



728.022 e AD 803 due importanti e graditi ritorni

La tradizionale regata velica Barcolana di Trieste, che si è tenuta l'11 ottobre 2015 è stata l'occasione per rivedere in servizio sui nostri binari la 728 022 FS e la AD 803 FUC.

Fondazione FS Italiane, in collaborazione con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, in particolare la Soprintendenza belle arti e paesaggio del FVG, e con

ne ed il 2 ottobre ha effettuato una corsa prova da Trieste C.le a Villa Opicina e ritorno.

Nel pomeriggio del 10 ottobre il treno storico con la 728.022 e le due Centoporte di Trieste, a cui si erano aggiunte una Centoporte e una Cz 31000 provenienti da Bologna, è stato trasferito da Trieste a Udine via Cervignano con la locomotiva ac-

cessa, ma al traino della E 656.601. Il treno è stato quindi portato nello scalo Parco per l'accudienza ed il rifornimento della macchina, dopo di che è stato ricoverato sul binario 9 (platee di lavaggio) della stazione di Udine, dove durante la notte è stato seguito dagli ac-

curdienti. All'alba di domenica, dopo che la locomotiva è stata riportata nelle condizioni operative, il convoglio si è attestato sul binario uno da dove alle 7.30 è partito per il capoluogo giuliano trasportando numerosi passeggeri interessati ad assistere alla Barcolana, quella che è una delle manifestazioni velistiche più importanti a livello internazionale. Il treno ha poi effettuato fermate anche nelle stazioni di Cormons, Gorizia, Sagrado e Monfalcone, prima di arrivare a Trieste C.le in leggero ritardo. Mentre i passeggeri trascorrevano la giornata a Trieste la locomotiva è stata girata sulla piattaforma del deposito e rifornita per il viaggio di ritorno, la cui partenza è stata leggermente ritardata rispetto all'ora prevista, le 16.00, perché si è dovuto attendere che il treno precedente liberasse la tratta fino a Monfalcone essendo la 728 sprovvista di SCMT. La lunga salita fino a Monfalcone ha fatto consumare molta acqua, quindi c'è stata una sosta non prevista a Gorizia per il rifornimento idrico; di conseguenza l'arrivo a Udine è avvenuto con circa un'ora di ritardo. Il convoglio è stato riportato allo scalo Parco per l'accudienza della locomotiva e poi riportato nei binari delle platee di lavaggio per trascorrere la notte in attesa di ripartire per Trieste la mattina successiva.

Anche la storica automotrice AD 803 della FUC è stata protagonista della Barcolana edizione 2015. Il mezzo è stato trainato fino a Trieste Campo Marzio il 29 settembre e quindi carrellato la notte stessa sulle



Effetto notturno della 728.022 prima dell'alba dell'11 ottobre 2015 (foto A. Fanutti)

la partnership della Regione e della Società Velica di Barcola e Grignano, ha infatti organizzato a sorpresa il giorno della regata un treno storico a vapore da Udine a Trieste.

Il trasferimento del treno storico dal museo di Campo Marzio al deposito locomotive di Trieste segnalato sul numero scorso de **il tender** era propeedeutico alla rimessa in funzione del materiale. Il personale in pochi giorni ha ripristinato 728 e le carrozze, queste ultime anche riverniciate. Negli ultimi giorni di settembre è quindi apparso, un po' in sordina, l'avviso dell'effettuazione del treno speciale.

La 728.022, dopo cinque anni di inattività, è stata rimessa in pressio-

ne ed il 2 ottobre ha effettuato una corsa prova da Trieste C.le a Villa Opicina e ritorno. Nel pomeriggio del 10 ottobre il treno storico con la 728.022 e le due Centoporte di Trieste, a cui si erano aggiunte una Centoporte e una Cz 31000 provenienti da Bologna, è stato trasferito da Trieste a Udine via Cervignano con la locomotiva accesa, ma al traino della E 656.601. Il treno è stato quindi portato nello scalo Parco per l'accudienza ed il rifornimento della macchina, dopo di che è stato ricoverato sul binario 9 (platee di lavaggio) della stazione di Udine, dove durante la notte è stato seguito dagli ac-

curdienti. All'alba di domenica, dopo che la locomotiva è stata riportata nelle condizioni operative, il convoglio si è attestato sul binario uno da dove alle 7.30 è partito per il capoluogo giuliano trasportando numerosi passeggeri interessati ad assistere alla Barcolana, quella che è una delle manifestazioni velistiche più importanti a livello internazionale. Il treno ha poi effettuato ferma-



728.022 e Taurus 190.301 FUC, passato e presente a Udine (foto A. Fanutti)



La partenza del treno speciale per Trieste all'alba di domenica 11 ottobre (foto C. Canton)



Il treno in manovra la sera dopo il ritorno a Udine (foto C. Canton)

rive per essere posizionato sui binari del Porto Vecchio dove da sabato 3 a domenica 11 ottobre, giorno della regata, ha prestato servizio collegando il Magazzino 26 con il Molo

IV, trasportando i viaggiatori che hanno visitato le iniziative ospitate nei pressi e all'interno della Centrale Idrodinamica. La AD 803 percorreva con servizio a spola circa 800 metri

9 giorni di servizio sono stati 20.560 con una punta di 7.200 l'ultimo giorno. Le corse effettuate sono state 282 per un totale di 66 ore di servizio.



