



Lo smantellamento del circuito vapore vivo

E' successo anche a noi: abbiamo dovuto smantellare una ferrovia, sia pure in miniatura. Infatti il circuito vapore vivo ha dovuto essere smontato perché RFI ha chiesto di liberare l'area di sua proprietà sulla quale era stato realizzato.

Sul numero 10 de **il tender** veniva annunciato che il 26 luglio 1998 il primo treno collaudava il circuito vapore vivo con scartamento 5". Dopo 21 mesi di lavori, e 4 anni dal primo progetto, erano state saldate le ultime rotaie e "chiuso il cerchio" del classico ovale di binari che era stato allestito nell'area verde della vecchia sede del DLF di Udine, attorno all'edificio che ospitava la sala scacchi, il barbiere e gli spogliatoi della mensa. I lavori proseguirono e nella primavera successiva ci fu la prima manifestazione di vapore vivo con inaugurazione della parte completata. Il circuito consisteva in un anello di 97 metri con raddoppio di stazione e comprendeva un ponte in curva adiacente all'ingresso del DLF, costruito dove c'era un avvallamento del terreno, che in occasione delle manifestazioni avrebbe dovuto essere riempito d'acqua per creare un piccolo laghetto. Erano stati approntati anche due scambi per realizzare, in occasione di manifestazioni importanti, un ampliamento del tracciato con binari mobili passando accanto al cinema e sul campo di pallacanestro. Era prevista anche la costruzione del deposito locomotive con piattaforma girevole e fossa di visita ed i lavori erano in corso quando le ferrovie ci annunciarono che in quella zona avrebbero realizzato le vasche di decantazione delle acque reflue delle adiacenti platee di lavaggio delle carrozze. I lavori furono così sospesi in attesa di una variante al progetto ed infine non furono mai completati. Non si completò neppure

l'installazione del segnalamento e della cabina scambi, deviatori che avrebbero dovuto essere comandati pneumaticamente. Nel frattempo si continuarono a fare le manifestazioni da primavera a inizi autunno con grande partecipazione di pubblico e con la famosa castagnata di fine stagione.

Le cose iniziarono a complicarsi quando le FS cominciarono a chiedere l'affitto degli immobili occupati dal DLF, fino a quel momento in comodato gratuito. La richiesta di cifre sempre più alte convinse il DLF ad abbandonare la storica sede di via della Cernaia che avvenne alla fine del 2011. Inoltre negli ultimi tempi la zona del circuito era diventata luogo di ritrovo di personaggi poco raccomandabili che non lasciavano una buona impressione alle fa-

miglie che partecipavano alle manifestazioni e che era anche difficile fare sloggiare pure se interveniva la Polfer.

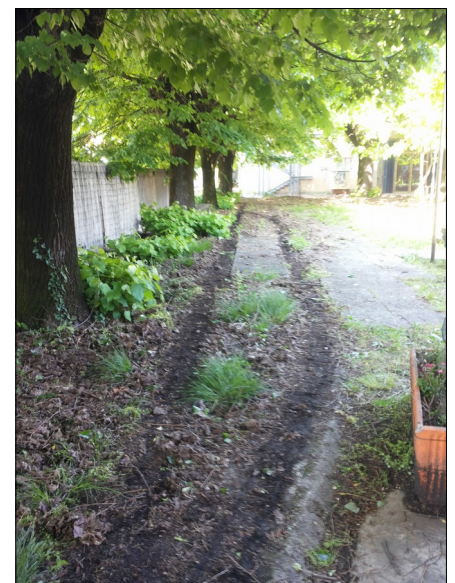
Con il trasferimento del DLF si era pronti a smantellare il circuito, ma alla fine il DLF mantenne in affitto l'area del vapore vivo ed il fabbricato compreso per dare ospitalità ad alcuni gruppi. Si decise però di so-



La stazione con il parco macchine quando il circuito era in attività. 5 novembre 2006 (foto C. Canton)



La stazione abbandonata 17 aprile 2016 (foto M. Zamolo)



La stazione dopo lo smantellamento 28 aprile 2016 (foto C. Canton)

spendere l'attività del vapore vivo perché c'erano sempre meno partecipanti sia tra il pubblico che tra i soci, alcuni dei quali si trasferirono alla Ferrovia Willy di Gemona. Si arrivò così all'anno scorso quando un ex socio ci chiese di acquistare i binari per allestire un circuito attorno alla sua casa in costruzione con disponibilità a farlo usare anche alla SAT. L'accordo era che i binari sarebbero stati prelevati entro il mese di giugno di quest'anno al momento del termine dei lavori della sua ca-

sa, quando a metà aprile il presidente del DLF ci comunicò che entro fine mese bisognava liberare tutti gli immobili. Quindi già domenica 17 aprile si provvide a portare via le locomotive, i carrellini e vario materiale d'uso dal magazzino dove lo tenevamo. Poi si organizzò lo smantellamento dei binari per il 27 aprile, ma la pioggia fece rinviare il lavoro al giorno successivo con lo smontaggio ed il trasporto del materiale nella nuova destinazione. Il giorno successivo si è provveduto allo smontaggio

della scaffalatura che fungeva da "deposito locomotive, carrelli e materiale vario" ed al trasloco degli ultimi oggetti rimasti. Ora ci ritroviamo con la carrozza ed il bagagliaio stracolmi di materiale che dovremo immagazzinare cercando di occupare meno spazio possibile. E' finita così, con grande dispiacere e con la perdita di tutto il lavoro che era stato fatto, un'epoca, durata troppo poco, che ci ha visti tra i pionieri del vapore vivo in Italia.

