

Direttissima - Linee lente - Alta Velocità

Quando si dice "Direttissima" si pensa immediatamente alla nuova linea per Alta Velocità che collega Firenze con Roma, anche se non ancora completata. Ma probabilmente molti di Voi rammenteranno di aver già sentito parlare, già fin dagli anni Trenta, con parole del padre o del nonno, di una linea pur essa denominata "Direttissima" con l'aggiunta del termine "dell'Appennino" che collegava Bologna con Firenze. Questa venne realizzata in piena era fascista e non per ultimo con lo scopo di strabiliare il mondo con un'opera che esaltasse le italiane capacità pratiche e tecniche. Per essa venne realizzata l'allora galleria più lunga del mondo (quella dell'Appennino che con i suoi 18.507 metri è ancora seconda, in Europa, dopo il recente Eurotunnel). Ancora oggi mirabili opere murarie, prevalentemente in mattoni rossi, personalizzano al massimo questa bella linea ritenuta da sempre, a ragione, una delle massime espressioni della viabilità ferroviaria in tutto il mondo. In definitiva, quindi, le "Direttissime" sono due, anche se concatenate sullo stesso percorso che collega il Nord e Bologna alla Capitale d'Italia: Roma.

Noi ve le mostreremo entrambe in questo capitolo, assieme ad altre linee veloci già in funzione o in fase di ultimazione. Naturalmente ci sarà spazio anche per le cosiddette "Linee lente" che sono poi i vecchi tracciati, non sempre dismessi. Questo l'elenco delle linee sulle quali "viaggeremo":

- La "Succursale dei Giovi". Parallela alla vecchia linea dei Giovi che collega Genova con la pianura Padana.
- Il tunnel di base Paola - Castiglione Cosentino che permette un pratico e moderno collegamento ferroviario con la città di Cosenza anche se ha di fatto sostituito l'ultimo tratto a cremagliera delle FS.
- La tratta in costruzione in Calabria tra Eccellente e Rosarno che agevererà l'attuale percorso a binario unico, assai tortuoso, prima di raggiungere a Tropea sulla importante linea Napoli - Reggio Calabria.
- La costruenda linea Caltagirone - Gela in Sicilia.
- Il nuovo tunnel Monte Olimpino nei pressi di Como.
- Il tunnel di base Nocera - Salerno.
- La costruenda linea veloce sulla Pontebbana da Udine a Tarvisio

- 1 - Bologna - Firenze (Direttissima dell'Appennino)
- 2 - Firenze - Roma (Direttissima - Alta Velocità)
- 3 - Genova - Arquata Scrivia (Succursale dei Giovi)
- 4 - Paola - Cosenza
- 5 - Eccellente - Rosarno

- 6 - (Catania) - Caltagirone - Gela
- 7 - Chiasso - Albate
- 8 - Nocera - Salerno
- 9 - Udine - Tarvisio (Pontebbana)



Foto 3.1: i treni più moderni che attualmente percorrono la "Direttissima dell'Appennino", fra Bologna e Firenze, sono gli ETR.450 più comunemente detti "Pendolino". Nell'immagine del 15 ottobre 1989, uno di questi convogli transita sul viadotto Setta, nei pressi di Vado, come treno IC 514 "Carracci" sulla relazione Roma - Venezia. Ben in evidenza il caratteristico assetto inclinato e variabile in curva dal quale deriva il soprannome suddetto.



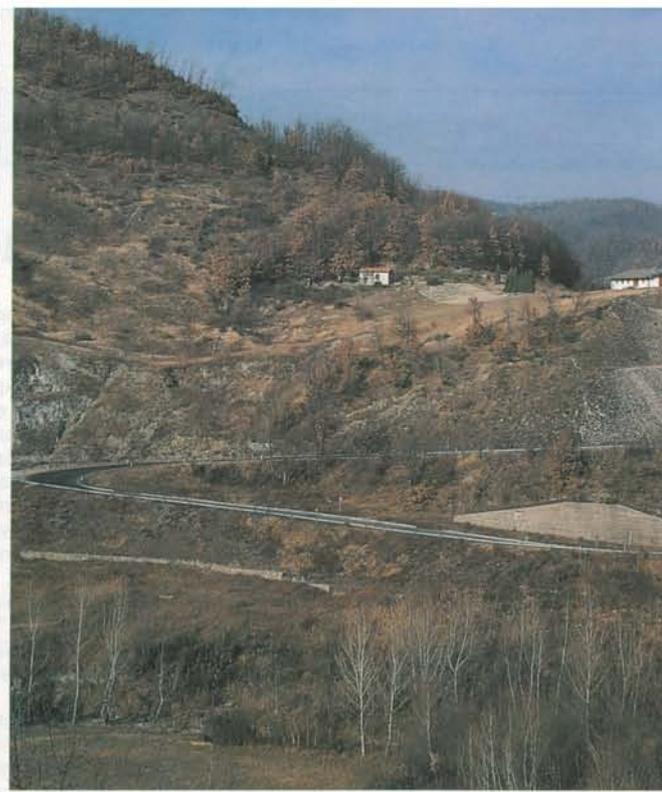
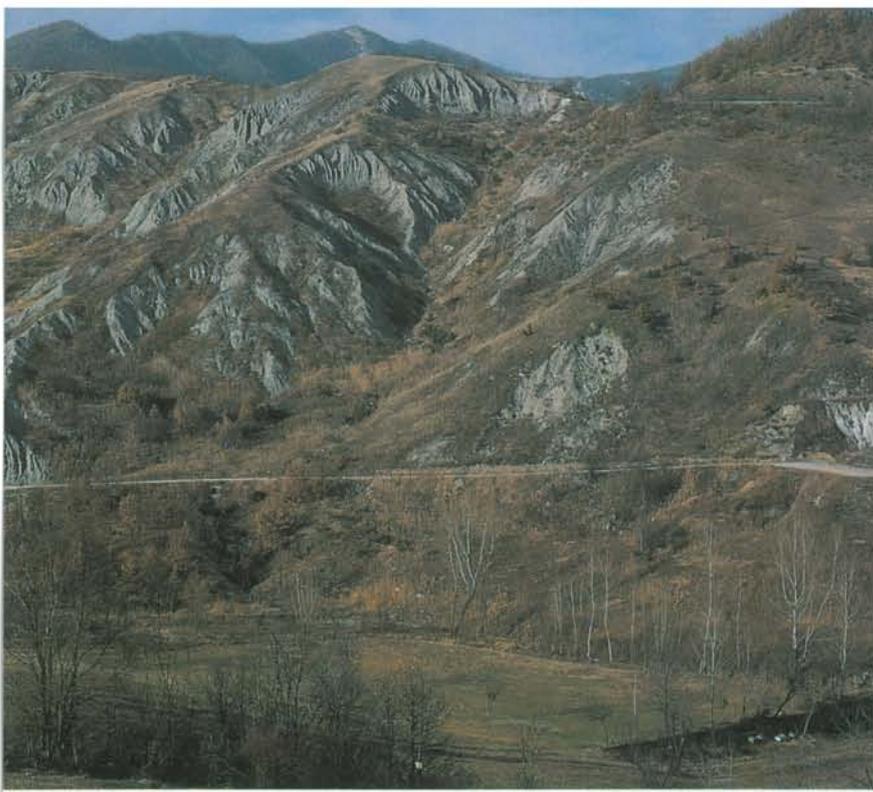


Foto 3.2: una delle caratteristiche del territorio attraversato dalla Direttissima dell'Appennino sono, prevalentemente già in quel della Toscana, i profondi solchi tracciati dalle acque sulle friabili componenti geologiche della zona. Su questa terra è assai difficile edificare qualcosa ed è stato questo uno dei maggiori problemi incontrati nella costruzione della Direttissima, per la quale si è fatto ricorso a molte opere murarie di contenimento ed allo scavo di parecchie gallerie, dal tipico rivestimento in mattoni, compresa la famosa "Galleria dell'Appennino" che per lunghi anni è stato il traforo più lungo del mondo; orgoglio delle nostre ferrovie. Nella foto del 30 dicembre 1986 vediamo l'E.428.226, detto "Pirata" dopo la sua ricoloritura sperimentale nei colori navetta, impegnare il viadotto Grizzana con il locale 8097 da Bologna per Firenze.