La AD 803 durante il trasferimento dal deposito FUC allo scalo Parco. Udine, 29 settembre 2015 (foto M. Tudisco)

a velocità ridotta perché il binario non era certamente nelle condizioni migliori non essendo più utilizzato da moltissimo tempo. L'afflusso di persone è stato notevole già dal primo giorno. La FUC comunica che i viaggiatori trasportati nei

Il carrellamento fino a Campo Marzio, per poi rientrare a Udine, è avvenuto di giorno il 14 ottobre sempre percorrendo le rive di Trieste, rievocando su gomma quello che succedeva fino al 1981 quando tra le stazioni Centrale e Campo Marzio esisteva il raccordo denominato appunto delle Rive.

Si spera ora che queste iniziative non rimangano un fatto estemporaneo e di rivedere ancora in attività i due mezzi storici. Claudio Canton



Il binario percorso dalla AD 803 nel Porto Vecchio di Trieste (8 ottobre 2015 - foto D. De Anna)



In attesa di partire. Porto Vecchio di Trieste, 8 ottobre 2015 (foto M. Tudisco)

Il ritorno delle carrozze letti

Dal 1° novembre 2015 sulla coppia di ICN 771/774 Trieste-Udine-Roma Termini e viceversa è riapparso dopo quattro anni di assenza il servizio di vettura letti, che si aggiunge al

servizio cuccette, che non era mai stato soppresso sulla relazione notturna per Roma. Con tale relazione - neanche minimamente trattata dalla stampa locale - viene ampliata l'offerta dei servizi notturni di Trenitalia tra i quattro capoluoghi della Regione e Roma, garantendo l'arrivo nella capitale già alle 6.35, partendo da Udine alle 21.58.

Il servizio è espletato con le classiche carrozze letti tipo T3 con tre letti per scompartimento. Il personale che accompagna i viaggiatori sul WL ora viene chiamato accudiente.

Romano Vecchiet
In relazione a questa notizia si segnala che il ripristino delle carrozze letti è avvenuto su tutti i treni notturni.
Alessandro Fanutti

Val Pusteria “monopolio” SAD

Con l'orario 2015 il servizio ferroviario sulla linea della Val Pusteria Fortezza-San Candido è ormai quasi integralmente svolto dalla SAD mediante gli elettrotreni Flirt.

L'orario è cadenzato ed inoltre 12 coppie al giorno proseguono anche fino a Lienz in Ost-Tirol, servendo anche la nuova fermata di Versciaco (che si trova ancora in Sudtirolo ma già sulla tratta di competenza delle Ferrovie Austriache), direttamente collegata agli impianti di risalita del Monte Elmo, perfetto binomio dell'uso comune del mezzo pubblico sia su ferro che su fune.

La prosecuzione dei servizi oltre il confine di San Candido senza cambio, fino a Lienz, ha notevolmente migliorato i collegamenti ed i Flirt sono contrassegnati dalle insegne “EuropaRegion-EuroRegio Tirolo-Alto Adige-Trentino”, ovviamente anche in lingua tedesca.

In termini di passeggeri trasportati

(anche con biciclette al seguito), nonché per l'ammodernamento di quasi tutte le stazioni e fermate, i numeri stanno premiando la nuova impostazione di un orario intenso, cadenzato, transfrontaliero e con mezzi altamente moderni ed apprezzati dall'utenza: non c'è che dire, dopo il successo della Val Venosta, la politica ferroviaria della Provincia Autonoma di Bolzano-Alto Adige si è rivelata vincente anche in Val Pusteria.

Alessandro Fanutti

Flirt da Fortezza per Lienz in sosta a San Candido

Dettaglio delle insegne sui Flirt

I Flirt Sad abbondano anche a Lienz

(tutte foto A. Fanutti - 12 agosto 2015)



Flirt San Candido-Fortezza in attesa della partenza



Il nuovo orario 2016 di Italo

Nuovo Trasporti Viaggiatori ha reso noto il nuovo orario invernale, nel mentre ha anche ordinato 8 nuovi convogli Evo di Alstom, di derivazione degli ETR 600/610 già in uso presso Trenitalia e SBB.

Dal 13 dicembre 2015, i collegamenti giornalieri sono passati da 48 a 56 treni.

Italo-Treno arriverà a Milano Centrale, pur mantenendo la fermata di Rogoredo e vi saranno 15 collegamenti non-stop Milano Centrale-Roma Termini con un tempo di percorrenza di 2 ore e 55 minuti.

Anche Torino Porta Nuova viene raggiunta dagli AGV di NTV, conferman-

do la fermata di Porta Susa, mentre con la nuova tratta Roma-Verona viene ad implementarsi l'offerta verso il nord-est, confermando comunque gli attuali collegamenti su Venezia con una percorrenza di 3 h e 45

minuti.

