



## La fermata di Trieste Airport

Dopo 13 mesi di lavori, che erano iniziati nel gennaio 2017, il 19 marzo è avvenuta l'inaugurazione della fermata di Trieste Airport posta sulla linea Trieste-Venezia tra le stazioni di Cervignano A.G. e Ronchi dei Legionari Sud, quest'ultima non più attiva. Sugli orari è riportata la denominazione Trieste Airport, mentre sulle tabelle poste in loco è indicato Trieste - Airport Ronchi dei Legionari. Molti dubbi sono sorti sulla denominazione in inglese data alla fermata e allo stesso aeroporto - Trieste Airport Friuli Venezia Giulia - che una decina di anni fa era stato intitolato a Pietro Savorgnan di Brazzà.

Si trova alla progressiva chilometrica 112+826 ed è dotata di marciapiedi lunghi 400 metri ed alti 55 cm dal piano del ferro e di sala d'aspetto climatizzata; è collegata all'aeroporto con una passerella di 425 m, che sovrappassa anche la SS 14, dotata di tappeti mobili, a cui si accede con ascensori e scale mobili. Curioso il fatto che sul cartello esplicativo la stazione è al piano 0, la passerella

al piano 1, ma prendendo l'ascensore la stazione è al piano 1 e la passerella al piano 2, dato che il piano 0 è quello del parcheggio. Questo può indurre a confusione.

Nel nuovo polo intermodale sono stati anche ricavati 16 stalli per bus, un parcheggio a raso con 1000 posti ed un parcheggio multipiano con 500 posti.

Il costo totale dell'opera è ammontato a 17,2 milioni di euro, dei quali 14,2 di finanziamento pubblico e 3 di co-finanziamento privato. Il costo di RFI per la fermata è stato di 1,6 milioni di euro.

L'inaugurazione è avvenuta con la presenza di di tutta la giunta regionale e di sindaci, presidenti di partecipate, banchieri, imprenditori e vertici di RFI, Alitalia e Enac. Il taglio del

nastro è stato effettuato dalla presidente della regione FVG che era arrivata con il Frecciarossa 9707 proveniente da Torino, che aveva qualche minuto di ritardo.

Nei discorsi è stato ricordato che già nel 1988 l'allora presidente della regione aveva firmato il decreto per il polo intermodale, ma che la sua realizzazione aveva avuto un'accelerazione negli ultimi anni.

Il primo treno del mattino arriva da Trieste alle 5.43, mentre l'ultimo del giorno parte per Trieste alle 0.17. In totale nella giornata fermano 54 regionali, due coppie di Frecciarossa Trieste-Milano, una coppia di Frecciarossa Trieste-Roma e due coppie di Intercity Trieste-Roma, una della quali sarà istituita con l'orario estivo. I Regionali da Udine via Cervignano

*Fermata di Trieste Airport a destra, R 6024 Trieste-Carnia del 19 marzo 2018 sotto a sinistra, incrocio del RV 2691 Venezia-Trieste con un merci con la 190 301 FUC del 19 marzo 2018 sotto a destra, Frecciarossa 9707 Torino-Trieste effettuato con il treno 52 del 21 marzo 2018 (foto E. Ceron)*





impiegano 32 minuti, mentre i tempi di percorrenza da Trieste variano da 23 a 29 minuti secondo il tipo di treno. Arrivare all'aeroporto in treno è conveniente, infatti da Udine e Trieste il costo è di 4,05 euro che confrontato con costi di benzina, autostrada e parcheggio è veramente basso.

Il giorno dopo però sono sorte le prime polemiche da parte del Comitato Pendolari Alto Friuli perché da Udine non ci sono treni che permettono di raggiungere l'aeroporto in tempo per i primi voli del mattino. Infatti il primo regionale da Udine parte alle 6.35 con arrivo alle 7.08 quando il volo per Roma Fiumicino è appena partito (alle 7.05) e quello per Monaco di Baviera è già decollato alle 6.10, mentre si è al limite quello per Milano Linate delle 8.05. Inoltre dalle 8.40 da Udine c'è un buco di 4 ore che non permette di prendere il volo per Roma delle 11.10 e quello per Monaco delle 13.00 per cui bisogna servirsi del bus. Un altro appunto è che

*Il RV 2207  
Venezia-  
Trieste del  
21 marzo  
2018  
fa fermata a  
Trieste Airport  
(foto E.  
Ceron)*



i Frecciarossa da Trieste impiegano un minuto più dei regionali e costano più del triplo.

