



## L'orario ferroviario Alta Velocità 2021 in Italia

L'emergenza sanitaria che continua ad interessare pesantemente l'Italia ed i DPCM (decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri) che vengono periodicamente emanati per far fronte alla situazione, costituiscono pesanti incognite nella predisposizione di programmi futuri per la circolazione dei treni a lunga percorrenza, in particolare quelli ad Alta Velocità, tenuto presente che la mobilità delle persone (volutamente o forzatamente) è andata drasticamente calando nel 2020, con una leggera ripresa durante l'estate e variazioni non significative per il periodo natalizio; l'obbligo di viaggiare a capacità di carico ridotta per ogni convoglio, completano poi un quadro poco edificante, su cui costruire (o immaginare) la programmazione 2021.

Per questo, le due compagnie nazionali che gestiscono i servizi AV, si limitano a comunicare un'offerta di servizi a breve tempo determinato.

### Nuovo Trasporto Viaggiatori

Già durante l'autunno 2020, i servizi erano stati ridotti a due soli collegamenti tra Roma e Venezia e otto col-

legamenti tra Torino/Milano e Roma/Napoli.

Per il periodo natalizio (eccetto le giornate in cui è vietato spostarsi anche tra comuni, in base al DPCM in vigore), confermati i due collegamenti Venezia-Roma/Napoli, mentre salgono a 11 i collegamenti Torino/Milano-Roma-Napoli/Salerno.

La programmazione è limitata all'inizio di gennaio 2021.

### Trenitalia

Salvo variazioni, sono prenotabili i treni per i quali è prevista la circola-

zione fino al 31 gennaio 2021, con un'offerta anche qui ridimensionata, anche se per il periodo natalizio integrata da quattro FrecciaRossa supplementari tra Torino e Napoli, via Milano.

Se è confermato il FrecciaRossa Udine-Roma, in orario non compare invece il collegamento diretto per Milano (nemmeno da Trieste, che comunque risulta collegata con la capitale con un FrecciaRossa, oltre a due Intercity).

Ridimensionata anche l'offerta da Venezia sulla capitale, con sole quattro Frecce al giorno, delle quali due sono quelle che coprono le relazioni allungate su Udine e Trieste.

Sempre da Venezia, solo tre le Frecce giornaliere per Milano.

Alessandro Fanutti



Frecciarossa a Roma Termini  
21 marzo 2016 (foto A. Fanutti)

## L'orario ferroviario 2021 in Austria

Il nuovo orario ferroviario 2021, in vigore dal 13 dicembre 2020, anche in Austria deve tener conto della situazione di emergenza sanitaria e della riduzione, voluta o forzata, degli spostamenti delle persone.

In ogni caso, le ÖBB vogliono sperare in un futuro migliore e si attrezzano di conseguenza.

In campo interno, l'orario prevede u-

na intensificazione dei collegamenti al mattino ed alla sera, in particolare tra Graz e Vienna e tra Innsbruck e Salisburgo, allo scopo di mettere a disposizione più posti a sedere, che riguarderanno anche la tratta Salisburgo-Klagenfurt.

Le carrozze a due piani per i collegamenti pendolari sono state modernizzate secondo i nuovi standard dei

convogli CityJet, per aumentare il comfort dei passeggeri.

Sulle carrozze ristorante dei RailJet non verranno più servite bevande in contenitori di alluminio, ma solo vetro come materia riciclabile e tale da far risparmiare oltre 1,4 tonnellate di rifiuti di alluminio.

Studiati collegamenti appositi anche per chi vuole usare il treno per gite o vacanze brevi all'interno dell'Austria, sia per raggiungere le località sciistiche o quelle sui laghi, come l'Attersee.

Sul fronte internazionale, introduzio-

ne di un NightJet Vienna-Amsterdam (con carrozze anche Innsbruck-Amsterdam), mentre il NightJet periodico Vienna-Bruxelles correrà tutto l'anno, anche se per soli tre giorni alla settimana. Programmato anche l'inserimento di un collegamento notturno Vienna-Parigi.

In programma anche una nuova relazione notturna Vienna-Spalato.