Ci sono poi dei prolungamenti di corse verso Napoli e Salerno; dal punto di vista dei biglietti, è previsto che nuove biglietterie automatiche vengano installate in tutte le stazioni servite da Italo-Treno.

Alessandro Fanutti



Italo da Napoli per Milano (18 maggio 2013 - foto A. Fanutti)

Il nuovo orario ferroviario 2016 in Austria

Il nuovo orario 2016 risente delle vicende legate alle migliaia di profughi che sono arrivati o semplicemente transitati per l'Austria dall'autunno 2015, tanto che a causa dei blocchi più o meno ripetuti o dei lunghissimi tempi di attesa per controlli al confine con la Germania, già dall'8 settembre 2015 i treni internazionali tra i due Paesi erano stati sospesi ed il nuovo orario non dà indicazioni precise per il futuro. Ancor peggiore la situazione al confine con l'Ungheria (linea Vienna-Budapest), con ripetute interruzioni di ogni sorta di transito ferroviario.

Infatti, tutti gli IC, EC e Railjet da Vienna/Budapest verso Monaco ed il resto della Germania vengono attestati alla stazione di Salisburgo già dall'8 settembre 2015; dal 10 novembre 2015 sono stati ripristinati nel tratto Freilassing-Monaco gli IC che viaggiano sul solo territorio tedesco sulle tracce orarie dei treni internazionali e dalla stessa data è stato ripristinato l'EC Klagenfurt-Monaco sull'intero tragitto, quindi unico treno internazionale a varcare il confine tra Salisburgo e Freilassing. Tra queste due località, poste al di qua ed al di là del confine politico, viaggiano solo alcune corse della S-Bahn transfrontaliera, ma a Freilassing la Polizia tedesca effettua severi e lunghi controlli su tutti i passeggeri in arrivo. Sospeso anche il collegamento notturno con vagoni letto e cucette Monaco-Venezia via Salisburgo-Tarvisio.

Fatta questa premessa, la caratteristica principale dell'orario 2016 ÖBB è una riduzione dei tempi di percorrenza su talune tratte e il prolungamento di alcuni collegamenti sulla stazione dell'aeroporto di Vienna, transitando per la nuova Wien Hauptbahnhof: Salisburgo-Vienna aeroporto, 25 minuti in meno (nuovo tempo di viaggio 2 ore e 49 minuti); Graz-Vienna aeroporto 5 minuti in meno; Graz-Amstetten 52 minuti in meno. A livello internazionale Klagenfurt-Budapest, 30 minuti in meno (con cambio a Vienna Hbf e salvo blocchi confinari), Salisburgo-Bratislava, 15 minuti in meno (con cambio a Vienna Hbf).

Dal 13 dicembre 2016 entreranno poi in servizio i primi Cityjet (ovvero i Railjet per i pendolari), inizialmente

sulla Wiener S-Bahn, poi successivamente 16 convogli nei Land di Vienna e Bassa Austria, 9 nella Land dell'Alta Austria e 9 in Stiria, per un totale di 101 complessi, la cui consegna dovrebbe essere completata a gennaio 2018.

In Carinzia non sono previste assegnazioni di Cityjet, dal momento che il traffico delle S-Bahn è totalmente gestito con i complessi Talent.

Con il cambio orario, tutti gli IC sulla Westbahn (Vienna-Salisburgo) ed alcuni sulla Tauernbahn (Salisburgo-Villaco) saranno sostituiti da complessi Railjet.

Per i collegamenti internazionali, con la riserva di quelli verso la Germania, sono confermati gli Euronight Lisinki Monaco-Villaco-Zagabria (in teoria), l'EN Zurichsee Zurigo-Bregenz-Villaco-Zagabria, il diretto Sava Villaco-Zagabria-Vinkovci (che nel

2015 è stato ridotto di percorrenza rispetto al capolinea storico di Belgrado) per la Croazia, occorre dire che dal 19 settembre 2015 è sospeso tutto il traffico ferroviario al valico di Koprivnica, linea Zagabria-Budapest); confermati anche l'EN Vienna-Roma/Milano, l'EN Vienna-Venezia via Salisburgo, l'EC Vienna-Venezia e la coppia di collegamenti Micotra Villaco-Udine.

Nessuna variazione nei collegamenti sull'asse del Brennero (Verona-Monaco), salvo i controlli di confine della Polizia tedesca, della Val Pusteria (Lienz-Fortezza, con frequenza oraria) e tra Innsbruck e la Svizzera.

Considerata la continua emergenza profughi, non sono escluse ulteriori variazioni nei collegamenti internazionali anche nel corso del 2016.

Alessandro Fanutti

I Talent coprono i servizi S-Bahn della Carinzia (Pörtschach 1 giugno 2015 - foto A. Fanutti)



Il nuovo orario ferroviario 2016 in Slovenia

Anche i collegamenti ferroviari della Slovenia hanno risentito delle vicende legate allo spostamento di masse di profughi provenienti dal Medio Oriente e diretti in Germania, via Ungheria, Serbia, Croazia e Austria.

