



La nascita della Ferrovia Udine-Cividale

Un numero speciale de **il tender** sulla storia della Ferrovia Udine-Cividale è stato pubblicato nel giugno 2011 in occasione del 125° anniversario della linea.

Ora alla luce di notizie ricavate da ricerche sui vecchi numeri del *Giornale di Udine* si possono integrare le notizie già conosciute con altre riguardanti gli antefatti della sua costruzione e specialmente con la descrizione della linea riportata dal giornale al momento dell'inizio dei lavori.

La prima notizia è dell'8 dicembre 1879 in cui si riporta che la Società Veneta riconosceva l'utilità di una linea che unisse Udine con Cividale e che se ne sarebbe assunto l'onere della costruzione e della gestione preferendo lo scartamento ordinario rispetto a quello ridotto proposto da chi promuoveva la ferrovia. Inoltre informava che una squadra di ingegneri aveva già eseguito i rilievi per dare avvio al progetto e che aveva già iniziato con il Municipio di Cividale le opportune trattative e pratiche inerenti. Meno di tre mesi dopo, all'inizio di marzo 1880, il progetto fu approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Seguirono, l'anno successivo, alcune prese di posizione perché qualcuno avrebbe preferito che fosse realizzato il "tramway" a vapore perché questo non era altro che una ferrovia la cui costruzione costava meno e che faceva lo stesso servizio del treno.

Il 22 giugno 1882 il comune di Cividale ratificava il contratto per la costruzione della ferrovia firmato tra la Provincia di Udine e la Società Veneta; mancava ancora solo la firma del sindaco di Udine che doveva confermare il sussidio di questo comune. La conferma del sussidio del comune di Cividale avvenne due mesi dopo.

Nel giugno 1883 la SV chiese al Governo la concessione alla costruzione e alla gestione della linea e che venissero applicate le disposizioni delle leggi in vigore con particolare riguardo a quella "essenzialissima" del sussidio di lire 1.000 al chilometro per 35 anni.

Un mese dopo il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò il progetto, decisione riconfermata nel successivo mese di ottobre.

Il nulla osta della Deputazione provinciale alla costruzione, sollecitato dal Ministero dei lavori pubblici av-

venne a metà novembre 1883.

Nel marzo 1884 veniva dato per imminente il rilascio della concessione, tanto che la SV contava di iniziare i lavori nel mese di settembre. Invece il decreto che approvava la convenzione per la concessione fu pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale solo nel mese di luglio. Nel mese di novembre la SV comunicò di avere acquistato Casa Agricola in via Giovanni da Udine per farne la sede degli uffici relativi al lavoro di costruzione e di avere dato l'incarico al tracciamento degli espropri dei terreni interessati ai lavori.

Il 17 gennaio 1885 il comune di Udine pubblicò un avviso in cui veniva concesso agli ingegneri della SV di introdursi nelle proprietà private per il tracciamento della linea. Avvisava inoltre che eventuali danni alle proprietà sarebbero stati risarciti e che "chi si opponesse alle operazioni suddette e togliesse i picchetti, i paletti, od altri segnali infissi, è passibile di una multa estensibile fino a lire 300 salvo maggiori pene stabilite dal Codice penale in caso di reato maggiore".

E il successivo 31 gennaio veniva

LA FERROVIA UDINE-CIVIDALE



Scala nel rapporto di 1 a 86,400

*Planimetria della linea pubblicata sul Giornale di Udine del 31 gennaio 1885
Da notare il rapporto in scala: qualcuno pensava già a un plastico in scala H0?*

presentata la nuova linea con il seguente articolo riportato integralmente, errori compresi.

LA FERROVIA UDINE-CIVIDALE

Questa linea ferroviaria, che per ora darà una sollecita e diretta comunicazione con Cividale, a cui mettono capo grossi Comuni dei monti, con Udine e quindi colle reti del Regno, fu oggetto di molta discussione nella stampa cittadina, nei Consigli Comunali interessati, al Consiglio Provinciale e presso tutti coloro che si prendono a cuore lo sviluppo commerciale del nostro Friuli.

La linea attuale è uno stralcio del grande progetto fatto nel 1865, che comprendeva la linea completa, cioè da Udine passando per Cividale e San Pietro andava fino oltre il confine veneto per unirla poi alle linee austriache (il progetto alternativo alla Pontebbana. N.d.R.).

Per ragioni diverse non fu possibile di ottenere ora l'attuazione dell'intero piano e convenne accettare intanto quella parte che soddisfa alle esigenze di una pronta e sicura viabilità fra le città di Udine e Cividale, coll'intento, bene inteso, che questa tratta ne sia il primo passo per arrivare alla meta desiderata.

L'opposizione che veniva fatta al progetto che ora verrà eseguito, consisteva appunto in questo; che l'utilità non ne sarà grande col fatto della ferrovia da Udine a Cividale, mentre conducendola fino al confine, cercando unirla alle austriache, essa linea sarebbe stata di primaria importanza. Questa avversione venne a poco a poco modificandosi, persuaso ognuno che solo con questo primo passo la iniziativa era tale da renderci sicuri che in un'avvenire, forse non lon-

tano, anche la tratta superiore si sarebbe necessariamente resa indispensabile.

La Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche, a mezzo del distinto ing. onorevole Federico Gabelli, ne ha compilato il Progetto attuale, il quale, approvato dal Consiglio provinciale e dai Comuni interessati, ebbe anche l'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici. Anzi il Progetto subì posteriormente una leggiera modificazione, con la quale, serbando intatte le opere e il tracciato primitivo, ottennesi una diminuzione della spesa preventivata; modificazione pur approvata anche dal suddetto Ministero.

