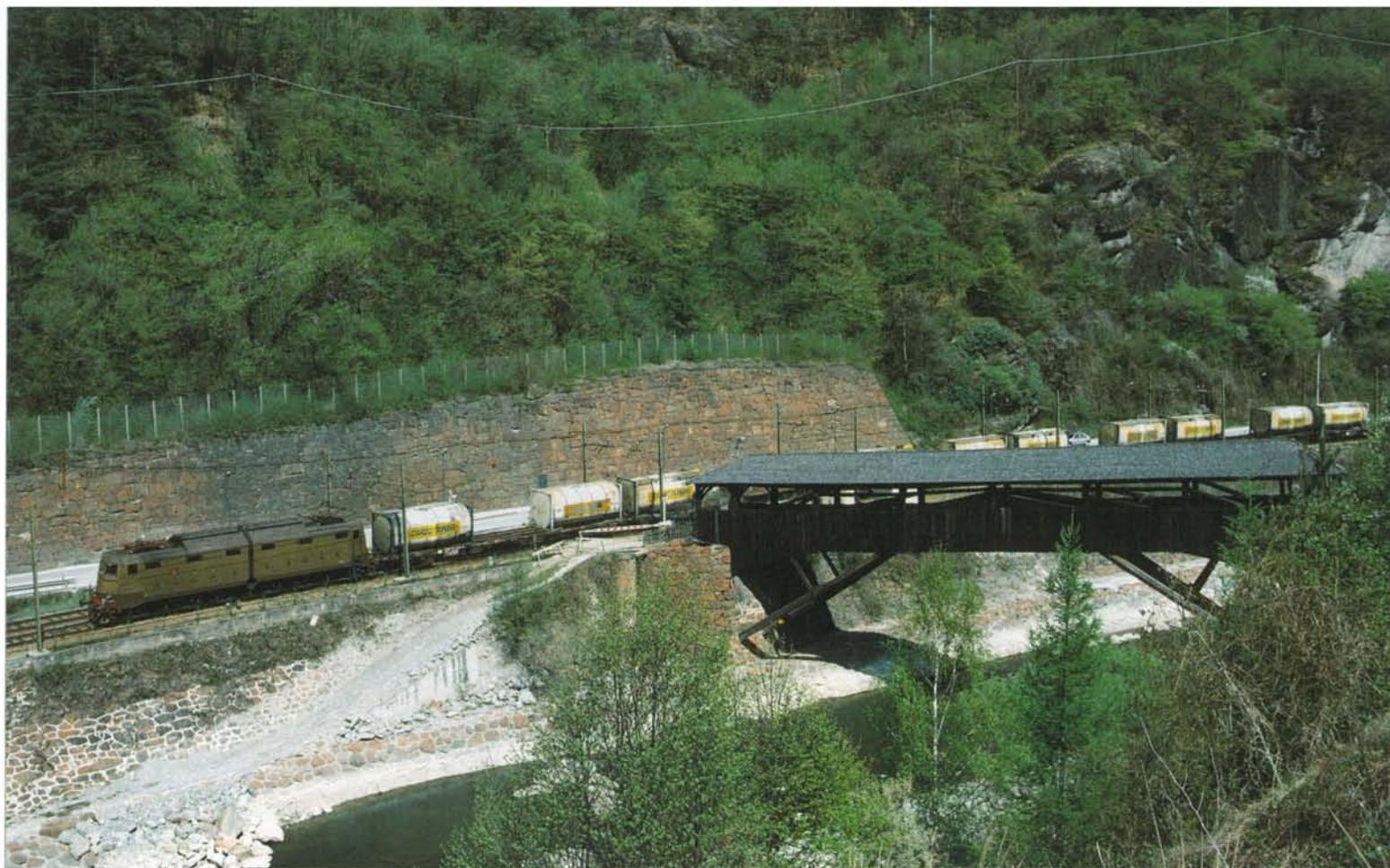


Foto 2.29: fra Ponte Gardena/Waidbruck e Campodazzo/Atzwang, presso l'ex fermata di Castelrotto/Kastelruth un ponte in legno scavalca il fiume Isarco. Il passaggio a livello rimane normalmente chiuso, ma l'apertura telecomandata può essere disposta a richiesta. Un treno completo con carico di latte, proveniente da nord, al seguito di un'E.636 il 22 aprile 1990.

Foto 2.30: la ferrovia del Brennero nella bassa valle dell'Isarco divide il poco spazio disponibile con la strada statale e l'autostrada, come qui presso la stazione di Campodazzo/Atzwang. Qualche casa, strada e stazione da una parte del fiume, l'autostrada sopraelevata dall'altra. Il nuovo tratto in galleria, costruito fra gli anni Ottanta e Novanta, è situato nei monti di destra. E.656 in testa all'EC 81 "Michelangelo" Norimberga-Roma il 7 maggio 1989.





Foto 2.31: dai pressi dell'ex fermata di Cardano/Kardaun si vedono le cime del Catinaccio/Rosengarten. L'E.633.235 traina un'altra locomotiva dello stesso gruppo ed il locale 10913 Brennero-Verona del 7 maggio 1989.

