

Viaggi in treno

Tutta la svizzera in tre giorni. Con un solo biglietto



Inizio di ottobre. In sette amici, cinque italiani e due elvetici, realizziamo un “Gran Tour ferroviario della Svizzera”. Tre giorni al costo di 232 euro: il prezzo di un biglietto Swiss Travel Pass che consente la libera circolazione su treni, bus, battelli, mezzi a fune e trasporti urbani nell’intero perimetro della Confederazione. L’importo può sembrare elevato per i parametri italiani, ma, una volta acquistato il titolo di viaggio (via internet o presso l’agenzia DB di Milano), si può salire su qualsiasi treno, anche Tgv o Ice, senza supplementi né obblighi di prenotazione.

Il contrario che nel resto d’Europa, dove ormai praticamente ogni corsa ha un costo diverso e, se manchi una partenza o cambi idea, spesso devi pagare tutto daccapo. La verità è che i “prezzi di mercato”, mutuati vent’anni fa dalle compagnie aeree, sono un

grosso vantaggio per i vettori che possono variare di continuo le offerte in funzione della domanda prevista. Il sistema svizzero è invece pensato in favore del cliente. Più viaggi, meno paghi.

Si parte da Milano con il primo Eurocity del mattino, alle 7.10. A seguito del disastroso deragliamento di un treno merci occorso il agosto, il traffico nella galleria di base del Gottardo è ancora contingentato. Poco male: gli svizzeri hanno mantenuto in funzione la linea storica, un poco più lenta, ma panoramica e in tre ore si arriva ad Arth Goldau. Da qui, grazie ad un’audace cremagliera si sale fino ai 1.800 metri sulla cima del Rigi (che si pronuncia Righi, come il colle di Genova cui ha dato il nome). Vagoni abbastanza affollati – è una splendida domenica di sole – ma corse supplementari, anche con materiale storico, che si susseguono nel

giro di pochi minuti.

Si può scendere dal lato opposto della montagna, fino a Vitznau, grazie ad un'altra cremagliera. E' come se sul nostro Mottarone si fosse conservato in esercizio il trenino che fino agli anni Sessanta saliva da Stresa, poi sostituito da una funivia (adesso sappiamo che fine ha fatto!). E, in più, si potesse scendere dall'altra parte fino al lago d'Orta. Infatti a Vitznau ci attende un battello storico a pale, con due ristoranti a bordo, che solca le acque del lago dei Quattro Cantoni fino a Lucerna.

Il tempo di una fugace puntata al famoso ponte di legno, perfettamente ricostruito dopo l'incendio che lo distrusse negli anni Novanta, e si prosegue alla volta di Coira, nei Grigioni. A Thalwil è prevista una coincidenza di dieci minuti, durante i quali sul nostro stesso binario transitano altri due treni. Le frequenze sono molto intense (distanziamento a circa 200 secondi tra una passaggio e l'altro), senza che nessuno si stracci le vesti per (inesistenti) problemi di sicurezza. Come pure ai passaggi a livello che abbassano le sbarre un minuto prima del transito di un convoglio e le alzano subito dopo. Anche gli automobilisti così non hanno motivo di lamentarsi.

Il secondo giorno da Coira percorriamo la valle dell'Alto Reno, in prossimità del confine austriaco.

A Buchs, però, la linea è interrotta per lavori di raddoppio. Come accade ormai abitualmente in Italia, si preferisce non operare in pendenza di esercizio. La differenza è che qui gli autobus sostitutivi sostano a pochi metri dai binari, caricano i passeggeri e partono immediatamente. E, soprattutto, i cantieri funzionano davvero con decine di operai all'opera.

Ad Altstätten entriamo nel pittoresco Canton Appenzell, percorso da una linea a scartamento metrico in parte a cremagliera. Si tratta di un'area fortemente tradizionalista, che ha ammesso il suffragio femminile solo nel 1991 e dove tuttora si vota per alzata di mano in assemblee convocate nella piazza dei paesi (Landsgemeinde). Il decoro, l'ordine e la pulizia, ancor più che nel resto della Svizzera, sono curatissimi. Le stazioni sono ancora presidiate e gli addetti, oltre alla vendita dei titoli di viaggio, forniscono informazioni turistiche. Tabaccherie, bar e ristoranti sono aperti.