In diverse occasioni, i valichi ferroviari sia con l'Ungheria che con l'Austria sono stati oggetto di blocchi più o meno lunghi al transito di qualsiasi convoglio ferroviario, mentre le SŽ (Ferrovie Slovene) sono state altresì impegnate ad organizzare treni straordinari dal confine croato fino a Rosenbach (prima stazione austriaca oltre il traforo delle Caravanche) per il trasporto di profughi siriani che erano diretti verso la Germania ed il nord Europa più in generale.

Per quanto riguarda l'orario 2016, le SŽ comunicano un miglioramento nei collegamenti verso l'Ungheria (salvo il problema profughi), con una riduzione dei tempi di percorrenza dell'EC "Citadella" Budapest-Lubiana, che nel periodo estivo avrà anche carrozze dirette Budapest-Capodistria (collegamento diurno); tra le due città e sempre nel periodo estivo, circolerà anche un treno notturno diretto.

Verso l'Italia, dal 13 dicembre 2015 6 collegamenti giornalieri Lubiana-Villa Opicina, con prosecuzione su Trieste C.le a mezzo di autobus urbano.

Per quanto riguarda la Croazia, si registra un miglioramento dei colle-

gamenti attraverso il valico di Rogatec (riattivato con l'orario 2015) da Celje (SLO) verso Djurmanca e Zabok (HR).

Per Germania, Svizzera sono confermati i collegamenti notturni EN (Zagabria)-Lubiana-Zurigo e (Zagabria)-Lubiana-Monaco di Baviera (EN Lisinki (in questo caso, sono da mettere in conto i severi controlli della polizia tedesca alla stazione di Salisburgo); quest'ultimo collegamento porta nella città bavarese anche la sezione Venezia-Monaco via Tarvisio dell'EN Venezia-Vienna.

Per quanto riguarda i collegamenti interni, l'orario viene semplicemente adattato con piccole modifiche richie-

richieste dalle comunità locali o dai pendolari: sulla Jesenice-Lubiana viene ad esempio inserito un ulteriore collegamento a metà mattinata; sulla Transalpina Nova Gorica-Jesenice ci saranno 7 collegamenti giornalieri.

Pola (HR) sarà più facilmente raggiungibile dalla Slovenia durante il periodo estivo attraverso la linea istriana.

Alessandro Fanutti



Regionale per Lubiana a Jesenice il 30 agosto 2013 (foto A. Fanutti)

Ferrovie Carinzia 2016: nuovi investimenti ma anche soppressioni di linee

Si stima che da qui al 2035 l'utilizzo del trasporto pubblico in Carinzia aumenterà del 50% e quindi è necessario un miglioramento del servizio; ma è noto dalla stampa locale che il Land Carinzia è vicino al crac finanziario, ovvero non ha più soldi per niente e per nessuno, quindi subentrano le ÖBB con un finanziamento di 59,8 milioni di euro da impiegare in progetti fino al 2023.

Già negli ultimi cinque anni, il trasporto di passeggeri su autobus e treni carinziani è aumentato del 50%, ovvero la percentuale più alta di tutti i Länder austriaci e quindi è necessario che la rete venga modernizzata per far fronte alle esigenze dell'utenza dei prossimi dieci anni.

Accanto alla costruzione della nuova Koralmbahn, Klagenfurt-Graz, in avanzato stato di realizzazione, le Ferrovie Austriache pensano anche alle altre linee ed al trasporto pen-

Quasi 60 milioni di euro di investimenti in Carinzia (panoramica dello snodo di Villach, 13 ottobre 2015, foto A. Fanutti)



dolare in particolare, con riferimento alle rete delle S-Bahnen ed alle loro stazioni e fermate.

Come tale è stato elaborato un'apposito pacchetto di interventi che prevede miglioramenti ed incrementi del servizio là dove necessario, ma anche soppressioni di linee storiche, oltre che caratteristiche per il paesaggio che attraversano.

Nel dettaglio abbiamo, tra gli altri, i seguenti interventi: per la S1 Lienz-Villach-Klagenfurt-Friesach, eliminazione delle barriere architettoniche (disabili) in diverse stazioni, fra cui quella di Velden; S2 Rosenbach-Villach-Feldkirchen-St. Veit an der Glan, nuove fermate e ristrutturazione della stazione di Ledenitzen; S3 Weizelsdorf (Rosentalbahn)-Klagenfurt, rinnovo del binario tra Bleiburg e Prevalje (confine con la Slovenia) finalizzato al prolungamento del servizio da Klagenfurt a Bleiburg, elettrificazione della tratta Klagenfurt-Weizelsdorf, soppressione della tratta successiva Weizelsdorf-Rosenbach e autoservizi sostitutivi (già oggi, questa tratta è praticamente abbandonata); S4 Villach-Arnoldstein-Hermagor, elettrificazione della tratta da Arnoldstein fino ad Hermagor (Gailtalbahn), ricostruzione di tutte le fermate e stazioni fino ad Hermagor, soppressione della tratta successiva Hermagor-Kötschach/Mau-



Raddoppiano i passeggeri che usano il treno in Carinzia (Regionalzug tra Villach e Klagenfurt, 1 giugno 2015, foto A. Fanutti)

then e autoservizi sostitutivi (attualmente, questa linea è servita anche da treni con vagone per bici al seguito, visto la rinomata pista ciclabile della valle del Gail).