Le Ferrovie Austriache gestiscono da alcuni mesi anche i collegamenti notturni della Svizzera e per questo sono previsti miglioramenti o nuovi collegamenti da Zurigo per Roma, Amsterdam e Barcellona.

Grazie all'elettificazione della linea Monaco di Baviera-Lindau, gli Eurocity Zurigo-Bregenz-Lindau-Monaco impiegheranno ora solo 2 ore e 4 mi-

nuti, ovvero quasi 1 ora in meno della precedente trazione diesel sulla tratta tedesca.

Introduzione del cadenzamento orario dei collegamenti Vienna-Budapest. Alessandro Fanutti

*Il Talent  
4024 111  
in stazione  
a Spittal  
1 luglio 2018  
(foto A.  
Fanutti)*



## L'orario ferroviario 2021 in Slovenia

Il cambio di orario delle Slovenske Železnice-SŽ, avvenuto il 13 dicembre 2020, deve confrontarsi anche in Slovenia con la difficile situazione causata dall'emergenza sanitaria.

Infatti, dal 16 novembre 2020 e fino al 14 dicembre 2020, tutti i trasporti pubblici locali in Slovenia (su ferro e su gomma) sono stati completamente sospesi, eccetto i treni internazionali (ovvero pochissimi convogli): dal 15 dicembre 2020 è stato deciso il ripristino dei collegamenti locali, ma sulla base dell'orario festivo, quindi corse molto ridotte e con tutte le misure di sicurezza del caso.

Accanto all'emergenza sanitaria, c'è da segnalare anche l'interruzione dei collegamenti ferroviari Lubiana-Villaco in atto dal 5 ottobre 2020, per effetto dei lavori di ristrutturazione del tunnel delle Caravanke.

Questo ha determinato la sospensione degli Eurocity diurni "Mimara" Zagabria-Lubiana-Villaco (e prosecuzione su Francoforte), "Sava" Villaco-Lubiana-Zagabria-Vinkovci, sostituiti con autobus nel tratto Lubiana-Villaco, la soppressione dell'Euronight "Lisinki" Monaco-Lubiana-Zagabria (con sezione per Fiume/Rijeka), mentre l'Euronight "Alpine Pearls" Zurigo-Lubiana-Zagabria-Belgrado è deviato via Maribor-Graz, con allungamenti dei tempi di percorrenza.

Confermati gli Eurocity per Vienna

via Graz ("Emona" da Lubiana-Maribor e "Croatia" da Zagabria-Maribor), il collegamento "Cittadela" Lubiana-Budapest ed il treno diurno Lubiana-Belgrado, che assieme all'EN costituisce l'unica offerta di treni fra Slovenia e Serbia.

Sospesi tutti i collegamenti Lubiana-Trieste con gli ETR 563 FVG, il servizio è limitato a Villa Opicina con i Desiro SŽ (secondo le disposizioni vigenti per i collegamenti locali).

La situazione emergenziale potrà condizionare anche la prossima immissione in servizio, durante l'orario 2021, dei nuovi elettrotreni Flirt della Stadler, che già da alcuni mesi stanno effettuando prove di circolazione sulla rete delle Ferrovie Slovene.

Alessandro Fanutti



*La stazione di Nova Gorica con automotrici del gruppo 813 - 8 agosto 2018 (foto A. Fanutti)*

*Uno dei nuovi Flirt delle SŽ (fonte SŽ)*



## Prospettive negative per l'Achenseebahn in Tirolo

L'Achenseebahn è una ferrovia turistica che collega Jenbach con Maurach sul lago Achen (Achensee) in Tirolo, con un dislivello di 440 m, partendo dai 530 m.s.m. della stazione a valle (lungo la ferrovia Innsbruck-Kufstein) per arrivare a Maurach Seespitze ai 931 m.s.m, percorsi su binari a scartamento metrico parzialmente armati con cremagliera di tipo Riggenbach.

Il servizio è gestito con caratteristiche locomotive a vapore, che permettono ai turisti di raggiungere il lago superiore e proseguire il viaggio a

mezzo di motonavi che navigano in questo specchio d'acqua incastonato tra le verdi Alpi tirolesi ai confini con la Baviera.

