



### Novità sulla FUC

Negli ultimi due mesi sulla ferrovia Udine-Cividale si sono avute una serie di novità per certi versi epocali, dal punto di vista tecnologico e non. Innanzi tutto dai primi di maggio hanno preso servizio 3 nuove hostess e uno steward per effettuare i servizi di controlloria a bordo. Questo si è reso necessario da quando il capotreno è obbligato a restare in cabina essendo la linea non attrezzata con SCMT, come da disposizioni ANSF. L'assenza di controlli infatti ha aumentato improvvisamente il numero dei "portoghesi". La novità sta nel fatto che mai in 131 anni di storia della FUC si erano viste delle ferroviere donne a bordo dei treni. Si tratta di personale interinale che si ag-

giunge alla hostess che già fa servizio sul Micotra. Questo personale infatti si turna tra i due servizi. Il loro compito è esclusivamente di controlloria, mentre apertura e chiusura porte, disposizioni di partenza al macchinista, fonogrammi a Remanzacco, ecc., restano competenza esclusiva del capotreno. Altra novità riguarda i semafori pedonali per l'attraversamento dei binari in stazione di Remanzacco. Quando le sbarre sono abbassate per l'arrivo di un convoglio o per la partenza dello stesso lato Cividale il semaforo si dispone al rosso (due luci rosse) accompagnato dal suono di due campanelli piuttosto fastidiosi. Passato il convoglio il semaforo si dispone al verde. Date le proteste dei vicini per il prolungato suono dei campanelli (non dolce come le leoporde) uno è stato disattivato. In direzione FUC dicono siano disposizioni ANSF, ma sembra che questo impianto sia stato ideato dalla FUC stessa e sia unico in tutta la rete italiana. Contestualmente all'attivazio-

ne di questo dispositivo è stato modificato lo schema di funzionamento dell'ACEI di Remanzacco. Trattandosi di un ACEI isolato, e quindi funzionante in automatico, predisponeva il corretto tracciato per il primo convoglio che giungeva in stazione. In caso di incrocio il convoglio giunto per secondo andava in deviato sul binario 2. Oggi invece i convogli che giungono da Udine vengono sempre instradati sul tracciato in deviato, mentre quelli che giungono da Cividale vanno in corretto tracciato. Senza una spiegazione plausibile la numerazione dei binari è stata invertita: il corretto tracciato è diventato il 2 (ex 1) e il binario di raddoppio l'1 (ex 2). I primi giorni questa modifica ha portato non pochi disagi. L'ACEI infatti in caso di incrocio ha predisposto il medesimo tracciato per due convogli bloccando il traffico. In un altro caso, senza incrocio, lo scambio non girava e non si poteva partire. Sono dovuti intervenire manualmente prima i capotreno poi i cantonieri per sbloccare la situazione. Io personalmente sono giunto tardi al lavoro per tre volte consecutive, oltre a perdere una coincidenza. In pochi giorni il problema è stato risolto, ma ci si chiede se non poteva restare tutto come prima. La presenza di due telecamere collegate con Cividale permette di registrare eventuali investimenti, liberando così l'azienda da ogni responsabilità in caso di



*I semafori pedonali della stazione di Remanzacco  
In alto a sinistra quello lato 2° binario  
In alto al centro il cartello che avvisa dell'ovvio divieto di attraversare con i dispositivi in funzione  
Sotto due vedute di quello lato 1° binario*



attraversamento col rosso, visto anche l'alto numero di incidenti di questo tipo in tutto il paese.

Qualche mese prima, inoltre, è entrato in vigore il nuovo regolamento circolazione, che prevede il fonogramma a Remanzacco anche se non vi è incrocio. Un nuovo telefono è stato posizionato sul binario 1 in aggiunta a quello storico dentro l'ex magazzino merci per evitare ad un capotreno di attraversare i binari. La prima telefonata la fa il capotreno al dirigente di Cividale, poi attende che il dirigente lo richiami per dargli il via libera, dopo aver accertato che l'altro convoglio sia giunto in stazione. Tutto questo oltre a compilazione e timbratura dei registri.

A questo sistema di esercizio che oggi appare ottocentesco, si contrappone il posizionamento di 5 emettitrici automatiche di biglietti in tutte le stazioni, mentre per Udine bisognerà attendere, se mai troveranno un accordo, viste le esose richieste di Centostazioni. Queste macchinette erano richieste da tempo dall'utenza data l'impossibilità di trovare le rivendite sempre aperte e le discussioni che spesso avvenivano col capotreno per via dell'esazione a bordo del costo di 2,00 euro.

Adesso nessuno potrà inventare scuse dato che le macchinette oltre che a moneta e banconote accettano pure bancomat e carta di credito. Al momento emettono solo biglietti, ma in un futuro, speriamo vicino, sarà possibile rinnovare anche gli abbonamenti con tecnologia contactless. Caso unico in Italia hanno il menù in

*Stazione di Remanzacco*  
A destra.

*Tabella che indica la direzione dei treni in relazione al binario*

*Sotto. Il telefono per i fonogrammi installato sul 1° binario*



cui si sente parlare ormai da diversi anni senza che si muova nulla.

Infine nella stazione di Remanzacco sono stati sostituite le vecchie lampade dei lampioni con quelle nuove a led.