La Società Veneta, che ora ha fissato anche a Udine una diramazione della sua sede installandosi nel palazzo Agricola, in Via Giovanni d'Udine, all'uopo acquistata, ha di già dato principio all'opera a mezzo dell'egr. sig. Ing. Vianello Capo Sezione e Direttore delle costruzioni, il quale è coadiuvato da altri tre Ingegneri per le pratiche relative alle espropriazio-

ni dei terreni e per il tracciato. La sollecitudine che viene posta è tale da far sì che la linea possa entrare in esercizio ai primi del venturo anno 1886.

Interessando a tutti di conoscere come verrà eseguita quest'opera e i principali dati tecnici della stessa, ci siamo occupati nell'esaminare il Progetto che gentilmente dall'egregio Ing. Vianello ci venne fatto vedere - e ne abbiamo tratti quei dati più importanti per informarne i nostri lettori.

Per rendere quindi maggiormente chiara e più evidente la linea ferroviaria in parola ed il suo percorso rispetto ai paesi ai quali si avvicina, ed alle due Città estreme, offriamo anche uno schizzo planimetrico dell'andamento della nuova ferrovia.

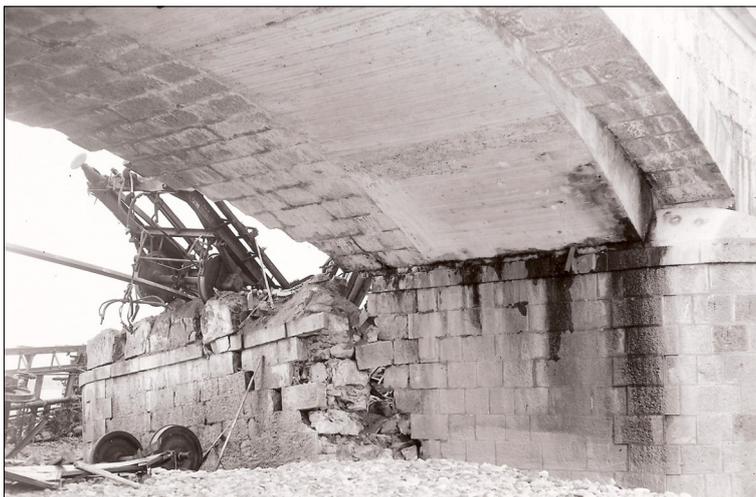
Ciò premesso cominciamo col

TRACCIATO.

All'incontro delle due linee Trieste-Pontebbana, all'estremità nord-est della nostra Stazione, parte la linea per Cividale, e con una curva leggiera, vicino alle case superiori di Laipacco, si dirige verso la strada postale d'ac-



L'incidente causato dal crollo del ponte sul Torre il 22 novembre 1938. (fonte "Treni di frontiera")



La pila scalzata dal Torre che causò il crollo del ponte del 22 novembre 1938. Si nota la volta in calcestruzzo armato dell'allargamento della sede stradale, probabilmente negli anni '20 (arch. FUC)

cesso la ponte sul torrente Torre mediante un'altra curva.

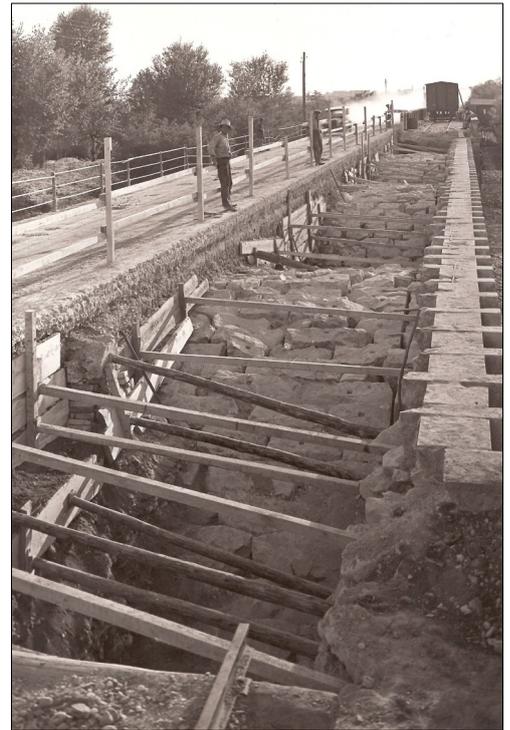
Passa sul Ponte, verso valle, convenientemente allargato, come diremo appresso, prosegue per un tratto parallela alla strada carreggiabile e va verso Remanzacco, passando a circa 150 metri a sud di quel Paese. Segue di poi in linea retta, passa la Roggia, e con una curva si avvicina alla strada postale e attraversa il torrente Malina sul Ponte attuale, allarga-

to, come pure diremo in seguito. Si stacca di nuovo dalla postale, che attraversa dirigendosi verso nord, e su apposito Ponte, in seguito descritto, passa il torrente Ellero, a poco più di 150 metri a monte di quello attuale. Diritta va fino a circa 200 metri a valle di Moimacco e con un rettilineo va fino al viale del giardino annesso alla villa de' Puppi, da dove ripiegasi leggermente e con altro rettilineo si porta vicino al casale Cragnolet, ed attraverso lo stradone Foramitti mette fine a nord-ovest di Cividale a circa 300 metri dalla Porta detta di Udine.

Le pendenze sono favorevoli, la massima in ascesa è del 5.80 per 1000, e le discese del 5 per 1000, specie quelle imposte dall'altezza invariabile dei Ponti sui torrenti Torre e Malina.

