



## Il ritorno della Pedemontana

Il 7 ottobre, durante le operazioni di allestimento della mostra di Gemona dedicata alla Pedemontana, si veniva informati che il direttore di Fondazione FS Luigi Cantamessa non avrebbe partecipato al previsto sopralluogo alla linea a causa di altri imprevisti impegni e che comunque avrebbe presenziato all'inaugurazione. Inaspettatamente nel pomeriggio giungeva l'annuncio che la Sacile-Gemona sarebbe stata riaperta.

Un comunicato della regione annunciava infatti che era stato raggiunto un accordo con RFI e Fondazione FS per il ripristino della linea e del servizio viaggiatori, per il momento solo sulla tratta Sacile-Maniago, nonché per un servizio turistico su tutto il percorso a cura del progetto "Binari senza tempo" di Fondazione FS, il tutto entro il 2018.

La soddisfazione dei vari comitati pro riapertura e degli appassionati di ferrovia si è subito notata e si fatta più tangibile durante l'inaugurazione della mostra di Gemona il giorno successivo, alla quale ha partecipato il direttore di Fondazione. Questa notizia ha fatto cambiare all'ultimo momento il programma della cerimonia inaugurale che era stato improntato sul fatto che bisognava continuare a battersi per il salvataggio di questa ferrovia. La mostra, dove erano esposte molte fotografie, sia storiche che attuali, cimeli e modelli, e nella quale veniva proiettato un video che raccoglieva vari filmati inerenti la linea, ha avuto una grande affluenza di pubblico durante i 23 giorni di apertura. In seguito, nei primi giorni di novembre, venivano segnalati mezzi intenti

in operazioni di pulizia dei binari dai rovi in alcuni punti della linea in previsione della visita di una commissione che avrebbe valutato i lavori da eseguire per il ripristino. Poi agli inizi di dicembre è stato segnalato che un carrello RFI ha percorso la linea.

Intanto la commissione Trasporti della Camera ha approvato all'unanimità il disegno di legge 1178 "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie

Il 22 novembre a Roma è stato firmato il protocollo d'intesa tra Regione FVG e RFI che prevede nel 2017 l'esecuzione dei lavori di ripristino per permettere nel 2018 il riavvio del servizio tra Sacile e Maniago ed il servizio turistico sull'intero percorso. Per questo motivo RFI ha stanziato 17 milioni di euro. In seguito valutato l'andamento del traffico si deciderà se ripristinare il servizio commerciale anche fino a Gemona.

Ora però bisognerà che la Regione ed i comuni della linea si attivino per creare le condizioni migliori per il servizio turistico. Si dovranno garantire i servizi di accoglienza ed offrire attrattive per chi viaggerà sui treni storici. Per il Comitato Pendolari Alto Friuli si dovranno creare dei punti di interesse anche nelle stazioni, che dovrebbero essere prese in comodato dai comuni e/o da associazioni; quindi si dovrebbero creare infopoint



ALn 772 in partenza da Sacile per Gemona. Foto di Fondazione FS esposta alla mostra di Gemona

turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico che ora passa in aula. Tra le ferrovie da salvaguardare c'è la Pedemontana. Le altre linee inserite nel testo sono: Sulmona-Castel di Sangro, Cosenza-San Giovanni in Fiore, Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio, Palazzolo-Paratico, Castel di Sangro-Carpinone, Ceva-Ormea, Mandas-Arbatax, Isili-Sorgono, Sassari-Palau Marina, Macomer-Bosa, Alcantara-Randazzo, Castelvetro-Porto Palo di Menfi, Agrigento Bassa-Porto Empedocle, Noto-Pachino, Asciano-Monte Antico, Civitavecchia-Capranica-Orte.

sui percorsi turistici, piccoli bar, bed& breakfast, piccoli spacci di prodotti locali, valorizzare la pista ciclabile FVG3 che interessa la Pedemontana nel tratto Budoia-Maniago-Pinzano-Cornino.

Interessata alla riapertura della Sacile-Gemona è pure la ditta Maeg che si occupa di carpenteria metallica e che sta preparando le strutture per lo stadio di Doha. Infatti l'azienda ha appena aperto una succursale nella zona industriale di Budoia ed auspica di avere un raccordo ferroviario.

Ora aspettiamo gli sviluppi degli eventi per verificare se veramente rivedremo il treno sui binari della Pedemontana. Claudio Canton

# La Gailtalbahn

La Gailtal, valle del fiume Gail in Carinzia, si estende ai piedi delle Alpi Carniche da Mauthen fino ad Arnoldstein, per un lunghezza di una sessantina di chilometri ed è percorsa interamente dal fiume che gli dà il nome, Gail, che nasce ad Obertilliach per diventare affluente della Drava a Villaco.

*Kötschach-Mauthen  
Ordine, pulizia,  
intermodalità  
con bici e auto,  
zona turistica  
E hanno deciso  
di sopprimere  
la ferrovia*



*Veduta della stazione terminale di  
Kötschach-Mauthen*

La Gailtal è famosa dal punto di vista storico e turistico; per quanto riguarda il primo, qui era posizionato il fronte della Prima Guerra Mondiale dove le armate dei due eserciti si fronteggiavano sulle cime del Monte Coglians/Hohe Warte, Pal Piccolo/Kleine Pal (nei pressi del Plöckenpass, dove esiste il museo all'aperto della Grande Guerra) o del Monte Cavallo/Roskofel; dal punto di vista turistico, il Presseggersee (lago), con il suo parco divertimenti, le piste ciclabili, i sentieri alpini o il comprensorio sciistico di Nassfeld (raggiungibile dal fondo valle anche con il Millenium Express, la cabinovia più

Kronprinz-Rudolf-Bahn (oggi linea Villaco-Tarvisio-Udine), a quota 567 m s.l.m. e che dopo poco più di 61 km raggiunge il capolinea di Kötschach-Mauthen, a quota 710 m s.l.m., ai piedi del Plöckenpass/Passo di Monte Croce Carnico.