Quindi una immagine teoricamente idilliaca, che si deve però confrontare con i bilanci di esercizio della società di gestione, che è in bancarotta (stato di insolvenza dichiarato a marzo 2020) e pertanto da 6 mesi il servizio ferroviario è sospeso ed il trasporto è assicurato con autobus sostitutivi della Verkersverbund Tirol, linee n. 4080 e 8332.

La buona notizia è che il Land Tirolo,

a metà ottobre 2020, si è espresso favorevolmente per il salvataggio finanziario della società di gestione e nel frattempo si provvederà a pagare i costi di gestione mensili, pari a 50.000 euro necessari alla manutenzione ordinaria e per i salari dei dipendenti.

Contemporaneamente verrà fatto uno studio di fattibilità per valutare i rischi di una possibile acquisizione da parte del Land, dal momento che una sua disattivazione (chiusura immediata) con successiva ristrutturazione, avrebbe gli stessi costi della manutenzione ordinaria.

Non vi sono previsioni, comunque, di una ripresa del servizio per il 2021.

L'Achenseebahn è la più antica ferrovia a cremagliera e scartamento ridotto d'Europa, essendo stata inaugurata nel 1889, con un servizio che è proseguito fino a marzo 2020 allorché fu interrotto a seguito della dichiarazione di bancarotta.

Alessandro Fanutti



Caratteristico convoglio dell'Achenseebahn (fonte Achenseebahn.at)

La locomotiva n. 3 Achenkirch al capolinea di Seespitz sul lago di Achen il 16 agosto 1990 (foto C. Canton)



## FUC Ponte sull'Ellero

Sul numero scorso nell'articolo sulla costruzione della ferrovia Udine-Cividale venivano fatte delle supposizioni sul perché il ponte sull'Ellero fosse in ferro al posto di quello in muratura previsto dal progetto. Da un trafiletto apparso sulla stampa nel settembre del 1885 si viene a sapere che il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò il progetto per il ponte a travata in ferro da installarsi sulla costruenda ferrovia. Si può desumere che in corso d'opera fu valutato che la luce del ponte avrebbe dovuto essere superiore di quella prevista originariamente.

Claudio Canton

## Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Il comitato Pendolari Alto Friuli ha eseguito un monitoraggio dei 5 regionali dirottati lungo la cintura di Udine. Ha rilevato che questo spostamento ha fatto saltare il cadenzamento e che il tempo medio di percorrenza è di 8 minuti e 10 secondi contro i 4 della linea diretta, che però diventano anche 12 quando si verificano conflitti di traffico per incroci essendo la linea un falso doppio binario. Comunque i minuti persi si potrebbero recuperare visto che le tracce da Tricesimo a Tarvisio sono larghe. In ogni caso trovano improponibile l'ipotesi di spostare altri treni passeggeri sulla circosollazione fino al completamen-

to dei lavori di effettivo raddoppio e adeguamento essendo oramai quest'ultima più che satura. Propongono anche l'attivazione di una fermata a P.M. Vat ed in generale una riduzione dei tempi di percorrenza su tutte le linee regionali per invogliare la gente a usare il treno invece che i mezzi privati. Infine il comitato segnala che il servizio sta nuovamente peggiorando, ritornando ai livelli di qualche anno fa. Pertanto chiede che la regione e FS prendano i dovuti provvedimenti.

I pendolari segnalano anche che la prima settimana di dicembre è stata critica per i trasporti ferroviari in Regione. Si è cominciato il 30 novembre con la solita presenza di estranei (migranti clandestini) sulla Udine-Tarvisio.

La mattina del 3 dicembre la circolazione sulla tratta Trieste-Monfalcone è stata sospesa a causa delle avverse condizioni meteo che hanno comportato la solita formazione di manichetti di ghiaccio sulla linea nonostante l'uso di una locomotiva raschiaghiaccio. Come conseguenza il traffico è stato rallentato in tutta la regione. Per attenuare i disagi sono stati dirottati due Minuetto diesel dalla Pedemontana dove sono stati sostituiti da autocorse.