Claudio Canton



I binari in attesa dell'arrivo del camion per il trasporto, 28 aprile 2016 (foto C. Canton)

*Da sinistra: il "treno ramazza" (foto M. Zamolo)
La rimozione dei binari del PL (foto C. Canton)*

Ferro-bonus per l'intermodalità strada-ferrovia

La legge di stabilità 2016 (legge n. 208 del 28 dicembre 2015, quella che una volta si chiamava legge finanziaria), ha autorizzato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a concedere contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale, in arrivo e in partenza dai nodi logistici e portuali italiani, per favorire lo sviluppo dei traffici combinati.

E' prevista una spesa annua di 20 milioni di euro, per il triennio 2016-2018: una volta ricevuto il benestare della Commissione europea, cui il provvedimento è stato notificato per evitare che il suo contenuto non rientri fra quelli che sono considerati gli "aiuti di stato" (vietati), il ferro-bonus verrà assegnato alle compagnie ferroviarie che a loro volta lo "travaseranno" sugli operatori che utilizzano il combinato strada-ferro sotto forma di una riduzione delle tariffe applicate.

L'obiettivo è quello di trasferire quantità sempre maggiori di merci dal tutto-strada alla ferrovia mediante tecniche combinate, ovvero casse mo-

bili e semirimorchi caricati sugli appositi vagoni, dando luogo a quella che è l'intermodalità non accompagnata (a differenza dei treni Ro-La che è una tipologia di trasporto accompagnato, dal momento che sul treno viaggiano sia il conducente che la motrice e generalmente per traghetti molto inferiori rispetto a quella non accompagnata).

Sicuramente ne riceveranno vantaggio in termini di aumento di traffico, gli attuali interporti italiani, fra i quali quello di Verona Quadrante Europa rappresenta sicuramente il più

*Treno
intermodale
dalla Germania
diretto al
Quadrante
Europa
Trento,
27 aprile 2016
(foto A. Fanutti)*

importante, ma senza dimenticare Bologna Corticella, Padova Interporto, Novara Boschetto, Torino Orbassano, Busto Arsizio e Busto 2, Melzo, Nola, Pomezia, Bari; Cervignano attualmente ricopre una posizione di secondo piano, in previsione di sviluppi futuri. Il provvedimento interessa comunque anche i nodi portuali, come Trieste Campo Marzio, Marghera, Genova Voltri.

Alessandro Fanutti



Sono ritornati i WL sui treni notturni: ma fino a quando?

Sono stati ripristinati i servizi di carrozze letto su diversi treni notturni che li avevano "persi" con l'orario invernale 2014: in particolare si tratta degli ICN Torino/Milano-Salerno, Roma-Lecce, Trieste/Udine-Roma e Bolzano-Roma.

Su queste relazioni, dall'orario invernale 2016 si possono quindi di nuovo vedere le WL (generalmente si tratta delle versione Class ristrutturata), unitamente a diverse carrozze cuccette Confort e Z1: in particolare, per l'ICN che collega il Trieste con Roma (via Udine) la composizione è di 3 carrozze-cuccette (a volte 4), una carrozza-letti e 2 carrozze con posti a sedere tipo Z1.

Questo, così come tutti gli altri collegamenti notturni (compresi i Milano-Sicilia, Roma-Sicilia e Milano-Puglia) e IC diurni, fa parte del c.d. "Servizio universale", che è stato confermato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'attuale offerta per tutto

il 2016; per il periodo successivo 2017-21 è già stato deciso l'affidamento diretto a Trenitalia, mentre il numero dei collegamenti da mantenere, dovrà invece essere stabilito entro la fine dell'anno corrente.

L'attuale ICN che collega il FVG con Roma Termini è l'erede del vecchio ICN Udine-Napoli C.le, con sezione da Trieste (via Cervignano) che veniva agganciata a Venezia S.L., almeno negli ultimi anni: il treno di allora era mediamente composto da due carrozze-letti, due carrozze-cuccette e una carrozza con posti a sedere tipo X (salvo rinforzi); come curiosità, appare utile ricordare che questo treno, quando fu inizialmente istituito diversi anni or sono (in sostituzione della sezione notturna Udine-Roma T. che



ICN con WL appena arrivato da Roma Udine, 24 aprile 2016 (foto A. Fanutti)

veniva agganciata all'Exp Gondoliere da Vienna), era attestato alla stazione di Napoli Campi Flegrei (via Roma Tib.), aveva i carri per auto al seguito Mestre-Napoli C.F. e la manovra di aggancio della sezione da Trieste veniva fatta proprio a Mestre, dal momento che solo quest'ultima arrivava fino a Venezia S.L.: il suo nome era "Marco Polo".