La linea ha un andamento molto tortuoso, con un pendenza massima del 17‰, una velocità massima di 80 km/h (nei tratti in cui è possibile raggiungerla), con 19 tra stazioni e semplici fermate, tra le quali le più importanti sono quelle di Arnoldstein ed Hermagor; la gran parte dei passaggi a livello sono protetti semplicemente da croci di Sant'Andrea e tra

i raccordi industriali allacciati risultano attivi solo quelli in prossimità di Arnoldstein (a servizio delle aziende dell'Euro Nova Industriepark).

Per percorrere la Gailtalbahn ci vogliono circa un'ora e tre quarti, ma tutti i collegamenti ferroviari sono attestati a Villaco (quindi proseguendo oltre Arnoldstein), in qualità di centro di attrazione di tutta la vallata per studenti, lavoratori e pendolari in genere.

Il primo tratto della Gailtalbahn, fino ad Hermagor (Unter Gailtal-Bassa Valle del Gail) fu aperto al traffico l'11 agosto 1894, tratto sul quale si trova anche la principale opera d'arte dell'intera linea, ovvero il ponte di 60 m di lunghezza che attraversa il fiume Gail.

Per l'invio di truppe e materiale sul fronte della Grande Guerra, il 13 dicembre 1915 la linea fu prolungata come ferrovia militare fino a Mauthen, venendo poi gravemente danneggiata dalle vicende belliche.

Il 1° giugno 1918 la linea fu riaperta al traffico come una normale ferrovia fino alla stazione terminale di Kötschach-Mauthen, che ancora oggi ne rappresenta il capolinea.

Ai fini della circolazione, dal 1993 la



*Capolinea del Regionalzug da Villach*



*Tipica fermata della Gailtalbahn - qui siamo a Watschig*

linea è stata divisa in due sezioni con dirigente di movimento che ha sede ad Hermagor, esattamente a metà percorso e su ogni sezione può trovarsi in circolazione un solo treno dal momento che gli incroci possono avvenire solo ad Hermagor.

L'orario è di tipo cadenzato (S-Bahn n. 4), con un collegamento tra i due capolinea ogni due ore, eccetto una fascia mattutina ed alcune corse che non circolano il sabato.

Dal punto di vista del materiale di trazione, dopo l'epoca del vapore, fino al 1991 i treni erano svolti con

*A lato  
Veduta del piazzale  
della stazione di  
Hermagor*

*Sotto a sinistra  
Regionalzug per  
Kötschach-Mauthen  
in arrivo a Hermagor*

*Sotto a destra  
La stazione di  
Hermagor era  
raccordata con una  
importante azienda  
di lavorazione legno*



composizioni ordinarie trainate dalle locomotive diesel ÖBB gruppo 2043 e carrozze tipo Schlieren, dal 2004 sostituite da coppie di automotrici gruppo 5047, a loro volta rimpiazzate dal 26 luglio 2007 da composizioni Desiro Siemens gruppo 5022, sempre delle ÖBB; in estate alcuni collegamenti sono ancora effettuati con materiale ordinario al traino delle moderne locomotive diesel gruppo 2016 e carro per il trasporto delle biciclette, a servizio dei cicloturisti che utilizzando le numerose piste ciclabili della vallata.

Quindi, le premesse per uno sviluppo ulteriore del servizio ci sarebbero tutte: ambiente alpino che attrae turisti di ogni categoria (in inverno ed estate), pendolari che la utilizzano, anche per le difficoltà della viabilità stradale che si registrano durante le nevicate invernali, stazioni e fermate in quasi tutte le località, permettendo quindi un servizio cadenzato capillare a servizio del territorio.

Invece no: l'11 dicembre 2016 è stata soppressa la tratta Hermagor-Kötschach-Mauthen, ritornando quindi all'estensione pre-Grande Guerra. La Carinzia, infatti, non ha più soldi

per niente e per nessuno (date le note vicende finanziarie del Land) e non può intervenire per migliorare il servizio ferroviario: allora lo faranno direttamente le ÖBB, ma solo fino ad Hermagor, con un programma 2016-2019 che vedrà l'elettrificazione del tratto Arnoldstein-Hermagor, la ristrutturazione di tutte le fermate e stazioni secondo i canoni delle S-Bahnen austriache, miglioramento della sicurezza della circolazione, in particolare per 15 passaggi a livello, con una spesa totale di 27 milioni di euro.

L'Alta Valle del Gail (Ober Gailtal) ha perso invece il treno, che è stato rimpiazzato da un servizio sostitutivo di autobus da Hermagor a Kötschach-Mauthen, con minori tempi di attesa e maggior frequenza del servizio (si parla di un raddoppio delle corse, quindi frequenza oraria degli autobus), ma i sindaci dell'Alta Val-

le hanno già espresso le loro perplessità.

Fatto sta che il treno ha continuato ad arrivare a Kötschach-Mauthen solo fino al 10 dicembre 2016, poi la gomma ha sostituito il ferro e da allora, solo le immagini rimangono a testimonianza di un servizio che si è svolto per poco più di 98 anni ai piedi delle Alpi Carniche: peccato, davvero un peccato!

Alessandro Fanutti



*Stazione di Arnoldstein - Regionalzug da  
Kötschach-Mauthen per Villach  
Tutte foto di A. Fanutti del 26 marzo 2016*

# L'orario ferroviario 2017 in Austria

Tra le novità più importanti introdotte con il nuovo orario ferroviario 2017 in Austria, c'è sicuramente la modernizzazione dei collegamenti che le ÖBB hanno voluto dare alla loro clientela sulla principale linea, ovvero la Salisburgo-Vienna, per la quale tutti i vecchi rimanenti treni IC, con carrozze ordinarie, vengono sostituiti da nuovissime composizioni di RailJet, con un investimento in materiale rotabile di 145 milioni di euro.