Le soppressioni sopra citate entreranno in vigore con dicembre 2016.

Alessandro Fanutti



*Binario morto per la Rosentalbahn
(Weizelsdorf, 10 settembre 2014 - foto A. Fanutti)*

*Tagli anche sulla Gailtalbahn
Regionalzug da Kötschach-Mauten a Villach West
il 19 agosto 2011 (foto A. Fanutti)*

L'EC Sava non raggiunge più Belgrado e diventa diretto

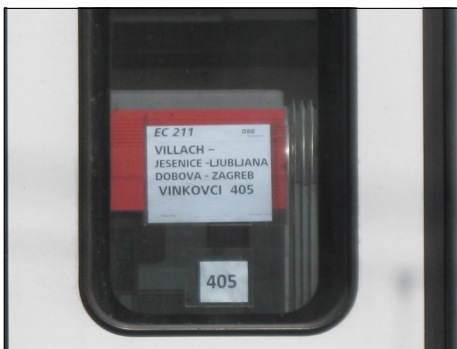
Con l'orario estivo 2015 l'Eurocity Sava Villach-Belgrado (sulla traccia del vecchio EC Sava Monaco-Klagenfurt, con carrozze dirette per Zagabria) non raggiunge più Belgrado, ma è limitato a Vinkovci, ultima stazione di una certa importanza in territorio croato prima della frontiera serba.

Di conseguenza, il treno ha perso la sezione di carrozze delle Ferrovie Serbe ŽS, che prevedeva anche una carrozza ristorante; l'attuale composizione è di due carrozze delle Ferrovie Croate HŽ e tre carrozze delle Ferrovie Slovene SŽ e sebbene le tabelle di percorrenza lo classificano ancora EC, sugli orari ufficiali il treno è diventato un semplice diretto, il D 211.

Anche questo collegamento internazionale si avvia lentamente ad un inesorabile oblio, preludio della sua probabile definitiva scomparsa; basti pensare che la traccia oraria è ancora quel-

la dell'originario EC Sava Monaco di Baviera-Klagenfurt con carrozze dirette per Zagabria, che venivano staccate dal convoglio principale a Villach Hbf; con il dicembre 2011, il treno dalla Germania ha perso la sezione diretta per Zagabria ed è stato creato un nuovo EC Villach-Belgrado, sempre dal nome Sava EC 211 ed in coincidenza con il collegamento Monaco-Klagenfurt.

Alessandro Fanutti



*Il D 211 per Vinkovci a Villach il
13 settembre 2015 (foto A. Fanutti)*



*Ristorante delle Ferrovie Serbe sull'EC Sava,
ormai storia. Villach, 26 marzo 2011
(foto A. Fanutti)*

*La tabella dell'ex Sava classificato ancora EC
(Villach, 13 settembre 2015 - foto A. Fanutti)*

Stazioni chiuse

Il comune di Basiliano sta valutando l'ipotesi di prendere in comodato la locale stazione accettando la proposta di RFI per adibirla a usi sociali, culturali e turistici in modo da poter anche garantire l'apertura della sala d'aspetto e dei servizi chiusi già dal-

l'anno scorso, costringendo i viaggiatori ad attendere il treno all'aperto con ogni condizione di tempo. Lo stesso discorso viene fatto per la stazione di Artegna dove si propone di realizzare un punto di ristoro per cicloturisti.

Nella stazione di Sacile l'ingresso e la sala d'attesa vengono chiusi dalle 21.00 alle 5.40 per evitare bivacchi

notturni all'interno degli stessi. Anche qui chi deve prendere gli ultimi treni della giornata è costretto ad attendere sotto le pensiline. Ed è anche successo che non sia stato possibile fare i biglietti perché la biglietteria automatica esterna era guasta e quelle interne ovviamente non accessibili.

Claudio Canton

Rivoluzionati i collegamenti ferroviari nel bellunese

Con l'entrata in vigore dell'orario 2016, dal 13 dicembre 2015 hanno subito una vera e propria rivoluzione i collegamenti ferroviari nell'area bellunese, tanto che anche i pendolari abituati da tempo a servirsi di determinate relazioni dirette, che ora non ci sono più, dovranno modificare i loro spostamenti per raggiungere i luoghi di lavoro o studio.

Facciamo un passo indietro. Con il vecchio orario, che è terminato il 12 dicembre 2015, su Belluno facevano capo principalmente tre relazioni ferroviarie, tutte cadenzate: quella con Padova, diretta senza cambi e svolta con materiale ordinario reversibile composto da D 445 e carrozze per medie distanze; quella per Conegliano via Ponte delle Alpi, sul-

dova con materiale ordinario reversibile; da Belluno vengono istituiti collegamenti diretti su Treviso, con automotrici e Minuetti; nelle giornate festive ritornano i collegamenti diretti Padova-Calalzo e Venezia-Calalzo (su quest'ultima relazione anche al sabato), considerata l'attrazione

re, anche se via Castelfranco Veneto.