Proseguiamo il viaggio lungo la linea dell'altipiano che collega le principali città elvetiche, da San Gallo a Ginevra. I treni intercity sono dotati di vagone ristorante. Prima di Zurigo, scendiamo alla stazione sotterranea dell'aeroporto di Kloten, uno dei maggiori scali d'Europa. Oltre al collegamento ferroviario verso il centro città (attivo da oltre 40 anni), adesso si può utilizzare una moderna tranvia, la Glattalbahn, che serve più capillarmente i sobborghi. E' quella che prendiamo (sempre con lo stesso biglietto) ed in meno di mezz'ora arriviamo alla Hauptbahnhof, nel cuore della città. Da lì proseguiamo con un altro intercity alla volta di Basilea.

Il grande porto fluviale sul Reno smista le merci con le chiatte che proseguono fino alla Ruhr ed a Rotterdam, ma non mancano navi da crociera per chi vuole gustarsi un itinerario nel cuore dell'Europa. La città sorge al confine con la Germania e la Francia ed alcune linee tranviarie effettuano percorsi transfrontalieri a beneficio dei pendolari che vengono ogni giorno in Svizzera, dove notoriamente gli stipendi sono più elevati. Altri viaggiatori, decisamente più facoltosi, dormono sui vagoni letto dell'Orient Express in sosta con i finestrini discretamente oscu-

ra-
rati.

Il terzo giorno, da Basilea raggiungiamo Glovelier e da qui percorriamo la bucolica linea a scartamento metrico che attraversa il Canton Giura. I vagoni sono istoriati con l'immagine di cavalli ed infatti nei prati circostanti le mandrie di equini si alternano con le onnipresenti mucche da latte. A La Chaux-de-Fonds, patria dell'architetto Le Corbusier, l'aria è frizzante: siamo a mille metri di quota. Quindi scendiamo verso Neuchatel, dominata dall'imponente castello, ed il relativo lago.

Giunti a Berna c'è tempo per un pranzo nell'affollato centro cittadino, all'ombra dei palazzi che ospitano le principali istituzioni della Confederazione. Poi ci dirigiamo a Spiez. Da qui inizia il Golden Pass, fin dalla Belle Epoque uno dei più rinomati itinerari su rotaia che tocca località di villeggiatura sfarzose, come Gstaad e Chateau-d'Oex. La novità è che da qualche mese funzionano convogli a scartamento variabile in grado di passare da quello ordinario (1.435 mm), della prima parte della tratta, a quello metrico. Il transito avviene a Zweisimmen, quasi senza accorgersene, se non fosse per il monitor che segnala la prodezza tecnologica.

Finora solo i treni Talgo spagnoli consentivano il passaggio su due diversi scartamenti, senza necessità di cambiare treno, ma in quel caso il divario tra le rotaie è di soli 20 centimetri, qui sfiora il mezzo metro. Imperturbabile il cameriere serve le consumazioni al posto. Giunti, ormai al buio a Montreux, sul lago Lemano, non resta che accomodarci sull'ultimo Eurocity della sera per Milano. In tre giorni abbiamo percorso circa 500 chilometri, utilizzato 25 mezzi, tutti sostanzialmente puntuali e puliti, senza difficoltà di trovare posto a sedere. Coincidenze praticamente immediate. Abbiamo toccato alcu-

ne tra le maggiori città elvetiche (Lucerna, Coira, Zurigo, Basilea, Berna) ed attraversato le quattro aree linguistiche della Confederazione (tedesco, francese, italiano e romancio). Il tutto con un solo biglietto di 232 euro: decisamente soldi spesi bene.

In Italia non esiste nulla di simile. L'unico documento di viaggio comparabile è il "Io viaggio ovunque in Lombardia", strappato anni addietro al Pirellone che ben si guarda dal pubblicizzarlo e che comunque non è valido sui treni Intercity e sulle Frecce, oltre che sui battelli dei grandi laghi.

Eppure un biglietto unico di libera circolazione sarebbe un potente strumento di promozione per un turismo non dipendente dall'auto e quindi più rispettoso dell'ambiente.

Pensiamo, per esempio, ad una Regione come la Liguria che si potrebbe percorrere da Ventimiglia a Sarzana, fermandosi a piacimento nei tanti borghi costieri per poi magari spingersi nell'entroterra a bordi dei bus o della Genova-Casella, della funicolare del Righi o della funivia di Montallegro. Oppure salire sui battelli per San Fruttuoso. Troppo complicato ripartire proporzionalmente gli introiti tra i diversi vettori? In un'epoca in cui un programma computerizzato può effettuare queste operazioni in pochi secondi? Come direbbe Totò buonanima: "Ma mi faccia il piacere".

Massimo Ferrari
Presidente UTP/Assoutenti