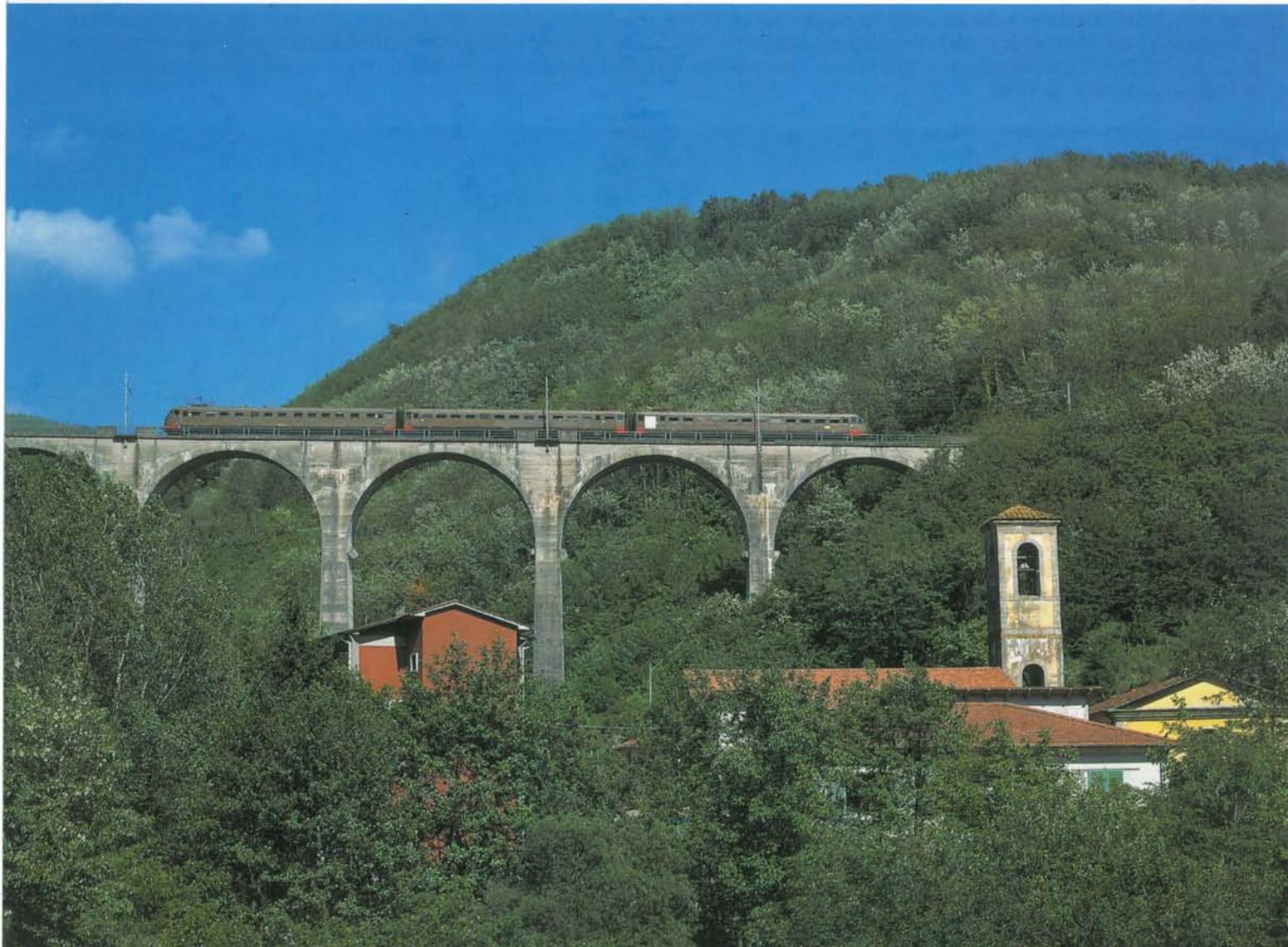




Foto 3.3 (in basso a sinistra): prima della costruzione della Direttissima dell'Appennino, il collegamento ferroviario fra Bologna e Firenze avveniva attraverso la "Porrettana" via Pistoia e Porretta Terme. Oggi questa bella linea viene utilizzata solo per il traffico locale. La sua tratta più spettacolare è quella fra Pistoia e Pracchia, dove si trova anche questo alto viadotto che sovrasta il villaggio di Piteccio, sul quale sono in transito tre automotrici del gruppo ALe 790/880 che formano il locale 4820 Pistoia - Bologna; 10 giugno 1984.

Foto 3.4: la Direttissima dell'Appennino sviluppa molto del suo tracciato attraverso opere in muratura mai prive di una particolare bellezza e sempre ben inserite nel circostante paesaggio ancora oggi distensivo e lontano dagli inquinamenti della vita moderna. Come rapido 817 Venezia - Firenze era in transito, il 12 settembre 1977, un ETR.250 sul viadotto nei pressi di Vernio - Montepiano - Cantagallo. Ricordiamo che gli ETR.250 vennero ricavati dagli accorciamenti dei famosi "Settebello".





Foto 3.5: ritorniamo sulla Porrettana per sorprendere un convoglio di ALe 790/880 impegnate ad effettuare il locale 4819 da Bologna per Firenze, in un impervio tratto dove la linea corre parallela al fiume Reno. Sullo sfondo l'abitato di Biagioni; 10 giugno 1984.

(Termina qui la quarta parte degli inserti "Binari d'Italia" di H. Rohrer. Le altre puntate sono apparse sui numeri 87, 89 e 94 di MF - continua)



Foto 3.6: Sulla rampa settentrionale della Direttissima Appenninica, presso Monzuno-Vado. La locomotiva E.636.085 seguita da un carro merci, un bagagliaio a due assi, una vettura "Centoporte" ed una "Corbellini", disimpegna il locale 8097 Bologna-Firenze, il 12 settembre 1977.

Foto 3.7: Un convoglio di tre elettromotrici ALe 790/880 è entrato nella stazione di Valdichiana, sulla vecchia linea transappenninica, lungo la rampa meridionale della Porrettana. Sullo sfondo si vede il viadotto delle Svolte, appena percorso dal nostro treno. 11 giugno 1984.





Foto 3.8: L'opera di ingegneria civile più caratteristica e nota della Direttissima Firenze-Roma è certamente il viadotto sul fiume Paglia, nei pressi di Orvieto, uno dei più lunghi viadotti della rete europea. Lo stesso mentre viene impegnato dal Diretto 2702 Salerno-Milano, al traino di una locomotiva E.656 dietro la quale si nota la carrozza cellulare del tipo Kz, il 10 ottobre del 1985.

Foto 3.9: Un elettrotreno ETR 450 "Pendolino" mentre disimpegna l' IC 501 Guido Reni Roma-Torino, ripreso nel tipico paesaggio rurale della Val di Chiana, nei pressi di Montallese, il 12 ottobre del 1989.





Foto 3.10: La Direttissima Firenze-Roma e la vecchia linea corrono in alcuni tratti parallele, ed in alcuni altri si intersecano più volte, rendendo spettacolare questa parte dell'asse Milano-Roma-Napoli. Nell'immagine, ripresa nei pressi di Orvieto il 2 marzo del 1985, l'Espresso n. 200 Italien-Holland Express Roma-Amsterdam, impegna le prime arcate del lungo viadotto sul Paglia.