Alessandro Fanutti



ICN da Roma solo con CC Udine, 30 marzo 2014 (foto A. Fanutti)



ICN per Napoli con WL in sosta diurna Udine, 20 marzo 2011 (foto A. Fanutti)

RailJet prossimamente anche sulla Pontebbana

Oltre che sulla ferrovia Pontebbana, è abbastanza frequente poter ora vedere in circolazione anche sulla linea del Brennero la Taurus ÖBB in livrea RailJet, E 190 018-1216 018, in previsione dei nuovi servizi di questo tipo che dovrebbero essere attivati nel 2017.

In realtà, le composizioni RailJet entreranno in servizio solo sulla relazione Vienna-Venezia, mentre i servizi cadenzati EC tra Bologna/Venona/Venezia e Monaco dovrebbero continuare ad essere svolti con l'at-

tuale materiale ordinario. Ciò non toglie che in ogni caso, i RailJet dovranno ottenere l'omologazione italiana prima di poter essere messi in servizio sulla rete RFI; nel frattempo, per questioni di turno, la E 190 018 RailJet traina gli EC anche sulla linea del Brennero, con un accostamento di colori tra locomotiva e carrozze non molto coordinato. Alquanto discutibile poi la dop-



Taurus RailJet diretta a Bologna con EC da Monaco Trento, 27 aprile 2016 (foto A. Fanutti)

pia marcatura della locomotiva, posizionata subito sopra i vetri frontali, ai lati del terzo fanale.

Alessandro Fanutti

Non ancora ripristinati i collegamenti ferroviari su Capodistria

Dopo il tremendo gelicidio che ha colpito la Slovenia nel gennaio 2014, in particolare la zona del Carso danneggiando gravemente chilometri di linea aerea della ferrovia Lubiana-Divaccia, ad aprile 2016 non erano ancora stati ripristinati i collegamenti passeggeri che fanno capo a Capodistria (Koper).

Infatti, tanto gli IC Lubiana-Koper (a materiale ordinario) che l'ICS Maribor-Koper "Pohorje" (svolto con i tre Pendolini delle Ferrovie Slovene SŽ) sono rimpiazzati dalla capitale fino a Capodistria con bus sostitutivi che arrivano direttamente a fianco delle banchine dei binari di stazione. Anche alcuni treni locali sono sostituiti nella tratta Divaccia-Koper.

Il gelicidio aveva provocato irreparabili danni alla linea elettrica nel

tratto compreso tra Logatec e Boro-vnica ed un unico IC Lubiana-Rijeka/Fiume compie l'intero percorso, seppur con trazione diesel dell'intero convoglio (locomotiva elettrica compresa) nella tratta in cui i lavori di ripristino della catenaria non si sono ancora conclusi. L'avviso delle Ferrovie Slovene ha valore dal 12 dicembre 2015 fino al 30 aprile 2016, previa successiva ulteriore comunicazione di conferma della ripresa del servizio regolare. Il treno cantiere presente alla stazione di Capodistria (desolatamente vuota di convogli fer-

roviari) fa presumere che si approfitti della situazione per opere di manutenzione della linea area anche nei tratti a suo tempo non interessati dal gelicidio. Alessandro Fanutti



Treno cantiere e bus sostitutivo dell'ICS Pohorje Capodistria, 3 aprile 2016 (foto A. Fanutti)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

I pendolari riconoscono che nel 2015 c'è stato un netto miglioramento del servizio ferroviario e che quindi è aumentata la soddisfazione dei viaggiatori. I dati dicono che i ritardi si sono dimezzati: la puntualità entro i 5 minuti è del 94,5% ed entro i 15 minuti del 98,1%. Addirittura nel primo quadrimestre 2016 si è arrivati al 96% entro i 5 minuti. Anche le cancellazioni sono drasticamente diminuite. Il trasporto locale del Friuli Venezia Giulia si classifica quindi primo in Italia, dopo il terzo posto dell'anno scorso. E' stato fatto anche notare che i treni regionali italiani hanno il 92% di puntualità contro il 91,8 delle SNCF. L'assessore regionale ai trasporti ha dichiarato che ora bisogna ottimizzare gli orari e le coincidenze, specialmente a Mestre.

Durante l'incontro che si è tenuto a Cividale il 9 aprile nel piano delle iniziative per ricordare i 130 anni della ferrovia Udine-Cividale l'amministratore unico della società FUC ha riferito i dati di esercizio del 2015: sono stati trasportati circa 450.000 passeggeri con un aumento del 1,9% rispetto al 2014 e un aumento del 3,6% dei titoli di viaggio. Riguardo al Micotra si è registrato un aumento

di passeggeri del 15% sulla tratta Udine-Tarvisio e del 10% sulla Udine-Villach e del 60% delle biciclette trasportate. Il trasporto merci è aumentato del 17%. Infine per i prossimi anni sono previsti investimenti per 2,5 milioni di euro. Stupore ha suscitato la presidente della regione Serracchiani quando ha dichiarato che la FUC dovrà intervenire nella gestione del museo ferroviario di Trieste.