I punti di livello più importanti della linea sono:

Punto di partenza da Udine,		
sul mare	m.	108.70
Id. al Ponte sul torrente		
Torre	»	115.40
Id. a Remanzacco	»	111.10
Id. al Ponte sul torrente		
Malina	»	110.30



Lavori sul ponte sul Malina nel 1930
(arch. FUC)

Il ponte sul Malina puntellato nel 1931. Probabilmente i lavori dell'anno prima non furono sufficienti e il ponte venne rifatto con travi in calcestruzzo (arch. FUC)

La linea corre su piano, con curve a raggi comodissimi, ed in complesso si compone di 9 curve e 9 rettilinei. Le distanze da Udine ai punti più importanti della linea sono:

da Udine al ponte sul torrente Torre	Kilom.	4.500
» » a Remanzacco	»	7.100
» » al ponte sul torrente Malina	»	8.300
» » al ponte nuovo sull'Ellero	»	9.400
» » a Moimacco	»	11.100
» » all'estremo nord-est della Stazione di Cividale	»	15.300

LIVELLAZIONE.

Alla partenza della linea da Udine, ossia al distacco dalla Pontebbana, il livello al piano di ferro, sopra il mare, è di m. 108.70
Alla Stazione di Cividale il livello al piano del ferro, sul mare è di » 133.53

La parte estrema della Stazione di Cividale sarà quindi più alta dal punto di partenza da Udine di m. 24.83 distribuita detta differenza in 10 ascese, 3 discese e 8 orizzontali.

Id. Ponte nuovo sul torrente Ellero	»	108.80
Id. a Moimacco	»	110.30
Id. alla Stazione di Cividale	»	133.53

PASSAGGI.

La linea passa sull'attuale Ponte del Torre che ha 13 arcate di 13 metri l'una, sull'attuale Ponte del Malina che ne ha 3, pure di 13 metri l'una, sul nuovo Ponte sul torrente Ellero ad un'arcata di 8 metri di luce, nonché su n. 45 fra tombini, ponticelli ed un sifone.

Le strade comunali e vicinali che la linea attraversa sono in n. di 28.

OPERE D'ARTE.

Oltre ai numerosi ponticelli, tombini, ecc sopra indicati, le opere d'arte ed i manufatti più importanti sono:

PONTI.

1. *Ponte nuovo in pietra* ad un'arcata di metri 8 di luce, largo metri 5; sul torrente *Ellero* a monte dell'attuale. Avrà parapetto in ferro a tre campate divise da pilastri in pietra.

2. *Allargamento del Ponte sul torrente Torre.* Questo manufatto nel primo progetto era stato stabilito di allargarlo da una parte sola verso valle, ma poi per diverse ragioni, anche economiche, venne stabilito di allargarlo da

tutte due le parti, gettando dei volti in pietra sui rostri attuali sporgenti, di modo che si avrà lo spazio per la strada carreggiabile di metri 5.17 invece che di metri 6.20, rimanendo per uso della ferrovia la larghezza di metri 4.17. La larghezza della carreggiata sulla postale venne ritenuta sufficiente di metri 5.17 tanto per questo Ponte, come per quello del Malina, considerato anche che quello in pietra sul Natisone a Cividale, sul quale Ponte pure passano numerosi e frequentissimi veicoli, la larghezza di esso alla carreggiata non è superiore a metri 4.00.

3. Allargamento del Ponte attuale sul Torrente Malina.

Le opere d'allargamento e relativa di questo Ponte sono uguali a quelle del Torre.

Questi due Ponti per la sicurezza e comodità dei veicoli ordinari verranno divisi longitudinalmente sul loro piano onde separare lo spazio per i carriaggi su quello per la ferrovia ciò mediante una cancellata di ferro alta metri 1.50. I parapetti alti metri 1.00, tanto da una parte che dall'altra, saranno pure di ferro a campate, divise da pilastri in pietra.

FABBRICATI.

A Udine al di là dell'ultima casa ad est del suburbio Aquileia, verso la ferrovia, verrà costruito, su piazzale apposito, un fabbricato in muratura, che servirà di deposito macchine, vetture, carri ecc. Sarà lungo metri 35 e largo metri 6. Verranno collocati vicino al fabbricato e sul piazzale 3 binarii, uno principale per la linea e 2 secondarii per lo sgombrò dei treni e per l'immediato scambio delle vetture. Vi sarà anche una piattaforma.

La Stazione di Cividale si comporrà: Fabbricato passeggeri a 2 piani. Un altro fabbricato che comprenderà: Rimessa macchine, Officina e Rifornitori, Deposito carbone, Rimessa carrozze e soprastante abitazione.

Ci sarà inoltre un Magazzino merci col relativo Piano Caricatore.

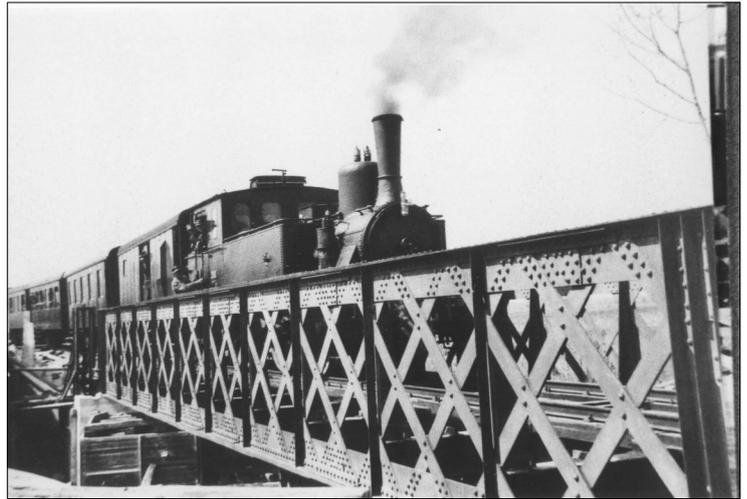
Sul vasto piazzale di questa Stazione vi saranno n. 5 binarii per scambi, e n. 3 piattaforme, delle quali 3 per i carri ed 1 per le locomotive.