I RailJet rappresentano uno dei migliori successi commerciali delle Ferrovie Austriache, notevolmente apprezzati dalla clientela per il comfort e la velocità che essi garantiscono (230 km/h, grazie alle nuove linee AV o la velocizzazione degli altri tratti lungo il Danubio); maggiore comodità anche nella classe Economy con supporti per i piedi, collegamenti Internet a bordo e ripristino della possibilità di trasportare le biciclette a bordo, sono ulteriori punti a vantaggio di tali collegamenti che con l'11 dicembre 2016 garantiscono un RailJet ogni due ore tra la città di Mozart e la capitale.

In Tirolo, l'orario 2017 viene implementato con ulteriori sei collegamenti RailJet tra Innsbruck e Bregenz (portando a 18 i collegamenti giornalieri), composizioni utilizzate anche nei collegamenti verso Vienna, Zurigo (via Bucs) e Monaco di Baviera (via Rosenheim).

I REX (Regionalexpress) copriranno i servizi locali tirolesi, ma con tempi percorrenza inferiori al passato (Kufstein-Innsbruck in soli 45 minuti, tenendo conto delle fermate intermedie).

Per l'Alta Austria, da segnalare un incremento dei collegamenti Linz-Praga, ora diventati 4 coppie al giorno e l'utilizzo su sempre maggiori collegamenti pendolari, dei nuovi City-Jet.

Sulla linea dei Tauri, quattro Intercity sono sostituiti da composizioni RailJet, mentre Graz sarà collegata con sei nuovi collegamenti diretti con la stazione di Vienna aeroporto.

In Carinzia, istituzione della nuova S4 Villaco-Hermagor con frequenza oraria feriale e chiusura al traffico della rimanente linea della Gailtal.

Sul fronte dei collegamenti a lunga percorrenza notturna, nascono i NightJet, ovvero i servizi con vagoni letto, cuccette ed auto al seguito delle Ferrovie Austriache, subentrate alla chiusura della DB Nachtzug, con formula estesa anche a tutti gli altri treni-notte facenti capo all'Austria.

Come tale abbiamo con l'orario 2017 i nuovi NightJet interni Vienna-Bregenz e Graz-Feldkirch, entrambi con servizio di auto al seguito; a livello internazionale, sia Vienna che Innsbruck sono collegate con altrettanti servizi di questo tipo con Düsseldorf ed Amburgo (anche con auto al seguito), Vienna-Berlino, Zurigo-Vienna e Zurigo-Graz; sull'Italia Vienna risulta collegata con Roma, Milano (qui con servizio auto al seguito fino

a Verona), Venezia e Livorno (estivo con auto al seguito).

Altri collegamenti notturni interessanti l'Austria, ma fuori dal circuito NightJet, sono i Zurigo-Zagabria, Monaco-Zagabria/Rijeka, Vienna-Kosice, Vienna-Varsavia, Zurigo-Budapest, Monaco-Budapest, Zurigo-Praga.

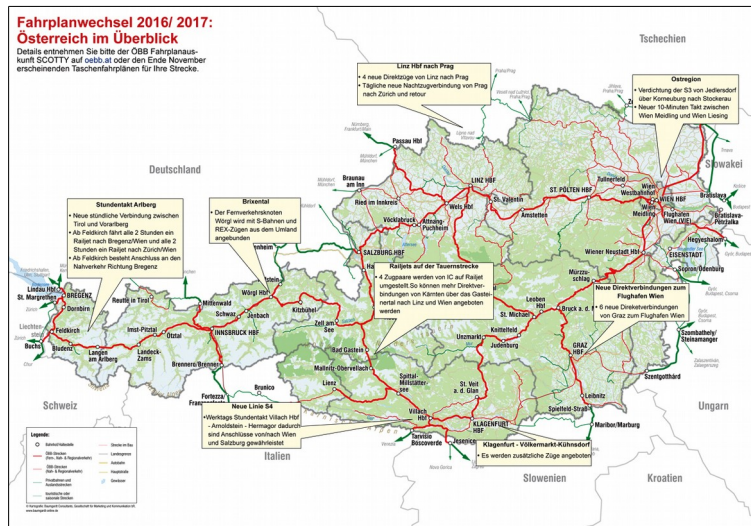
Da ultimo, va segnalato che la Germania ha ottenuto dall'Unione europea una proroga fino a febbraio 2017 dei controlli ai propri confini, anti-ingresso illegale dei migranti: questo significa verifiche accurate anche ai passeggeri in transito sui treni inter-



IC Salisburgo-Klagenfurt in transito a Gummern il 26 agosto 2016 (foto A. Fanutti)

nazionali alle stazioni di Salisburgo HbF e Freilassing (Baviera), con inevitabili ritardi sul rispetto degli orari dei collegamenti ferroviari internazionali, tanto sulle lunghe percorrenze che in ambito locale, visto che anche i Regionalzug che varcano il confine sono utilizzati da chi vuol raggiungere la Germania illegalmente, sperando (vanamente) che sugli stessi i controlli siano meno rigorosi che sugli Eurocity e RailJet.

Alessandro Fanutti



## L'orario in Friuli Venezia Giulia

Il nuovo orario non ha comportato variazioni in regione, l'unica novità è che gli EN (NightJet per le ÖBB) da e per Monaco ora passano per la Pontebbana in quanto essendo diventati ÖBB transitano via Salisburgo e la linea dei Tauri. Il Monaco-Venezia viene fuso con il Wien-Venezia a Salisburgo, il Monaco-Roma e il Monaco-Milano invece vengono uniti a Villach con il Wien-Roma e il Wien-Milano. Operazioni analoghe per i percorsi inversi.