Foto 2.32: a sud di Bolzano la ferrovia del Brennero segue un tracciato relativamente pianeggiante, sia pure all'ombra di maestose montagne. Il locale 10911 Bolzano-Verona passa veloce davanti all'abitato di Calliano e a Castel Beseno, che domina un incrocio di strade a nord di Rovereto; 4 agosto 1991.





Foto 2.33: il treno dell'immagine precedente, colto questa volta un po' più a sud, davanti alla chiesa di Avio, nei pressi del vecchio confine tra l'Impero asburgico ed il Regno d'Italia.

Foto 2.34: il castello sorveglia la gola di Ceraino, che preannuncia l'aprirsi della valle dell'Adige nella Pianura Padana. Diretto 2187 Bolzano-Verona del 4 agosto 1991, sbrigato da un'E.633.



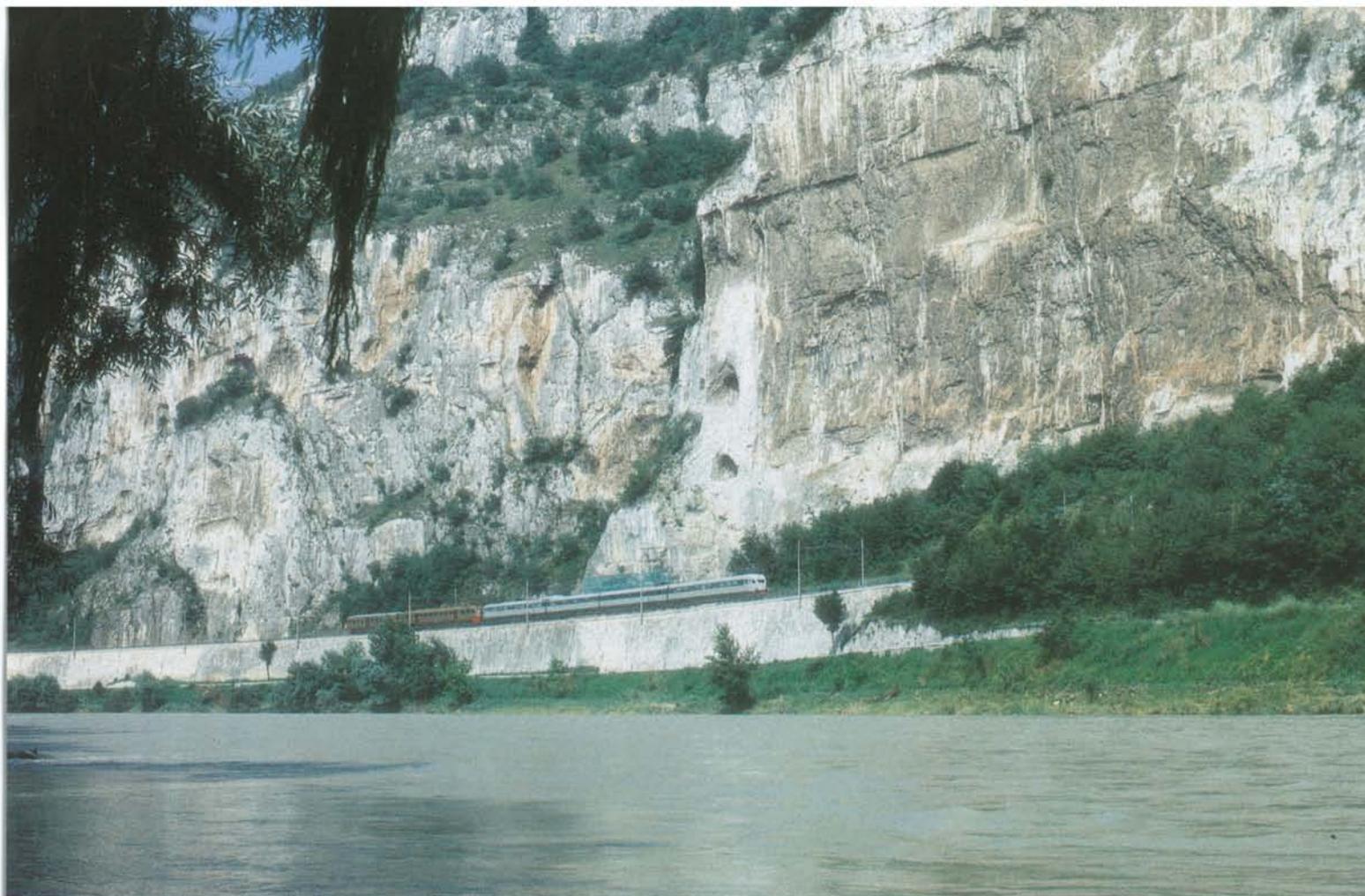


Foto 2.35: l'espresso di sola prima classe 1782 "Freccia Atesina", che da Milano a Merano circolava nei giorni prefestivi, il 25 luglio 1987 in aggiunta all'ETR.220 portava in composizione un'Le 640 ed un'ALe 840 non certo del livello richiesto dal servizio. Siamo nella gola di Ceraino.

Foto 2.36: un tratto della nuova Pontebbana (Udine-Villaco), privo della tradizionale massicciata, nei pressi di Gemona del Friuli. L'eco generato dai ripidi pendii ed il rumoroso sottofondo fanno avvertire il locale 11175 Carnia-Udine con la sua E.646.024 già da parecchi chilometri di distanza. Il fiume Tagliamento ed i monti che segnano il confine con l'Austria caratterizzano lo sfondo. 14 luglio 1992.