In merito a queste affermazioni l'assessore regionale ai trasporti è intervenuta dicendo che l'apertura della fermata è avvenuta a orario già in corso e che pertanto non era possibile modificarlo.

Ci sono state anche critiche sul fatto che praticamente non esiste un

solo posto auto gratuito eccetto quelli in prossimità dell'aerostazione per chi accompagna o prende i parenti. Infine il commento di molti è stato che adesso che abbiamo la fermata del treno bisogna anche potenziare i collegamenti aerei, vero tallone d'Achille del Trieste Airport.

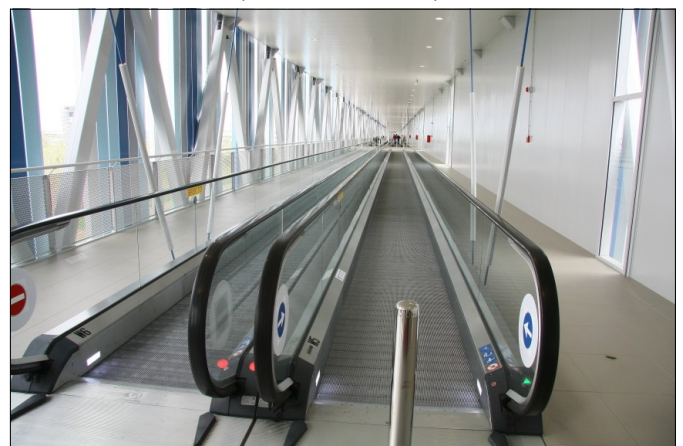
Claudio Canton  
con la collaborazione di  
Daniele De Anna



*Sopra, la tabella indicatrice di località con la denominazione Trieste - Airport Ronchi dei Legionari e sullo sfondo la passerella che unisce la fermata ferroviaria e la stazione aeroportuale  
Sotto, il marciapiede n. 1 per la direzione Trieste e l'ascensore per la passerella*



*Sopra, uno dei quattro cartelloni con la scritta Trieste Airport Friuli Venezia Giulia posti alle due estremità della passerella  
Sotto, interno della passerella con i tappeti mobili che permettono di percorrerla facilmente con i bagagli (foto D. De Anna)*





## Prorogato a Trenitalia fino al 31 dicembre 2019 l'affidamento dei servizi ferroviari in FVG

La Regione ha recentemente provveduto (delibera di Giunta n. 2685 del 28 dicembre 2017) alla proroga tecnica dell'attuale affidamento diretto a Trenitalia dei servizi di trasporto ferroviario regionale in FVG dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2019. Infatti, la Regione ha la competenza legislativa per la gestione dei servizi ferroviari regionali e locali ed in attesa di approfondire le novità per l'affidamento tramite gara che sono intervenute nella normativa comunitaria (regolamento UE n. 2338/16) e sulla base delle indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti italiana, si è proceduto alla proroga tecnica di due anni all'attuale gestore Trenitalia, per garantire la continuità del servizio ferroviario. Il corrispettivo che è stato definito come differenza tra costi e ricavi relativi al servizio pubblico affidato, più un ragionevole utile, ammonta ad eu-

ro 39.600.000 per il 2018 e ad euro 43.000.000 per il 2019 (Iva compresa). L'atto di proroga, oltre a confermare i servizi già previsti con l'originale contratto di servizio (scaduto il 31 dicembre 2014, poi prorogato fino al 31 dicembre 2017 e per ultimo fino alla nuova data del 31 dicembre 2019), prevede alcuni miglioramenti nei collegamenti, quali il potenziamento estivo sulle tratte Sacile-Udine-Trieste e Trieste-Cervignano-Udine-Tarvisio, miglioramenti nel servizio derivanti dalla riapertura della tratta Maniago-Gemona da dicembre 2018 (la tratta Sacile-Maniago è invece già di nuovo in esercizio dal 10 dicembre

2017), nonché l'avvio sperimentale dei servizi transfrontalieri Friuli-Venezia Giulia-Lubiana attraverso il valico di Villa Opicina, che dovranno essere presumibilmente svolti con i nuovi ETR 564 in corso di immissione in servizio.