Foto 3.11: L'interconnessione Arezzo Sud-Montevarchi è stata una delle ultime aperte al traffico sulla Direttissima. Così ancora nel 1989 i veloci espressi dovevano percorrere le strette curve del tortuoso tracciato della vecchia linea. Il viadotto di Bucine, nell'immagine, viene impegnato simultaneamente, l'11 ottobre del 1989, dall'Espresso 271 Italia Express Francoforte-Roma, e dall'IC 514 Carracci Roma-Venezia, disimpegnato da un ETR 450.

Foto 3.12: Sullo stesso viadotto di Bucine il rapido IC 554 Marco Polo Roma-Udine/Trieste/Bolzano ripreso il 30 settembre del 1987 nella sua massima composizione di 9 pezzi, tra elettromotrici e rimorciate pilota. A sinistra si vede la vallata dell'Arno, mentre sullo sfondo il Pratomagno.

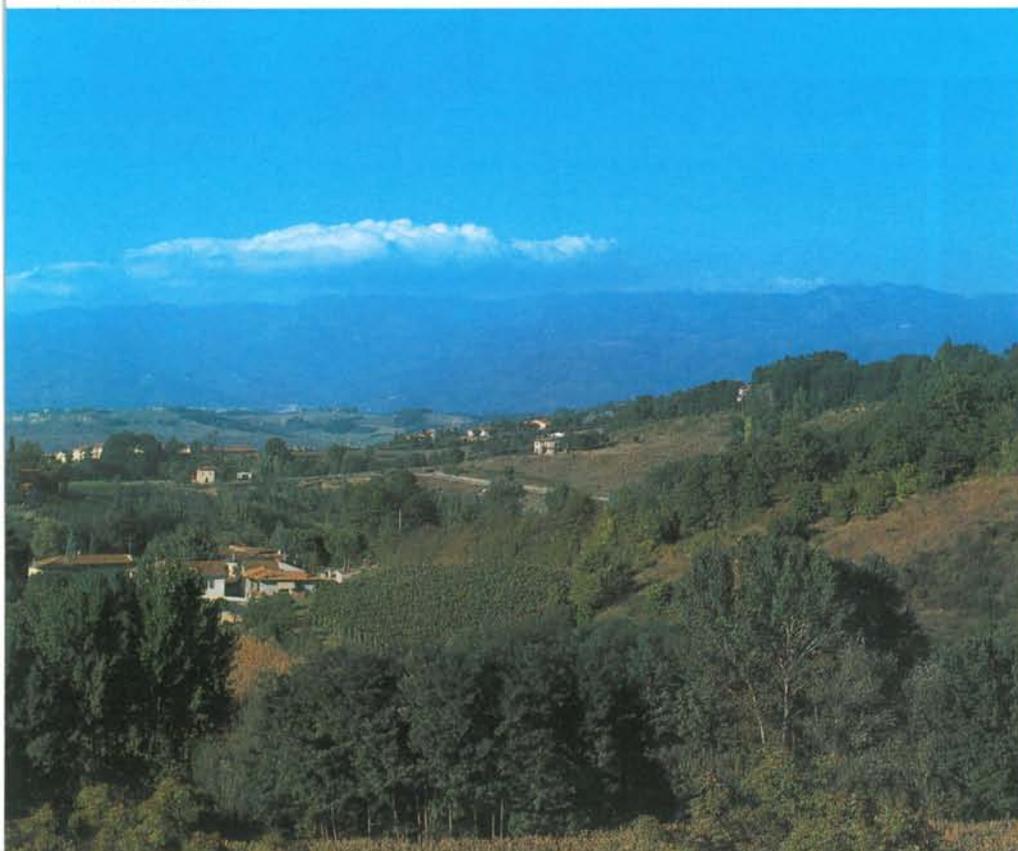




Foto 3.13: Ancora una immagine del tortuoso tratto, qui a nord di Bucine, ripresa il 13 ottobre del 1989, sulla vecchia linea Firenze-Roma, che ospita in questa istantanea il passaggio dell'IC 541 Palladio Venezia-Roma trainato da una E.444R, mentre una E.444 ancora allo stato di origine effettua la riserva. Sullo sfondo è in evidenza un viadotto allora in costruzione dell'interconnessione Montevarchi (Sud).

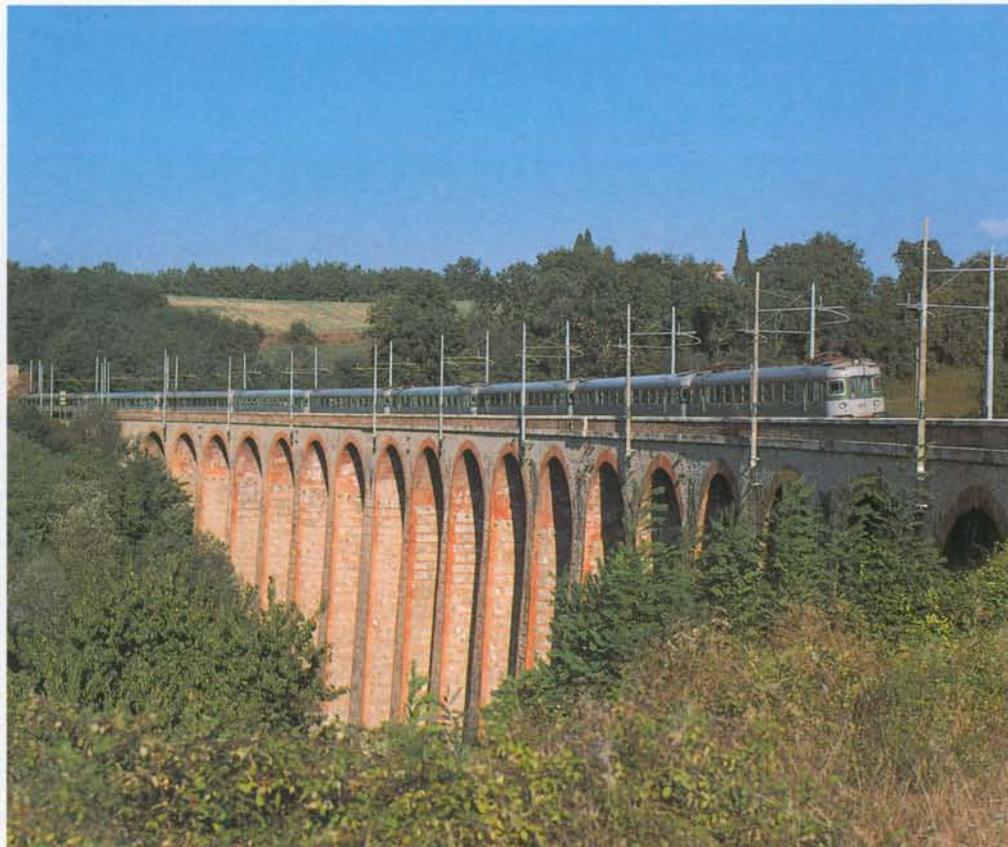
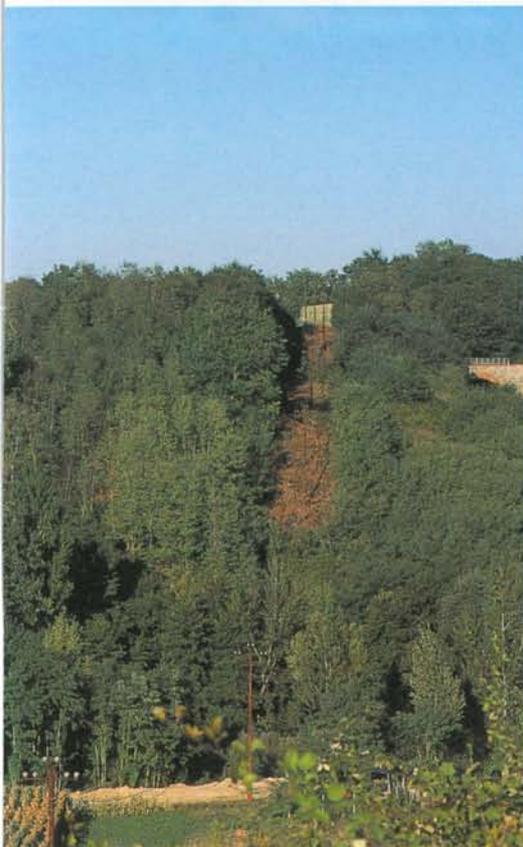