## Situazione automotrici Stadler

A metà giugno sono rientrati i carrelli dello Stadler ATR 110002 che erano in Ungheria a fare la revisione. Sono stati rimontati da tecnici della stessa Stadler che effettuerà anche tutte le prove e le certificazioni. In seguito devono effettuare una revisione meccanica agli organi di ancoraggio delle casse sul carrello centrale, nonché della parte pneumatica. In seguito ci sarà la stessa procedura anche per il treno ATR 110001. Prima di vederli di nuovo in servizio insieme probabilmente dovremo attendere il 2018! Nel frattempo sono molti i commenti, non proprio benevoli, della gente su questa vicenda, dato che i due treni sono fermi da più di un anno.

sette lingue: italiano, inglese, tedesco, francese, spagnolo, sloveno e friulano!

Si vocifera inoltre dell'installazione di un impianto di telediffusione sonora, mentre sembra sia stato approvato il progetto per l'SCMT, con installazione di blocco contaassi e telecomando di Remanzacco, cose di



*A sinistra. Invito a spegnere le sigarette bruciacchiate*

*A destra. L'emettitrice automatica di biglietti installata a Remanzacco e sotto la tastiera per la scelta di una delle sette lingue disponibili*







Una delle nuove hostess della FUC



## D100 InRail in servizio sulla FUC

Il giorno 13 giugno la locomotiva D100 004 di InRail ha trainato il convoglio merci destinato alla Faber da Udine a Bottenicco, data l'indisponibilità del DE 520 FUC fermo per una importante revisione.

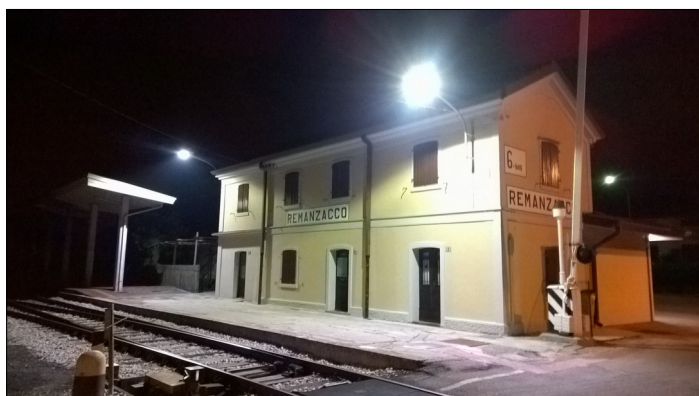
Il giorno 20 ha poi riportato a Udine i carri vuoti. In altre due occasioni questa locomotiva ha fatto servizio sulla linea sociale, nell'ambito della collaborazione-scambio rotabili che FUC e InRail hanno ormai da anni.

Colpisce la sua silenziosità e l'assenza di fumate nere in fase di partenza se confrontata col Mak e ancor di più col rumorosissimo e "puzzolente" D 245 che presta servizio a Udine.

Daniele De Anna



Il merci FUC per la Faber con la D 100 004 InRail a Remanzacco. Dall'alto in basso in partenza per Bottenicco il 13 giugno e in partenza per Udine il 20 giugno 2017



Le nuove lampade a led della stazione di Remanzacco



Tutte foto di Daniele De Anna

## Macchinisti FUC in fuga

Alcuni macchinisti della FUC si sono dimessi per andare a lavorare in altre società ferroviarie dove la paga è migliore. La direzione FUC ha rassicurato che questo non comporterà riduzioni dei servizi passeggeri, mentre se altri seguiranno questa strada potrebbero esserci ripercussioni nel settore merci. Si è comunque rammaricata del fatto di avere formato del personale che poi è passato ad altre amministrazioni.

Claudio Canton

## Treni e alpini

L'adunata degli alpini, che quest'anno si è tenuta a Treviso, ha visto un eccezionale uso del treno da parte dei partecipanti. Infatti, essendo la città praticamente chiusa al traffico, moltissime persone hanno pensato di arrivarci in treno direttamente dai loro paesi o lasciando l'auto e le corriere nelle stazioni limitrofe. Tutto ciò ha comportato un affollamento straordinario dei convogli, specialmente il sabato quando erano previsti pochi treni straordinari, con molte persone rimaste a piedi ed il caos nella serata del sabato per il rientro con

code lunghissime solo per entrare in stazione ed attese di tre ore per partire. Trenitalia ha precisato di avere predisposto il servizio secondo i numeri comunicati dagli organizzatori che prevedevano un afflusso di 70/80mila arrivi giornalieri; in realtà sabato 13 maggio sono giunte in treno a Treviso 135mila persone ed il giorno successivo 100mila. Ribadisce di avere messo in campo di tutte le risorse disponibili in termini di treni e personale, che si è prodigato quanto più possibile. Anzi, a fronte dei 74 treni richiesti dagli organizzatori, ne ha invece effettuati 97.

Claudio Canton

## La prima stazione di Udine

Romano Vecchiet ha trovato all'Archivio di Stato di Venezia un fascicolo datato 1863 nel quale sono contenuti alcuni documenti e la pianta della stazione di Udine risalenti a quegli anni. Si tratta quindi della situazione originaria del piano dei binari e dei fabbricati della stazione considerato che l'apertura al servizio della Casarsa-Udine avvenne il 21 luglio 1860. La situazione è un po' diversa da quello che si supponeva fino ad ora.