Ci sono invece voci che da gennaio verrà tagliata una coppia di Intercity Trieste-Mestre.

Claudio Canton

Le novità dell'orario austriaco 2017

## L'orario ferroviario 2017 in Slovenia

L'orario ferroviario 2017 delle Ferrovie Slovene SŽ, in vigore dall'11 dicembre 2016, vede la conferma di molti collegamenti già esistenti, sia a livello internazionale che nazionale; per ciò che riguarda i collegamenti con l'estero, vanno sempre messi in preventivo eventuali cambiamenti dovuti alle misure anti-immigrazione clandestina, che determinano controlli ai confini, se non soppressione di treni per il blocco più o meno temporaneo dei confini.

Con questa premessa, abbiamo la conferma dell'EC "Mimara" Zagabria-Lubiana-Villaco-Monaco di Baviera-Francoforte (carrozze ÖBB che a Villaco vengono inserite in un EC da Klagenfurt verso la Germania), l'EC "Sava" Vinkovci-Zagabria-Lubiana-Villaco, gli Euronight Belgrado-Lubiana-Villaco-Innsbruck-Zurigo e l'EN "Lisinski" Zagabria-Lubiana-Monaco di Baviera (con materiale rotabile delle HŽ).

L'EC "Emona" collega Lubiana con Vienna via Maribor, città dove ferma anche l'EC "Croatia" Zagabria-Zidani Most-Vienna.

Budapest può essere raggiunta da Lubiana con l'EC "Citadella" via Hodos, che nel periodo estivo ha carrozze dirette da Capodistria, inserite nell'IC "Koper" Capodistria-Lubiana del mattino; l'IC "Pohorje" collega invece Capodistria con Maribor nel pomeriggio.

Il treno "Opatija" Lubiana-Rijeka del mattino ha anche una sezione notturna da Monaco di Baviera, che giunge nella capitale slovena con l'EC "Lisinski"; un collegamento tra Lubiana e Fiume è previsto anche nel pomeriggio.

Da fine giugno a fine agosto, il treno "Istra" permette un collegamento diretto Lubiana-Pola via Rakitovec. A livello interno, accanto agli ICS svolti con Pendolini tra Lubiana e Maribor, si segnalano i sei collegamenti Lubiana-Villa Opicina, con prosecuzione con bus urbano su Trieste

Centrale per poi raggiungere altre località italiane servite con treni a lunga percorrenza; sulla Transalpina abbiamo nove coppie di collegamenti Jesenice-Nova Gorica, 3 collegamenti Nova Gorica-Sežana e 5 collegamenti Sežana-Nova Gorica; sei i collegamenti delle navette per le auto Bohinjska Bistrica-Most na Soči, dei quali uno prolungato su Nova Gorica (l'ultimo della sera, necessario per il ricovero notturno del treno) ed uno limitato a Podbrdo (a metà giornata).

Alessandro Fanutti



EC Mimara Zagabria-Lubiana-Francoforte in sosta a Lesce il 22 maggio 2016 (foto A. Fanutti)

## FrecciaRossa 1000 in Lucania

E' sicuramente una novità di rilievo il nuovo servizio di Trenitalia svolto con FrecciaRossa 1000, ETR 400, che dall'11 dicembre 2016, ovvero con il nuovo orario 2017, collega Milano con Taranto e viceversa, via Potenza-Metaponto, cioè lungo la linea che attraversa la Basilicata.

Frutto di un contratto di servizio tra Regione Basilicata e Trenitalia della durata sperimentale di un anno, il collegamento ha l'obiettivo di sottrarre la Lucania dall'isolamento ferroviario con il resto d'Italia ed il fatto che per questo treno vengano utilizzati i

nuovissimi ETR 400 dimostra l'intresse del vettore e l'impegno della Regione che sono stati profusi in questo inedito collegamento a lunga percorrenza.

Diversi sono gli elementi che distinguono questa relazione: si tratta indubbiamente del collegamento FrecciaRossa più lungo d'Italia, dal momento che il percorso tra Milano e Taranto è di 1.162 chilometri che viene coperto in 8 h e 48 minuti verso sud (partenza da Milano Centrale alle ore 15.20, arrivo a Taranto alle ore 0.08, FR n. 9541) ed in 8 h e 52 minuti verso nord (partenza da Taranto alle ore 5.48 ed arrivo a Milano Centrale alle ore 14.40, FR n. 9522), per una media che supera i 130 km/h

sull'intero percorso; pur sfruttando l'alta velocità da Milano fino a Salerno, il Freccia-Rossa 1000 percorre poi la linea a binario unico Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto, elettrificata da non molti anni (dopo un lungo periodo di chiusura), ma che comunque rimane una linea difficile dal profilo piano-altimetrico. In Basilicata, e questo è il punto forte del nuovo collegamento, verranno servite le stazioni di Potenza, Ferrandina (in coincidenza con gli autoservizi delle Ferrovie Appulo-Lucane da e per Matera) e Metaponto, dando quindi la possibilità ai viaggiatori diretti e provenienti da queste località (o limitrofe, ma anche la stessa Taranto) di avere un rapido e moderno collegamento con Roma, Firenze ed il nord Italia più in generale.

Come detto, il servizio è sperimentale per un anno: vedremo ora se i dati di affluenza dei passeggeri premieranno lo sforzo (anche economico) fatto dalla Regione Basilicata per avere un collegamento ad alta velocità lungo una linea che non ammette di certo alte velocità.

Alessandro Fanutti



Un FrecciaRossa 1000 a Roma Termini il 5 dicembre 2016 (foto A. Fanutti)

## “Mercitalia” sarà il nuovo soggetto che gestirà la logistica del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Rilancio del servizio di trasporto merci in Italia, anche per competere con le imprese ferroviarie private: nasce così “Mercitalia”, unico soggetto che si occupa di logistica (in sostituzione dell'attuale Trenitalia Cargo), alla quale la clientela industriale potrà rivolgersi per tutte le esigenze del trasporto merci su ferro di cui necessita.