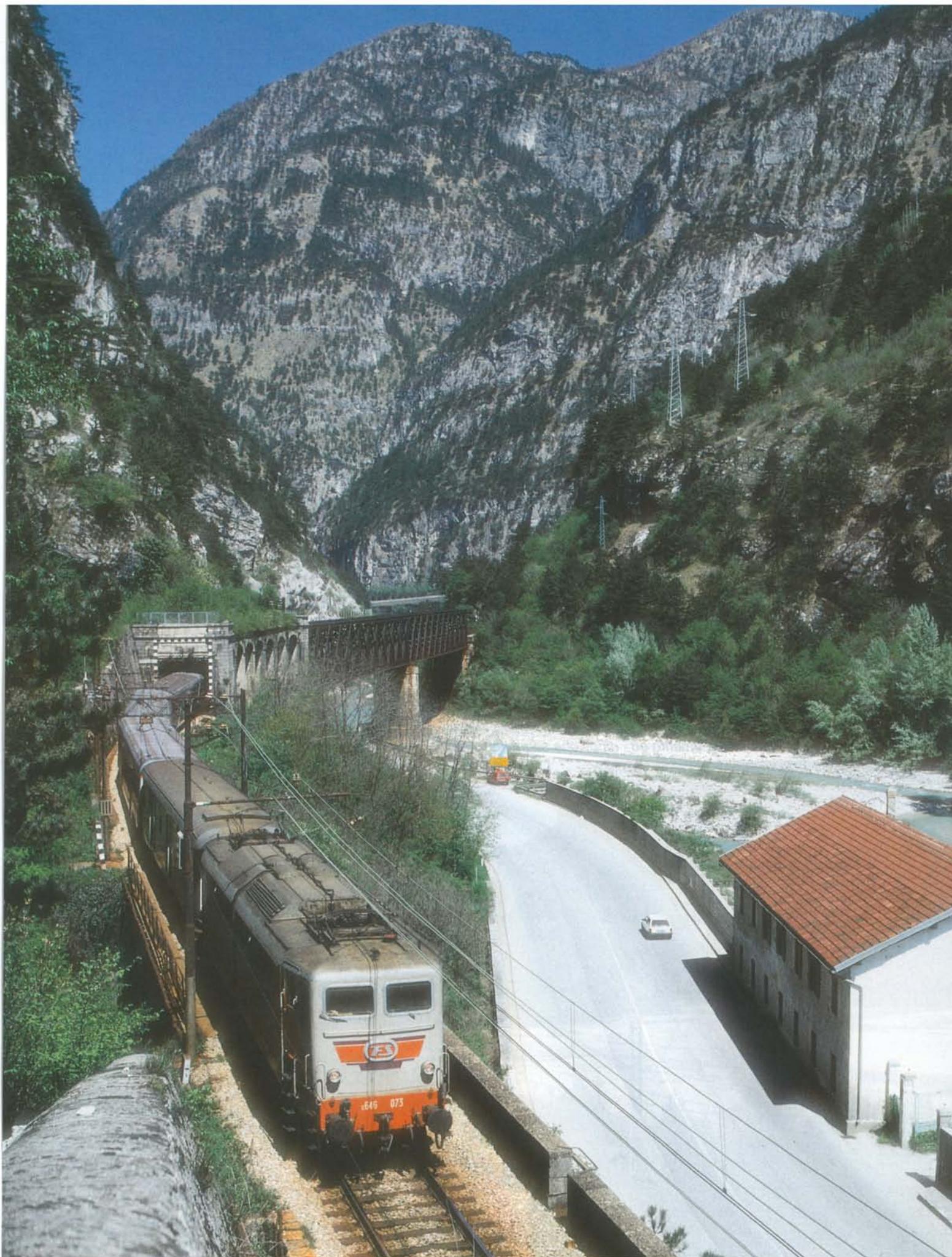


Foto 2.37: il fiume Fella viene superato nei pressi di Chiusaforte con un ponte in acciaio a via inferiore. Questo tratto è destinato ad essere abbandonato a causa del raddoppio in nuova sede della ferrovia tra Carnia e Pontebba. L'E.646.073 al traino del locale 11183 da Tarvisio ad Udine; 29 aprile 1990.



Foto 2.38: sul tratto inferiore della Pontebbana, che collega Udine con Tarvisio, si possono ammirare, ancora per poco a causa dell'apertura del nuovo tracciato a doppio binario in avanzata fase di realizzazione, alcuni imponenti viadotti in ferro e muratura, come questo che attraversa il Fella in località Pietratagliata ed impegnato da merci diretto al Sud al traino di una E.636; 31 gennaio 1982.