Foto 3.14: La Direttissima Firenze-Roma attraversa il cuore della Toscana e dell'Umbria, senza toccare però le numerose città sparse lungo il suo tracciato, che vengono invece servite dalla vecchia linea, che mediante numerose interconnessioni si collega in vari punti con la nuova. Qui una E.656 è stata ripresa il 4 ottobre del 1987 nei pressi di Cortona, il cui antico borgo è visibile sullo sfondo, al traino dell'espresso 754 Roma-Budapest.

Foto 3.15: Anche Arezzo viene lasciata a distanza dalla Direttissima, ma una apposita doppia interconnessione consente ad alcuni importanti treni di effettuare fermata. Qui è l'Alpen Express Roma-Puttgarten che ha appena effettuato fermata nella città al traino della E.444.093, il 9 febbraio 1980.





Foto 3.16: Un elettrotreno ETR 450 "Pendolino", ripreso in piena velocità nei dintorni di Arezzo, mentre effettua l' IC 503 Botticelli Milano-Napoli.

Foto 3.17: Ancora una immagine della Direttissima, che vede stavolta l'IC 526 Brera Roma-Milano diretto in piena velocità verso Nord, al traino di una locomotiva E.444, nei pressi di Montallese, il 9 ottobre del 1988.





Foto 3.18: Nei pressi di Laterina la Direttissima attraversa terreni erosi dalle acque nel corso dei secoli, che vengono attraversati mediante imponenti viadotti. Su uno di questi transita in piena velocità l' 8 gennaio 1993 l' IC 504 Carracci Roma-Venezia, disimpegnato da un ETR 450 "Pendolino".

Foto 3.19: Lo stesso manufatto visto dal lato opposto, ed un colpo da maestro al bravo ed anche fortunato fotografo, che ha colto l'istante in cui due treni circolanti a 200 km/h si incrociano sul viadotto : sono l'IC 543 Palladio Venezia-Roma, condotto da una E.444R, ed un "Volo di Superficie" dell'Alitalia, costituito da una composizione di ALe 601 e relative rimorchiate.





Foto 3.20: Nei pressi di Arezzo la Direttissima Firenze-Roma incrocia la ferrovia in concessione Arezzo-Sinalunga. Uno dei prototipi E.402 è ripreso al traino dell' EC 54 Raffaello Roma-Zurigo, mentre incrocia il locale 1023 Arezzo-Sinalunga, disimpegnato dal rimorchio di comando pBz 118 e dalla elettromotrice EBz 9, l'8 gennaio del 1993, in località Ponte a Chiana.





Foto 3.21: La vecchia linea dei Giovi, nata come asse portante delle comunicazioni tra il Piemonte e il porto di Genova, vede oggi praticamente solo traffico locale. Nell'istantanea, scattata il 14 aprile del 1991, si incrociano sul viadotto di Pietrabissara il locale 6110 Genova-Alessandria, composto da ALe 801 e 940 con rimorchiare relative, con il locale 11201 Alessandria-Genova, disimpegnato da un treno navetta condotto da una E.646.

Foto 3.22: Una composizione bloccata di Ale 801/940 e rimorchiare relative, che disimpegnano il locale 4700 Genova-Alessandria sovrappassa il torrente Scrivia nei pressi di Isola del Cantone, sulla rampa settentrionale della vecchia linea dei Giovi, il 9 luglio del 1983.



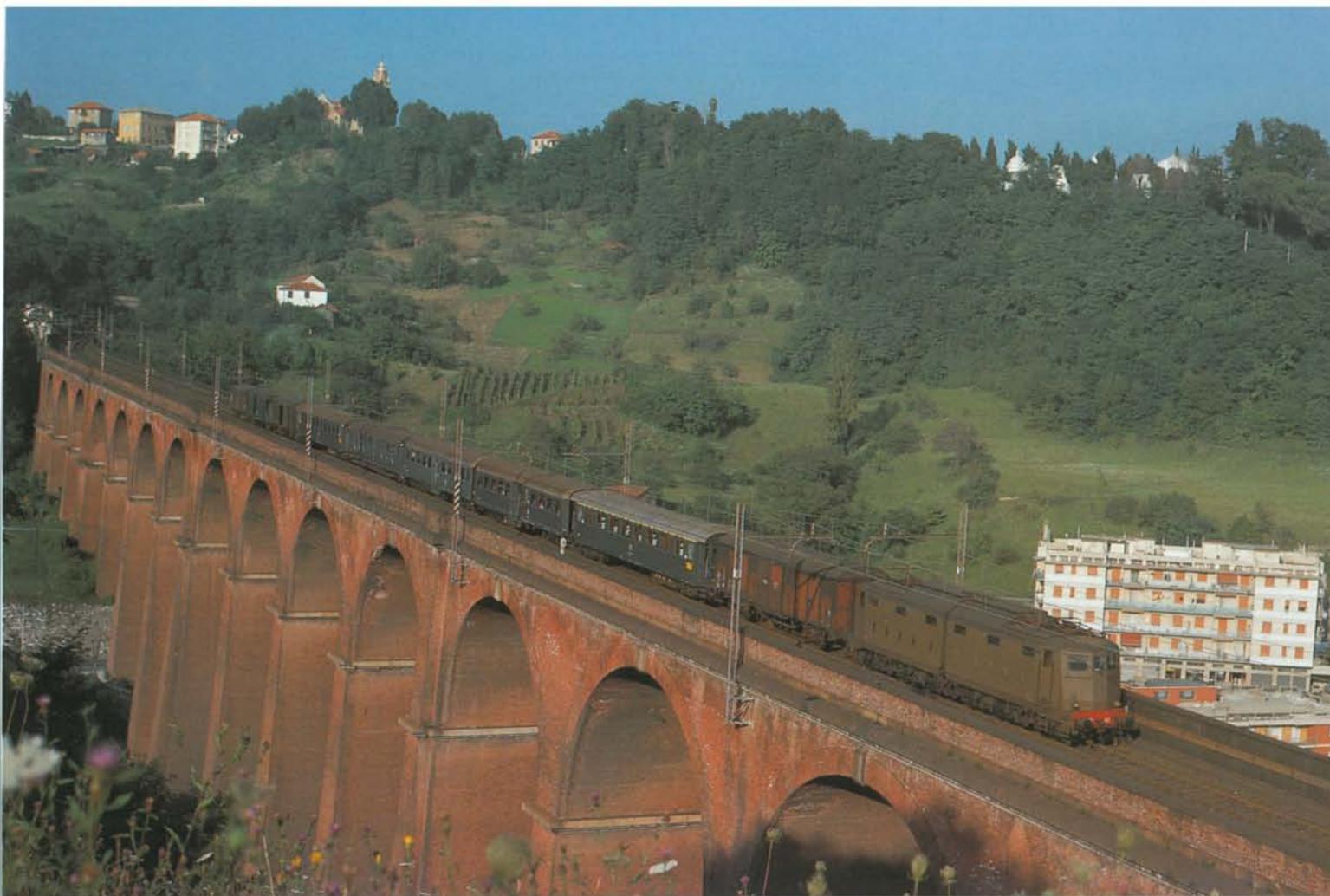


Foto 3.23: La "Succursale dei Giovi" quadruplica in pratica i binari esistenti tra Genova e Arquata Scrivia, correndo su di un tracciato quasi parallelo a quello della vecchia linea, ma assai meno acclive. Il viadotto qui raffigurato, sul quale transita il 10 settembre del 1977 il locale Novi Ligure-Genova, supera una delle numerose vallette laterale i cui rivoli convogliano le loro acque nel Polcevera.