La stazione venne costruita nella zona sud della città tra le Porte Grazzano ed Aquileia, essendo Udine circondata dalle mura medioevali e precisamente dalla 5<sup>a</sup> e ultima cerchia. Il binario di corsa risultava essere il secondo (almeno in base alla classificazione attuale), mentre quello di raddoppio era il primo. Dalla scala riportata sul disegno avevano una lunghezza di circa 850 metri.

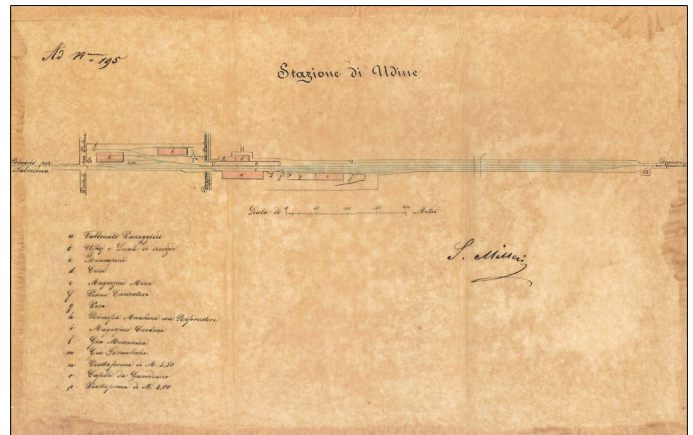
Il fabbricato viaggiatori (al tempo denominato passeggeri) presentava un corpo centrale a due piani con 5 aperture e due ali laterali ad un piano. Vi trovavano sede le sale d'aspetto, il restaurant, gli uffici e tutto il necessario al servizio ferroviario. Di fronte ad esso era stato costruito un altro edificio ad un piano adibito ad uffici e locali di servizio, dove trovano posto anche le Guardie Militari e di Polizia e quelle di Finanza e dell'Ispezionante di guarnigione.

Esisteva, ovviamente, il piccolo fabbricato dei servizi igienici (denominati cessi fino in epoca recente o anche pisciatoj in un altro documento), staccato dal fabbricato principale e situato lato Venezia.

Riguardo allo scalo merci esistevano un binario passante a fianco del secondo ed un altro binario, sempre

*La pianta della stazione di Udine risalente al 1863 conservata all'Archivio di Stato di Venezia tratta dal libro "La prima stazione di Udine"*

*Sotto la sua riproduzione schematica*



passante, a fianco del primo, lunghi circa 450. Da quest'ultimo binario se ne staccava un altro che portava al magazzino merci ed al piano caricatore ed un tronchino che finiva a ridosso del magazzino. Lato fabbricato viaggiatori i due binari erano uniti da una piattaforma girevole giracarri di 4 metri; da essa ci si immetteva sulla pesa.

Lato Nabresina (ai tempi il capolinea della ferrovia era situato in questa località - oggi Aurisina - sulla ferrovia Meridionale) tra la roggia di Palma che passava sotto i due binari principali a fianco del fabbricato viaggiatori, e la strada per Palma (Palmanova) era situata una rimessa macchine a 2 binari con rifornitore, magazzino carbone, una piattaforma girevole di 5,50 metri e due gru, una idraulica ed una meccanica. Per il rifornitore veniva usata l'acqua della roggia in attesa di scavare un opportuno pozzo.

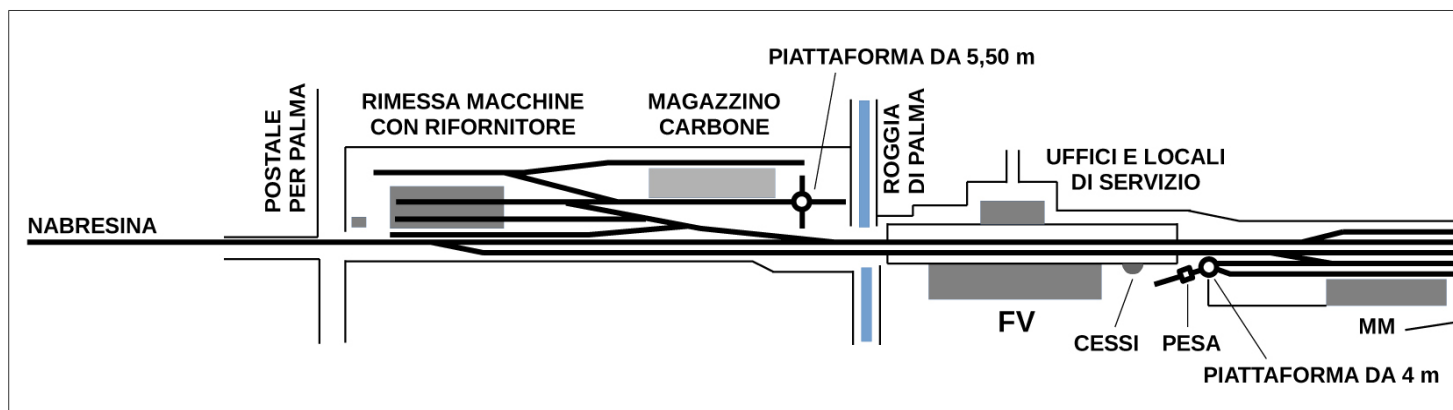
La stazione era anche dotata di una macchina per l'estinzione di eventuali incendi.