Foto 2.39: le innevate cime del Montasio (2753 m) spiccano imponenti dalla Valle Canale di Dogna attraversata, poco sopra il paese omonimo, da un alto viadotto della Pontebbana sul quale è in transito l'EC 37 "Romulus" Vienna-Roma affidato ad una E.656; 29 aprile 1990

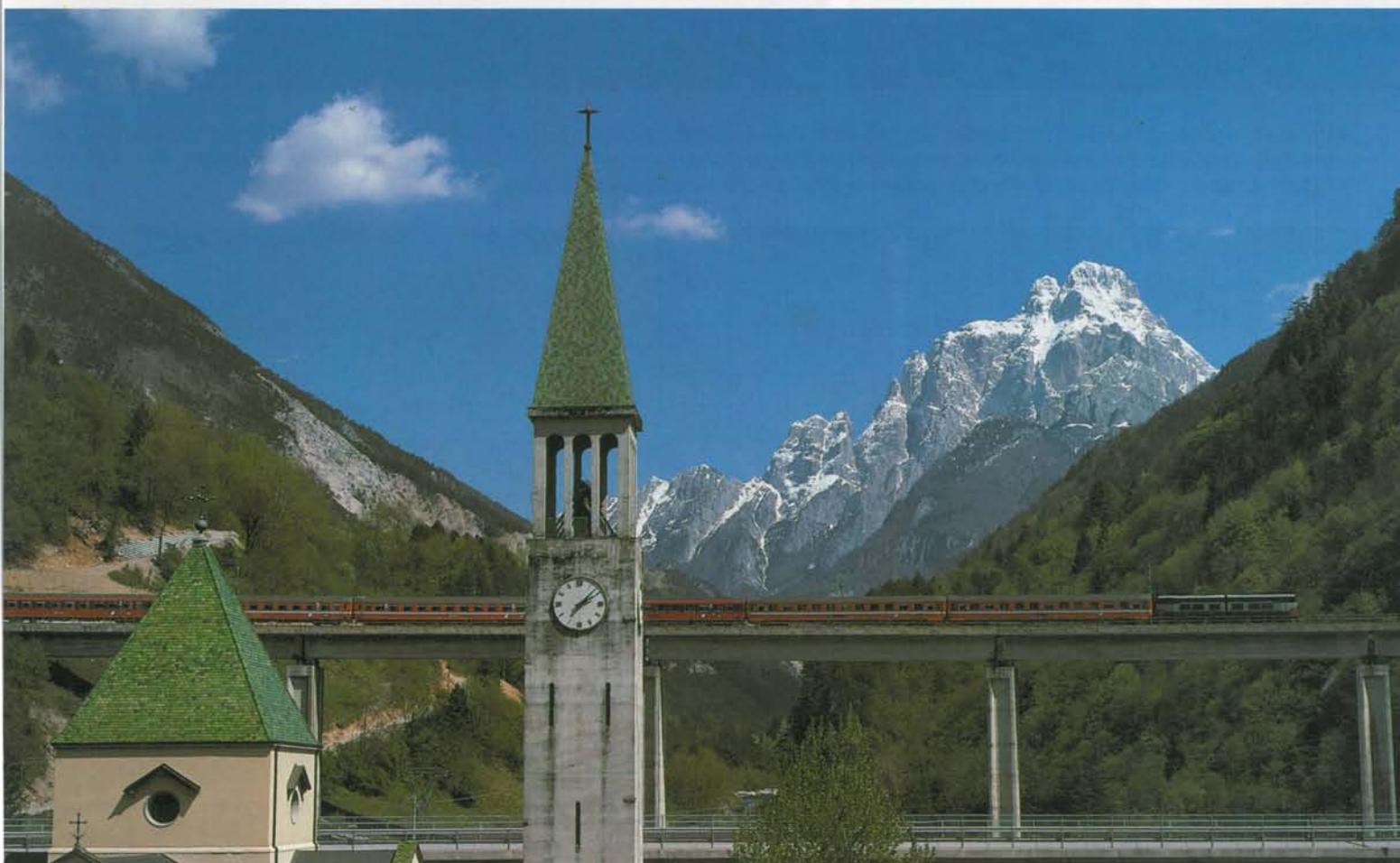
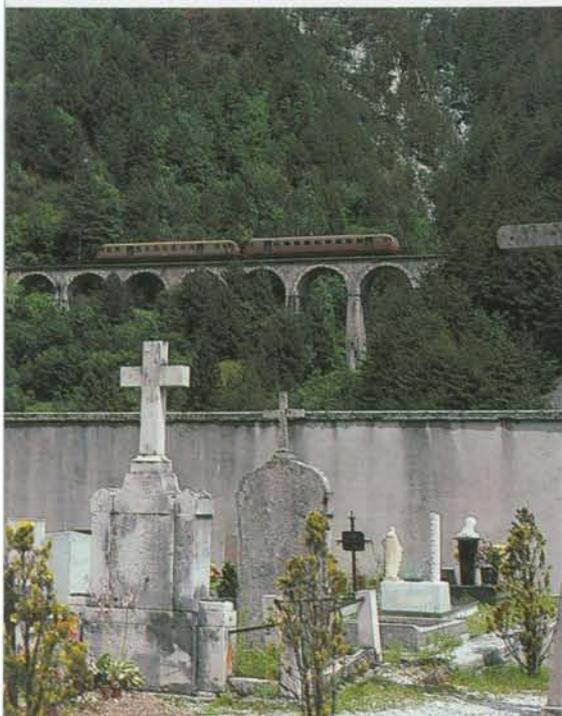




Foto 2.40: è lo stesso viadotto ferroviario della foto 2.39 però ripreso dal versante opposto. A destra è visibile la chiesa di Dogna con l'alto campanile appuntito. Sono in transito la rimorchiata Le 840.027 e la motrice ALe 540.019, che effettuavano il locale 5985 da Tarvisio a Udine il 30 aprile 1990. In primo piano si notano le spallette del vecchio ponte in metallo.