Foto 3.24: Lo stesso viadotto dell'immagine superiore visto in lontananza, in una immagine di largo respiro, mentre viene impegnato dall'IC 672 Cycnus Ventimiglia-Milano, il 14 aprile del 1991.

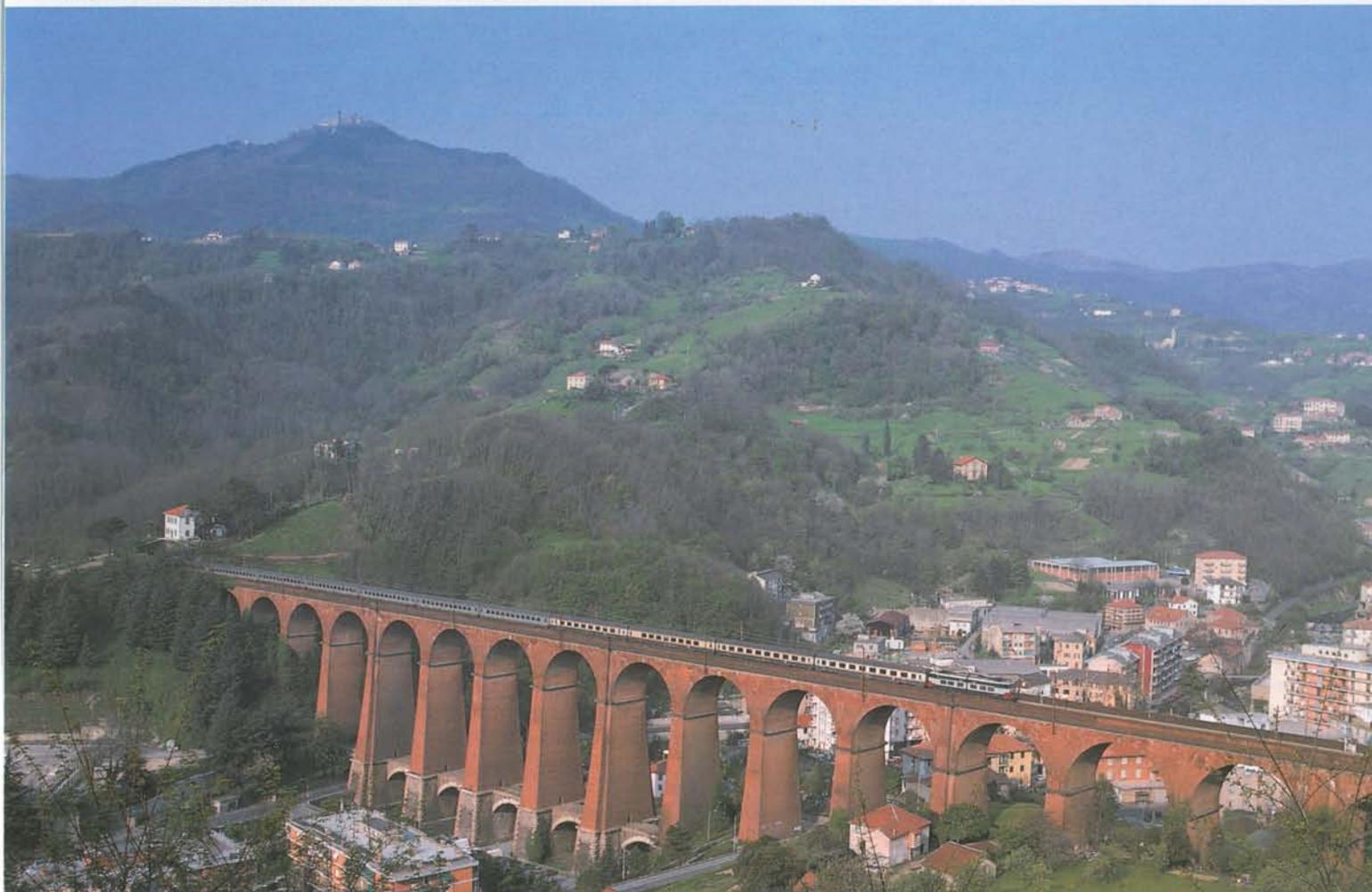




Foto 3.25: Siamo nei pressi di Mignanego, la cui stazione si scorge sullo sfondo : in primo piano la linea "Succursale dei Giovi", percorsa da un treno per trasporto auto che scende su Genova, al traino della E.636.412, mentre più in basso, a destra, si scorge la vecchia linea - qui nel suo tratto più acclive - che poco a poco si porta alla stessa quota della "Succursale", con la quale si riunirà nella stazione di Ronco Scrivia, all'uscita della doppia galleria dei Giovi.

(Termina qui la quinta parte degli inserti "Binari d'Italia" di H. Rohrer. Le altre puntate sono apparse sui numeri 87, 89, 94 e 97 di MF - continua)



Foto 3.26: il treno locale 6108 Genova-Arquata, composto da ALe 940 e relative rimorciate, mentre entra nella stazione di Isola del Cantone, lungo la vecchia e tortuosa linea dei Giovi che fiancheggia, in vari tratti, il fiume Scrivia. Era il 14 aprile del 1991.

Foto 3.27: colpo d'occhio sulla vecchia linea dei Giovi, tra Borgo Fornari e Ronco Scrivia. Il treno locale 6106 Genova-Alessandria, composto da ALe 940 e rimorciate, è qui ripreso il 14 aprile del 1991





Foto 3.28: una immagine ripresa poco tempo dopo l'inaugurazione della galleria Paola-Castiglione Cosentino: lo smarino (materiale di risulta dello scavo) è ancora ben visibile ai lati della nuova linea, percorsa nell'immagine - scattata il 12 aprile 1988 - dal treno locale 3737, spinto da una E.424. A fianco della linea a doppio binario Napoli-Reggio Calabria è ancora presente quello del vecchio percorso a cremagliera, all'epoca non ancora disarmato.

Foto 3.29: fino all'inaugurazione della nuova linea Paola-Cosenza, la quasi totalità del traffico viaggiatori veniva disimpegnato dalle automotrici termiche dei gruppi ALn 64 e ALn 56.1900. Entrambi possedevano due motori termici e quattro assi motori, e ruote dentate, utilizzate però per la sola frenatura. Nell'immagine, la ALn 64.1004 mentre effettua il locale 6657 Paola-Cosenza, ripresa nella stazione di Paola il 2 giugno 1977.





Foto 3.30: una locomotiva E.424 traina il treno locale 12738 Paola-Cosenza. In primo piano si scorgono ancora le baracche del cantiere di scavo della galleria, mentre il binario che collega l'ingresso del tunnel alla linea tirrenica, in direzione di San Lucido Marino e Lamezia Terme, non risulta ancora posato. Sullo sfondo si intravede la stazione di Paola. 12 aprile 1988.





Foto 3.31: dalla spettacolare linea a cremagliera Paola-Cosenza, soppressa nel 1987 con l'apertura della nuova galleria di base, si godevano ampi scorci della costa tirrenica, come in questa immagine. Sulla vecchia linea stanno arrancando lentamente in salita le due automotrici ALn 56.1903 e ALn 64.1002, mentre disimpegnano il treno locale 111 Paola-Cosenza, il 21 marzo del 1973, nei pressi di San Lucido.