I fabbricati tutti saranno presso a poco uguali a quelli della Stazione di Vittorio (Veneto. N.d.R.), come pure sarà uguale a quello usato su quella linea il materiale mobile, l'armamento delle rotaie in acciaio, le macchine, vetture, carri ecc.

SPESA.

Il costo approssimativo della linea ferroviaria sarà:

Espropriazioni	L.	160,500
Movimenti di terra	»	162,500
Opere d'arte, manufatti, ponticelli diversi, allargamento Ponti del Torre e Malina, e Ponte nuovo sull'Ellero	»	180,000
Fabbricati per la Stazione di Cividale, per i n. 15 caselli, garette n. 1 ecc.	»	156,000
Armamento (Rotaie in acciaio, a scartamento ordinario, cioè poste distanti una dall'altra m. 1.50 del peso di kil. 30 al m. l.)	»	544,000
Apparati diversi	»	71,000
Inghiaiture	»	6,500
Chiusure	»	27,000
Telegrafi	»	4,500
Binari di garaggio, Rimessa e piazzale al distacco da Udine	»	41,000
Impreviste	»	67,000
Sono	L.	1,420,000



Il ponte in ferro sull'Ellero negli anni '20 (coll. Carlutti)

Risparmi ottenibili colla modificazione introdotta ultimamente in alcune parti secondarie del progetto » 35,000

Spesa totale della Linea Ferroviaria da Udine a Cividale L. 1,385,000

Essendo quindi l'estesa della linea di kilom. 15,300: - il costo per ogni kilometro sarà quindi di poco più di L. 92,000.

Crediamo di avere così informati i nostri lettori sui lavori di questa ferrovia, la quale chiamerò certo, e speriamo in brevi anni, il completamento naturale che le dovrà venir dato procurando la sua congiunzione, con quelle al di là del confine.

s. r.

Alcune osservazioni riguardo a quanto descritto nell'articolo: la linea, diversamente da quanto esposto, attraversa la strada statale circa 300 metri prima del ponte sul Malina, che attraversa quindi sul lato nord. Probabilmente ci fu una variante in corso d'opera.

Inoltre si parla che la divisione tra la strada e la ferrovia sarebbe stata una cancellata di ferro alta 1,50 metri. Invece in alcune foto degli anni '30 si vede che era costituita da un muretto, tutt'oggi presente. Viene anche riferito che i parapetti sarebbero stati in ferro a campate, divise da pilastri in pietra. Invece nelle foto degli anni '30 si vede che sul ponte del Torre il parapetto lato strada è misto in muratura e ferro, mentre quello lato ferrovia è in ferro, mantenuto anche oggi. Sul ponte del Malina i due parapetti sono ferro, mentre oggi il pa-

rapetto lato ferrovia è in ferro e quello lato strada in struttura mista come quello del Torre. Si potrebbe ipotizzare che le ringhiere siano state realizzate in difformità dal progetto oppure che siano state asportate durante la prima guerra mondiale per recuperare il ferro e poi sostituite con il muro e gli altri tipi di parapetto o che i cambiamenti siano avvenuti con i lavori di allargamento della sede stradale, avvenuti in data al momento sconosciuta, forse anni '20. Un'altra difformità rispetto alla situazione degli ultimi cento anni riguarda il ponte sull'Ellero che viene indicato in muratura, mentre nelle foto conosciute appare in ferro a via inferiore. Si potrebbe ipotizzare che sia stato costruito in muratura e poi sostituito con uno in ferro con luce più ampia, 22,20 metri, magari perché danneggiato da una piena, e per dare più spazio al passaggio delle acque. Nella foto del ponte sull'Ellero, ripubblicata, risalente alla fine degli anni '20 o inizio '30 del '900, si nota che c'è un cantiere, forse dovuto alla posa del ponte in ferro o ad una sua sostituzione.

Nei mesi successivi al gennaio 1885 proseguirono i lavori di espropriazione dei terreni e di tracciamento del percorso. I primi lavori ad essere iniziati nel successivo mese di maggio furono quelli di allargamento dei ponti sul Torre e sul Malina.

In quel periodo la SV comunicò pure che aveva già pronto le rotaie.

I lavori proseguirono alacramente e nel gennaio 1886, partendo da Udine, iniziò la posa dei binari che fu completata solo poco prima dell'apertura del servizio il 24 giugno 1886 in leggero ritardo rispetto ai tempi previsti.

Claudio Canton

Significativa riduzione dei trasporti combinati nel 2020

Secondo i dati recentemente diffusi dal UIRR-International Union for Road-Rail Combined Transport, nel secondo trimestre del 2020 i trasporti combinati, in termini di volumi trasportati, hanno registrato una riduzione del 15% rispetto allo stesso periodo del 2019.

La causa deriva dal rallentamento dell'economia internazionale dovuta all'emergenza sanitaria, tanto che anche il dato complessivo dei traffici combinati del primo semestre 2020 è negativo del 7%; secondo gli operatori, inoltre, le prospettive per la seconda parte dell'anno non sono affatto incoraggianti.

Questi dati negativi del 2020 si contrappongono ad un trend positivo fatto rilevare negli ultimi anni in quanto, sempre secondo i dati UIRR, se il trasporto merci



convenzionale su ferrovia nel 2019 ha segnato un -2%, il trasporto combinato aveva invece registrato un +1,5%.

Alessandro Fanutti

Treno intermodale con spinta in coda per salita Tauri - Spittal 1 luglio 2018 (foto A. Fanutti)

Tricicli ferroviari nella Valle del Gail

Dopo tre anni e mezzo dalla soppressione del servizio, dal 25 luglio 2020 l'ex tratta ferroviaria Hermagor-Kötschach-Mauthen (parte alta della Gailtalbahn) rinasce con un servizio turistico che ha i binari sempre come elemento fondamentale, ma in una forma completamente differente.