Alessandro Fanutti



Il Minuetto ME 74 in stazione a Udine il 21 ottobre 2017 (foto C. Canton)

## Riapre l'Officina Manutenzione Rotabili di Udine

InRail ha acquistato da Ferservizi l'ex deposito locomotive di Udine e le relative officine. L'acquisizione permetterà a InRail e alle aziende affiliate di ampliare la rete di strutture manutentive a disposizione del gruppo, che già comprende le Officine MaReSer nel Porto di Genova e di Savona/Vado e le Officine ODA di Arquata Scrivia (Alessandria). L'investimento è di oltre 2 milioni di euro e comprende anche i costi di ristrutturazione necessari per la riattivazione dell'impianto, chiuso ufficialmente dall'1 dicembre 2008, ma effettivamente da metà mese, che sarà caratterizzata da una superficie di circa 17.000 m<sup>2</sup> di cui oltre 5.000 coperti con la possibilità di effettuare interventi manutentivi su un numero massimo di 16 locomotive

cialmente dall'1 dicembre 2008, ma effettivamente da metà mese, che sarà caratterizzata da una superficie di circa 17.000 m<sup>2</sup> di cui oltre 5.000 coperti con la possibilità di effettuare interventi manutentivi su un numero massimo di 16 locomotive



Il deposito locomotive di Udine abbandonato nel 2010 (foto Ivano De Simon)



Rendering di come si presenterà l'ex deposito locomotive di Udine come officine InRail (fonte InRail)

in contemporanea. La struttura dispone anche di una palazzina adibita a uffici, aule per la formazione del personale e spogliatoio, nonché di ulteriori strutture raccordate alla rete ferroviaria, tra queste una della lunghezza di 210 metri conforme al ricovero e alla manutenzione di treni passeggeri. Al momento dell'attivazione dell'impianto sono previsti una decina di addetti specializzati che arriveranno a circa 20 a regime.

Claudio Canton



## In servizio le E 401 in livrea Intercity

Stanno entrando progressivamente in servizio le E 401, ovvero le ex E 402 A ristrutturate con monocabina nella nuova livrea Intercity, in composizione ai convogli IC anch'essi con la nuova colorazione e di tipo reversibile, vista la presenza delle carrozze pilota tipo Z1 modificate con cabina.

Anche le E 402 B stanno ricevendo la nuova livrea, per essere impiegate sui collegamenti Roma-Sicilia, che per effetto delle operazioni di traghettamento sullo stretto di Messina,



*E 401 in spinta all'IC per Reggio Calabria  
Roma Termini 21 febbraio 2018 (foto A. Fanutti)*



saranno prive di carrozza pilota.

Tra le prime con i nuovi colori, la E 402 135, destinata a trainare il Treno Verde 2018 lungo del 12 tappe in altrettante città italiane, da Siracusa a Trento, passando anche per Trieste (29-30 marzo 2018).

Alessandro Fanutti

*E402 B in livrea IC in testa al Treno Verde 2018  
Roma Termini 21 febbraio 2018 (foto A. Fanutti)*

## .Italo cambia bandiera

Nuovo Trasporto Viaggiatori-NTV viene fondata nel 2006, prima impresa privata (e per ora ancora unica a livello europeo) a competere nel settore dei treni ad alta velocità, con il brand ormai famoso per tutti i viaggiatori di .Italo.

Dopo le difficoltà di inizio servizio (utilizzo solo di stazioni periferiche, ostruzionismo alla sua attività, ecc.) e le tensioni finanziarie del 2014 (per evitare di portare i libri contabili in tribunale, il debito bancario viene rimodulato e lanciato un aumento di capitale sottoscritto dai soci), le performance di Italo-treno sono sempre più positive in termini di viaggiatori trasportati (+15,3% nel 2017), di ricavi (+24,8%) e collegamenti offerti (Pianura Padana), tanto che lo sbarco alla Borsa Valori viene ritenuto imminente.

Invece, a sorpresa, a febbraio 2018 i soci decidono di cedere NTV al fondo americano Global Infrastructures Partner, che rileva il 100% della società per quasi 2 miliardi di euro più i debiti.