Inoltre, tra Feltre e Belluno e tra Calalzo e Belluno è stata introdotta l'integrazione ferro-gomma con gli autobus della Dolomiti Bus, prevedendo un orario cadenzato (treno o bus) utilizzabile con i biglietti di Tre-

Aln 668.1200 ancora attive sulla Belluno-Conegliano. Ponte nelle Alpi, 30 ottobre 2015 (foto A. Fanutti)



Ricordi del passato - Treno diretto appena arrivato da Venezia. Calalzo, 1 luglio 2012 (foto A. Fanutti)



Materiale ordinario per la relazione su Padova. Belluno, 30 ottobre 2015 (foto A. Fanutti)

la quale circolavano Minuetti nonché ALn 668 della serie 1200; quella per Calalzo P.C., sulla quale erano impiegate esclusivamente (o quasi) le ALn 668 serie 1200.

Quindi, per andare a Calalzo provenendo da Padova o da Conegliano, era sempre necessario cambiare treno rispettivamente a Belluno e Ponte nelle Alpi, mentre fino all'orario 2013 vi erano relazioni giornaliere dirette Padova-Calalzo e Venezia-Calalzo svolte con D 445 e carrozze per medie distanze.

Con l'orario 2016 ecco la rivoluzione: sono soppresse la gran parte delle relazioni dirette Padova-Belluno (eccetto due, in entrambi i sensi, in fasce orarie non proprio utili a pendolari e studenti), tanto che per andare a Padova c'è l'obbligo di cambiare ora treno alla stazione di Montebelluna, che quindi diventa capolinea dei collegamenti da e per Pa-

di natura turistica che il Cadore svolge nei confronti dei centri di pianura, anche grazie alle possibilità di svago cicloamatoriale che sono offerte partendo proprio da Calalzo.

In particolare, poi, la relazione diretta su Padova proviene ed è diretta in realtà su Vicenza (con istradamento lungo la linea Venezia-Milano), il che rappresenta una novità, salvo che non si voglia ricordare la storica Freccia delle Dolomiti Milano-Calalzo, che passando per Vicenza aveva effettivamente rappresentato già nel passato un collegamento tra la città del Palladio ed il Cado-

nitalia.

Sulla linea Conegliano-Belluno, aumentano sia i treni, sia quelli che fermano anche alla stazione di Santa Croce del Lago.

Alessandro Fanutti



Uno degli ultimi treni con materiale ordinario a Belluno l'11 dicembre 2015 (foto M. Tudisco)

Carrozza con rostro

Strana presenza a Belluno il 30 novembre 2015: la carrozza pilota di un convoglio utilizzato sulla linea per Padova era munita di rostro-paravacche, simile a quello normalmente utilizzato sulle automotrici che circolano sulle linee della Sicilia e della Sardegna.

Considerato l'ambito di utilizzo di questo convoglio, forse più che rostro-paravacche, bisognerebbe chiamarlo rostro-paracervi, o rostro-paracapiroli, che darebbe più l'idea di un veicolo che circola in Cadore (dove le mucche si trovano solo nei pascoli ad alta quota e comunque lontano dalle ferrovie), piuttosto di uno che circola che nella piana di Selinunte o nel Medio Campidano; se proprio vogliamo esagerare, un bel vomere spartineve era ben più adatto al contesto geografico di riferimento.

Alessandro Fanutti



Carrozza MDVC pilota con rostro a Belluno il 30 novembre 2015 (foto A. Fanutti)

Novità FUC

Dal 1° ottobre sulla FUC il capotreno deve restare in cabina come secondo agente e questo fino a quando la linea non sarà attrezzata con l'SCMT. Sulle automotrici è comparso il cartello "per ogni esigenza il capotreno è nella cabina di testa". In questo modo può fare il controllo dei biglietti solo nelle soste nelle stazioni; in pratica non lo fa.

Con il nuovo orario 2016 gli AT83 e AT84 prefestivi della FUC sono stati soppressi, mentre gli AT81 e AT82 sono stati anticipati di un'ora. Con questa variazione la FUC termina il servizio alle 22.00.

Daniele De Anna



L'ultimo AT84 FUC in arrivo a Remanzacco il 12 dicembre 2015 (foto D. De Anna)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

L'orario entrato in vigore in regione il 13 dicembre ha visto sostanzialmente la riconferma di quello precedente, con la sola variazione dei tempi di percorrenza tra Udine e Tarvisio (10 minuti in meno) e sulla Udine-Cervignano-Trieste (3 minuti in meno), quindi con adeguamento degli orari di partenza e dei tempi di attesa nella stazione di Udine.

E' anche previsto che gli ETR 563 Civity facciano qualche servizio sulla Trieste-Udine-Sacile e sulla Trieste-Portogruaro.