L'accesso alla stazione avveniva da Porta Aquileia o da Porta Cussignacco lungo il viale della Stazione (oggi

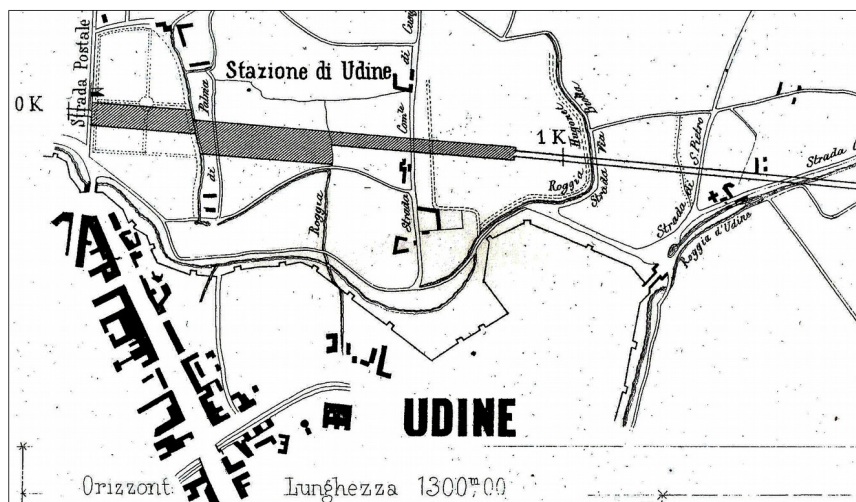
viale Europa Unita) che era stato costruito parallelo ai binari. Il viale delle Ferriere, da Porta Grazzano a Porta Cussignacco, venne costruito in seguito.

Bisognerà invece attendere fino al 1906 perché fosse creata la strada, tanto richiesta dal direttore dei lavori di costruzione della ferrovia Veneto-Illirica ing. Luigi Negrelli, di accesso diretto dal centro di Udine al fabbricato viaggiatori. Infatti una clausola prevedeva che la ferrovia passasse per Udine a condizione che il Comune costruisse un grande viale alberato (la Bahnhofstrasse), da dedicare all'imperatore Francesco Giuseppe (Franz Josef) per congiungere il centro cittadino alla stazione, ma gli udinesi tergiversavano tanto da costringere il Negrelli a minacciare l'allontanamento dei binari da Udine, ottenendo così anche una riduzione del percorso. Alla fine Udine ottenne lo stesso la stazione anche senza il viale.

Sul lato nord della stazione intanto cominciarono a sorgere le prime locande e le prime case di spedizioni con i primi accenni di una viabilità in zona. Verso la fine del 1800, dopo la







*Pianta dei terreni occupati dalla stazione di Udine estratta dal "Profilo del progredimento dei lavori" della Linea da Nabresina a Casarsa - Tronco da Udine a Casarsa delle Strade Ferrate Lombardo Venete e dell'Italia Centrale - Rete Lombardo Veneta - datata 31 dicembre 1859 (coll. D. Pittino)*

ne venne giudicata inadeguata per le necessità del traffico di Udine; ciò veniva associato anche alle economie che erano state fatte nella sua costruzione. I due binari erano giudicati insufficienti, però il loro ampliamento era impedito dal fabbricato posto di fronte a quello viaggiatori, costruito in un momento successivo all'apertura della ferrovia perché ci si accorse subito che il principale era insufficiente, e, stranamente, dalla roggia di Palma. Inoltre il fabbricato accessorio era considerato pericoloso perché si registrarono alcuni investimenti di persone che attraversavano i binari per raggiungerlo senza fare attenzione al movimento dei treni. Esso comunque ebbe vita effimera perché già nella mappa del 1880 risulta essere scomparso per lasciare spazio all'aumento dei binari sul piazzale interno dovuto all'apertura della Pontebbana. Non si capisce poi il motivo per il quale non fosse possibile coprire ulteriormente la roggia, cosa che in seguito venne fatta. Anche le pensiline furono installate successivamente, non essendo sta-

demolizione della cinta muraria, si creò una stradina che si dirigeva verso la circinnvallazione che prese il posto delle mura e del fossato. Dopo la costruzione di via Dante Alighieri, avvenuta nel 1901, si pensò di fare proseguire questa strada fino in stazione sul tracciato della stradina creando così il "viale" chiesto ai tempi della costruzione della ferrovia. Nel 1906 nacque così una normale strada alberata che fu denominata via Hermes di Colloredo, poeta friulano del XVII secolo, proseguendo con la tradizione di intitolare con nomi di poeti e scrittori le vie a nord della stazione. Infine nel 1911, 50° anniversario dell'Unità d'Italia, in consiglio comunale ci fu un'accesa discussione sull'opportunità di intitolare una via di Udine alla capitale in quanto non ancora presente nella toponomastica. La strada in oggetto avrebbe dovuto essere importante, ma non si voleva cambiare lo stato di fatto ribattezzando una strada già esistente. Alla fine fu deciso di rinominare via Hermes di

Colloredo in via Roma perché era, e lo è ancora oggi, la prima strada che un viaggiatore trovava arrivando in treno a Udine, essendo anche previsto che sarebbe diventata sempre più importante. Fin dall'apertura al servizio la stazio-



*L'unica foto conosciuta, risalente ai primi anni di esercizio 1861-62, della stazione di Udine con l'installazione delle pensiline (Studio Lotze - coll. D. Pittino)*

## PIANTA SCHEMATICA DELLA STAZIONE DI UDINE 1863



te neppure previste nel progetto iniziale "in un paese famoso per la quantità di pioggia che vi cade", ma la loro costruzione tolse luce e aria alla maggior parte degli uffici. Inoltre le colonnine che sostenevano la tettoia erano state poste troppo vicino ai binari tanto che succedeva che gli sportelli delle carrozze ci sbatessero contro con conseguente contraccolpo sui viaggiatori.