La “Mercitalia”, razionalizzando gli operatori di oggi che si occupano di logistica, raggrupperà tre apposite società: “Mercitalia Rail”, “Mercitalia Logistic” e “Mercitalia Terminal”, con l'obiettivo comune del rafforzamento dei servizi intermodali e l'espansione in segmenti ad alto valore aggiunto; è inoltre prevista una sinergia con i principali porti, poli retroportuali e logistici italiani, nonché un rafforzamento dei collegamenti tra la rete nazionale ed i raccordi ferroviari dei principali stabilimenti presenti sul territorio.

A disposizione ci sono 1,5 miliardi di

euro per investimenti totali, in materiale rotabile (1,1 miliardi), per terminal e logistica (300 milioni) e ICT (100 milioni).

Quello della logistica integrata è uno dei capitoli previsti all'interno del nuovo piano industriale 2017-2026 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, presentato ufficialmente a Roma il 28 settembre 2016, che in 10 anni prevede un investimento totale di 94 miliardi di investimenti, con un fatturato destinato a raddoppiare in dieci anni, la fusione con l'Anas, lo sviluppo sui mercati internazionali attraverso l'inserimento nell'offerta dell'Al-

*Nasce Mercitalia, anche per competere con le imprese ferroviarie cargo private  
186 442 Lokomotion a Carnia il 2 ottobre 2016  
(foto A. Fanutti)*

ta Velocità sulle rotte europee più profittevoli, l'entrata nel mercato del trasporto pubblico locale su gomma nella città (autobus), investimenti in nuovi treni per il trasporto regionale (450 nuovi treni a trazione elettrica e 50 a trazione diesel) ed un importante capitolo dedicato, come sopra visto, alla logistica integrata per il rilancio in grande stile sui binari italiani del trasporto merci.

Alessandro Fanutti



## Nuovi RailJet ÖBB

Le Ferrovie Austriache ÖBB stanno progressivamente inserendo in servizio le ulteriori 9 nuove composizioni di Railjet, di ultima generazione, quelle ordinate nel 2014 alla Siemens AG e consegna entro il 2017, una delle quali dovrebbe essere prossimamente impiegata anche sulla relazione Vienna-Venezia.

Con una velocità massima di 230 km/h (elevabile a 249 km/h), le composizioni Railjet offrono classi differenziate in First, Economy e Business (quest'ultima nella carrozza pi-

lota), oltre ad una carrozza bistrò che garantisce anche un servizio per persone disabili con apposito elevatore da porta dedicata; l'alimentazione elettrica può avvenire con tutte le tipologie di elettrificazione oggi presenti in Europa (a seconda ovviamente delle serie di carrozze, se abilitate alla circolazione all'estero), hanno peso intorno alle 52 t a seconda della tipologia; i posti sono 27 nella Business, 55 nella First e 76/80 nelle carrozze Economy.

Le nuove carrozze dei Railjet più re-

centi si riconoscono dalla serie precedente per avere una griglia di aereazione sopra le porte di ingresso, porte che a loro volta sono notevolmente più larghe per favorire l'incarrozzamento delle persone, soprattutto se hanno valigie ingombranti e carrelli più moderni.

Carrozze simili alle Railjet, ma con livrea dei normali treni a lunga percorrenza, sono ora utilizzate dalle Ferrovie Austriache anche per rinnovare il parco veicolare degli Intercity, in sostituzione delle carrozze Z che



*Nuove carrozze RJ a destra Economy a sinistra First Villach, 25 settembre 2016 (foto A. Fanutti)*





Carrozza tipo RJ su IC Klagenfurt-Wien Flughafen via Salisburgo Villach, 25 settembre 2016 (foto A. Fanutti)

vengono dirottate su collegamenti internazionali (dove i Railjet non sono ammessi, oppure non adatti per il tipo di servizio offerto, tipo le carrozze dirette) o collegamenti interni meno prestigiosi come i Rex (Regional-express), ad esempio sulla tratta Lienz-Villach.

Alessandro Fanutti



Nuovo logo per le HŽ - Ferrovie Croate Villach, 25 settembre 2016 (foto A. Fanutti)

ma facevano completamente parte integrante delle Ferrovie Croate, tant'è che è stata creata anche la HŽ Cargo per quanto riguarda il trasporto merci.

Alessandro Fanutti

## HŽPP Nuovo logo per le Ferrovie Croate

Recentemente le Ferrovie Croate HŽ hanno adottato un nuovo logo sulle carrozze passeggeri, automotrici ed elettromotrici, affiancato dalla scritta HŽPP - "HŽ Putnički Prijevoz d.o.o"., che tradotto significa Ferrovie Croate-Trasporto Passeggeri Società a Responsabilità Limitata.

Questa società, interamente posseduta dallo Stato Croato, si occupa di trasporto ferroviario passeggeri na-

zionale ed internazionale, trasporto passeggeri a mezzo autobus sia nazionale che internazionale, attività immobiliari ed altre attività collaterali con la mobilità collettiva.

Essendo entrata nell'Unione europea, anche la Croazia ha dovuto effettuare una divisionalizzazione di quelle che erano le attività che pri-

## "Atlante delle linee ferroviarie dismesse"

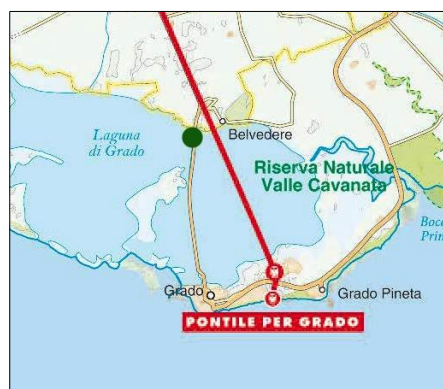
RFI ha pubblicato il libro "Atlante delle linee ferroviarie dismesse", comprendente sia le linee oramai soppresse sia le tratte chiuse per varianti di tracciato, proponendone un riuso integrato e sostenibile rivolgendosi ad amministrazioni locali, privati, associazioni, ecc., per eventuali iniziative di riutilizzo dei sedimi dismessi oppure ad acquisizioni in proprietà da parte degli stessi.