Nel frattempo, NTV ha aumentato il suo parco rotabili, affiancando agli AGV gli EVO, che stanno progressivamente entrando in servizio, a cominciare dalla rotta Venezia-Roma,

per estendersi gradualmente anche alla Venezia-Torino.

In questo modo NTV può avere ambizioni anche europee, in vista del 2020 quando il IV Pacchetto Ferroviario UE prevede la liberalizzazione dei servizi ferroviari AV; assieme a Trenitalia, tra le dieci tratte europee già nel mirino, ci sono sicuramente la Parigi-Bruxelles (servizio oggi offerto da Thalys), la Colonia-Amburgo (DB) e la Londra-Edimburgo (Virgin), dove vi sono volumi di traffico tali da consentire l'inserimento di imprese concorrenti.

Quindi, dal 2020 la liberalizzazione AV già attuata in Italia, lo diventerà tale anche in UE, mentre a livello mondiale esiste solo in Corea del Sud, dove la compagnia privata Su-seo High-Speed Railway, prima di avviare i suoi servizi commerciali nel 2016, ha attentamente studiato proprio il modello operativo e le caratteristiche di .Italo, che quindi rappresenta indubbiamente un positivo esempio che può essere replicato anche all'estero.

In ogni caso, dal 2018 la bandierina tricolore sugli AGV e EVO di .Italo non rappresenta più la nazionalità italiana della proprietà di NTV.

Alessandro Fanutti

*.Italo Evo  
a Roma  
Termini  
il 21 febbraio  
2018  
(foto A.  
Fanutti)*



## La fermata di Precenicco-Bagni sulla Cividale-Udine-Portogruaro della SV

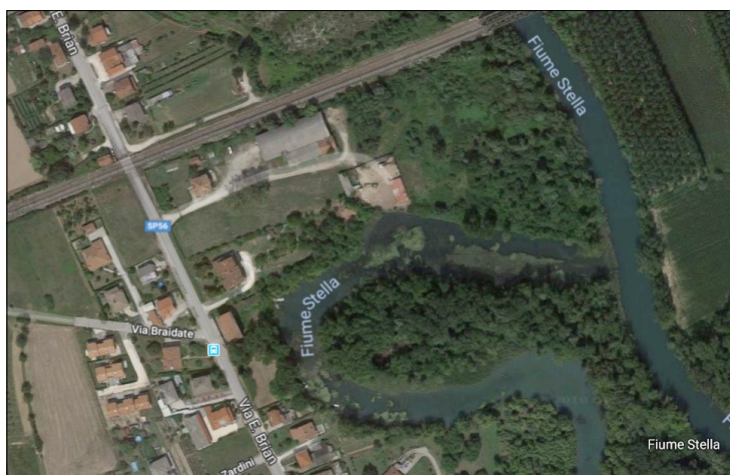
Lignano è nata come località di villeggiatura agli inizi del 1900 e l'avvio ufficiale dell'attività balneare avvenne nel 1903. L'accesso alla località avveniva principalmente con il vaporetto da Marano Lagunare che era collegata alla stazione di San Giorgio di Nogaro con giardiniere (corriere aperte) e da Latisana lungo una strada sterrata percorsa da automobili messe a disposizione dalla Società dei Bagni e dal Grand Hotel Lignano.

Nel luglio 1909 apparve sulla stampa una notizia che il giornale "La Patria del Friuli" definì, come si dice oggi, una "fake news" con le seguenti parole: "...è opinione che la corrispondenza da Latisana ... sia stata scritta dall'articolaista in un momento di buon umore". Infatti in essa si parlava di una piccola stazione fornita di elegante sala d'aspetto e di un buffet che a breve avrebbe dovuto sorgere in prossimità del Casello 36 della linea Cividale-Udine-Portogruaro della Società Veneta e che era posto al passaggio a livello sulla strada che conduce a Precenicco, mentre "La Patria del Friuli" sapeva da fonte attendibilissima che il Casello 36 sarebbe stato solamente fornito di una semplice tettoia e di un piccolo scalo. Questa fermata era stata concessa dalla SV perché il casello, ancora oggi esistente, posto a circa 800 dalla stazione di Palazzolo dello Stella (ai tempi Palazzolo Veneto), era attiguo (100 metri) al pontile sul fiume Stella dove c'era l'approdo dei vaporetti della S. V. Lagunare di Venezia che collegavano questa loca-