Da questa data è infatti iniziato un servizio di "tricicli ferroviari" (draisine) tramite i quali, a forza di muscoli, è possibile percorrere nuovamente questa linea ferroviaria.

13 sono le draisine a disposizione dei turisti che ogni fine settimana estivo (fino ad ottobre) potranno utilizzare pedalando ferroviariamente per 20 chilometri tra Je-



Signori in carrozza, anzi no, prego pedalare (fonte ORF)

Nuova vita per la ferrovia della Valle del Gail (fonte ORF)

nig (a ovest di Hermagor) e Kötschach, ciascuna della quali ha una "portata" da 4 fino a 7 persone, impiegando mediante 1,5 ore per compiere il tragitto, con la possibilità di sosta in tre stazioni intermedie. Prezzo del biglietto 18 euro a persona, compreso il rientro a Jenig mediante autobus.

Il progetto è inserito in un rilancio in veste turistica della dismessa ferrovia, che invece di essere lasciata preda di erbacce ed abbandono tipico di queste situazioni, conta a valorizzare ulteriormente una zona già ad alta vocazione turistica, mediante l'utilizzo di un veicolo ferroviario "fuori ordinanza", ma comunque ampiamente ecologico, inserito in un contesto alpino di notevole pregio ambientale, che permette di stare a contatto con la natura respirando l'aria sana di montagna, dove a bruciare non saranno più i carburanti delle automotrici, ma solo le calorie dei turisti.

Alessandro Fanutti



Karawankenbahntunnel interrotto per 10 mesi

Il tunnel ferroviario delle Caravanche, tra Rosenbach e Jesenice (linea ferroviaria Villaco-Lubiana) necessita di importanti lavori di risanamento.

Per questo motivo, dal 10 agosto 2020 è aperto l'apposito cantiere che porterà alla completa sospensione del traffico ferroviario tra Carinzia e Slovenia.

Inizialmente, tutti i collegamenti diurni sono sospesi, mentre da ottobre 2020 e per dieci mesi, nessun treno

Niente più treni attraverso le Caravanche, sia ex statali... (Jesenice 27 luglio 2018 - foto A. Fanutti)



merci o passeggeri potrà più transitare. I treni sono sostituiti da servizi autobus, deviati o soppressi: ne fanno le spese gli EC Mimara Zagabria-Fran-

coforte e Sava Villaco-Vinkovci, gli EN Lisinki Monaco di Baviera-Zagabria e Alpine Pearls Zurigo-Belgrado. Lungo 8 chilometri ed aperto al traffico a doppio binario nel 1906, il Karawankenbahntunnel necessita di urgenti lavori edili di risanamento ed adeguamento dell'impiantistica ai nuovi standard di sicurezza internazionali, per una spesa totale di 68,4 milioni di euro, 35 milioni dei quali sborsati da parte austriaca.

Alla fine dei lavori, settembre 2021, i treni potranno circolare a 120 km/h, invece dei precedenti 50 km/h imposti dalla precarietà della struttura.

Alessandro Fanutti



...che di imprese private (Jesenice, 27 luglio 2018 - foto A. Fanutti)

Stazione di Udine

Dopo una ventina d'anni si riparla di "sotterrare" la stazione di Udine. Nel 2001 (vedi **il tender** n. 20) era stato presentato un progetto di massima per interrare la stazione ed "eliminare la barriera tra la zona nord e la zona sud". Non se ne fece nulla per gli alti costi previsti. Ora uno studio analogo realizzato da uno staff dell'università di Udine, coordinato da un professore di pianificazione urbanistica, è stato presentato alla giunta comunale. L'ipotesi sarebbe quella di utilizzare i fondi del Recovery fund per questa opera che avrebbe un costo stimato di 1,3 miliardi e che sarebbe da completare entro 30 anni (!). Viene ipotizzato l'interramento dalla zona Safau a via Buttrio, praticamente l'area di stazione. Non si sa se è stato considerato che occorre abbassare i binari di accesso da Venezia, Trieste, Cividale e Tarvisio (sempre che la tratta da P.M. Vat esista ancora) e che per fare questo occorrono vari chilometri per non avere pendenze da doppia trazione per partire dalla stazione, nonché che ci sono alcune strade che sottopassano la ferrovia.

Questo dimostra, ancora una volta, che a Udine la ferrovia è vista come un fastidio e che non essendo possibile eliminarla sia meglio celarla alla vista sotterrandola!

Riproponiamo a fianco la vignetta, apparsa sul numero 21 de **il tender**, del nostro, al tempo, umorista.



E per restare in tema ora c'è chi si preoccupa anche dei sottopassi ferroviari. E' stato preso di mira quello di via Marsala a Udine (si trova vicino alla nostra carrozza) dove si registrano infiltrazioni di acqua quando piove e dove, secondo alcuni cittadini, capitanati dalla solita Margherita Bonina, la passionaria dell'eliminazione dei passaggi a livello e quindi della ferrovia Pontebbana nella tratta urbana di Udine, i ferri della struttura sono scoperti e arrugginiti. A seguito di queste segnalazioni, amplificate dalla stampa, ci sono stati sopralluoghi di vigili del fuoco, RFI e

Polfer. E' stato evidenziato che non c'è nessun problema strutturale in quanto l'impalcato è costituito da robuste travi in acciaio al di sotto delle quali si è formata una patina di ruggine. RFI ha ammesso che sono necessari e previsti lavori di eliminazione delle infiltrazioni, ma che queste non implicano una scarsa tenuta del manufatto.