Con queste nuove rivelazioni la famosa foto dello studio Lotze, in cui appaiono il fabbricato accessorio e i lavori per le pensiline, che finora era ritenuta relativa ai lavori di finitura prima dell'inizio del servizio il 21 lu-

glio 1860, quasi sicuramente è da ritenersi risalente all'anno successivo se non anche al 1862.

Altri problemi della stazione erano dati dalla carenza di personale, specialmente quello di sorveglianza, dovuto a restrizioni economiche delle Ferrovie del Lombardo-Veneto. Questo implicava turni di lavoro più massacranti per chi era in servizio con conseguente pericolo di distrazioni che potevano causare pericolo per i viaggiatori ed il servizio, quali la "fuga" di carri non frenati su binari leggermente in pendenza.

Si giunse così alla vigilia della terza guerra d'indipendenza nel 1866 quan-

do venne sospeso il traffico merci e limitato quello passeggeri per dare spazio ai convogli militari. Dal 1° maggio nella stazione di Udine passavano solo due coppie di treni passeggeri con servizio posta. Il 22 luglio le truppe italiane occuparono Udine ed il servizio ferroviario venne ripristinato il successivo 28 settembre dopo la riparazione dei danni causati dall'esercito austroungarico.

Nei mesi successivi, gradualmente, la gestione della ferrovia Veneto-Illirica e della stazione di Udine passò in gestione alla società SFAI (Strade Ferrate dell'Alta Italia).

Claudio Canton

## Ricordi della Ferrovia Parenzana

Esistono ancora alcune segni tangibili della Ferrovia Parenzana, che ci permettono di ricordare un passato che è ormai distante più di 80 anni.

Accanto ai numerosi tratti del sedime ferroviario che sono stati riattati a pista ciclabile o percorso ciclopedonale, vi sono due locotender della Parenzana, monumentate e ben visibili al pubblico.

La più interessante è sicuramente la P 3 di Isola d'Istria (Izola), anno di costruzione 1927 con il numero d'ordine 1468 (300 CV di potenza e 28,6 t di peso), che si può vedere all'ingresso di Isola (zona giardini), ben conservata all'interno di un'enorme bacheca trasparente, che riporta la storia, nonché alcune interessanti foto storiche della linea; ad Isola, nel centro storico, è anche presente il museo della Ferrovia Parenzana.

L'altra, la U 37, è invece monumentata all'aperto nel giardino prospiciente i paraurti dei binari della stazione di Capodistria, lo stesso ben tenuta nonostante sia soggetta ai fenomeni atmosferici e all'atmosfera salina della prospiciente baia di Capodistria.

La Ferrovia Parenzana, scartamen-

to 760 mm, aperta nel 1902 sotto l'Impero Austro-Ungarico e chiusa nel 1932 sotto la subentrata amministrazione italiana, collegava la stazione di Trieste Sant'Andrea con Parenzo, via Buje d'Istria, per un totale di 123 chilometri di lunghezza, ovvero la più lunga linea a scartamento 760 mm dell'Impero Austro-Ungarico (la stazione di partenza fu poi spostata a Trieste Campo Marzio nel 1906).

Le locotender di tipo U furono quelle che inaugurarono il primo tratto Trieste-Buje il 1° aprile 1902; sotto l'amministrazione italiana, per la Parenzana furono realizzate dalle Officine Meccaniche Reggiane di Reggio Emilia alcune locotender tipo P.

Il percorso tortuoso, 13 stazioni e 11 fermate, un territorio attraversato non ricco, spese di esercizio in costante aumento e la concorrenza dell'autobus che aveva un percorso più lineare rispet-

to alla ferrovia ed una velocità superiore ai 30 km/h del treno, decretarono la chiusura della Parenzana il 31 agosto 1935. La linea fu smantellata, le locotender tipo P passarono alle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia (gruppo R 402).

Come detto, la P 3 è esposta in una enorme bacheca trasparente ad Isola.

Alessandro Fanutti



(tutte foto A. Fanutti - 3 aprile 2016)



La serra protegge egregiamente a Isola la locomotiva Lok P 3 della Parenzana

A Capodistria la locomotiva U 37 della Parenzana è invece all'aperto



## Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Un'inchiesta di Legambiente pubblicata sulla stampa ha stabilito che solo un abitante della regione FVG su 92 utilizza il treno per i suoi spostamenti giornalieri; l'auto rimane sempre il mezzo preferito. In Italia solo in Calabria e Sicilia il treno è meno utilizzato. Questo vanifica gli investimenti fatti dalla regione che comunque sono solo un decimo di quelli stanziati per le strade. La colpa viene attribuita anche alla mancata integrazione tra il trasporto su ferro e quello su gomma.

Sono state comunque pubblicate le statistiche dei primi quattro mesi del 2017 in cui si evidenzia che l'indice di regolarità dei treni (le corse effettuate rispetto a quelle programmate) nella regione FVG ha raggiunto il 99,9%. La puntualità entro i 5 minuti dell'orario di arrivo è del 95,4% e i ritardi imputabili a Trenitalia sono l'1%. Cresce anche il grado di soddisfazione dell'utenza.