lità con Lignano. Lo stesso giornale riteneva che i vantaggi di tale fermata sarebbero stati scarsi perché i forestieri provenienti dall'Alto Friuli e dalla vicina Austria avrebbero preferito la via di San Giorgio di Nogaro-Marano Lagunare, perché più comoda, più economica e più piacevole. Infatti, spiegavano, da S. Giorgio a Marano con la vettura si impiegavano 40 minuti e 35 minuti col vaporetto da Marano a Lignano, mentre da San Giorgio alla fermata di Precenicco si impiegavano col treno circa 40 minuti e dalla fermata a Lignano si sarebbero impiegate col vaporetto due ore crescenti. E visto che c'era un certo flusso di viaggiatori via Marano (anche se solo stagionale), veniva chiesto di costruire un tronco di ferrovia da questa località a S. Giorgio perché ciò avrebbe favorito anche il porto peschereccio, ma alla fine non se ne fece nulla.

La fermata al Casello 36 venne attivata il 22 luglio 1909 e prese il nome

di Precenicco-Bagni; era ammessa alla corrispondenza per viaggiatori con biglietti a tariffa ordinaria e di andata-ritorno, nonché alle spedizioni a bagaglio, con colli non superiori a 50 kg, con le stazioni di Cividale, Udine, Palmanova, S. Giorgio Nogaro, Muzzana, Latisana e Portogruaro. Erano previste le fermate di un



*Vista dal satellite (Google Maps) della zona dell'ex Casello 36, visibile a sinistra all'intersezione tra la strada e la ferrovia dove esisteva il passaggio a livello oggi sostituito da un sottopasso.*

*Il pontile probabilmente si trovava sull'ansa del fiume al centro della foto*

minuto di 6 treni al giorno: alle 8.00, 8.34, 9.10, 16.12, 20.45 e 21.09. I vaporetti per Lignano partivano alle 9.15 e 15.40 e ritornavano alle 15.30 e 20.25. A Lignano l'approdo avveniva sulla punta est della penisola, all'incirca dove c'è l'imbocco della odierna darsena; da qui utilizzando il materiale dismesso da Udine era stata realizzata una linea tranviaria a cavalli che portava verso il mare ed i primi alberghi e le prime ville che in quegli anni sorsero lungo l'asse viario costruito parallelo alla spiaggia.

Il costo del biglietto di sola andata da Udine era di 4,75 lire per la 1<sup>a</sup> classe, 3,75 per la 2<sup>a</sup> e 2,20 per la 3<sup>a</sup>, mentre quello di andata e ritorno era di 7,00 lire per la 1<sup>a</sup> classe, 4,95 per la 2<sup>a</sup> e 3,20 per la 3<sup>a</sup>.



*Classica foto della locomotiva 63 SV "Palazzolo" (Henschel 1903 - poi 272) in servizio sulle linee friulane della Società Veneta in sosta a Cervignano - 1906 circa (fonte Wikipedia)*



La domenica successiva la SV per favorire l'afflusso del pubblico ai Bagni di Lignano distribuì dei biglietti di andata e ritorno a prezzo scontato e nello stesso giorno la Società Veneta Lagunare mise a disposizione oltre al vaporino "Mestre" anche il piroscampo a vapore "Fusina" di 250 posti. Quell'anno il servizio durò fino al 29 agosto e durante la breve stagione ci furono anche le inevitabili proteste per mancate coincidenze tra i vaporette e i treni.

Nei due anni successivi il servizio fu riproposto, sempre nei mesi di luglio e agosto; nel 1911 però la partenza del vaporino, che era il "Piave", avveniva da Precenicco porto che era collegato alla fermata di Precenicco-Bagni con un servizio di giardiniere. Nel 1912 e nel 1913 il servizio di vaporette non venne effettuato perché l'amministrazione comunale di Pre-

cenicco e la Società Bagni di Lignano, pur avendo assegnato alla Società Veneta Lagunare il servizio per vent'anni, non avevano ancora costituito un contratto formale con la stessa e perché nel frattempo la Società Bagni era stata messa in liquidazione.

