

## Le Chemins de fer de la Corse U Trinighellu



La ferrovia Corsa vide la luce nel 1878, furono necessari dieci anni per completare il tratto da Bastia a Corte. Attraversare le montagne della Corsica fu una vera e propria sfida non solo per gli ingegneri, ma anche per le maestranze che costruirono la strada ferrata.

Il treno in Corsica è molto di più che un mezzo di trasporto, è quasi una persona di famiglia con tanto di nome: "U trinighellu". Con il fascino del trenino di una volta "U trinighellu" sferraglia allegramente per 230 Km, attraverso gli angoli più suggestivi e incontaminati dell'isola, costituendo così il collegamento ferroviario più pittoresco d'Europa. Attualmente la ferrovia della Corsica è costituita da due linee, una collega Calvi a Ponte Leccia (unica stazione d'interscambio), mentre l'altra si snoda da Bastia ad Ajaccio. In realtà sono presenti anche due sottolinee chiamate rispettivamente "Tramway de la Balagne" e "Desserte suburbane de Bastia" che coprono due percorsi abbastanza brevi: Calvi - Ile Rousse e Bastia - Casamozza. Le linee sono tutte con binari a scartamento ridotto.

Nel 1935 la rete ferroviaria si estendeva per oltre 360 km. Nel corso della seconda guerra mondiale il troncone di rete che correva lungo la costa orientale fu molto danneggiato e con il passare degli anni venne abbandonato (molte strutture sono ancora visibili oggi). Adesso, a distanza di oltre mezzo secolo, si sta prendendo in considerazione l'idea di ripristinarlo.

I treni impiegati sono tutti alimentati da motori diesel, alcune carrozze sono molto vecchie, probabilmente risalgono agli anni '50 (Renault ABH-8), mentre esistono diversi tipi più recenti: quelli degli anni '70 (CFD X2000), ma soprattutto quelli degli anni '90 (X97050 e X9700) impiegati sulla linea Bastia - Ajaccio che è molto più lunga. Le stazioncine delle ferrovie corse hanno spesso il fascino del tempo che fu, sia all'esterno, sia all'interno del tipico edificio. Durante le soste nelle stazioni vale pena di scendere per gettare un'occhiata all'interno, si rimane stupiti nel ritrovare arredamenti e atmosfere perfettamente conservati nel tempo. Ma al di là del fascino del trenino e delle stazioncine, **questo mezzo di locomozione costituisce uno dei modi più originali per scoprire quelle zone della Corsica che altrimenti in macchina sarebbe pressoché impossibile raggiungere.** Basti pensare che d'inverno, con le montagne innevate, "U trinighellu" è spesso l'unico mezzo di collegamento funzionante tra le valli.



Si parte dal livello del mare percorrendo la lunga costa sabbiosa da Calvi a Isola Rossa. La ferrovia segue il tracciato sinuoso del litorale offrendo scorci sorprendenti che non si possono avere dalla macchina sia sull'interno, sia sulle baie.

Il viaggio prosegue in direzione di Ponte-Leccia, il panorama cambia man mano che si sale, si attraversano valli con sentieri nascosti, luoghi raggiungibili unicamente a piedi o a dorso di mulo. A Ponte-Leccia si incrocia la linea ferroviaria che proviene da Bastia, il tragitto verso Corte e Vizzavona si snoda all'interno del Parco Nazionale Corso tra viadotti sospesi a decine di metri da terra e ripide discese, picchi montani e strette gole.



Il tratto tra Corte e Boccognano pare sospeso nell'aria grazie ai molti viadotti e ponti che lo compongono. Il ponte più famoso è il Vecchio progettato da Gustave Eiffel, è impressionante percorrerlo a tutta velocità, sembra di volare sopra il torrente che scorre 100 metri più in basso.

Tra il ponte Vecchio e Vizzavona il trenino copre un dislivello di ben 450 metri in soli 17 Km di strada ferrata! "U trinighellu" attraversa 38 gallerie tra cui quella in forte pendenza di Vizzavona. E' spettacolare la prospettiva che si ha all'imbocco di questo tunnel quando si scorge chiaramente 4 km più in basso il minuscolo e lucente punto di uscita!



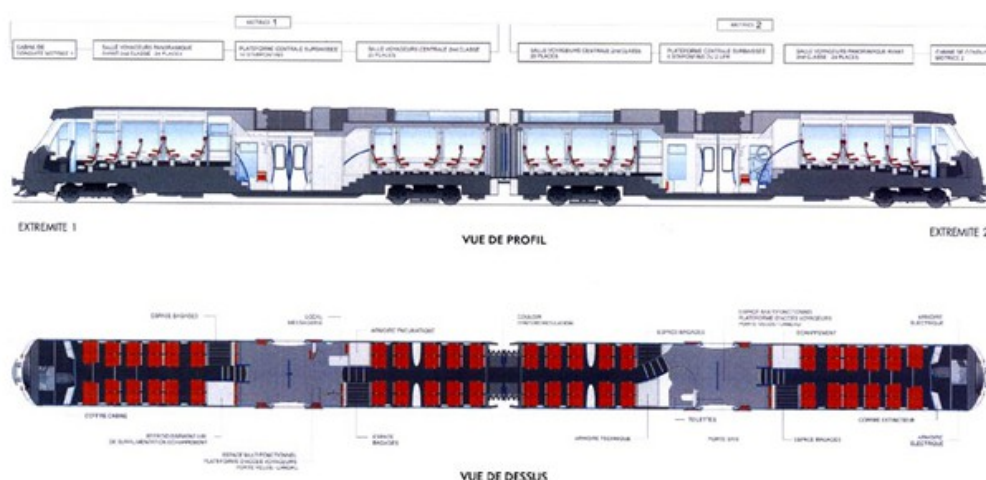
L'arrivo alla stazione capolinea di Ajaccio segna la fine del viaggio, il dislivello di mille metri da Vizzavona ad Ajaccio è stato coperto in un paio d'ore, ma il nostro viaggio a partire da Ile Rousse è durato ben 4 ore. La nostra sosta presso la città natale di Napoleone dura ben poco, c'è solo un treno di ritorno che dobbiamo prendere in tempi brevi e quindi ci aspetta un'altra sfacchinata al contrario.



Non c'è che dire, "U trinighellu" ha saputo colpirci, non tanto per il livello del servizio (piuttosto scarso), quanto invece per il valore enorme dell'infrastruttura: i viadotti, i tunnel e gli sbancamenti realizzati per costruire la ferrovia fanno pensare ad un'opera veramente imponente, probabilmente pensata all'epoca per svolgere un servizio assolutamente indispensabile per l'isola.

Presso le stazioni sono in distribuzione numerosi opuscoli nei quali vengono orgogliosamente mostrati gli interventi migliorativi che la società ferroviaria Corsa (CFC) effettuerà sulla linea entro il 2013. Verranno introdotti a partire dal 2008 i nuovissimi treni AMG 800, i quali ridurranno parecchio i tempi di percorrenza, ma di recente sono stati rinnovati anche 130 chilometri di binari, per un investimento complessivo 2002-2013 di 263 milioni di euro.

Sono inoltre allo studio alcune piccole ramificazioni delle linee, una in particolare la Casamozza - Folelli ri-prenderà in parte il percorso dell'antica linea costiera orientale. Che sia il primo passo per un futuro ripristino totale fino a Porto Vecchio?



Testo di: **Alex Bettucchi**

Foto di: **Cristina Solenni**

Agosto 2007 - Metrogenova.com