Con una decisione a sorpresa l'11 settembre Trenitalia ha annunciato che da lunedì 14 ci sarebbe stato il trasferimento di 5 treni regionali della linea Udine-Tarvisio lungo la circon-



Le travi incriminate che sorreggono la ferrovia nel sottopasso di via Marsala a Udine (foto D. De Anna)

vallazione di Udine con conseguente modifica dei loro orari con un aumento della percorrenza di 3-4 minuti. I treni interessati sono i R6009, R6018, R6024, R6036 e R6040.

Il Comitato Pendolari Alto Friuli ha subito criticato il fatto perché è mancata l'informazione all'utenza visto che le partenze di tre treni sono state anticipate ed anche perché le modifiche sono state inserite sul sito di Trenitalia solo il 15 settembre. Il comitato ha anche commentato: "Se qualcuno pensava che questa fosse la soluzione al problema delle code ai passaggi a livello resterà molto deluso, visto

che i treni interessati dallo spostamento riguardano fasce non di punta per il traffico veicolare; pertanto ai PL di via Cividale o al Bearzi dalle 7 alle 9 del mattino e dalle 16 alle 18 tutto resterà invariato come prima. Si tratta solo di un intervento meramente ideologico voluto per accontentare "i capricci" di un senatore udinese alla disperata ricerca del consenso elettorale, nonché di un manipolo di residenti interessati a far rivalutare i loro immobili". Affermano anche che viene a cadere il cadenzamento e che i tempi di percorrenza per le tratte brevi aumentano di 5 minuti con solo un piccolo recupero a Tarvisio.

Il Comitato anti passaggi a livello si è invece dichiarato lievemente soddisfatto, ma che ciò non risolve la situazione.

Il 30 settembre è successo un fatto che ha irritato i pendolari: il regionale 6009 Carnia-Udine è arrivato a PM Vat in orario e qui sono cominciate "le comiche": come ha denunciato il comitato pendolari, infatti il treno è stato instradato sulla linea urbana invece che sulla circonvallazione. Immediatamente fermato, dopo un'attesa di 10 minuti è stato fatto retrocedere per essere instradato sul binario giusto. Capiscono l'errore di instradamento perché fino a pochi giorni prima proseguiva su quel binario, ma questo fatto ha determinato l'arrivo con 20 minuti di ritardo, mentre oramai si poteva farlo proseguire.

Claudio Canton

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Il governo ha inserito il potenziamento della Venezia-Trieste nell'elenco dei lavori strategici compresi nel decreto legge semplificazioni. La spesa preventivata è di 1,8 miliardi di euro, ma al momento a disposizione ce ne sono solo 200 milioni. I lavori dovrebbero terminare nel 2025 e prevedono un aggiornamento tecnologico della linea, la soppressione di alcuni passaggi a livello, la realizzazione di varianti, quali quelle di Bivio San Polo, del ponte sull'Isonzo e di Latisana.

E a proposito di Latisana, questa notizia ha aumentato la protesta dei cittadini riguardo alla variante presentata sul numero scorso. Il comitato contro questi lavori ha sollecitato perciò un incontro con tutti gli interessati per definire la questione. Ai primi di agosto si è tenuto un incontro tra RFI e il Comune in cui la società delle FS ha messo in discussione il progetto presentato in primavera e si è dichiarata disponibile a rivedere il tracciato. Ma il comitato ha dichiarato di accettare solo l'opzione zero, cioè che la situazione rimanga quella esistente con le dovute migliorie tecnologiche.

Il transito del Railjet durante i lavori di sostituzione degli scambi inglesi nella stazione di Udine 19 settembre 2020 (foto D. De Anna)

Nel weekend del 19-20 settembre sono stati sostituiti dalla ditta Segeco i 5 scambi inglesi posti sul lato est della stazione di Udine. Erano abilitati solo il binario 1 per la Pontebbana e il binario 6 per la Venezia-Trieste in quanto non interessati dai lavori. La Ferrovia Udine-Cividale invece è rimasta chiusa. Daniele De Anna

Sotto Lavori di sostituzione degli scambi a Udine il 20 settembre 2020 e V100 92 80 1 211 031-0 | SEG della ditta Segeco utilizzata con il treno cantiere (foto D. De Anna)



Altre opere inserite nel decreto semplificazioni sono il raddoppio della Udine-Cervignano con un costo stimato in 350 milioni di euro, però al momento a disposizione ce ne sono solo 5, il completamento della sistemazione del nodo di Udine e l'aggiornamento infrastrutturale e tecnologico della Trieste-Divaccia.

La giunta regionale del FVG ha approvato il 24 luglio lo schema di accordo tra la stessa Regione, Ferrovie Udine Cividale e RFI per "la realizzazione delle attività propedeutiche al subentro di RFI nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria".

Saranno istituiti gruppi di lavoro che avranno il compito di analizzare le condizioni necessarie per il futuro subentro di RFI ed entro 6 mesi dovranno riferire i risultati della ricognizione sullo stato di manutenzione dell'infrastruttura e sugli interventi programmati. Sarà anche individuato il personale della FUC che passerà a RFI per la gestione della linea, e definito l'ammontare dei costi di gestione dell'infrastruttura e del relativo pedaggio da pagare.

Dopo l'ordinanza del ministro della salute che ha ripristinato il distanziamento di un metro tra i passeggeri sui mezzi pubblici, in Friuli Venezia Giulia è rimasta in vigore l'ordinanza che prevede l'occupazione del 100% dei posti sui mezzi del trasporto locale con obbligo di mascherina. La stessa vale anche per gli interregionali diretti in Veneto. La norma invece non è applicabile per le Frecce e per Italo che devono mantenere l'occupazione dei posti al 50%.