Nel 1914 con l'interessamento dei liquidatori della Società Bagni il servizio fu ripristinato già a metà giugno. L'anno successivo dopo l'entrata dell'Italia nella prima guerra mondiale il turismo balneare fu azzerato e ciò avvenne per tutto il periodo del conflitto.

Dopo la fine della guerra la ripresa delle attività balneari fu lenta e non si hanno notizie di una ripresa del servizio di vaporette e quindi della fermata di Precenicco-Bagni. Inoltre nel 1920 la linea passò alle FS.

Claudio Canton

## Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Ancora problemi sulla Sacile-Maniago, riaperta a dicembre, con ritardi e soppressioni, causati da guasti delle infrastrutture e alle apparecchiature dei passaggi a livelli. La situazione è più critica per i treni del mattino, quelli utilizzati dagli studenti, che spesso sono costretti a usare i bus sostitutivi con conseguente arrivo tardi a scuola. Disagi anche per gli automobilisti che rimangono intrappolati in coda ai passaggi a livello che si bloccano. Il Comitato Pendolari Alto Friuli se la prende con i politici che hanno voluto affrettare la riapertura della tratta per puri scopi elettorali. Come esempio viene citata l'apertura della sala d'aspetto a Maniago, dove per aprire una stanza e sistemare 7 sedie ci sono voluti 37 giorni. Mancavano pure le biglietterie self-service; una è stata poi installata a Maniago invece che nella sala d'aspetto della stazione all'interno dell'autostazione, come richiesto dal locale sindaco.

Ad Aviano l'amministrazione comunale sta predisponendo la sistemazione della stazione. La sala d'attesa, concessa al Comune, sarà ritinteggiata e saranno lucidati i pavimenti e si cercherà una soluzione per i servizi igienici. Si sta pensando di utilizzare i due appartamenti al primo piano per la creazione di una foresteria. Anche gli spazi esterni saran-

no sistemati e si cercherà di creare dei parcheggi e un'area verde nella area nord che era utilizzata dai militari.

Infine domenica 25 marzo è stato avviato anche il servizio festivo che prevede 6 coppie al giorno con servizio a spola e orario cadenzato.

Invece il servizio turistico di Fondazione FS slitterà di qualche mese.

Dal primo gennaio la Serfer, società nata a Udine e da tempo nell'orbita di FS, è divenuta Mercitalia Shunting & Terminal. Si tratta solo di un cambio di denominazione e la società continuerà a occuparsi di servizi di manovra, manutenzione mezzi, linea e armamento.

Secondo un'indagine del Comitato Pendolari Alto Friuli i prezzi dei biglietti e degli abbonamenti dei treni in regione sono i più alti d'Italia. Questo è il risultato di una comparazione tra le tariffe delle fasce chilometriche delle varie regioni e vedono un maggior costo che varia tra il 16 e il 40%. La regione ha risposto che le effettivamente le tariffe sono tra le più alte in Italia, ma il servizio ha i suoi costi e quello offerto in regione prevede treni nuovi e puntuali.

Un avvocato, membro del Comitato Pendolari Alto Friuli, e una ragazza minorenni sono saliti sul treno nella stazione di Gemona senza biglietto perché una delle due biglietterie au-

tomatiche era guasta e nell'altra c'era una coda chilometrica. Hanno subito avvisato il capotreno che è stato inflessibile nel pretendere i 5 euro di sovrattassa dovuti in questi casi. La ragazza è stata fatta scendere a Tarcento perché non aveva soldi sufficienti, mentre la discussione con l'avvocato, che faceva valere le sue ragioni visto che è prassi non applicare la sanzione in questi casi, è finita con la stesura di un verbale. Ovviamente l'avvocato ha fatto opposizione alla sanzione e fatto formale reclamo a Trenitalia. Ha anche ricordato che, come diceva un noto politico, "a pensar male si fa peccato, ma spesso si azzecca", ai capotreno spetta una percentuale sulle multe incassate... Trenitalia ha ribadito che il capotreno ha agito in modo corretto e professionale.

E' stato segnalato anche il caso successo a una coppia di anziani inglesi che sono stati multati di 60 euro da un capotreno sgarbato perché non avevano obliterato. Loro si sono giustificati dicendo che nessuno li aveva avvisati e che anche sulla traduzione in inglese sul retro del biglietto non viene specificato nulla.