La stessa sera il R2464 Trieste-Udine-Venezia ha urtato nei pressi di Gorizia su alcune pietre messe sui binari da qualche vandalo. Ulteriori ritardi e una sospensione.

Quindi il 4 dicembre la regione, considerate le previsioni del tempo che prevedevano un allerta meteo, con un'ordinanza ha precauzionalmente sospeso il servizio dalla mezzanotte di sabato 5 dicembre alle ore 12.00 di lunedì 7 dicembre sulle linee Udine-Tarvisio, Udine-Sacile, Sacile-Maniago e Casarsa-Portogruaro. I treni della linea Trieste-Udine-Venezia sono stati limitati a Udine e soppressi nella tratta Udine-Venezia.

InRail alla fine di dicembre ha ottenuto il Certificato di Sicurezza Unico che la autorizza in Italia (reti RFI e FER), Slovenia e Croazia (reti Whole network) al trasporto di merci, inclusi i servizi di trasporto di merci pericolose con alcune eccezioni in Italia. Anche RCCI - Rail Cargo Carrier Italy, impresa italiana che fa parte del gruppo ÖBB e principale operatore nel porto di Trieste, ha recentemente ottenuto il Certificato di Sicurezza Unico che la abilita a viaggiare su tutta la rete RFI con autorizzazione ad effettuare sia il trasporto merci che quello passeggeri.

E' previsto che la gestione dei treni indivisibili, gli ex interregionali, sulla Venezia-Udine-Trieste e sulla Venezia-Trieste passi direttamente alle regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto. Viene previsto un contributo statale di 120 milioni di euro per il FVG e di 95 milioni per il Veneto spalmato su 5 anni. La nostra regione prevede così di migliorare ed anche aumentare il servizio.

La Regione ha anche disposto un contributo straordinario di un milione di euro (150 mila per il 2021 e 850

*L'avviso di Trenitalia sulla sospensione del servizio per allerta meteo*

mila per il 2022) in favore del comune di Gorizia che potrà così predisporre l'elettrificazione dei binari del locale terminal intermodale transfrontaliero e del suo collegamento con la linea Trieste-Udine.

Il 17 dicembre il consiglio regionale del FVG ha presentato un ordine del giorno in cui si impegna la giunta regionale a valutare l'inserimento dell'elettrificazione della linea Casarsa-Portogruaro tra gli interventi da finanziare con il Recovery Fund, nell'ambito della rivoluzione verde, della transizione ecologica e delle infrastrutture per una mobilità sostenibile.

Alla fine di dicembre la Regione ha annunciato di avere acquistato per 800 mila euro il sedime e le relative pertinenze dell'ex ferrovia Casarsa-Pinzano. Il tracciato è lungo circa 29 chilometri e attraversa i comuni di Casarsa della Delizia, Valvasone Arzene, San Martino al Tagliamento, San Giorgio della Richinvelda, Spilimbergo e Pinzano al Tagliamento. Secondo la prassi verrà trasformata in pista ciclabile nell'ambito dell'itinerario Ciclabile FVG 6 "Ciclovie del Tagliamento". Questo collegamento tra i sei comuni viene considerato un rilevante nesso turistico, storico, artistico - culturale e naturalistico.

La Regione ha deciso di estendere anche al trasporto urbano lo sconto sugli abbonamenti degli studenti che l'hanno scorso era stato limitato ai mezzi extraurbani. Varia dal 50% per un figlio al 60% per due figli e al 65% per tre o più figli.

Con la riapertura della scuole si sono avute molte segnalazioni di sovraffolamento dei treni della FUC nelle

## AVVISO

### EMERGENZA METEO

Dalla mezzanotte di sabato 5 dicembre alle ore 12:00 di lunedì 7 dicembre sono precauzionalmente sospesi i collegamenti delle linee Udine-Tarvisio Boscoverde, Udine-Sacile, Sacile-Maniago e Casarsa-Portogruaro.

I treni della linea Trieste-Udine-Venezia sono limitati a Udine e soppressi nella tratta Udine-Venezia.