Il servizio Micotra continua a registrare una crescita della frequentazione, perciò la Regione ha stanziato 900 mila euro per mantenere il servizio anche nel 2016. I passeggeri sono aumentati del 13,7% sulla tratta da Udine a Tarvisio e del 6,5% da Tarvisio a Villach; le biciclette trasportate sono state il 50,1% in più da Udine a Tarvisio e del 39,9% da Tarvisio a Villach.

La Regione ha anche stanziato altri 900 mila euro per interventi manutentivi e migliorativi e per i servizi sulla Udine-Cividale.

L'immissione in servizio dei Civity CAF ha portato un notevole miglioramento dei servizi ferroviari in regione. Lo riconosce anche il Comitato Pendolari Alto Friuli, che loda anche la riorganizzazione dei servizi operata da Trenitalia e dalla Regione.

Essendo stati respinti dal Consiglio di Stato tutti i ricorsi in merito alla gara di appalto del trasporto pubblico su gomma, la Regione si vede costretta a rivedere le norme del bando, a predisporre una nuova gara e a prorogare di un anno le attuali concessioni.

RFI per monitorare le stazioni ha montato 82 telecamere a Udine, 81 a Trieste e 36 a Monfalcone. Altri lavori hanno riguardato le stazioni di Palmanova, dove è stato rifatto il marciapiede tra i binari 2 e 3, e di Cusano e Fontanafredda, dove sono stati allungati i marciapiedi.

I due sottopassi che permetteranno l'eliminazione del passaggio a livello di Santa Caterina sono stati collaudati nella notte tra il 21 e il 22 novembre. Sono state dapprima eseguite le prove statiche con il posizionamento sugli stessi di una locomotiva E 656 su ogni binario, quindi le prove dinamiche con il passaggio in velocità delle due locomotive.

Intanto alla fine di ottobre sono state consegnate le nuove villette che hanno sostituito le case che sono state demolite alcuni giorni dopo per permettere il raccordo alla strada statale della rotatoria sotto i binari.

Ancora polemiche per i passaggi a livello della tratta urbana di Udine della Pontebbana. Ad alimentare ancora di più le rimostranze si sono aggiunte anche due chiusure prolungate dei pl, una di circa mezz'ora avvenuta il 3 ottobre su via Cividale ed una di due ore avvenuta 4 giorni dopo che ha interessato le sbarre di via Del Bon e di via Pola. Per quest'ultima si è però appurato che si è trattato di un atto di sabotaggio, essendo stati strappati i cavi di un pe-

dale di comando. RFI ha presentato denuncia alla Polfer e ha avanzato l'ipotesi che questo possa essere successo anche altre volte. Alcuni commentatori del fatto hanno avanzato l'ipotesi che siano stati i comitati anti-ferrovia a fare il danneggiamento, fatto che ovviamente ha indignato le persone chiamate in causa.

Intanto dal 13 dicembre con l'attivazione del nuovo orario la maggior parte dei treni merci è stata spostata sulla linea di cintura. Si registra però ancora qualche passaggio di merci straordinari, cosa che non piace ai contestatori.

Restando in tema di pl, RFI ha deciso di eliminarne quattro tra Bivio Cargnacco e Risano sulla Udine-Palmanova ed ha dato avvio alla fase di progettazione, mentre altri quattro saranno eliminati tra Palmanova e Sevegliano. In merito a questi ultimi, il Comitato No TAV di Bagnaria Arsa ha segnalato che nella zona di questi pl sono in corso carotaggi, senza nessuna esposizione di cartelli di cantiere, che loro pensano essere propedeutici al raddoppio della linea. L'ufficio stampa di FS Italiane ha risposto che i carotaggi, obbligatori per legge, sono invece proprio propedeutici al progetto per l'eliminazione delle sbarre e per i lavori di potenziamento del nodo di Udine.

C'era appena stata una mozione al consiglio comunale di San Giorgio di Nogaro che chiedeva la messa in sicurezza dell'incrocio sulla SP 80 attraversato dal raccordo per la zona industriale dell'Aussa Corno e le proteste degli abitanti delle case vicine ai binari che si è verificato un "incidente" proprio in quel punto. Infatti il 15 dicembre un carro è sviato nei pressi dell'incrocio ed il convoglio è rimasto fermo sul passaggio a livello bloccando così il traffico stradale per la zona industriale e le vie limitrofe. E' stato necessario fare intervenire una gru per riposizionare il carro sui binari che si sono allargati perché RFI ha posticipato la loro manutenzione, a quanto riferito dalla Traction Service, società che gestisce i trasporti dalla stazione di S. Giorgio alla Ziac. Le persone che abitano in zona hanno così aumentato le loro proteste lamentando il continuo passaggio, tutti i giorni 24

ore su 24, festivi compresi, dei treni che spesso trasportano anche merci pericolose. Fanno anche presente che in questo caso non si può dire che le case sono state costruite prima dei binari, ma viceversa. Chiedono perciò la costruzione del prospettato nuovo accesso alla zona industriale con lo spostamento del raccordo.