Proteste per l'allungamento dei tempi di percorrenza dei Frecciarossa Udine-Milano. Infatti, dopo l'eliminazione del percorso via Castelfranco Veneto-Cittadella, ora i convogli non fermano solo a Mestre, ma vengono prolungati fino a Venezia S.L. con allungamento dei tempi di percorrenza di 15 minuti. Trenitalia ha fatto sapere che la ragione è solamente economica perché dal Friuli la presenza di viaggiatori è scarsa, mentre da Venezia si riesce a compensare il costo del treno. Il consiglio è di scendere a Mestre e salire sul primo Frecciarossa in partenza per Milano.

Un guasto del sistema di distanziamento dei treni avvenuto nei pressi di Trieste il 28 febbraio ha provocato i soliti disagi alla circolazione e le solite polemiche. Il giorno successivo sono state soppresse molte corse per l'emergenza neve, che però ha colpito di più altre regioni in quanto in regione la nevicata è stata minima. Il giorno successivo sono rimaste chiuse la Sacile-Maniago e la Casarsa-Portogruaro per precauzione e per dirottare i mezzi diesel dove necessario, ma visto come è poi e-

voluta la situazione non sarebbe stato necessario.

Trenitalia ha comunque rimborsato i biglietti non utilizzati.

E' stato annunciato che con l'orario estivo si sta pensando di prolungare il Micotra fino a Trieste.

In gennaio le Ferrovie Slovene hanno comunicato che con l'orario estivo dovrebbero entrare in servizio due coppie di treni Trieste C.le-Lubiana con possibile fermata a Trieste Airport, fornendo anche gli orari: una corsa al mattino e una al pomeriggio. Dovrebbero essere utilizzati i Civity CAF ETR 563 già abilitati a circolare in Slovenia. In futuro il collegamento potrebbe essere esteso fino a Venezia.

Il Consiglio di Stato ha ribaltato la sentenza del TAR e ha respinto il ricorso di Busitalia-Sita-Nord e Auto-guidovie riguardo all'assegnazione del servizio di trasporto pubblico locale su gomma in regione. Pertanto l'aggiudicazione resta al consorzio formato dalle attuali imprese provinciali. Soddisfazione della regione che ha visto riconoscere la correttezza del suo operato. TPL FVG ha affermato che stanno lavorando per diventare la metropolitana del FVG (ovviamente su gomma. Ndr).

Un pendolare ha proposto che, in caso di problemi ai passaggi a livello, il capotreno chieda ai viaggiatori se c'è qualche rappresentante delle forze dell'ordine a bordo del treno che si metta a disposizione per presidiare il PL. Questo perché in caso di anomalie si deve sempre attendere l'arrivo della Polfer per far ripartire il treno. Inoltre ha proposto che i pendolari feramatori potrebbero seguire un corso di formazione per poter intervenire anche loro in caso di necessità e poter far così ripartire in poco tempo il treno.

I passaggi a livello della linea Udine-Palmanova sono spesso presi di mira da autisti indisciplinati. Un abbattimento da parte di un camion dei cavi di protezione della linea aerea situati in prossimità dei PL è avvenuto il 27 gennaio a Palmanova, ma questa volta ne ha risentito il traffico stradale. Anche il 15 marzo nelle prime ore del

mattino sulla stessa linea al PL di Tisano un mezzo non identificato ha abbattuto uno dei pali che sorreggono la fune di guardia creando problemi per più di due ore sia al traffico ferroviario che a quello stradale.

Nelle prime ore del 28 gennaio la Polfer ha scovato 5 persone che stavano graffiando un treno nella stazione di Udine. Quattro di loro sono riusciti a scappare, mentre un polacco è stato fermato ed è stato denunciato per imbrattamento e per non essersi fermato all'alt dei poliziotti. Chissà se pagherà mai per il suo gesto?

La sera del 19 febbraio il regionale 2458 Venezia-Udine-Trieste ha investito un cinghiale tra Sagrado e Redipuglia. Il treno è rimasto fermo due ore perché la locomotiva è rimasta danneggiata nell'impatto. L'attesa dei passeggeri, molto contrariati, è stata lunga perché si è dovuto attendere l'invio da Gorizia di una locomotiva sostitutiva. Ritardi ovviamente anche per tutti gli altri treni.