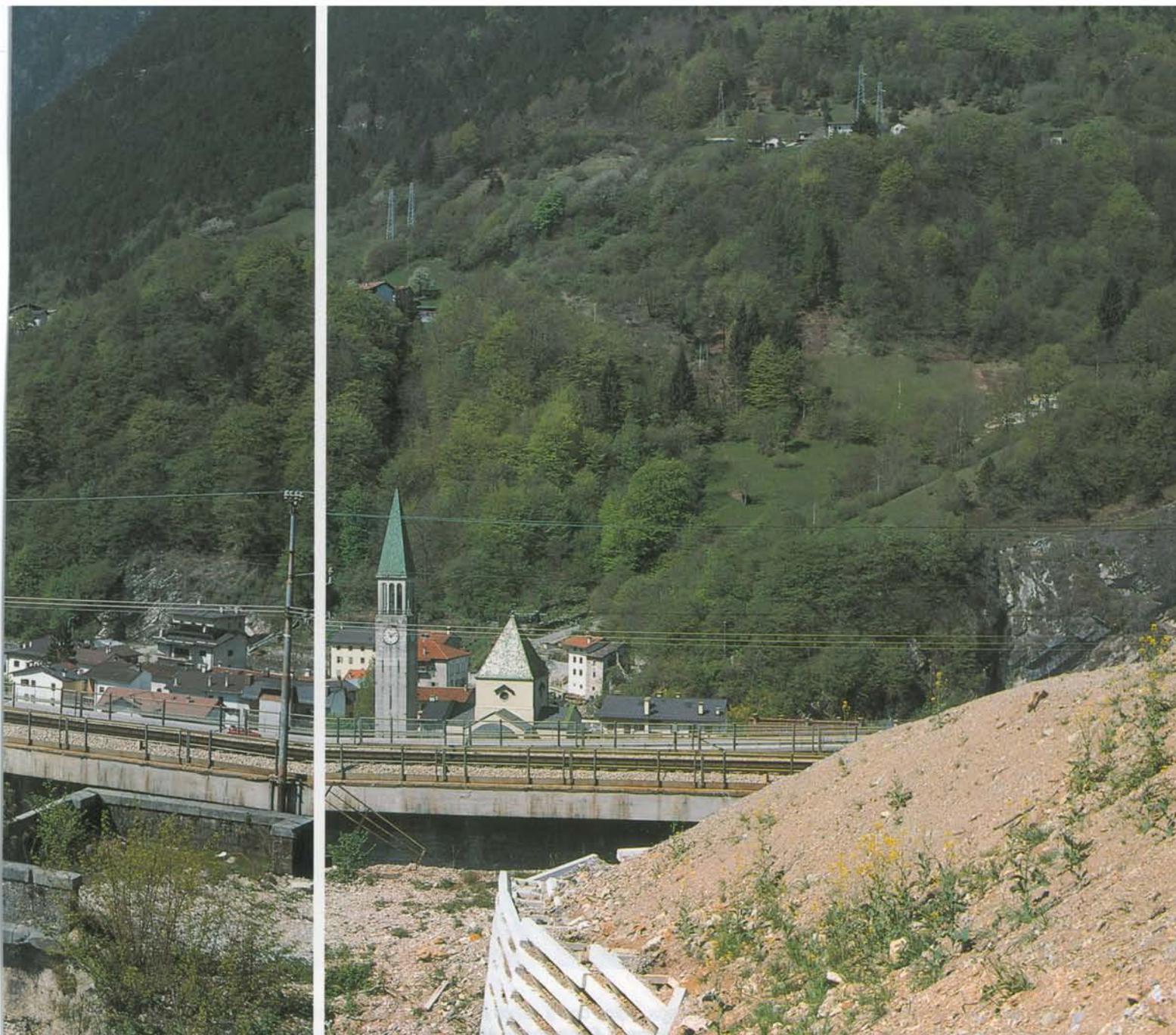


Foto 2.41: un lungo tratto a mezza costa viene percorso dalla Pontebbana poco oltre il paese di Dogna, frazionato di tanto in tanto da spettacolari viadotti che oltrepassano le profonde vallette laterali. Su quello in foto è in transito il locale 5989 diretto a Udine, il 14 luglio 1992, sotto il discreto sguardo di chi il tempo non lo preoccupa più...