La regione Friuli Venezia Giulia ha approvato il piano annuale del fabbisogno delle risorse umane della società FUC, per cui nel 2016 si prevede l'assunzione di 4 nuovi addetti. Verrà attuato un programma di adeguamento organizzativo che prevede la costituzione di una nuova funzione commerciale, la riorganizzazione della funzione della sala operativa, la revisione del modello di servizio dei capistazione, l'adeguamento del modello di esercizio ferroviario, per un numero complessivo di 66 addetti, di cui 59 personale effettivo, due personale distaccato da altre aziende, cinque formatori-istruttori con contratto a progetto.

Con l'attivazione dell'orario estivo quattro Frecciabianca Trieste-Milano e Trieste-Torino effettuano fermate anche in altre tre stazioni della bassa. I FB 9747 e FB 9790 fermano a Monfalcone e Cervignano in via

definitiva, mentre i FB 35710 e FB 35741 fermano a Cervignano e Latisana solo per la stagione estiva per favorire i turisti che si recano a Lignano e Grado. L'attivazione di queste fermate era stata chiesta dai pendolari e dagli operatori turistici delle due località balneari, anche se non si sa quanti siano i turisti che effettivamente usano il treno per poi cambiare e prendere l'autobus prima di giungere a destinazione al mare con tutti i bagagli.

Il comitato anti passaggi a livello di Udine, continuando la sua battaglia, ha reso pubblici foto e video in cui si vedono persone e auto attraversare i PL chiusi facendo lo slalom tra le sbarre. Il fatto ha suscitato scalpore ed il comune ha convocato le ferrovie per valutare la situazione invece di mandare la polizia municipale a verificare cosa succede e multare gli indisciplinati. Il comitato ha anche presentato un esposto in procura perché i passaggi a livello sono pericolosi! Lo stesso comitato ha anche convocato singolarmente ogni partito per perorare la sua causa, ma si registrano anche prese di posizione contrapposte tra le fazioni politiche. Nuove proteste quando RFI ha comunicato che prima di cinque anni non sarà possibile dare inizio ai lavori di sistemazione del nodo di Udine.

Nella notte fra il 18 e il 19 giugno le sbarre del passaggio a livello di Santa Caterina alle porte di Udine sulla linea Venezia-Udine si sono definitivamente chiuse dopo 156 anni di onorato servizio. Infatti dopo 79 anni dal primo progetto è entrato in servizio il doppio sottopasso che ha permesso l'eliminazione del PL. Dal 28 maggio era possibile già usufruire della nuova viabilità in direzione Pordenone, mentre in direzione Udine si transitava ancora sul PL, questo per permettere il completamento dei lavori di costruzione della nuova strada considerato che la stessa fiancheggiava per un tratto la ferrovia.

Secondo caso di abbattimento di paraurti a Udine in poco tempo. L'8 aprile la DE 520 della FUC che stava manovrando una locomotiva elettrica da portare in officina è stata diretta sul tronchino del secondo binario. Non si sa bene per quale motivo, forse per un errore di valutazione della frenata, ha terminato la sua corsa sul paraurti che è stato abbattuto. Si sono registrati solo lievi danni alla condotta pneumatica e, ovviamente, al paraurti che ha dovuto essere riposizionato.

Il comune di Udine ha chiesto a FS di ottenere in comodato o anche acquisire l'ex scalo Gervasutta di Udine per ricavarne un parcheggio di 400 posti. La risposta di Ferservizi è stata che è possibile solo la vendita a 800 mila euro, somma che non è compatibile con il bilancio comunale. L'area, che è diventata una discarica abusiva, resta così abbandonata. Il comune è anche interessato allo scalo Parco, che però potrà essere dismesso solo quando verrà realizzato il nuovo scalo nella zona della ZIU, alla vecchia sede del DLF e all'area dove c'erano i campi da tennis del DLF (a fianco della sottostazione elettrica), anch'essi sfrattati.

Nei primi giorni di aprile per due giornate una squadra di controllori di Trenitalia ha eseguito una serie di controlli a tappeto sui treni regionali in regione. A 82 persone è stato impedito di salire sul treno perché sprovviste di biglietto, 81 biglietti sono stati venduti a bordo e sono state staccate 29 multe. Si è calcolato che l'evasione in FVG è di circa il 3,5%, comunque molto minore rispetto ad al-

tre zone d'Italia. I controlli sono proseguiti e in una settimana di metà aprile i 50 agenti operativi sui treni più a rischio evasione hanno trovato più di 600 persone non in regola.

A metà giugno si è chiusa un'ulteriore fase dei lavori di potenziamento infrastrutturale della Pontebbana che hanno interessato la tratta tra Carnia e l'imbocco della galleria Campiolo-Monte Palis. E' stata rifatta la sede stradale di entrambi i binari che risentiva dei cicli di gelo e disgelo.

La chiusura della Pedemontana fa perdere studenti al liceo Torricelli di Maniago che ospita anche l'unico indirizzo sportivo della provincia di Pordenone. Ci sono lamenti perché il servizio sostitutivo non permette di raggiungere la scuola in tempo facendo rinunciare all'iscrizione. I genitori degli studenti ed il comitato pendolari chiedono perciò a Trenitalia di modificare gli orari (o di ripristinare il servizio sui binari). Trenitalia ha subito risposto che prenderà contatti con la Regione per rimodulare gli orari. Riguardo alla riapertura della linea, l'assessore regionale ai trasporti si è recata alla Camera per far inserire anche la Pedemontana nella proposta di legge che prevede il riuso delle ferrovie inutilizzate per uso turistico.