Della nostra regione sono state inserite le linee Casarsa-Pinzano, Gonars-San Vito al Torre (parte della ferrovia del Sasseto), Palmanova-San Giorgio di Nogarò, Cervignano-Pontile per Grado (già trasformata in pista ciclabile), Monfalcone-Porto Rosega, Trieste-Gretta, Monfalcone-Porto Rosega, San Giorgio di Nogarò-Porto Nogarò, le tratte dismesse per variante Tricesimo San Pelagio-Tarcento, Torviscosa-Cervignano, Codroipo-Casarsa (0,9 km misteriosi), Sevegliano-Cervignano (ex stazione di Strassoldo) e Bivio Pradamano-Udine-Bivio Vat (brevi tratti della circunvallazione di Udine) e alcuni raccordi di Trieste.

Si segnalano due clamorosi errori ri-

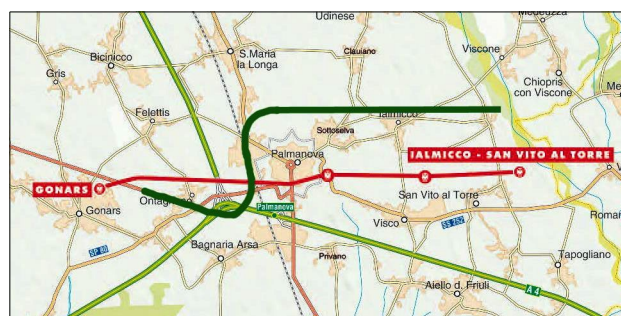
guardo le linee regionali: il tracciato della ferrovia del Sasseto, mai completata e per buona parte utilizzata come pista militare da Palmanova al torrente Torre nei pressi di Nogarò al Torre, è di pura fantasia, quindi le ferrovie non conoscono nemmeno l'ubicazione dei terreni di loro proprietà ed il tracciato della Cervignano-Belvedere non termina al Pontile per Grado ma prosegue fino all'isola attraversando la laguna (su un ponte?) con tanto di stazione terminale sul mare!

L'atlante è scaricabile dal sito [www.fsitaliane.it/cms-file/allegati/fsitaliane/Impegno/Atlante%20delle%20linee%20ferroviarie%20dismesse.pdf](http://www.fsitaliane.it/cms-file/allegati/fsitaliane/Impegno/Atlante%20delle%20linee%20ferroviarie%20dismesse.pdf)



Il tracciato della tratta finale della ferrovia Cervignano-Belvedere secondo l'atlante. La linea finiva nel punto segnato dal pallino verde

In rosso il tracciato immaginario della ferrovia del Sasseto secondo l'atlante ed in verde il tracciato effettivo



## Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Il 22 novembre oltre al protocollo di intesa per la Pedemontana è stato firmato anche quello per le altre infrastrutture regionali. Sono previsti interventi per 2,6 miliardi di euro, dei quali 413 milioni sono già disponibili. I lavori più importanti saranno quelli per la velocizzazione della Trieste-Venezia da concludersi entro il 2025 con una spesa di 1,8 miliardi di euro. In questo contesto si sta studiando su come eliminare l'ansa di Latisana; la soluzione migliore sarebbe quella di una variante di tracciato e la costruzione di una nuova stazione. Altri lavori riguarderanno la costruzione della fermata dell'aeroporto dei Ronchi dei Legionari, l'adeguamento tecnologico della Udine-Ronchi ed il potenziamento della Bivio d'Aurisina-Villa Opicina. Ci saranno anche lavori per migliorare l'accessibilità alle stazioni e ai marciapiedi (ascensori e rampe, nonché innalzamento delle banchine) ed il posizionamento di nuovi strumenti informativi. Confermati anche gli interventi per il nodo di Udine.

Intanto domenica 18 dicembre è stato attivato il nuovo ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione) della stazione di Monfalcone che gestisce il traffico ferroviario sulle linee ferroviarie Trieste-Venezia e Trieste-Udine. Il nodo è ora gestito e controllato dal Posto Centrale Multistazione (PCM), provvisto di tre postazioni che regolano la circolazione nella stazione di Monfalcone, che, a sua volta, controlla i Posti Periferici Multistazione (PPM) di Ronchi dei Legionari Sud e Ronchi dei Legionari Nord e, in futuro, il PPM di Bivio d'Aurisina. A corredo del nuovo impianto sono stati realizzati: un nuovo sistema per il rilevamento della temperatura delle ruote dei treni in transito (RTB), un nuovo sistema per il Controllo Circolazione Linea evoluto, un innovativo sistema di supervisione dell'operato del capostazione che riduce ulteriormente la possibilità di errori, la realizzazione di quattro sistemi di protezione in grado di rilevare gli ostacoli all'interno dei passaggi a livello, in caso di mancata osservanza del Codice della Strada da parte dei conducenti di autoveico-

li, l'upgrade del sistema di Informazione al Pubblico e del sistema di telecomando della linea di alimentazione elettrica dei treni.