La sera di sabato 21 novembre tre carri del merci Inrail Codognotto-Tarvisio sono sviati a Spresiano. Il convoglio stava partendo dal binario 3, dove ha fatto una precedenza, quando è avvenuto l'incidente che ha coinvolto anche la linea aerea. La linea è rimasta bloccata fino alla notte tra domenica e lunedì con servizio autosostitutivo tra Treviso e Conegliano e deviazione via Cervignano dei treni EN e EC. Mario Tudisco

La mattina del 25 novembre nei pressi del ponte sull'Isonzo sulla linea Monfalcone-Mestre si è bloccato un treno merci perché dalla locomotiva che lo trainava usciva del fumo. Sono intervenuti i vigili del fuoco e i tecnici FS e per due ore si sono avuti disagi nel traffico ferroviario.

E' stato segnalato che ai primi di dicembre su un regionale Udine-Venezia oltre che ai passeggeri viaggiava anche un grosso topo visibile nelle plafoniere del soffitto. Un episodio grave ha commentato l'assessore regionale ai trasporti, che ha chiesto spiegazioni a Trenitalia. Intanto la carrozza è stata subito chiusa e poi sottoposta a disinfezione.

Il 1° dicembre si è avuto uno scontro tra due auto sul passaggio a livello di Remanzacco (SS Udine-Cividale) e i mezzi sono rimasti inca-

strati tra le sbarre. Sulla stampa sono state riportate solo le dichiarazioni degli automobilisti rimasti in coda che segnalavano il blocco delle sbarre senza che la FUC facesse qualcosa! (Ovviamente la causa era della ferrovia, come al solito. N.d.R.)

Daniele De Anna

Il sottopassaggio della stazione di Udine è diventato un dormitorio per i profughi che continuano ad arrivare numerosi e che non trovano posto nelle strutture di prima accoglienza. Per un certo periodo decine di loro hanno dormito anche sul piano caricatore, coperto da una tettoia, che era a servizio del tronchino a fianco del primo binario, dove una volta era posizionata la nostra carrozza. Alla fine di novembre le ferrovie per evitare questo bivacco hanno recintato tutta l'area.

Si è tenuto un incontro tra il direttore di Fondazione FS, Luigi Cantamesa, e il responsabile del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio, Roberto Carollo, per valutare l'intervento di Fondazione in lavori di ristrutturazione e valorizzazione della stazione e del museo.

Daniele De Anna

Si riparla della Ferrovia Dolomiti. Infatti, visto che Cortina ospiterà i mondiali di sci nel 2021, si pensa di ricostruire la famosa linea che collegava Calalzo a Dobbiaco. Ci sono contatti tra i presidenti delle due regioni interessate per definire la road map del progetto che prende spunto dal modello Val Venosta. Si parla anche di riutilizzare dove possibile il vecchio tracciato: sarebbe la prima volta che i binari sfrattano una ciclabile! Comunque i tempi (5 anni) sembrano ristretti per la progettazione e costruzione della linea.

*Ancora
Fanta in
circolazione.
Trieste C.le,
8 ottobre
2015
(foto D.
De Anna)*



Trainwatching

Il 22 ottobre il treno misure di RFI Archimede ha eseguito rilievi diagnostici in Pontebbana. Mario Tudisco

Numerosi treni speciali sono stati organizzati da Udine a Venzone in occasione della festa della zucca che si è tenuta nei giorni 24 e 25 ottobre. Claudio Canton

Il 4 novembre la carrozza diagnostica Talete di RFI ha compiuto alcuni rilievi sulla Ferrovia Udine-Cividale. M Tudisco/D. De Anna

Il 29 novembre il treno Udine-Cividale delle 14.33 è stato effettuato straordinariamente dalla doppia di AD 904 e AD 910 con la rimorchiata Bp 373. Mario Tudisco

Il 16 dicembre era presente in stazione a Udine un treno navetta trainato dalla locomotiva E 464.353 che presentava un logo insolito: qualche buontempone aveva corretto la scrit-

ta Trenitalia in Trinità. I commenti su Facebook si possono riassumere con questo: "considerati i tempi si vede che Trenitalia si affida alle entità superiori..." Mario Tudisco



Treno diagnostico Talete di RFI trainato dalla DE 530-003 a Remanzacco il 4 novembre 2015 (foto D. De Anna)



Treno AT68 Udine-Cividale delle 14.33 del 29 novembre 2015 effettuato straordinariamente da una tripla: ALn 663.904, Ln 664.373 e ALn 663.910 (foto M. Tudisco)



E 464 della nuova compagnia "Trinità". Udine, 16 dicembre 2015 (foto M. Tudisco)

Minuetto nella nuova livrea regionale: a lato il ME 060 a Treviso il 15 agosto 2015 (foto C. Canton); in basso il ME 015 a Udine il 27 luglio 2015 (foto M. Tudisco)



il tender

N° 79 - Anno 20 (N° 4 / 2015)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescato

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine

Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca

Fotocopiato in proprio