In un vertice tra la regione FVG e la Slovenia si è parlato di ripristinare il collegamento ferroviario Trieste-Divaccia via Monfalcone utilizzando i treni CAF. Non sono stati però fissati tempi di realizzazione. La Slovenia vorrebbe ripristinare anche il collegamento Venezia-Lubiana.

Nei primi mesi dell'anno, dopo che è stata riorganizzata l'operatività dello scalo, il traffico ferroviario del porto di Trieste è aumentato del 30% rispetto all'anno scorso.

Il 16 giugno a Fontanafredda un'automobilista ha perso il controllo della sua vettura in una curva a fianco della ferrovia ed ha proseguito diritto finendo ruote all'aria sui binari poco prima dell'arrivo di un treno che è stato fatto fermare in tempo. I vigili del fuoco hanno subito rimosso l'auto riducendo i ritardi dei treni in un'ora.

Arriva l'estate ed arrivano le ordinanze di tenere puliti da rami, siepi

e arbusti i terreni che confinano con le linee ferroviarie per evitare che con la crescita finiscano sui binari. L'ultima segnalazione di RFI è arrivata al comune di Codroipo, il cui sindaco ha provveduto ad inoltrare l'avviso ai suoi cittadini interessati.

Il 23 maggio è stato presentato al Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo Dario Franceschini il TramWay TpV di Trieste. Si tratta di un servizio turistico sui binari del Porto Vecchio dal Molo Quarto al Polo culturale (Centrale Idrodinamica e Magazzino 26), circa 1200 metri, che ricalca quello realizzato lo scorso anno con la AD 803 FUC. E' poi entrato ufficialmente in servizio con corse gratuite l'11 giugno nei fine settimana. Il convoglio è costituito da due locomotive da manovra ABL, una tipo VII BXDL (numero di costruzione 7108) del 1959 ex EAPT (Ente Autonomo Porto di Trieste) e una tipo VII C (n.d.c. 7152) del 1965, già in servizio presso la Fabbrica Macchine di Sant'Andrea (FMSA) ed in seguito presso la Grandi Motori Trieste (Wartsila), quindi ceduta al Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio, e due carrozze Schlieren acquistate usate in Austria. I posti disponibili sono un centinaio ed è possibile caricare anche le biciclette. E' previsto che per la Barcolana il tragitto sarà allungato di altri 1800 metri fino a Barcola e il servizio diventerà a pagamento. Sono previste le fermate Adriaterminal, Polo museale, Bagno ferroviario e Società Veliche di Barcola. Daniele De Anna

RFI ha firmato un contratto con il Consorzio STARS - Railway Systems per la fornitura di 100 sistemi di monitoraggio di passaggi a livello denominati PAI-PL (Protezione Automatica Integrativa - Passaggi Livello) tipo Sirio LX. I primi sistemi, che avranno lo scopo di rilevare ostacoli all'interno dei passaggi a livello e di segnalare prontamente la loro presenza agli operatori che controllano e gestiscono il traffico ferroviario, saranno installati e messi in servizio su quattro passaggi a livello in Lombardia e Toscana. Entro un anno saranno tutti installati per evitare gli incidenti che spesso accadono per il mancato rispetto del Codice della Strada (articolo 147), come evidenziato dall'ANSF. Daniele De Anna

AD 803 FUC e 728.022 di nuovo attive

L'automotrice storica AD 803 della FUC è ritornata in servizio il 3 aprile in occasione della borsa scambio della SAT. Anche quest'anno ha fatto il turno del mattino in sostituzione del materiale ordinario. Durante la corsa prova si era notato un problema ad un carrello, per cui quel giorno la velocità massima dell'automotrice è stata limitata a 50 km/h. Comunque anche se la velocità era ridotta si è riusciti a mantenere l'orario. Secondo i ferrovieri il problema al carrello potrebbe essersi generato durante la trasferta a Trieste lo scorso anno, un'ipotesi lo attribuirebbe al momento del carico sul carrello stradale.

Chissà se rivedremo ancora in circolazione la AD 803 visto che quest'anno non risulta essere stato ancora eseguito il collaudo annuale, probabilmente proprio per il problema al carrello.

La 728.022 quest'anno ha già trainato due treni speciali e, a quanto pare, dovrebbero seguirne altri. Il 25 maggio ha effettuato un treno Trieste C.le-Villa Opicina per l'associazione tedesca DGEG. Non è stato invece possibile usufruire della linea

per Rozzol per andare a Campo Marzio, per cui al ritorno le due carrozze centoporte con i partecipanti al viaggio sono state trainate dalla E 656.601 lungo la galleria di circovallazione da Centrale a Campo Marzio e da qui al museo con una locomotiva D 145.