Il traffico ferroviario nella tratta nei pressi di Bivio Aurisina interessata alla frana del 22 giugno, che ha causato il deragliamento di un Civity CAF, si è svolto su un solo binario fino al 28 agosto quando sono terminati i lavori di consolidamento della parete crollata. I lavori hanno visto impegnati 60 uomini su più turni 24 ore su 24 e hanno interessato un tratto di 1,2 km. Sono state posate reti a protezione del costone dopo la rimozione della vegetazione e del materiale pericolante. La chiusura del binario ha creato vari disagi, anche se più limitati per il ridimensionamento del traffico a causa dell'emergenza coronavirus; sono stati cancellati dieci tre-

ni al giorno, mentre altri collegamenti tra Monfalcone e Trieste sono stati sostituiti con bus.

Il sito di Infomobilità di RFI continua a perseverare infatti ha segnalato spesso un'indebita presenza di persone sui binari fra Udine e San Giovanni al Natisone sulla linea Udine-Cervignano (!). Questo è dovuto ai numerosi migranti clandestini provenienti dalla Slovenia che vengono scaricati dai passeur ad oltre 10 km dal confine per impedirne la riammissione nella vicina repubblica, perché secondo gli accordi chi viene rintracciato entro questa distanza viene respinto e riconsegnato alla polizia slovena. Queste persone, a gruppi molto numerosi, seguono non solo i binari per arrivare alla prima stazione, ma vengono anche rintracciate lungo le strade nei pressi di Udine. Queste continue presenze, verificatesi per tutta l'estate, comportano interruzioni del servizio ferroviario per ragioni di sicurezza, causando le proteste dei pendolari che chiedono un maggior controllo delle frontiere.

Ed il 22 agosto finalmente RFI sul sito Infomobilità ha segnalato che la stazione di San Giovanni al Natisone è sulla linea Udine-Trieste (solita interruzione del traffico per la presenza di persone non autorizzate vicino ai binari). Le altre volte la aveva collocata sulla Udine-Cervignano. Hanno studiato un po' meglio la geografia ferroviaria? (Michele Orlandi)

Il primo settembre i dipendenti di InRail hanno riunito alcuni migranti clandestini nel parcheggio delle loro officine in attesa della Polfer. Erano stati rintracciati mentre camminava-

no lungo la Udine-Cividale. Hanno causato 10 minuti di ritardi ai treni.

Daniele De Anna

FS news del 28 luglio comunicava che dal 14 giugno oltre 7000 cicloturisti avevano viaggiato sui treni regionali di Trenitalia dedicati al trasporto bici in Friuli Venezia Giulia. I tanti viaggiatori partono da Trieste, dalle località della bassa friulana, da Gorizia e Udine per raggiungere Tarvisio in mattinata. I ciclamatori e le loro famiglie si dedicano a lunghe pedate lungo il percorso più impegnativo verso i laghi di Fusine e la località slovena di Kranjska Gora o lungo quello più facile in discesa verso Ugovizza, Chiusaforte e Gemona lungo la ciclovvia Alpe Adria che unisce Salisburgo a Grado Sabbadoro (!). Ancora una volta si dimostra che a Roma non conoscono la geografia del FVG concentrando Grado e Lignano Sabbadoro in un'unica località!

Un camion ha agganciato il trefolo di guardia che protegge la linea aerea sul passaggio a livello di Fogliano nei pressi del sacrario di Redipuglia provocando la piegatura verso i binari dei pali che lo sostenevano. E' accaduto il 24 luglio provocando l'interruzione del traffico per 4 ore per permettere la messa in sicurezza del PL e dei binari.

In questo caso Infomobilità di RFI segnalava: "Linea Udine-Trieste: danneggiamento PL da parte di ignoti, circolazione riattivata fra Re di Puglia (!) e Ronchi Nord con rallentamenti". In questo caso ignorava che Redipuglia si scrive tutto attaccato.

(Michele Orlandi)



RAR a Remanzacco - 28 agosto 2020

Semaforo nuovo e vecchio
(foto D. De Anna)

Il 28 agosto è stato installato a Remanzacco il RAR (Rilevamento Attraversamento a Raso). Servirà per la protezione dell'attraversamento pedonale in caso di incroci di convogli.

Daniele De Anna

A metà settembre, quando oramai la stagione delle gite in bicicletta per quest'anno volgeva al termine, sono state installate lungo le scale di tutti i binari, esclusi il 3 e 4, che conducono al sottopassaggio della stazione di Udine le canaline/rampe per le biciclette.

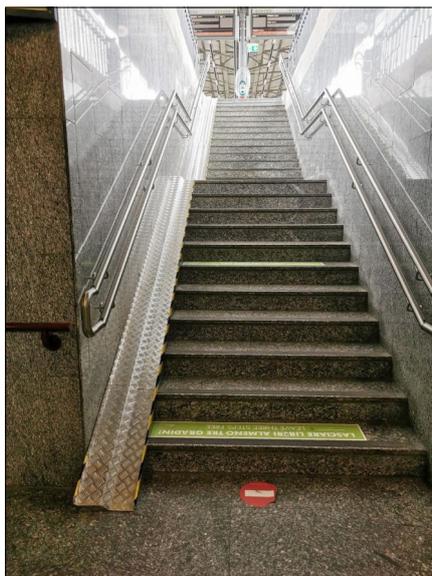
Daniele De Anna

Nella notte tra il 29 e il 30 luglio è stata eseguita la prova di carico del nuovo sottovia ANAS realizzato con la spinta impressa sotto la ferrovia Udine-Cividale che servirà alla nuova viabilità di accesso alla cittadina longobarda. E' stata utilizzata la locomotiva Taurus 190 301 trainata da una Occhialuta DE 520, entrambe della FUC.

Il 9 luglio sulla E 652.015, che trainava un convoglio di carri cisterna sulla Pontebbana in direzione di Udine si è sviluppato un principio d'incendio. Il treno si è fermato a Ugovizza-Valbruna dove, dopo un primo intervento dei macchinisti, sono intervenuti i vigili del fuoco di Tarvisio e Pontebbana, nonché la Polfer e i Carabinieri.