A Udine sul sedime del vecchio raccordo tra lo scalo San Rocco e l'ex macello è stato realizzato un percorso pedonale con panchine, fontanelle, alberi e verde.

A Cervignano la stazione delle corriere verrà spostata alla stazione ferroviaria, per ottimizzare l'intermodalità. Il terreno per realizzare gli stalli per i bus, di proprietà di FS, sarà messo a disposizione senza oneri per il comune e la regione stanzierà l'importo necessario alla realizzazione dei lavori.

Sul magazzino della stazione di San Giorgio di Nogaro a seguito della rimozione della tabella di vecchio tipo a sfondo azzurro è riapparsa la vecchia scritta a sfondo nero che era stata parzialmente ricoperta durante i lavori di ristrutturazione del fabbricato e che presenta la singolarità della sparizione del "San" e di "ro".

E a San Giorgio di Nogaro continuano le proteste per il raccordo tra la locale sta-

zione di ed il porto e la zona industriale; ora i residenti vicino ai binari si lamentano perché il servizio si svolge anche nei giorni festivi.

Il candidato alla carica di sindaco del comune di Udine Andrea Valcic propone durante la campagna elettorale di ripristinare in tram in città. Dovrebbe collegare la stazione con il polo universitario dei Rizzi e lo stadio passando per il centro. La stima del costo di realizzazione sarebbe di 50 milioni di euro che potrebbe essere finanziato con fondi dell'Unione Europea, che è sensibile a questi progetti.

I comitati per la soppressione della tratta urbana della Pontebbana hanno ricordato che faranno sentire la loro voce durante la campagna elettorale per il comune di Udine.

Nel programma elettorale di Riccardo Illy era inserito il quadruplicamento della Trieste-Monfalcone ed il collegamento con Capodistria.

Il primo ministro sloveno si è dimesso perché la Corte Suprema ha annullato il referendum che aveva dato il via libera al progetto di raddoppio della tratta Divaccia-Capodistria, ritenuto strategico dal governo. La motivazione è stata che il sostegno del governo al referendum è stato troppo unilaterale e questo avrebbe potuto avere influito sul voto. Ha perciò ordinato una nuova consultazione, che però verrà fissata dopo le elezioni politiche che sono già previste a giugno.



*Nuova stazione o soppressione del santo come avvenuto con l'avvento di Tito in Jugoslavia? (foto P. Zuliani)*



## Trainwatching

a cura di Daniele De Anna

La sera del 16 gennaio era presente a Udine una Vectron multisistema di Alpha Trains, noleggiata a Tx Logistik, che presenta sui fianchi lo slogan "Zwei Pole mit enormer Zugkraft" ("Due poli con un'enorme forza di trazione").

Il 2 febbraio si è vista per la prima volta a Udine la Vectron 191 013 delle DB che era appena stata dipinta nella nuova livrea rossa. Lo stesso giorno è transitata con un merci la 189 409 CFI.

Il 22 marzo era presente a Udine la Vectron multisistema 193 847 della InRail.

Sui RailJet vengono usate sia le Taurus con livrea dedicata che la World Record e l'Achensee, nonché alcune nella classica livrea rossa.

*Locomotiva Mak dell'impresa lavori Angelo Mazzi con treno di rotaie probabilmente destinate alla Pedemontana in stazione a Udine il 25 gennaio 2018 (foto di M. Zamolo)*



*Vectron multisistema di Alpha Train noleggiata a TX Logistik Udine, 16 gennaio 2018 (foto D. De Anna)*



*Vectron 191 013 DB nella nuova livrea rossa Udine, 2 febbraio 2018 (foto D. De Anna)*



*Merci con 189 409 CFI a fianco del Railjet Udine, 2 febbraio 2018 (foto D. De Anna)*



*Taurus 190 025 World Record con RailJet Udine, 15 febbraio 2018 (foto D. De Anna)*



*Vectron multisistema 193 847 di InRail Udine, 22 marzo 2018 (foto D. De Anna)*

## il tender

N° 88 - Anno 23 (N° 1 / 2018)

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