Il 26 giugno Fondazione FS ha organizzato il "Treno di Pasolini" da Trieste a Casarsa e Pordenone via Gorizia e Udine. Il treno composto dalla 728 e da due carrozze centoporte ha viaggiato sempre in ritardo. La partenza da Trieste è stata rinviata perché al mattino si è registrato un problema al soffiante e così la locomotiva non raggiungeva la pressione d'esercizio, per cui si decideva di spingere il convoglio con la E 656.601. Con il movimento si è potuto raggiungere la pressione necessaria, così a Udine la locomotiva elettrica, che è arrivata inattiva, è



La AD 803 ricoverata a Cividale il 1° aprile 2016 in attesa di prendere servizio due giorni dopo (foto C. Canton)

stata staccata e la 728 ha proseguito autonomamente. Dopo avere raggiunto Casarsa la vaporiera è rientrata isolata a Udine per accudienza in quanto era necessaria la fossa di visita. Quindi è ritornata a Casarsa ed ha portato i viaggiatori a Pordenone da dove è iniziato il viaggio di ritorno. Il ritardo in partenza ha fatto saltare l'intero programma, perciò il ritorno e la successiva partenza da Udine, con E 656 al seguito, sono avvenuti con circa due ore di ritardo.

Claudio Canton



La 728.022 in arrivo a Trieste C.le con il treno della DGEG - 25 maggio 2016 (foto D. De Anna)



Il treno di Pasolini in partenza da Udine per Casarsa - 26 giugno 2016 (foto C. Canton)

Stagione 2016 per il VSOE

Hanno ripreso il 19 marzo e andranno avanti fino a novembre 2016 le crociere ferroviarie effettuate con il Venice Simplon Orient Express - VSOE, il treno di lusso che periodicamente conduce turisti amanti dei viaggi di una volta verso le più belle capitali e città europee, partendo solitamente da Venezia: tra le mete, si segnalano Parigi, Londra, Budapest, Praga, Vienna, Istanbul.

Il treno è composto di 17 carrozze ex CIWL, tutte perfettamente restaurate in stile "Art Decò" (e revisionate una volta all'anno durante la pausa invernale, secondo i moderni criteri di sicurezza previsti per la circolazione ferroviaria internazionale); nella sua composizione, oltre a-



Le tre carrozze WR del VSOE - Trento 27 aprile 2016 (foto A. Fanutti)

gli eleganti vagoni letto, vi sono tre carrozze ristorante (il cui menù non propone di certo pane e salame) ed una carrozza-bar con pianista, un perfetto connubio per coloro che, almeno in questa occasione, desiderano ammirare il panorama dei luoghi attraversati non ad alta velocità e senza avere il capo costantemente reclinato su smart-phone/i-pad/pc e relativo cervello connesso con gli stessi.

Verso nord, il VSOE normalmente transita sulla linea del Brennero, con in testa una doppia di E 412, necessaria per superare in tranquillità le pendenze di questa linea; quindi il treno prosegue lungo la ferrovia dell'Arlberg ed entra in Svizzera via Buchs.

I prezzi del biglietto, tutto compreso, sono ovviamente in "sintonia" con il servizio "old stile" offerto a bordo.

Alessandro Fanutti

Il VSOE in partenza da Udine per Tarvisio il 16 maggio 2016 (foto M. Tudisco)

Una delle tante eleganti WL del VSOE - Trento 27 aprile 2016 (foto A. Fanutti)



Particolare dei nuovi carri Wascosa Mantova, 18 giugno 2016 (foto A. Fanutti)

La D 753.752 di RTC in testa ad una composizione uniforme di carri Wascosa Mantova, 18 giugno 2016 (foto A. Fanutti)

Nuovi carri Wascosa

Man mano che vengono messi in servizio, capita sempre più spesso di poter vedere i nuovissimi carri della ditta svizzera Wascosa AG di Lucerna, dalla sgargiante livrea arancione.

Si tratta di carri per il trasporto di granaglie, serie Tagnpps, da 130 m³ ed una portata di 68 t; in circolazione dal 2015, sono costruiti dalla ditta romena Astra Rail Industries.

Alessandro Fanutti



Pesa in Veneto Orientale

Si possono ormai vedere abbastanza facilmente in servizio sulle linee del Veneto orientale gli ATR 220 di costruzione polacca Pesa, recentemente messi in servizio a seguito

della proroga del contratto di servizio con Trenitalia: 7 i complessi atti a migliorare il parco rotabili regionale, che hanno contribuito alla radiazione di numerose D 445 di terza

serie e ALn 668 serie 1200, che ormai si possono vedere accantonate nel deposito di Treviso e usate come fonte di ricambi per le unità superstiti ancora in circolazione.

Alessandro Fanutti



*A sinistra: ATR 220-33 in trasferimento a vuoto su Conegliano
A destra: ATR 220-35 in partenza per Belluno Treviso, 14 aprile 2016 (foto A. Fanutti)*



Sempre più Frecciarossa in Valpadana

Aumentano sempre di più gli ETR 500 FrecciaRossa che vengono impiegati sulla direttrice padana Venezia-Milano, in sostituzione di altrettanti FrecciaBianca.