La pubblicazione sulla stampa dell'orario estivo ha fatto scoprire l'acqua calda: la mancanza di treni sulla Udine-Cervignano nei fine settimana. Il sindaco di Palmanova ha vivacemente protestato perché non si può raggiungere la sua città nei festivi neppure con il servizio sostitutivo, penalizzando anche i cicloturisti su cui si punta molto. L'assessore regionale ai trasporti ha fatto presente che è dal 1992 che non ci sono treni nei festivi sulla Udine-Cervignano e che si può usufruire del servizio di bus, giornaliero in estate, Udine-Palmanova-Aquileia-Grado attrezzato con carrello portabici e coordinato anche con il Micotra.

Trenitalia ha annunciato che sono 22 i convogli che ogni fine settimana da Trieste e Udine collegano Carnia e Tarvisio e quindi la pista ciclabile Alpe Adria. In risposta alle critiche ricevute ha annunciato che sui Civity CAF saranno applicati i pittogrammi che indicano la posizione del comparto biciclette e che il trasporto di una bici pieghevole è gratuito, mentre per una normale si pagano 3,50 euro. I pendolari invece invitano la regione a rendere gratuito il trasporto delle biciclette come già avviene in altre regioni. Per agevolare i viaggi

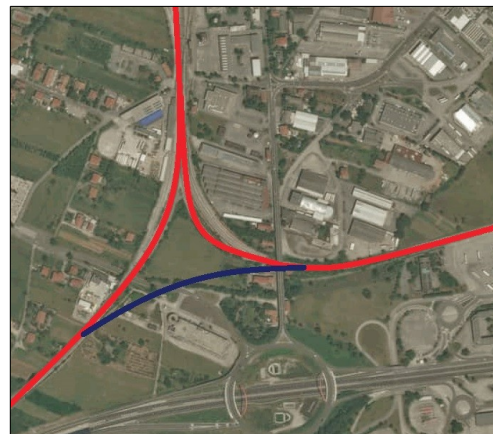
delle famiglie sono previste agevolazioni; inoltre sono stati messi in vendita i biglietti PassXte che permettono di effettuare un numero illimitato di viaggi, in un solo weekend (sabato e domenica), a scelta del viaggiatore su tutti i treni in circolazione, Trenord compreso, a partire da 99 euro.

Sono stati stanziati 5 milioni di euro per realizzare a Gorizia un raccordo diretto che colleghi la linea da Trieste con quella per la Slovenia per instradare direttamente i treni provenienti da Monfalcone e diretti a Nova Gorica senza fare inversione di marcia in stazione. Questo raccordo andrà anche a vantaggio dell'autoporto di Gorizia. Si ritiene che sarà anche utile per creare un collegamento passeggeri dalla Slovenia verso l'aeroporto di Ronchi dei Legionari e per il traffico cicloturistico. Non è invece stata ancora fissata una data di inizio lavori.

Il referendum proposto dal comitato per la soppressione della tratta urbana udinese della Pontebbana è stato bocciato perché questa materia non rientra nelle competenze comunali essendo la gestione e l'utilizzo della rete ferroviaria di competenza statale e in questo caso del gestore RFI. Subito si sono levate le proteste del comitato che ha definito la bocciatura antidemocratica e ha cominciato a preparare le nuove mosse per continuare la sua battaglia iniziando con una mostra in una piazza centrale di Udine per denunciare a tutti la situazione. Per impressionare la gente fornisce argomentazioni assurde quali: Udine è l'unico comune d'Italia ad avere i passaggi a livello in centro città e le sbarre dei PL si abbassano 150 volte al giorno, mentre in realtà sono 34, 35 se passa un merci. (con la collaborazione di Mario Tudisco)

Continuano anche le proteste di chi abita vicino al raccordo ferroviario tra la stazione di San Giorgio di Nogaro e la zona industriale ed il porto. Segnalano il fatto che le locomotive che trainano i convogli percorrono il binario ad alta velocità e lo stesso fanno nell'attraversare i passaggi a livello protetti solo da croci di Sant'An-

drea creando le condizioni per possibili investimenti di automezzi che impegnano i PL. Riconoscono anche che gli automobilisti non rispettano la segnaletica, ribadendo però che in certi PL la visibilità è scarsa. Da semplici appassionati non si capisce però quali alte velocità potrebbero avere dei treni in regime di tradotta e manovra.



*In blu il raccordo che si costruirà a Gorizia tra la linea per Trieste e quella per Nova Gorica*

Intanto per limitare il traffico dei camion che trasportano bramme dal porto di Monfalcone alla zona industriale di S. Giorgio di Nogaro si sta pensando di incentivarne il trasporto su chiatte e di potenziare il raccordo ferroviario per permetterne anche il trasporto su rotaia con l'inoltro dei carri fino all'interno delle fabbriche.

Il 1° aprile, durante la manifestazione che si è tenuta nella stazione di Aviano in occasione della "Giornata nazionale delle ferrovie non dimenticate", è stato presentato il ciclotreno, progettato e costruito dagli studenti dell'Ipsia Della Valentina di Sacile. Si tratta di un veicolo a pedali, con 4 posti, che ha le dimensioni 3,10 metri di lunghezza e 1,70 metri di larghezza, costruito in struttura leggera di alluminio e ferro, dotato di freni a disco e di un sistema gps. Nelle intenzioni degli organizzatori avrebbe dovuto percorrere la Pedemontana da Sacile ad Aviano, ma RFI non ha dato l'autorizzazione a percorrere la linea. Analoga iniziativa è stata presa dall'Isis Torricelli di Maniago. Anche questo ciclotreno avrebbe dovuto raggiungere Aviano in concomitanza con l'altro, ma ovviamente anche in questo caso RFI ha negato l'uso dei binari.