Consulta la nuova offerta su [trenitalia.com](http://trenitalia.com) (sezione Info sul traffico) – APP Trenitalia (Infomobilità) – Call center gratuito 800 89 20 21



ore di punta ed anche di assembramenti durante le operazioni di salita e discesa dalle automotrici, nonché sulle banchine e nei sottopassaggi di Udine. Gli stessi problemi si sono verificati per i treni di Trenitalia e per i bus di TPL FVG. A fine anno in previsione della ripresa delle lezioni dopo le feste è stato deciso di scaglionare gli ingressi a scuola e di aumentare le corse.

Il 1° ottobre è stata istituita a Udine la linea Z che è una navetta di bus per studenti che ha come capolinea la fermata di San Gottardo sulla FUC. E' in coincidenza con le corse dei treni e passa per l'Istituto Bearzi alla periferia nord-est per poi servire il centro studi per completare la corsa presso l'Istituto Stringher alla periferia ovest.

A causa del peggioramento della situazione pandemica che ha creato un calo dell'utenza del 90% il 10 novembre .Italo ha sospeso i collegamenti tra Udine e Roma, nonché la maggior parte dei servizi in Italia. Trenitalia ha invece mantenuto i collegamenti con Roma e Milano da Udine e Trieste.

Le ferrovie austriache adottano norme diverse da quelle italiane riguardo al distanziamento sulle carrozze. Perciò sui sedili dei treni diretti in Italia sono stati posti dei cartelli con scritto in tedesco e italiano "In Italia questo posto deve essere lasciato libero", praticamente invitano i passeggeri a non sedersi lì una volta passato il confine, mentre in Austria possono farlo non essendo previsto il distanziamento.



I comuni di Tolmezzo e di Amaro hanno approvato una variante urbanistica che consentirà la realizzazione della pista ciclabile sulla ex ferrovia Carnia-Tolmezzo. Intanto la Sovrintendenza ha dichiarato la ferrovia di interesse culturale. Secondo i comuni questo non ostacolerà il progetto della ciclabile, che è in corso di definizione. Viene ribadito che solo l'infrastruttura, ora in completo stato di abbandono, è storica, mentre i binari non lo sono, non essendo quelli originali. Tutto ciò sarà restaurato, fabbricati compresi, con una valorizzazione della ex linea.

L'8 dicembre è stato attivato il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) della stazione di Pontebba. I lavori di installazione erano iniziati a novembre 2019. Questo ha mandato in pensione il vecchio ACEI (Apparato Centrale Elettrico a Itinerari). Lo Apparato è connesso al Sistema di Comando e Controllo (SCC) del Posto Centrale di Venezia da cui viene gestita la circolazione nella stazione di Pontebba.

Tra la metà di ottobre e la metà di dicembre sono stati eseguiti alcuni lavori sulla linea tra Udine e Sacile. In particolare sono stati rinnovati alcuni binari a Sacile, sono stati impermeabilizzati e adeguati sismicamente quattro ponti fra Casarsa e Codroipo, sono state attivate alcune modifiche al segnalamento delle stazioni di Basiliano e Casarsa ed è proseguita la realizzazione di un nuovo sottopasso fra Casarsa e Pordenone.

E' stato affermato che il breve raccordo Ronchi Nord-Ronchi Sud non sarà soppresso perché con la costruzione della lunetta di Gorizia diventerà strategico per il traffico merci proveniente da Venezia e diretto in Slovenia e viceversa. Tutto ciò per evitare l'inversione di marcia a Monfalcone nel caso venisse chiuso. Questo ha rinfocolato le polemiche per il passaggio a livello sulla SR 305, che vedrebbe incrementare le chiusure, e perché passa in zona residenziale.

Le porte e le finestre dell'edificio che fu il primo fabbricato viaggiatori della stazione di Ronchi dei Legionari Nord sono state murate per impedirne l'accesso a chi cerca un luogo per bivaccarsi o ai vandali. Come FV durò po-

chi anni fino a quando non fu sostituito dal nuovo fabbricato; in seguito venne trasformato in casa cantoniera e abitazione del casellante dell'adiacente passaggio a livello. Dopo l'installazione del PL automatico divenne un'abitazione privata fino al 2014 quando fu abbandonato. Anche il terreno circostante è in stato di abbandono con erbacce e proliferazione di insetti, ratti e bisce e ciò indispettisce gli abitanti della zona.