Foto 3.32: tra le stazioni di Falconara Albanese e San Fili, la vecchia linea Paola-Cosenza attraversava le montagne costiere con tre gallerie. La locomotiva a cremagliera 981.007 è qui ripresa con un treno di materiale discendente su Paola su questa tratta in semplice aderenza, il 23 gennaio del 1976. Sullo sfondo si intravede un ardito viadotto della superstrada Paola-Cosenza, sulla quale circolavano anche i pullman delle FS - in diretta concorrenza con la ferrovia - che con i loro 50 minuti di percorrenza consentivano già allora un risparmio di una buona mezz'ora rispetto alle automotrici termiche.





Foto 3.33: superata la catena costiera, l'ALn 64.1002 scende - l'8 ottobre del 1984 - sulla tratta a cremagliera verso la piana di Cosenza. In alto, il paese di San Fili.

Foto 3.34: incrocio in stazione di Falconara Albanese, il 2 giugno del 1977 : un treno di materiali condotto dalla locomotiva 981.004 incrocia il treno locale 6655 Paola-Cosenza, disimpegnato dall'automotrice ALn 64.1001.





Foto 3.35: il treno di materiali dell'immagine precedente mentre impegna un viadotto lungo la discesa su Paola, sul tratto a semplice aderenza tra San Fili e Falconara Albanese. Subito dietro la locomotiva è ben visibile la speciale vettura appartenente alla numerosa famiglia delle "centoporte", munita della ruota dentata di frenatura.



Foto 3.36: la stazione terminale della vecchia linea a cremagliera che saliva da Paola era situata nel centro cittadino di Cosenza. La stessa venne soppressa nel 1987 con l'inaugurazione della nuova linea e l'apertura al traffico della nuova stazione situata più a nord. Una partenza dalla vecchia stazione, ove il treno locale 6650 Cosenza-Paola viene disimpegnato dalla ALn 64.1003, il 6 giugno 1977.

Foto 3.37: lungo la costa tirrenica venne inaugurato nei primi anni '70 il nuovo tronco Eccellente-Rosarno, che taglia alla base il Capo Vaticano, transitando per Vibo Valentia. Lungo la vecchia e tortuosa linea costiera transitano attualmente solo treni locali e anche qualche espresso che effettua fermata a Tropea, come quello qui raffigurato, l'espresso 601 Torino-Reggio Calabria, ripreso il 13 luglio del 1985 nei pressi di Zambrone.





Foto 3.38: lungo la vecchia linea costiera che scontorna il Capo Vaticano troviamo qualche bel ponte in muratura. Uno di questi, posto tra Ricadi e Santa Domenica, viene qui impegnato dal treno locale 8944 Reggio Calabria-Lamezia Terme, insolitamente condotto, il 10 luglio del 1985, da una E.444.

Foto 3.39: dalla vecchia linea che costeggia, cingendolo, il promontorio di Capo Vaticano, si ha una breve ma bella vista sull'antico centro di Tropea. Nell'immagine, colta il 14 luglio del 1985, una E.424 traina il treno locale 8915, Lamezia Terme-Rosarno.

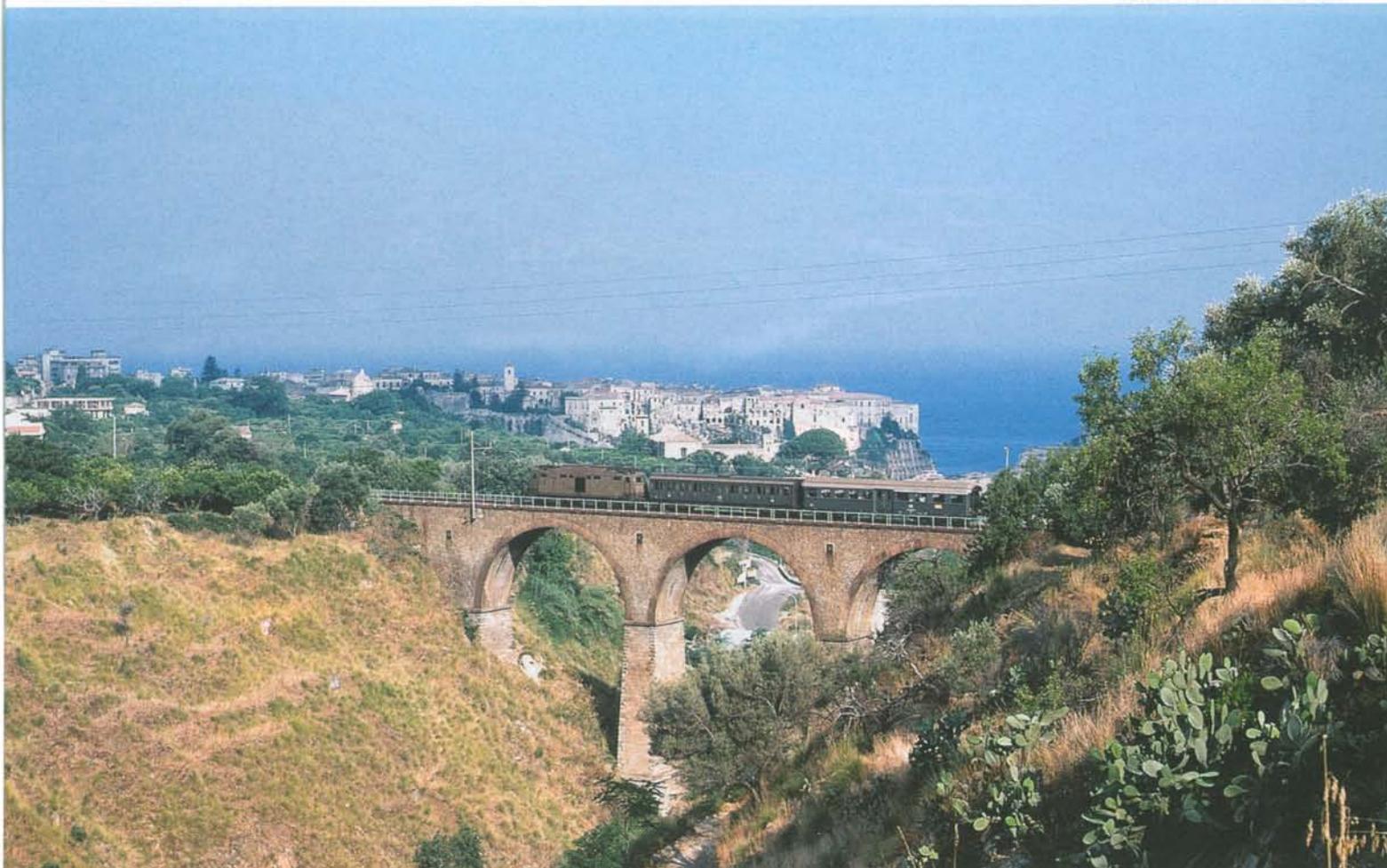




Foto 3.40: la nuova linea Eccellente-Rosarno non percorre più il promontorio di Capo Vaticano, ma lo taglia alla base. Il recente tronco comprende solo due stazioni intermedie e in una di queste, quella di Vibo Valentia-Pizzo - lontana dai rispettivi centri abitati - sfreccia il 10 ottobre del 1984 il rapido 882 "Peloritano" Palermo-Siracusa-Reggio Calabria-Roma, nella classica composizione di ALe più Le 601 totalizzante sette pezzi.

Foto 3.41: il manufatto più imponente della nuova linea Eccellente-Rosarno è il viadotto Angitola. Nell'istantanea, scattata il 12 ottobre del 1984, lo stesso viene impegnato dall'espresso 579 "Treno dell'Etna" Torino-Siracusa-Reggio Calabria, condotto per l'occasione da una E.656 che reca al traino altre due unità gemelle inattive.