Infatti, man mano che si rendono disponibili i nuovi ETR 400 (FrecciaRossa 1000), che vengono messi in servizio sulla tradizionale dorsale ad alta velocità Milano-Roma-Napoli/Salerno, gli ETR 500 vengono progressivamente trasferiti su nuove direttrici, quali la Venezia-Roma (in sostituzione dei FrecciArgento), la Milano-Lecce ed appunto anche sulla linea della Valpadana (16 FrecciaRossa, con prossima prosecuzione anche su Torino), dove i FrecciaRossa potranno ulteriormente sfruttare le loro capacità velocistiche con dicembre 2016 allorché sarà aperta al traffico anche l'ulteriore tratta ad alta velocità Treviglio-Brescia, contribuendo così ad un'ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza fra Veneto e Lombardia/Piemonte.

Inoltre, con l'orario estivo 2016 dal 12 giugno 2016, i servizi ad alta velocità di Trenitalia sono ulteriormente potenziati, dopo 10 anni dalla loro introduzione e 300 milioni di passeggeri trasportati, dei quali 14,4 milioni nel solo primo trimestre 2016.

Nel dettaglio, sulla Roma-Milano i collegamenti giornalieri passano da 86 a 90, mentre diventano 38 (2 in più) i collegamenti/giorno Roma-Venezia (18 FrecciaRossa ed il resto FrecciArgento) e 16 quelli FrecciArgento Roma-Verona, alcuni dei qua-

li prolungati su Brescia (4) e Bolzano (8).

Per quanto riguarda i FrecciaRossa 1000, attualmente sono in servizio 28 treni, mentre entro il primo trimestre 2017 la flotta sarà al completo con 50 convogli.

Confermati i 24 collegamenti nazionali IntercityNotte ed i 96 Intercity diurni.

A livello internazionale, vengono istituiti due nuovi Eurocity Milano-Lucerne-Basilea.

Alessandro Fanutti

*ETR 500 FR
per Milano
Mestre, 6
giugno 2016
(foto A.
Fanutti)*



Il tram arriva a Venezia

Da alcuni mesi è regolarmente in funzione la nuova linea di tram che arriva fino a Venezia.

Più che un tram vero e proprio, si tratta del noto sistema Translohr (vetture con sistema di guida vincolata su gomma), già in servizio a Mestre da alcuni anni sul tratto Favaro-Sernaglia, inizialmente, poi prolungato fino a Salomonio-Panorama (Marghera) come linea T1.

Con la nuova linea che arriva fino a piazzale Roma a Venezia, la classificazione ed il percorso dei tram sono stati ridefiniti: la T1 è diventata T2 sul percorso più corto che va da piazzale Cialdini (Mestre-centro) a Salomonio-Panorama (Marghera) per

un totale di 14 fermate, tra le quali quella in sotterranea di Mestre-stazione ferroviaria.

Come T1 è stata invece classificata la nuova linea, che parte dall'originario capolinea di Favaro e con 23 fermate raggiunge Venezia-piazzale Roma, transitando per piazzale Cialdini (Mestre-centro, inter-scambio con la T2) e proseguendo sul cavalcavia di San Giuliano e ponte della Libertà, dove corre in promiscuo con l'inten-



Il Translohr in partenza da piazzale per Mestre Venezia, 11 ottobre 2015 (foto C. Canton)



*T1 al
capolinea di
piazzale
Roma
Venezia, 7
giugno 2016
(foto A.
Fanutti)*

so traffico stradale, sia di tipo turistico che commerciale della Strada Statale n. 11.

Il capolinea di piazzale Roma è dotato di due binari con pensilina coperta e tutto il parcheggio degli autobus urbani è stato razionalizzato e riqualificato. Al piazzale Roma è garantito l'interscambio con i vaporette del servizio di navigazione urbana, con il people-mover per il Tronchetto (parcheggi auto e attracco traghetti), mentre a piedi è facilmente raggiungibile sia il centro di Venezia (zone turistiche e Università Ca' Foscari), che la stazione ferroviaria attraverso il ponte di Calatrava.

Alessandro Fanutti

Autoslaap invece degli Autozug

Sono in servizio periodico anche nei sabato estivi del 2016 i servizi di treni notturni con auto al seguito Autoslaap dell'ex agenzia olandese Euro Express Train Charter, alla quale il materiale rotabile risulta ancora essere intestato e che collegano Düsseldorf con Verona.

Sono composti da due carrozze letto, di cui una "vecchissima" tipo P, di immatricolazione olandese, una carrozza ristorante e cinque carrozze cuccette tipo X di immatricolazione tedesca e 8 carri porta auto, ancora di immatricolazione olandese.

Le manovre a Verona Porta Nuova, sia per portare i carri auto alle apposite rampe, che per il ricovero del resto del treno, vengono eseguite

da RTC che utilizza una D 220 di FER (presa a noleggio da RTC), che normalmente staziona a Verona Porta Vescovo per lo smistamento pesante dei treni merci.

Il 18 giugno 2016 il treno ha viaggiato a pieno carico, trasportando, oltre a numerose motociclette, autovetture con targa tedesca, olandese ed inglese, a dimostrazione di quanta effettiva domanda ci sia ancora per questi servizi, nonostante l'avvenuta soppressione degli Autozug da parte della Deutsche Bahn dalla Germania verso l'Italia (e non solo).