E' stato annunciato che nel 2021 verrà ripristinato il servizio viaggiatori tra le stazioni di Gorizia e Nova Gorica. Si presume che il servizio avrà un raggio più ampio di collegamenti rispetto alla pura navetta che collegava le due stazioni fino al 1999. Il vecchio servizio era stato mantenuto per rispettare accordi internazionali e negli ultimi anni era effettuato con una semplice carrozza, quasi sempre vuota, e con una coppia al giorno.

Nella bozza dell'orario 2021 erano stati inseriti un EC Trieste-Tarvisio-Vienna e un EN Venezia-Opicina-Lubiana-Budapest. Non sono stati poi attivati per la sospensione dei servizi internazionali. L'assessore regionale ai trasporti aveva annunciato che per questi collegamenti è previsto lo stanziamento di oltre un milione di euro per i prossimi tre anni.

Altri 22 Intercity sono stati dotati di spazi per il trasporto delle biciclette

dal 13 dicembre, tra questi le due coppie giornaliere della tratta Roma-Trieste. I posti attualmente disponibili sono 6 stalli/ganci per treno, solitamente posizionati nella carrozza 3.

Agli inizi di novembre sono state effettuate alcune corse tra Mestre e Trieste con un ETR 675 di Italo per consentire l'acquisizione della conoscenza linea da parte dei macchinisti di questa società, probabilmente in prospettiva dell'attivazione di un servizio su questa direttrice.

La biglietteria del centro intermodale (treni e bus) di Cividale è stata chiusa perché chi la gestiva è andato in pensione e non c'è stato nessun interesse per il suo rilevamento. Si teme ci sia qualche problema per le persone anziane non abituate a usare le biglietterie automatiche. Gli abbonamenti invece si possono fare nel tabacchino della stazione di Udine o nella cartoleria di Remanzacco, ovviamente solo negli orari di apertura degli stessi esercizi.

E' stato stanziato un contributo nazionale di 80 mila euro per sistemare il piazzale esterno della stazione di San Giovanni al Natisone, perciò il comune sta predisponendo il relativo progetto.

Il piano terra del fabbricato viaggiatori della ex stazione di Muzzana verrà recuperato dal comune grazie a un contributo regionale. Offrirà ulteriori spazi alle associazioni locali. Sarà sistemato anche il piazzale esterno.

Il comune di Bagnaria Arsa ha chiesto a RFI di risolvere il problema del passaggio a livello della frazione di Sevegliano che rimane chiuso per molti minuti creando lunghe code. E fa notare che per i treni provenienti da Cervignano la chiusura avviene poco prima dell'arrivo del treno e l'apertura subito dopo il passaggio mentre per i treni che partono da Palmanova i tempi di chiusura e specialmente di apertura dopo il passaggio sono molto lunghi.

La galleria di Log pod Mangartom/Bretto, che era stata realizzata per lo scarico delle acque della miniera di Raibl e della quale abbiamo accennato nel n. 62 - settembre 2011, verrà parzialmente pulita. Al suo interno è posta una ferrovia decauville a



Lo sbocco a Bretto della galleria della miniera di Raibl nel 2015 (foto C. Canton)

scartamento 500 mm, che fu anche elettrificata, che serviva per il trasporto di materiali e dei minatori provenienti dalla Slovenia. Durante la prima guerra mondiale fu anche utilizzata dall'esercito austriaco per il trasporto di truppe e armi senza essere visti dagli italiani. Si riparla dell'idea di sfruttare la ferrovia al suo interno a scopi turistici, anche se non per tutti perché il "viaggio" in uno stretto cunicolo lungo 5 km potrebbe causare qualche problema in qualche persona.