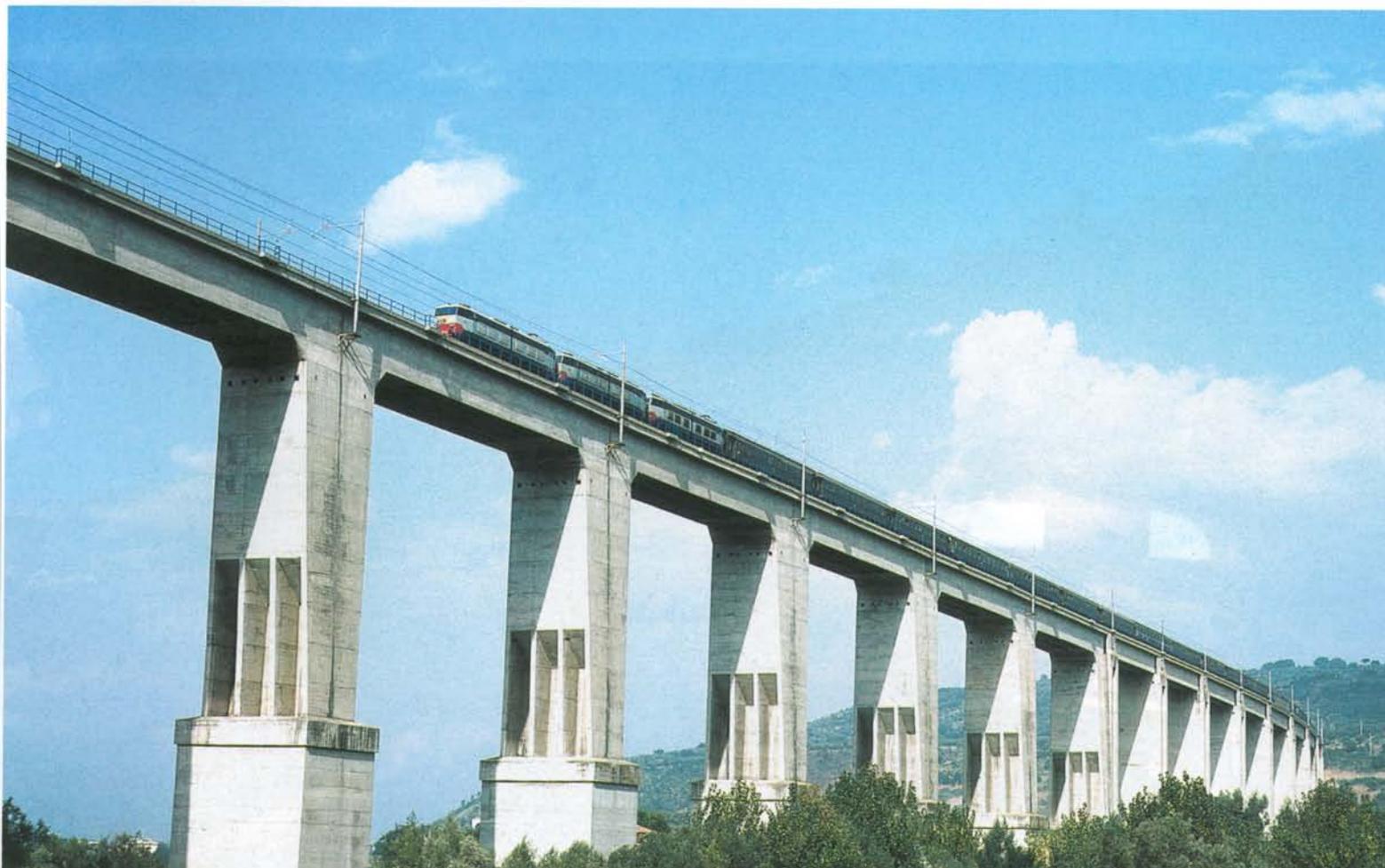




Foto 3.42: nel 1979 venne inaugurata nel sud della Sicilia la nuova linea Caltagirone-Gela. Il percorso da Catania al centro petrolchimico di Gela si accorciava di ben 133 km, ma la via di accesso da Catania a Caltagirone conserva ancora oggi forti pendenze e un elevato indice di tortuosità. Alla stazione di incrocio di Filidonna la linea forma una curva di 180°. Qui, il 20 aprile del 1987, sosta l'automotrice ALn 668.1527, che disimpegna il locale 6737 Caltagirone-Gela, che attende di incrociare un'altra automotrice dello stesso gruppo visibile sullo sfondo, all'estremità opposta della curva.

Autotreno ALn 668.1527, Archivio della Ferrovie dello Stato, Roma, 20 aprile 1987





Il treno ALn 668.1527 è in servizio sulla linea Mineo-Militello. La locomotiva è di colore bianco con strisce blu e rosse. Sullo sfondo si vede la piana di Catania.

Il treno ALn 668.1527 è in servizio sulla linea Mineo-Militello. La locomotiva è di colore bianco con strisce blu e rosse. Sullo sfondo si vede la piana di Catania.

Foto 3.43: la stessa linea d'accesso nel suo tratto più accidentato, tra Mineo e Militello. La coppia di ALn 668.1513 e 1528 scende verso Militello, disimpegnando il treno locale 6732 Gela-Catania, il 20 aprile del 1987. Sullo sfondo si scorge la piana di Catania.





Foto 3.44: ancora una immagine dell'imponente viadotto Angitola, sulla nuova linea Eccellente-Rosarno, mentre viene impegnato, il 12 ottobre del 1984, da un treno merci composto da 17 carri per trasporto container, condotto da una locomotiva E.626.

Foto 3.45: il treno locale 10147 Caltagirone-Gela, ripreso il 4 aprile del 1981 sulla nuova linea, nella fermata impresenziata di Vituso, ove effettua una sosta subito dopo aver attraversato il lungo viadotto ad archi visibile sullo sfondo.

(Termina qui la sesta parte degli inserti "Binari d'Italia" di Hansjürg Rohrer. Le precedenti puntate sono apparse sui numeri 87, 89, 94, 97 e 100 di MF - continua)