A Centallo in Piemonte molti abitanti hanno fatto ricorso al TAR contro la chiusura effettuata da RFI di due passaggi a livello. A Udine invece si continua a insistere sulla chiusura della tratta urbana della Pontebbana e quindi dei relativi PL tanto che è stata presentata una mozione in consiglio regionale. In seguito il 13 dicembre è stato firmato un protocollo di intesa tra Comune, Regione e RFI che prevede l'impegno delle ferrovie a esaminare la possibilità di eliminare qualche PL, cosa che però non potrà avvenire prima di 5 anni secondo RFI. Grande delusione dei comitati che si sentono presi in giro. Intanto il 20 ottobre un lampione stradale, situato nei pressi del PL di via Cividale, si è staccato dal palo ed è caduto a terra. La causa? Ovviamente le vibrazioni provocate dal passaggio dei treni secondo i soliti comitati!

Anche a Sacile si protesta per il passaggio a livello della stazione. I cittadini si lamentano per le lunghe attese, anche di 20-30 minuti, che sono costretti ad affrontare durante le molteplici chiusure giornaliere. Questo comporta che molte persone passino sotto le sbarre attraversando i binari. Recentemente uno studente con le cuffiette nelle orecchie e una anziana, che avevano oltrepassato le barriere senza accorgersi del treno in arrivo, sono state salvate da altre persone che li hanno avvisati del pericolo.

A Udine si discute sulla pavimentazione di via Mercatovecchio che il comune vuole rinnovare. L'associazione "Gli Amici di Robin Ud" è intervenuta nel dibattito proponendo il ripristino della linea 1 del tram che colle-

*In rosso il nuovo scalo merci di Pordenone, in azzurro l'area del terminal intermodale e in giallo l'area per i magazzini*

gava la stazione dapprima con piazzale Osoppo ed in seguito l'ospedale passando proprio per via Mercatovecchio, prolungandola oggi fino al polo universitario dei Rizzi. A molte persone, intervistate dal Messaggero Veneto sui lavori da farsi, il ripristino del tram non dispiacerebbe. Ovviamente è intervenuto il comitato anti Pontebbana criticando la posa di nuovi binari e la realizzazione di nuovi passaggi a livello (sic), a dimostrazione che non capiscono nulla del trasporto su rotaia.

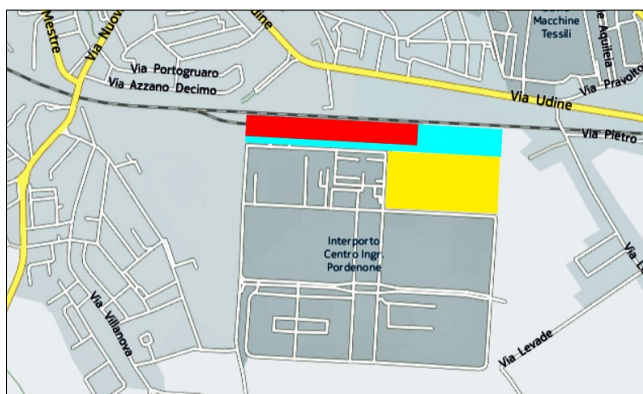
Nel 2017 anche la FUC dovrà adeguarsi alle norme europee e creare perciò una divisione per la gestione dell'infrastruttura ed una per la gestione del servizio, inoltre dovrà installare i sistemi automatici di sicurezza.

Nei bilanci di fine anno si registra un piccolo aumento di passeggeri sulla Udine-Cividale e nella promozione Cesarino per i bambini; c'è stato invece un notevole aumento di presenze sul Micotra. Anche il servizio cargo ha registrato un aumento di circa il 50%.

Il servizio regionale di Trenitalia ha ricevuto il plauso dei comitati pendolari per la puntualità registrata nel corso del 2016 che vede la nostra regione in testa alla classifica italiana.

Nel mese di gennaio 2017 sarà dato il via ai lavori di costruzione del nuovo scalo merci presso l'interporto di Pordenone. Il terminal lungo 750 metri, che sarà dotato delle strutture per lo scambio ferro-gomma, per il carico/scarico dei container e per il carrellamento dei vagoni, potrà sopportare oltre 250 treni al giorno ed avrà un costo di una trentina di milioni di euro, metà a carico della Regione e metà a carico di RFI. Sarà anche realizzata una palazzina uffici di 5 piani.

Claudio Fanese





Agli inizi di ottobre l'ANSF ha disposto che sulle linee non attrezzate con i sistemi di sicurezza la velocità massima avrebbe dovuto essere di 50 km/h. Per il momento sulla Udine-Cividale si continua a viaggiare con velocità massima di 70 km/h.

Daniele De Anna

Le facciate della stazione di Remanzacco sono state ridipinte ed in un primo momento è sparita parte della progressiva chilometrica indicata in 6,9. In seguito la scritta è stata completata, ma la pkm è diventata misteriosamente 6,949 al posto dei precedenti 6,930. (La stazione si è forse allontanata da Udine? La causa: la deriva dei continenti, secondo alcuni commenti. N.d.R.). Daniele De Anna

del tetto della zona espositiva. Nei prossimi anni sarà quindi ristrutturata tutta la stazione.

Il furto alla stazione di Cividale segnalato sul numero scorso è avvenuto per mano di due minorenni stranieri. Il tabacchino della stazione comunque continua ad attirare i ladri: un nuovo furto è avvenuto nella notte tra l'11 e il 12 novembre e un tentativo di furto è avvenuto la sera di Natale dopo la fine del servizio ferroviario.

Intanto dal 24 novembre il muraglione che sorge nella stazione di Cividale al termine della ferrovia è trassennato perché c'è il rischio che alcune delle lastre di pietra che lo rivestono si stacchino.

essi stessero bruciando il materiale per scaldarsi.

La sera del 13 dicembre la circolazione sulla Trieste-Mestre è rimasta sospesa per due ore per un allarme bomba sul treno RV 2220. Il treno è stato fatto fermare a Latisana perché sulla penultima carrozza era stato segnalato un trolley abbandonato. L'intervento degli artificieri ha permesso di constatare che conteneva vestiti ed effetti personali di un passeggero che lo aveva dimenticato sul treno.