Alessandro Fanutti



Cartello di percorrenza dell'Autoslaap



La WL tipo P in composizione all'Autoslaap

A destra in alto. Carrozze Cuccette dell'Autoslaap

A destra in basso.

Si iniziano a scaricare le auto dall'Autoslaap

Verona, 18 giugno 2016 (foto A. Fanutti)



Trainwatching

Ogni tanto in regione, probabilmente per motivi di turno, alcuni treni regionali veloci sono effettuati con carrozze Vivalto, che di solito sono invece usate sui regionali lenti.

Giampaolo Scodellaro

Il 9 aprile era ricoverato allo scalo Sacca di Udine un convoglio di carrozze medie distanze con in testa la locomotiva E 464.185 che presenta l'insolita marcatura Trenitalia sulla fascia rossa frontale.

Mario Tudisco

Da maggio in composizione al Micotra ci sono due bagagliai per le biciclette, vista la grande affluenza di cicloturisti su questo servizio.

Daniele De Anna



Strana marcatura della E 464.185
Udine Sacca, 9 aprile 2016 (foto M. Tudisco)



Udine, 17
maggio 2016

A sinistra.
Locomotiva e
auto francesi
(foto A. Fanutti)

A destra.
Micotra con due
bagagliai
(foto D. De Anna)



Recensione: Il primo treno di Udine 1836-1866

E' stata pubblicata la nuova opera del nostro socio Romano Vecchiet dedicata agli antefatti della costruzione della stazione di Udine ed ai primi anni di esercizio. A dire il vero questo libro doveva uscire nel 2010 in occasione del 150° anniversario dell'apertura all'esercizio dell'ultimo tratto della ferrovia Illirica, ma una serie di circostanze, non ultima la difficoltà di "traduzione" e trascrizione dei manoscritti parte principale del testo, hanno fatto ritardare l'uscita del volume. Nella prefazione Romano Vecchiet narra dei riferimenti trovati nelle sue ricerche in vari importanti archivi e delle lettere e delle suppliche inviate da una compagine di possidenti, intellettuali e professionisti udinesi alle autorità del tempo per chiedere il passaggio della ferrovia che avrebbe dovuto collegare Milano con Vienna, ma di non averne mai trovato traccia. Poi consultando lo schedario della Biblioteca Comunale di Udine, della quale è direttore dal 1991, scoprì di avere a pochi passi dal proprio ufficio un fascicolo in cui sono raccolte varie minute del 1844 che si riferiscono proprio alle bozze di queste missive.

Sulla quarta di copertina del libro viene riportato il pensiero dell'epoca: "Con tutto il complesso di modernità che si portava al seguito, il treno era visto, anche a Udine, in termini così esclusivi, da diventare occasione «di vita o di morte» per i paesi che attraversava (o, all'opposto, che poteva trascurare), mettendo in veloce comunicazione, in tempi quattro volte più

rapidi della vecchia diligenza, Udine e il Friuli con Trieste, Lubiana e Vienna da un lato, e con Venezia, Verona, Brescia e Milano, dall'altro. Udine - se i voti espressi dalla classe dirigente friulana di allora fossero stati accolti dal Governo, come poi avvenne - si sarebbe trovata al centro di una moderna strada ferrata veicolatrice di ingenti risorse di cui sarebbe stata beneficiata la città stessa, creando le occasioni per uno sviluppo di lunghissima portata, i cui effetti durano tuttora." In ogni caso risalgono già al 1836 le prime indicazioni, provenienti dalla Camera di Commercio di Trieste, sul passaggio per Udine della ferrovia Illirica.

Il nucleo principale del libro è dedicato al carteggio del 1844, a cui si aggiungono altri documenti provenienti da vari archivi, quali quelli di Stato di Venezia, Milano e Vienna, e da col-

lezioni di biblioteche, in cui si susseguono le problematiche inerenti la progettazione e la costruzione della linea, per finire con le segnalazioni delle carenze riscontrate nella stazione di Udine durante i primi anni di esercizio fino al 1866, anno di ritorno all'Italia di buona parte del Friuli. La parte iconografica è ridotta al minimo; molto interessante la pianta della stazione originale di Udine, ritrovata all'archivio di Stato di Venezia in fascicolo datato 1863.

In copertina c'è il disegno della locomotiva "Udine" delle Ferrovie del Lombardo-Veneto, poi SFAI 209, che si presume sia stata la prima a partire da Udine. La sua livrea è verde, che è stata giudicata plausibile da vari esperti consultati dall'autore.

In appendice ci sono tre omaggi "letterari": la traduzione italiana del racconto dello scrittore austriaco Fritz von Herzmanovsky-Orlando e i recenti racconti di Giuseppe O. Longo e Giovanni Catelli che hanno un aggancio tematico con la stazione di Udine. Claudio Canton



Curiosità

Sullo scorso numero è stato presentato lo spazzaneve in servizio sulla Villach-Tarvisio. Una serie di questi mezzi è stata realizzata su telai di locomotive a vapore del gruppo BR 52 e questo in particolare deriva dalla trasformazione della locomotiva 52.2374 effettuata nel 1979.

Roberto Chiandussi

il tender

N° 81 - Anno 21 (N° 2 / 2016)

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