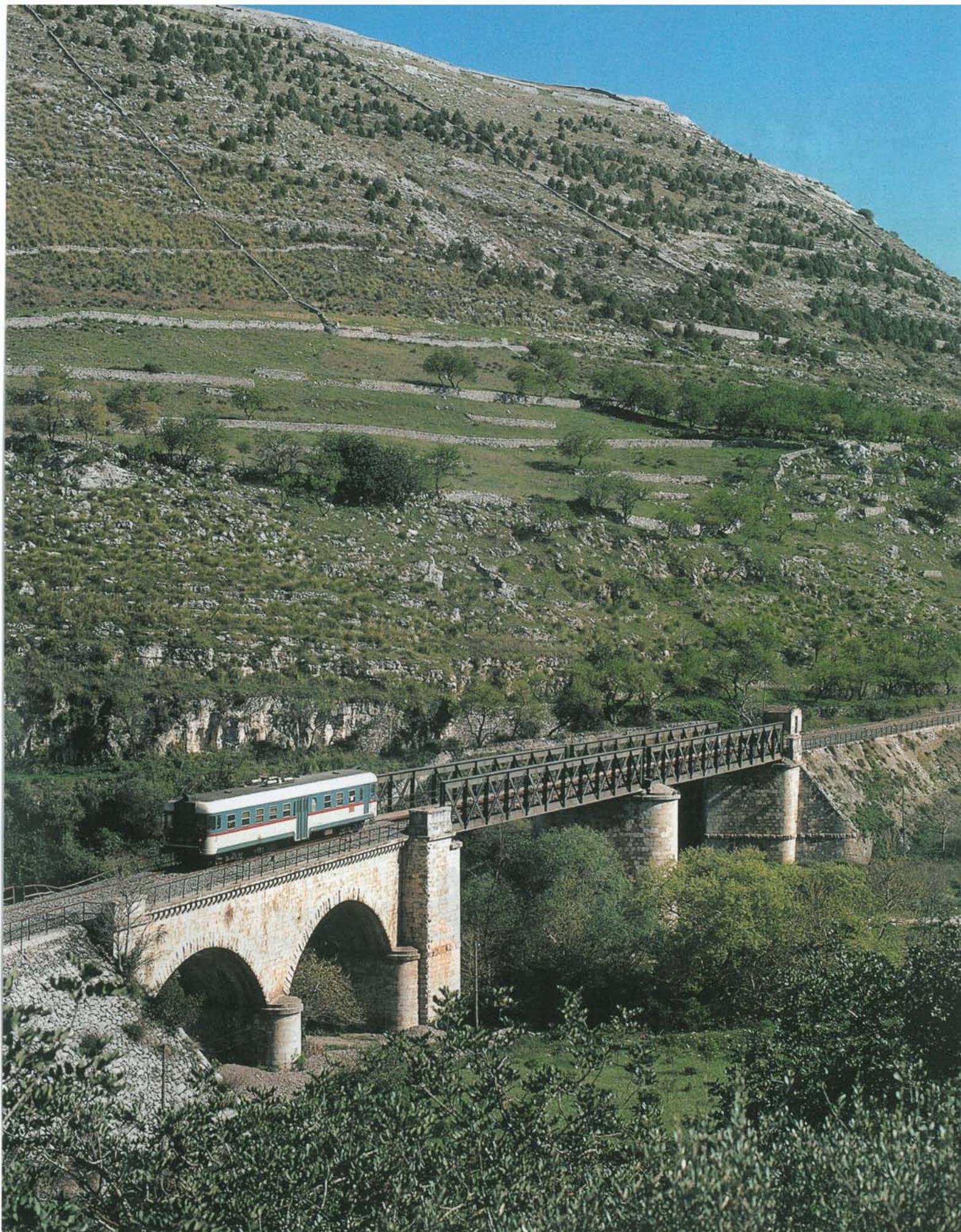


Foto 3.46: prima dell'apertura della tratta Caltagirone-Gela, i convogli che collegavano la città ai piedi dell'Etna, Catania, con la ridente località di Gela, dominante l'omonimo Golfo, erano obbligati a percorrere la linea Siracusa-Modica-Ragusa, e viceversa. Nei pressi della stazione di Ragusa Ibla, una ALn 668 impegna il ponte in metallo e muratura, che attraversa il fiume Irminio, in servizio locale tra Gela e Siracusa, il 2 aprile 1981 come treno 6843.



Foto 3.47: la tratta Siracusa-Ragusa-Gela è molto sinuosa. Nella città alle pendici dei Monti Iblei, Ragusa, costruita su colline laterali alla gola dell'Irminio, il percorso assume anche un carattere elicoidale, come testimonia l'immagine con una doppia di ALn 668 che pochi istanti prima transitava sui binari visibili nel fondovalle, all'uscita di una galleria. Il treno era il diretto 2052 Modica-Caltanissetta Xirbi del 3 aprile 1981.

Foto 3.48: una D.443 al traino di un merci diretto al Sud qui ripreso, il 3 aprile 1981, sulla linea d'accesso a Caltagirone, poco prima della popolosa cittadina. Il ripido cambio di pendenza, le strette curve ed il percorso tortuoso anche della strada, dimostrano l'andamento difficile di questa linea.





Foto 3.49: la linea Chiasso-Milano, anche se sulla carta lo sembra, non è del tutto pianeggiante, percorrendo discreti dislivelli. Da Chiasso (238 m) a Como (217 m) scende leggermente per poi risalire, in soli 5 km, ai 277 m di Albate/Camerlata. Per questo, sono previste anche delle doppie trazioni, come testimonia la E.636.268 della foto, provvista di maglia sganciabile, in spinta ad un merci ripreso nei pressi del Chostro di Sant'Abbondio, il primo giugno 1985.

Foto 3.50: con l'apertura della nuova galleria del Monte Olimpino, fra Chiasso e Bivio Rosales, a sud di Albate/Camerlata, si è eliminata la depressione di Como e la spinta ai convogli merci, o passeggeri che non effettuano fermata al capoluogo sul Lario, non è più necessaria. Nella foto, la E.636.332 all'uscita del portale sud della nuova galleria, il 14 giugno 1990.





Foto 3.51: il 4 luglio 1993 transita, al traino della E.656.215, il treno espresso 383 Stoccarda-Genova nei pressi del Bivio di Rosales, sulla vecchia linea per Como. Il doppio binario sulla sinistra conduce, attraverso la galleria del Monte Olimpino, direttamente a Chiasso senza toccare Como.

Foto 3.52: nel 1977 venne inaugurata la galleria Santa Lucia, di 10,3 km di lunghezza, in grado di collegare direttamente la città di Salerno con Nocera. La bella ed interessante vecchia linea passante per Vietri e Cava de' Tirreni, viene ora utilizzata solo per il trasporto locale, offrendo sempre indimenticabili scorci sul Golfo di Salerno e l'omonima città. Nella foto, in bianco e nero come mia consuetudine a quei tempi, un convoglio navetta spinto dalla E.424.115 con carrozze Corbellini a due assi. Era il 2 giugno 1976.





Foto 3.53: nel 1993 venne aperta, nell'entroterra napoletano al di là del Vesuvio, la nuova linea d'accesso a Salerno. Si dirama da Sarno dalla ricostruita linea secondaria Cancellone-Codola e si sviluppa quasi per intero su lunghi viadotti e gallerie. Nella foto, il locale 8137 Caserta-Salerno composto, l'11 gennaio 1995, con ALe 803 e rimorchiato, in transito nei pressi di Sarno.

Foto 3.54: con un discutibile impatto ambientale, la pianeggiante campagna fra Sarno e Pompei è sovrastata da insensati viadotti in cemento che sorreggono la linea ferrata. Un complesso ALe 803 è qui ripreso, l'11 gennaio 1995, come treno locale 8140 da Salerno a Caserta, nei pressi di Sarno. Sullo sfondo, le montagne innevate della Penisola sorrentina.





Foto 3.55: quasi in silenzio, come d'abitudine con il carattere riservato della gente di queste parti, sta nascendo, attraverso le Alpi Nord Orientali, una importante linea ad Alta Velocità. Con un percorso prettamente in galleria o su arditi viadotti, e per lo più priva della normale massicciata in pietrisco ma poggiante su solide basi in cemento, andrà a sostituire, a lavoro ultimato, la sinuosa ma assai pittoresca linea,

Foto 3.56: vecchia e nuova Pontebbana. Nei pressi di Gemona, il 30 aprile 1990, la E.424.288 spinge il diretto 2650 Trieste-Tarvisio sulla vecchia linea a binario unico, in direzione nord. Sulla destra, la nuova linea a doppio binario attende il completamento dei lavori. Fanno da sfondo alla scena le Alpi Carniche.





a semplice binario, che collega Udine con il valico italo-austriaco di Tarvisio. Nella foto, un tratto della nuova Pontebbana con sullo sfondo un E.652 al traino di un treno merci diretto in Austria, sulla vecchia linea nei pressi di Dogna, il 14 luglio 1992.

Foto 3.57: in località Carnia Piani il nuovo tracciato della Pontebbana si stacca nettamente dalla vecchia linea per puntare direttamente verso le montagne, mentre il percorso a binario unico piega verso destra seguendo il corso del fiume Fella (vedi anche la foto 2.43 pubblicata su precedenti puntate di questa serie di inserti MF). E' in transito, al traino della E.656.189, l'EC 37 "Romulus" proveniente da Vienna per Roma. Era il 20 aprile 1989.