Invece ad un uomo di Codroipo piace distendersi sui binari dopo avere esagerato con l'alcool. È successo due volte in novembre nell'arco di una settimana con conseguente inter-



Stazione di Remanzacco Particolare di una foto del 2006 con la vecchia progressiva chilometrica, la pkm incompleta e la nuova pkm (foto D. De Anna)

La Regione ha stanziato 160 mila euro per la riqualificazione delle stazioni di Pontebba e Cavasso Nuovo. Il finanziamento servirà sia per il miglioramento degli spazi per i viaggiatori sia per l'utilizzo per fini sociali dei locali.

La Compagnia Portuale di Monfalcone ha firmato un accordo con DB Cargo e Wallenius Wilhelmsen logistica per portare in FVG parte della produzione europea di veicoli che viene spedita in Asia dai porti del nord Europa facendo risparmiare 8 giorni sui tempi di viaggio.

In tema di ferrovie dismesse è stato proposto di realizzare l'ennesima pista ciclabile sulla ex linea Palmanova-San Giorgio di Nogarò.

Sono stati stanziati dal Ministero dei Beni Culturali, da Fondazione FS e dalla Regione 3,5 milioni di euro per un primo restauro del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio. Serviranno per il risanamento della facciata su via G. Cesare e per il ripristino dei serramenti, degli impianti e

Alcuni enti del cividalese hanno chiesto alla Regione un contributo di 40 mila euro per il restauro delle facciate e del piano terra della vecchia stazione di Cividale, all'interno della quale è stato allestito un museo della Grande guerra ed anche un plastico dedicato alla ferrovia Cividale-Caporetto.

Il 30 ottobre i vigili del fuoco sono dovuti intervenire nell'ex sede del DLF in via Cernaia da dove usciva del fumo dalle finestre. Hanno trovato delle sterpaglie e dei rifiuti che bruciavano ed una persona intossicata. Il fabbricato è diventato rifugio abusivo di stranieri e si pensa che

vento delle forze dell'ordine e blocco momentaneo della circolazione.

Leggendo i giornali si viene a conoscenza anche di fatti fantasiosi: una persona, parlando dell'Udinese calcio, ha dichiarato che il primo campo sportivo di Udine si trovava dove ora c'è il giardino Giovanni Pascoli tra le vie Alighieri e Carducci e che qui giocavano anche gli operai delle ferriere dove si costruivano le locomotive! Quando mai a Udine si sono costruite locomotive; forse questo personaggio crede che, poiché lo stabilimento si trovava accanto alla stazione, la sua produzione fosse quella di mezzi ferroviari.

## Micotra in H0

Dopo un'attesa durata 3 anni è finalmente disponibile il convoglio Micotra prodotto dalla ACME in esclusiva per Trenoghenò. Il set però è già esaurito. Ne riparleremo sul prossimo numero.





Carrozza ÖBB in livrea Nightjet in composizione all'EN Wien-Venezia transitato a Tarvisio il 28 dicembre 2016 in forte ritardo causa incidente a Spittal (foto D. De Anna)



La rimorchiata pilota Ln 778 372 FUC dopo il rientro in servizio ripresa a stazione a Remanzacco il 18 novembre 2016 (foto D. De Anna)

## Trainwatching

Dal 2 ottobre il servizio Frecciarossa raggiunge Udine in sostituzione del Frecciabianca da e per Milano. A Sacile si protesta per la soppressione della fermata in questa località.

Mario Tudisco

Dagli inizi primi ottobre c'è una carrozza nella nuova livrea Nightjet delle ÖBB sugli EN 234-235 Wien-Roma. L'8 dicembre in composizione all'EC 30/31 c'era insolitamente una carrozza Nightjet.

D. De Anna/C. Canton

Presenze insolite sui binari friulani: il 5 ottobre una E 483 Nord-cargo è transitata in Pontebbana; il 14 ottobre una E 402 in livrea Frecciabianca sostava a Udine.

Denis Carlutti

Il 7 ottobre la Vectron 191 001 della Siemens è entrata in coda ad un treno merci nel deposito FUC per manutenzione. E' rientrata in linea il successivo 10 ottobre.

Mario Tudisco

Il 26 ottobre la Vectron 191 002 FuoriMuro è uscita dal deposito FUC assieme alla Taurus 190 301 manovrata dalla LD 405.

Daniele De Anna

Agli inizi di novembre un convoglio Railjet delle ÖBB ha raggiunto più volte Tarvisio per prove propedeutiche all'inizio del servizio su Venezia che sembrava dovesse avvenire l'11 dicembre con il nuovo orario. Invece ancora non si sono registrate variazioni nella composizione degli EC 30/31.

Daniele De Anna

Dopo molto tempo e lavori di sistemazione a metà novembre è rientrata in servizio la rimorchiata Bp 372 della FUC (anno di costruzione 1984). Ora non è più marcata Ln 664 ma Ln 778. Questa classificazione sarebbe più corretta in quanto in origine aveva 78 posti, ma ora i posti sono 76 perché 2 sono stati sacrificati per l'armadio SCMT.

Daniele De Anna

Una Vectron 191 DB Cargo Italia ha compiuto 3 corse prova da Tarvisio a Cervignano via Palmanova il 30 novembre. Nei giorni successivi le 191 DB sono entrate in servizio.

Mario Tudisco



Vectron 191 001 Siemens in coda al merci diretto al deposito locomotive FUC. Udine, 7 ottobre 2016 (foto M. Tudisco)



La LD 405 FUC manovra la Vectron 191 002 FuoriMuro e la 190 301 FUC a Udine il 26 ottobre 2016 (foto D. De Anna)



Vectron DB Cargo Italia in corsa prova in transito a P.M. Vat il 30 novembre 2016 (foto M. Tudisco)

# il tender

N° 83 - Anno 21 (N° 4 / 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