Nell'ambito della manifestazione la dirigente di RFI presente ha ribadito la volontà di FS di riaprire la linea. Intanto a Sacile viene fatto notare che la riapertura della linea comporterà di nuovo il problema dei passaggi a livello, specialmente quello sulla trafficatissima SS 13 Pontebbana che nel passato comportava lunghe code e lunghe attese. Il sindaco spera che con le moderne tecnologie le chiusure sia ridotte al minimo.

I No Tav della Bassa Friulana propongono di creare un servizio di metropolitana sulla linea Udine-Cervignano per incentivare l'uso del treno su una linea sulla quale sono state soppresse tutte le stazioni ad eccezione di Palmanova. Contestano invece il raddoppio della linea previsto dal corridoio Baltico perché ad uso solo di treni merci che non servono il territorio locale!

Polemiche a Udine per la stazione di Paderno/Feletto della mai completata ferrovia Udine-Majano. Il fabbricato viaggiatori è da sempre abbandonato e alcuni anni fa è stato venduto a un privato che aveva provveduto a murare porte e finestre ed a recintarlo per impedirne l'accesso in attesa di ristrutturarlo. Intanto gli abusivi che lo utilizzavano hanno ripristinato i varchi di accesso per riprendere possesso e questo ha acceso le polemiche. Il comune ha risposto che può intervenire solo sollecitando la proprietà a garantire la sicurezza ed a mantenere la pulizia dell'area circostante. Da notare la solita ignoranza dei giornalisti e dei politici che lo hanno definito sia casello che stazione del tram!

Alla fine di maggio si è tenuto un incontro tra Fondazione FS, Regione FVG e Comune di Trieste per predisporre il progetto di recupero del Museo ferroviario di Campo Marzio. La prima fase prevede il restauro dell'area aperta al pubblico dove sarà esposta la collezione di cimeli ferroviari. Il restauro sarà finanziato dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, dalla regione e dal Gruppo FS. Si è anche parlato della possibilità di valorizzare le attrattive turistiche della zona di Trieste con i treni d'epoca, mantenendo anche il raccordo di Monrupino (ex linea Transalpina) per avere uno

sbocco anche con la Slovenia. Si è parlato anche del servizio turistico sulla Pedemontana.

I sindaci dell'Uti Carnia riuniti in assemblea hanno approvato all'unanimità un ordine del giorno in cui si chiede alla regione la trasformazione della ex ferrovia Carnia-Tolmezzo in pista ciclabile. L'associazione Vecchi Binari si oppone e chiede la preservazione ricordando che la Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio ha dichiarato che la linea è un bene di interesse culturale. Propone perciò la costruzione della ciclabile parallelamente ai binari.

In un articolo apparso sul Messaggero Veneto del 3 aprile i treni ETR 563 Civity della CAF sono stati denominati Cavity.

A Venzone ci sono quattro sottopassi, due sulla vecchia e due sulla nuova Pontebbana, che potrebbero permettere allagamenti in caso di piene eccezionali del Tagliamento. Per evitarlo due verranno chiusi e due, che non si possono eliminare, verranno dotati di portelloni da chiudere in caso di emergenza.

Il capotreno del Vienna-Venezia del 9 aprile è stato minacciato ed invitato ad andarsene da due viaggiatori a cui aveva chiesto il biglietto. Il ferroviere ha così avvisato le forze dell'ordine ed a Udine le due persone con precedenti sono state controllate dai carabinieri e denunciate per minaccia a pubblico ufficiale.

A riguardo del mancato pagamento dei biglietti, nell'ambito dei controlli che vengono eseguiti dalla Polfer, nel mese di giugno sulla tratta Udine-Pordenone molte persone sono state trovate prive del titolo di viaggio specialmente nelle ore serali.

Il regionale RV 2473 Udine-Venezia delle 22.07 del 22 aprile è partito con un'ora e mezza di ritardo perché mancava il capotreno. Il ferroviere, che doveva prendere servizio a Udine, stava raggiungendo questa stazione con il treno da Venezia, ma si è addormentato sul convoglio per poi risvegliarsi solo a Gorizia. Qui ha dovuto attendere il primo treno utile per Udine dove con il suo arrivo si è potuto finalmente fare partire il regionale.

In due aule della scuola media di Latisana il 5 maggio sono stati percepiti dei movimenti strutturali per cui sono state sgomberate. L'edificio che ha una cinquantina di anni sorge nei pressi della ferrovia, perciò si ipotizza che, al solito, la causa sia dovuta alle vibrazioni prodotte dal passaggio dei treni.

Il 16 giugno gli agenti della Polfer di Pordenone hanno individuato un gruppo di persone prive di biglietto sul regionale 11066 diretto a Udine. A questo punto una straniera non interessata al controllo ha cominciato a gridare di non avere il biglietto ed a insultare i poliziotti, probabilmente per sviarli dal loro lavoro ed evitare la multa ai controllati. Alla fine il treno è partito in ritardo e la straniera è stata portata negli uffici della Polfer di Udine per la relativa denuncia.