L'amministrazione comunale di Latisana si lamenta con RFI e ANAS perché è da tempo che non provvedono a ripulire i detriti che si bloccano contro i piloni dei rispettivi ponti sul Tagliamento. Questi detriti, per la maggior parte materiale ligneo portato dalle piene del fiume, restano impigliati nei piloni riducendo la luce libera e di conseguenza la portata delle acque con conseguenze che potrebbero essere tragiche in caso di forti piene.

La FUC ha messo all'asta la storica automotrice AD 802 da tempo accantonata. La base d'asta è di 5.300 euro.

Sabato 24 e domenica 25 ottobre il servizio Micotra da Udine a Trieste è stato instradato via Gorizia a causa di problemi sull'infrastruttura ferroviaria da Cervignano.

L'8 dicembre, a causa di lavori all'infrastruttura ferroviaria della Pontebana, i Micotra del mattino sono stati sostituiti da autocorse sulla tratta Udine-Tarvisio, mentre il servizio Tarvisio-Villach è stato regolarmente effettuato con il treno.

Il 1° ottobre a causa del malore dell'autista un camion è finito contro un

carro pianale che si trovava all'interno dell'acciaieria ABS. L'operaio che lavorava sul vagone ha riportato alcuni traumi.

Sei ragazzi, 2 maggiorenni e 4 minorenni, hanno danneggiato il 17 novembre il soffitto e 2 telecamere di sorveglianza nel sottopassaggio che unisce la stazione con l'autostazione di Udine. Sono stati individuati e denunciati per danneggiamento dalla Polfer.

La Polfer ha eseguito anche nell'autunno di quest'anno controlli per prevenire i furti di rame in ambito ferroviario. Sono state controllate le linee, varie persone e 11 rottamai, ma non sono state rilevate irregolarità.

## Notizie dalla Venezia Giulia e Slovenia

con la collaborazione di Luca Klobas

I lavori di restauro esterno del Museo di Trieste Campo Marzio sono stati completati ed ora si passerà agli interni. Finora sono stati spesi circa 6 milioni di euro, però il direttore di Fondazione FS Luigi Cantamessa ha dichiarato che per completare tutto il progetto della stazione ne mancano ancora 12 (compreso il ripristino della tettoia sui binari), perciò chiede anche un contributo dalla regione e dal comune. Nel progetto è prevista anche la costruzione di un albergo fronte mare e stazione.

Alla fine di settembre il Porto di Ambrurgo ha acquistato il 50,1% della Piattaforma Logistica del porto di Trieste. Sarà anche partecipe del progetto di costruzione del molo VIII. Questo comporterà un nuovo aumento del traffico ferroviario.

Il 5 novembre è iniziato un nuovo servizio intermodale che collega Trieste con Norimberga e precisamente il molo V con il terminal TriCon. È gestito da Mercitalia Rail-TX in collaborazione con Alpe Adria e inizialmente ha frequenza settimanale, che diventerà bisettimanale nel 2021.

Sulla stampa ai primi di novembre veniva annunciato che i lavori di assemblaggio dei binari per la tranvia di Opicina proseguivano celermente presso il piazzale di Monte Grisa e che entro 3 settimane sarebbe iniziata la loro posa. Invece a metà dicembre si veniva a sapere che tutto si era fermato perché la ditta vincitrice dell'appalto aveva subappaltato i lavori di posa ad un'altra impresa e che il relativo contratto non era stato ancora formalizzato.

Il comune di Trieste ha acquistato per 20.000 euro dalla società Agenzia per la Mobilità Territoriale, costituita tra i sei comuni della provincia di Trieste e che è in liquidazione da diversi anni, i due tram storici della tranvia di Opicina. Sono la vettura n. 1 del 1901 in livrea verde e la n. 6 del 1906 in livrea rossa. Hanno prestato regolare servizio fino al 1935. L'acquisto è stato effettuato per la loro preservazione e per evitare che finissero "disperse". Poi si deciderà come sistemarle.

L'asta per il palazzo dell'ex sede compartimentale delle Ferrovie dello Stato a Trieste è stata aggiudicata, dopo vari tentativi di vendita, alla JP Immobilien, che consta di un gruppo di investitori viennesi per una decina di milioni di euro. La società è disposta a finanziare un importo di 40 milioni di euro per creare all'interno della grande struttura un albergo da 165 stanze, una novantina di appartamenti e un ristorante.