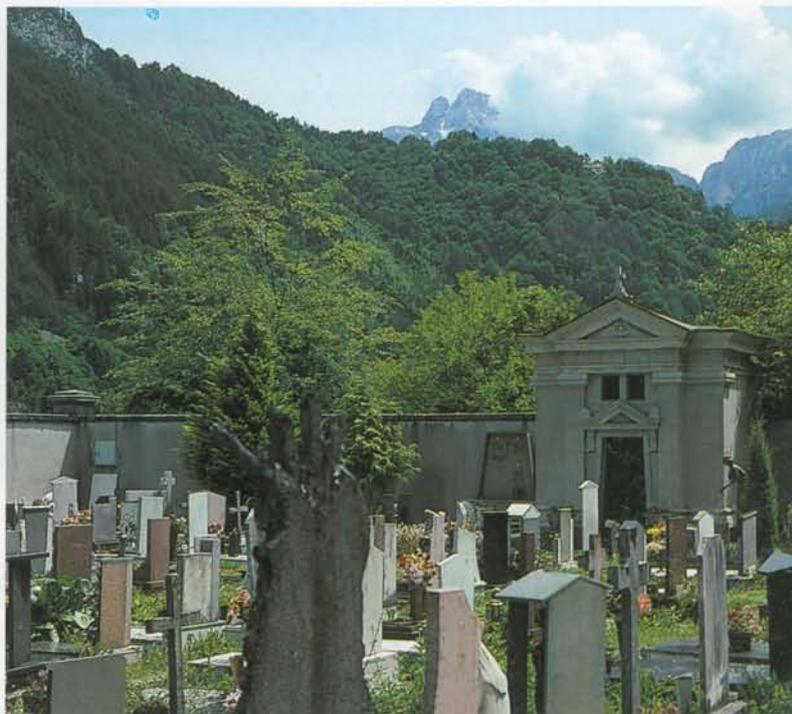




Foto 2.42: la difficile e spettacolare linea alpina che collega Udine con il valico italo - austriaco di Tarvisio, inizia il suo percorso più impegnativo all'altezza del paese di Chiusaforte. E' da qui che la Pontebbana abbandona la variegata terra friulana per risalire lentamente la lunga valle del Fella tra mille curve ed innumerevoli gallerie. Per la E.626.170 è finito il lavoro più duro; 14 luglio 1992.