Un incendio di sterpaglie, avvenuto tra San Giorgio di Nogaro e Torviscosa il 19 giugno, ha costretto all'interruzione per due ore della linea Venezia-Trieste e della vicina strada statale. Si presume che l'incendio sia stato causato da scintille provocate dai freni di qualche vagone, mai che si pensi a una cicca buttata da qualche automobilista.

I fulmini dei temporali del 25 giugno hanno danneggiato i sistemi di gestione del traffico nei pressi di Codroipo. Per questo motivo il Frecciarossa Udine-Milano è stato deviato via Gorizia, l'EC Vienna-Venezia ha accumulato 170 minuti di ritardo e 16 regionali hanno avuto ritardi anche di due ore.

Il 21 giugno alle 4.30 si è verificata un'esplosione nel deposito locomotive di Trieste C.le. A quanto pare è scoppiata una bombola antincendio di una E 464.

Non sono solo le ferrovie italiane ad avere problemi in caso di maltempo. La nevicata anomala e inattesa del 19 aprile ha reso complicato il traffico ferroviario in Austria; a Vienna si sono registrati ritardi anche di un'ora e soppressioni di treni.

Daniele De Anna

Le SŽ e Arriva hanno attivato un collegamento con autobus tra Lubiana e Trieste C.le. Sono previste 2 copie al giorno. (Non si poteva fare via ferrovia? N.d.R.)



## Trainwatching

Il 6 maggio a cura di Fondazione FS, Trenitalia, Regione FVG e Comune di Cormons è stato effettuato un treno a vapore da Trieste a Cormons denominato "Vapore e sapore" che ha portato numerosi passeggeri a visitare la cittadina nell'ambito della manifestazione "My sport is Franja" che abbinava cultura e sport. Era composto dalla 728.022, dal bagagliaio DUI 97144 in livrea grigio ardesia appena restaurato e da tre Centoporte in livrea castano/isabella. Dopo la discesa dei passeggeri a Cormons il convoglio ha proseguito per Udine dove è stata effettuata l'accudienza della locomotiva. Claudio Canton



Il 24 maggio sono arrivati a Udine gli ultimi due ETR 564 politensione acquistati dalla regione Friuli Venezia Giulia. Il convoglio trainato dalla E 436.351 SNCF dopo una sosta in stazione ha proseguito in direzione Pontebbana e quindi Austria, probabilmente con destinazione Arsenal di Vienna per prove tecniche.

D. De Anna/M. Tudisco

Il 25 e 26 maggio sulla ferrovia Udine-Cividale è stata messa in circolazione una quadrupla di materiale ALn 663 / Ln 664 essendo prevista il giorno 26 la presenza di una numerosa comitiva di scolari.

Daniele De Anna

La 728.022 a Cormons  
il 6 maggio 2017 (foto C. Canton)



La E 436.351 che ha trainato gli ETR 564 e uno dei due Civity politensione.  
Udine 24 maggio 2017 (foto D. De Anna)

Si segnalano nel mese di maggio treni Regionali Veloci effettuati con carrozze Vivalto di sola seconda classe. Invece il 25 maggio il Regionale 11049 Udine-Venezia aveva in composizione due carrozze Vivalto di 1ª classe. Giampaolo Scodellaro

Il 25 maggio è transitato a Pordenone un merci Tarvisio-Brennero trainato da una coppia di E 412, le 003 e 004. Giampaolo Scodellaro



Quadrupla di ALn 663/Ln 664 FUC a Remanzacco il 25 maggio 2017  
(foto D. De Anna)



Il 15 giugno è transitato nella stazione di Udine un convoglio di tramogge che aveva in composizione dei carri rumeni in livrea verde dalla forma diversa dal solito.

Daniele De Anna

Tramogge rumene dalla forma insolita in transito a Udine il 15 giugno 2017  
(foto D. De Anna)





*Locomotive Siemens a Udine: Taurus 190 025 ÖBB e 190 312 InRail e Vectron 191 003 FuoriMuro. 16 giugno 2017 (foto D. De Anna)*



*Il Micotra in composizione estiva in partenza da Udine il 16 giugno 2017 (foto D. De Anna)*

La mattina del 16 giugno c'è stato un incontro di locomotive Siemens nella stazione di Udine. Sul secondo binario c'era in attesa di essere sorpassato dall'EN 237, trainato dalla 190 025 ÖBB World Record, un convoglio di cisterne trainato dalla Taurus 190 312 di InRail, che aveva in composizione di rimando anche la Vectron 191.003 di FuoriMuro. Daniele De Anna

A metà giugno il Micotra ha assunto la composizione estiva con due bagagliai e tre carrozze. Daniele De Anna



*Vectron 191 017 in sosta sul tronchino del secondo binario di Udine il 20 giugno 2017 (foto D. De Anna)*

Il 20 giugno sostava sul tronchino del secondo binario della stazione di Udine la locomotiva Vectron 191 017 delle DB. Daniele De Anna



*Tripla di E 402A in sosta sul binario 2 di Udine il 26 giugno 2017 (foto D. De Anna)*

*E 652.087 nella nuova livrea MIR in transito a P.M. Vat il 27 aprile 2017 (foto D. Carlutti)*

Ben tre 402A erano presenti sul binario 2 della stazione di Udine la mattina del 26 giugno. Daniele De Anna



# il tender

N° 85 - Anno 22 (N° 2 / 2017)

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