E' stata presentata l'idea progettuale che ha vinto il concorso per la riqualificazione del piazzale della ferrovia Transalpina a Gorizia, che è attraversato dal confine tra Italia e Slovenia. Si passerà ora alla stesura del progetto esecutivo con adeguamenti e migliorie. Dai rendering sembra che verrà realizzata una specie di arena.

La SAF Autoservizi del gruppo Arriva, ora socio del TPL FVG, ha cambiato la sua denominazione in Arriva Udine.



Canaline/rampe per bici a Udine
23 settembre 2020
(foto D. De Anna)

Riguardo alle criticità del servizio ferroviario in regione si segnalano i soliti problemi alle infrastrutture, quali blocchi di PL sulla Udine-PM Vat e di qualche scambio, e al materiale, nonché i fattori estranei al servizio, come i segnalati migranti lungo le linee e gli investimenti.

Notizie dalla Venezia Giulia e Istria

con la collaborazione di Luca Klobas

Il primo settembre in un capannone sul Carso sono cominciati i lavori di montaggio dei nuovi binari che saranno installati sulla tranvia di Opicina. Poi si passerà sul "campo" con inizio della sostituzione dal capolinea di Opicina. Si prevedono 4 mesi di lavoro.

La vecchia sede compartimentale FS, che si trova a Trieste in piazza Vittorio Veneto, è stata messa in vendita ad un prezzo di 9,5 milioni di euro.

Proseguono i lavori di completamento del restauro del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio, questa estate sono stati installati i nuovi infissi.

Anche nel comune di Duino Aurisina si protesta per il rumore provocato dal passaggio dei treni sulla linea Trieste-Venezia. Pertanto la giunta comunale richiede a RFI l'installazione di barriere antirumore nel tratto da Visogliano ad Aurisina.

L'ex ferrovia della Fincantieri di Monfalcone sta piano piano venendo smantellata. Il comune, proprietario del tracciato, ha deciso di regalare il segnalamento e materiale vario a chi ne farà richiesta e si occuperà del relativo smontaggio e trasporto, con il vincolo che venga conservato. Era stata interpellata anche Fondazione FS, ma hanno risposto che non è materiale storico in quanto relativamente recente.

L'ex ferrovia della Val Rosandra usata come pista ciclopedonale è stata asfaltata in territorio sloveno per permettere il passaggio dei camion del cantiere del raddoppio della linea Divača-Koper (Divaccia-Capodistria).

Il 10 settembre sul Piccolo di Trieste è stata pubblicata la notizia che la ferrovia Divaccia-Pola avrebbe i giorni contati e che intanto si sarebbero ridotte le già scarse corse giornaliere sulla tratta Pola-Pinguente in Croazia. La linea, dopo lo smembramento dell'ex Jugoslavia, è divisa tra la Slovenia e la Croazia, pertanto la parte croata è rimasta isolata dal resto della rete nazionale. Ci sono state le prime proteste perché è utilizzata non solo dagli studenti che studiano a Fiume che la usano sulla tratta da Pola a Lupogliano, dove prendono la corriera per la capitale, ma anche da altri cittadini sempre per recarsi a Fiume. Qualche giorno dopo il ministero dei trasporti ha annunciato che la notizia è infondata e che anzi c'è l'intenzione di adeguarla agli standard attuali. Invece, per mancanza di fondi, al momento non si parla del progettato tunnel sotto il Monte Maggiore che permetterebbe il suo collegamento diretto con la rete croata.



Rendering del progetto di riqualificazione del piazzale della Transalpina a Gorizia
(fonte ilfriuli.it)

Trainwatching

a cura di Daniele De Anna

Sulla 1216/190 032 ÖBB in servizio sul Micotra sono stati applicati degli adesivi con il logo FUC.

Questa Taurus è rimasta in servizio fino al 26 settembre, giorno in cui è terminato il noleggio, durato tre mesi, alla FUC.

Come previsto il 2 luglio è stato ripristinato il collegamento .Italo da Udine a Roma. Nella stessa giornata la società ha portato da 48 a 87 i collegamenti in Italia.

Il 14 agosto la Taurus titolare del Micotra era la 190 020 in livrea Railjet al posto della 190 032 noleggiata dalla FUC in sostituzione prima della 190 301 e poi della 190 302 durante la loro revisione. Probabilmente la 032 era in manutenzione perché dopo 4 giorni è rientrata in servizio.

E secondo i ferrovieri le carrozze sono piene di magagne per la scarsa manutenzione.

Il 14 agosto il RJ 132 era in ritardo e con la macchina davanti alla carrozza pilota a causa di un guasto al telecomando. Lo stesso giorno il RJ 130 che aveva in testa la 190 025 Worldrekord è stato cancellato sempre per un guasto.

*La Taurus
1216/190 032
con loghi FUC in
testa al Micotra
in arrivo a Udine
da Trieste -
1 agosto 2020
(foto C. Canton)*



*"Micotrajet" del
14 agosto 2020.
La locomotiva
del Micotra è la
Taurus 190 020
in livrea Railjet
(foto D.
De Anna)*



*Il 18 agosto 2020
la locomotiva del
Micotra è
ritornata la
Taurus 190 032
nella classica
livrea rossa con
loghi adesivi
FUC
(foto D.
De Anna)*



Carrozza MDVC per trasporto biciclette in uscita dallo Scalo Sacca di Udine l'11 luglio 2020 (foto M. Zamolo)



*Il ritorno di .Italo. Udine 2 luglio 2020
(foto D. De Anna)*

il tender

N° 98 - Anno 25 (N° 3 / 2020)

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