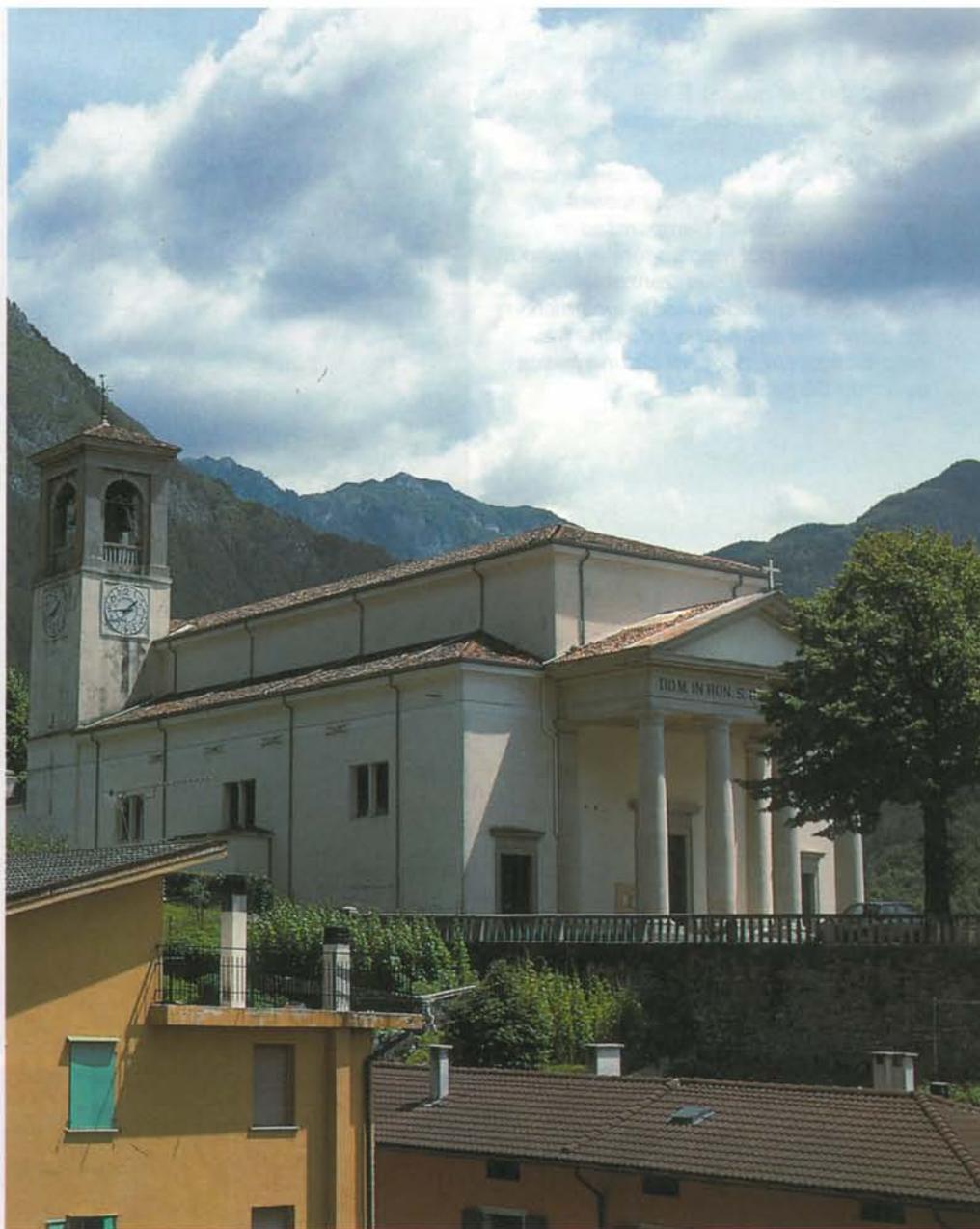


Foto 2.43: nei pressi di Carnia Piani il fiume Fella forma una grande secca prima di immettersi nel Tagliamento, generalmente priva di acqua ma appena sufficiente nei periodi delle piogge o del disgelo. Sui due lati della valle, ferrovia, strada ed autostrada, sul versante opposto, quasi condividono gli stretti spazi percorribili lasciati dalle ripide montagne. E' appena transitato l'E.646.045 di spinta al diretto 2658 proveniente da Trieste e diretto a Tarvisio; 30 aprile 1990.



Foto 2.44: per questa E.626, eccezionalmente di spinta ad un pesante treno merci per l'Austria, le fatiche sono quasi finite, visto che la rampa più impegnativa del versante Sud della Pontebbana termina nei pressi di Camporosso in Valcanale, per poi raggiungere in piano il valico di Tarvisio. Il suo "ronzante" passaggio è splendidamente incorniciato dai monti che delimitano il confine fra Italia e Slovenia, ricoperti da una fresca nevicata; 30 gennaio 1982.



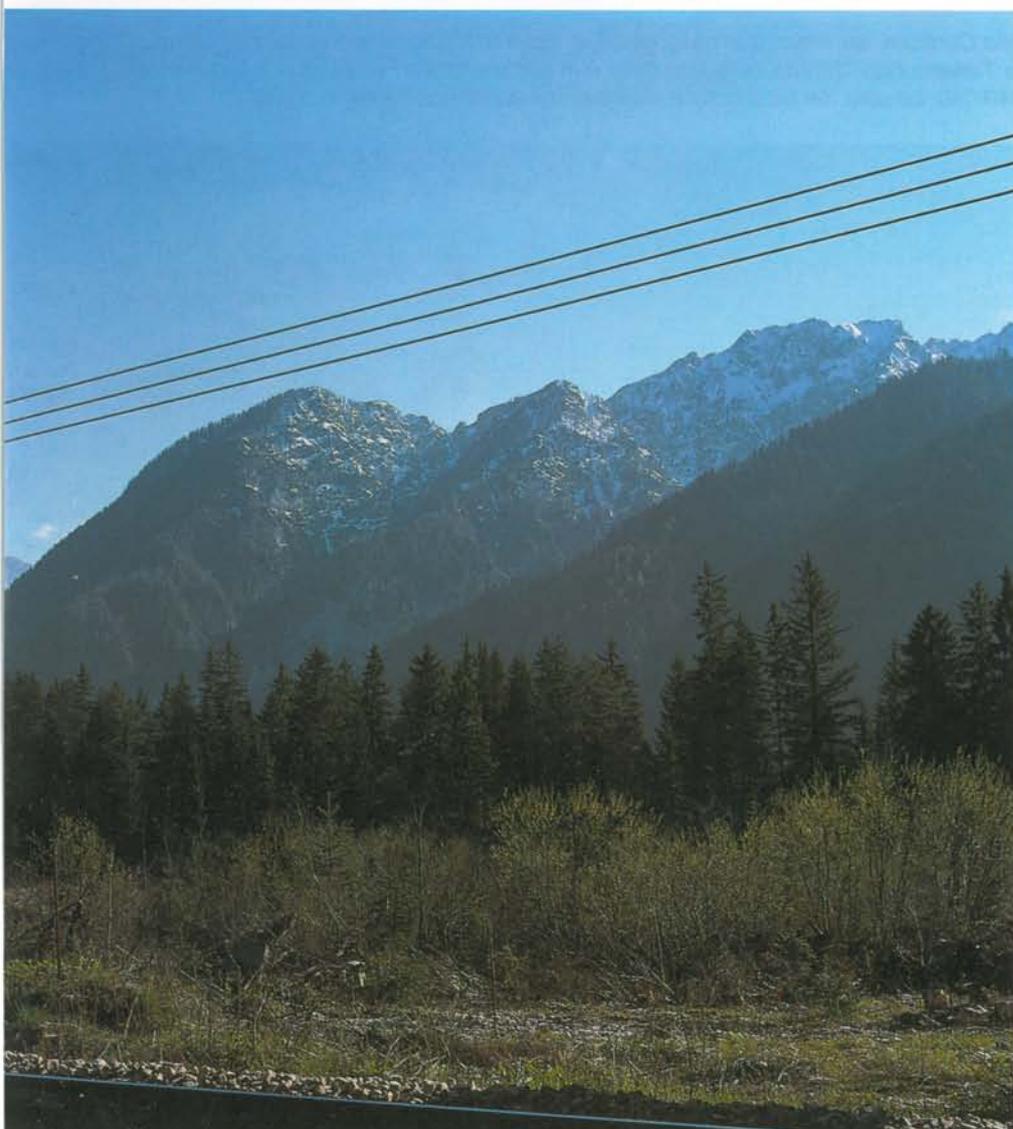


Foto 2.45: nella foto 2.39 abbiamo visto le cime del Montasio fotografate dal versante Sud. In questa immagine vediamo ancora il Montasio, sullo sfondo, però dal suo lato Nord: la Pontebbana compie attorno ad esso un ampio semicerchio, nel suo percorso da Chiusaforte a Tarvisio. L'E.646.187 è in testa al navetta proveniente da Tarvisio e diretto a Trieste in transito nei pressi di Valbruna - Lussari. Quest'ultima località, il cui nome completo è Monte Santo di Lussari, è raggiungibile attraverso la telecabinovia visibile a sinistra della foto; 29 aprile 1990.

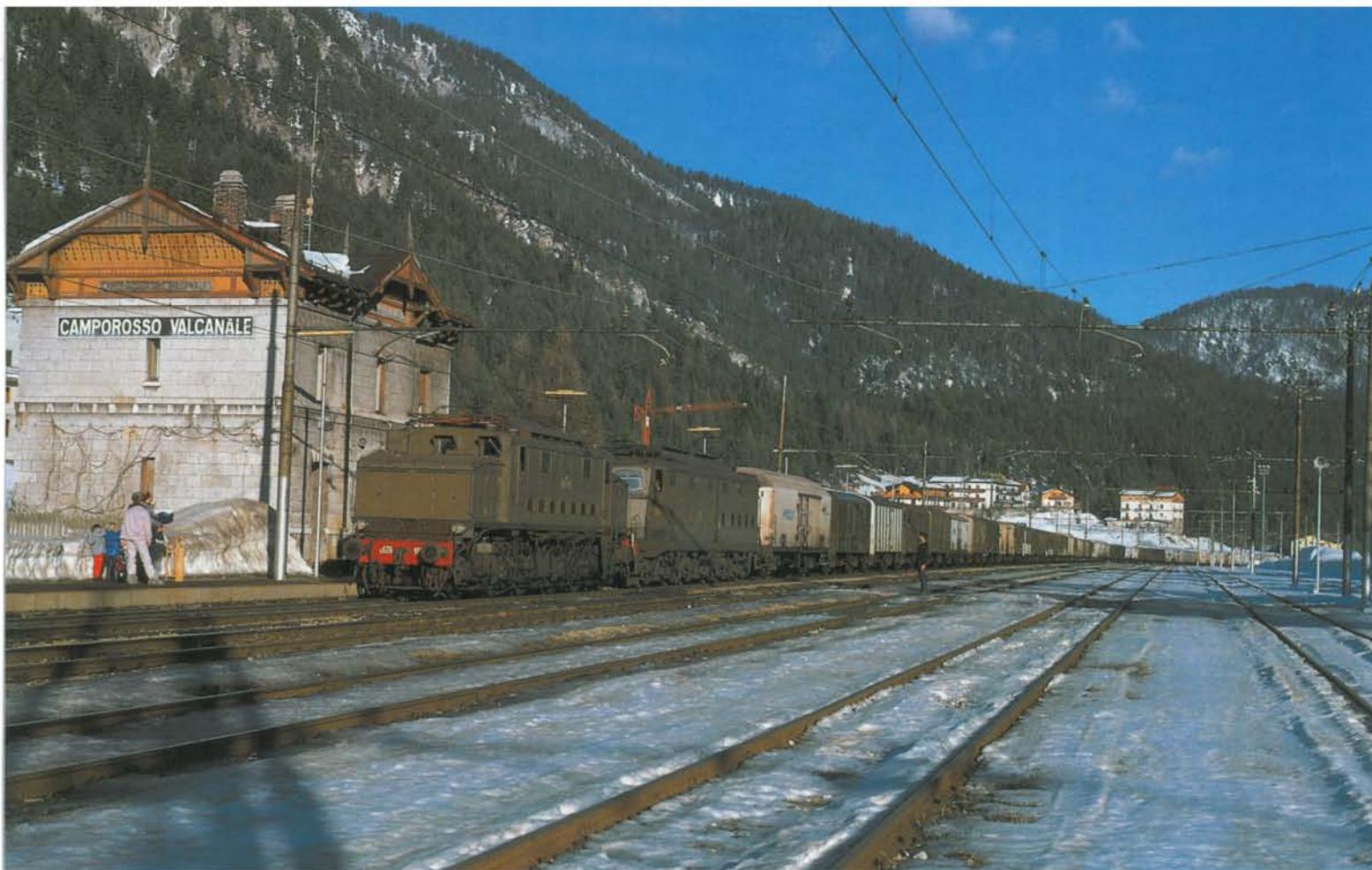


Foto 2.46: è ben riproducibile anche modellisticamente questa bella doppia formata dalla E.626.109 e dalla E.636.176 in testa ad un pesante convoglio frigorifero proveniente dall'Austria e diretto al centro Italia. Siamo nella stazione di Camporosso in Valcanale il 30 gennaio 1982.

Foto 2.47: il grande scalo ferroviario di Tarvisio Centrale, sia merci che passeggeri, si trova fuori dal centro abitato omonimo. Questo possiede una sua fermata propria denominata Tarvisio Città, ritratto nella foto dove è in sosta il locale 5978 Udine - Tarvisio composto dalla motrice ALe 540.023 e rimorchiata Le 840.040. Lo stile del fabbricato è chiaramente austriaco; 29 aprile 1990.