Le ferrovie slovene hanno acquistato dalla CZ Loko 4 locomotive da manovra EffiShunter 1000 per il servizio nel porto di Koper (Capodistria) in quanto le vecchie 642/643 cominciano a risentire della loro età. Sono locomotive diesel-elettriche a due carrelli a due assi e sono state classificate nel gruppo 646. Hanno un



Le locomotive da manovra EffiShunter 1000 per le ferrovie slovene (fonte CZ Loko)



motore C32 Caterpillar con potenza di 895 kW; la velocità massima è di 100 km/h, la forza di trazione di 267 kN e la massa di 80 tonnellate.

Dopo molti anni di lavori di potenziamento tutte le principali linee della Slovenia sono classificate D4 e perciò accessibili alle locomotive con un peso per asse fino a 22,5 t. I servizi passeggeri internazionali vengono effettuati con Taurus SŽ e ÖBB. Nei servizi merci operano 5 società: le ferrovie statali SŽ Tovorni promet con le Taurus classe 541, Adria Transport con locomotive Taurus e Vectron, Ten-rail con Vectron SETG, Primol Rail con Vectron PKP Cargo International, Cargo Carrier Slovenia

con Taurus e Vectron. Stanno per entrare nel mercato sloveno anche Metrans Rail con le proprie Vectron che saranno aggiornate al sistema sloveno, CER Cargo con Astride BB 36000 noleggiate e Amber-Rail probabilmente con Vectron GySEV.

Queste novità stanno escludendo dai principali servizi le locomotive classe 363 (sorelle slovene delle CC 6500 francesi) che così probabilmente stanno arrivando a fine carriera visto che le SŽ stanno valutando l'acquisto di nuove locomotive.

L'istituzione da parte di RegioJet il 30 giugno della linea diretta Praga-Fiume ha comportato un aumento del 200% dei turisti cechi che hanno rag-

giunto la Croazia. Le prime due settimane le corse erano 3 alla settimana, poi fino alla fine di agosto sono diventate giornaliere, per ritornare trisettimanali in settembre. Il successo, oltre 60.000 viaggiatori con occupazione del 90% dei posti disponibili, è dovuto anche alla tariffe convenienti, 22 euro per un posto normale e 30 per la cuccetta. Si prevede di ampliare l'offerta da maggio a ottobre l'anno prossimo.

Viste queste prospettive il comune di Praga sta avviando contatti per attivare delle tratte ferroviarie notturne con alcune città europee, tra queste Venezia, Milano e Roma. Potrebbero così esserci nuovi treni sulla Pontebbana.

## Trainwatching

Nei primi giorni di ottobre la AD 904 FUC è ritornata a circolare dopo alcune riparazioni. Presenta la particolarità che ora la fascia dei finestrini è in bianco al posto del precedente bianco crema. Daniele De Anna

Domenica 18 ottobre è transitato a Casarsa un merci pari con in testa la E 652.003 prototipo in livrea "Mercitalia". Giampaolo Scodellaro

Il 30 ottobre è transitata a Udine, proveniente dalla repubblica Ceca e diretta a Cuneo, la locomotiva 744 017 Giulia di EVM Rail. Si tratta di una Effishunter prodotta da CZ LOKO. Era trainata dalla Vectron 191 022 di MRCE noleggiata alla stessa EVM Rail S.r.l. di Saluzzo, nuova società di trasporto ferroviario che intende operare nel Nord Italia e che ha sede operativa a Verona.

Daniele De Anna



AD 904 FUC a Remanzacco il 6 ottobre 2020 con la fascia dei finestrini ora bianca (foto D. De Anna)



Sopra: la locomotiva 744.017 Giulia di evm rail  
A sinistra: la Vectron 191 022 che trainava la 744  
Udine 30 ottobre 2020 (foto D. De Anna)



Il 22 ottobre la Taurus 190 032, ex noleggiata alla FUC per il servizio Micotra, è ritornata a Udine. Era in spinta al RJ 132 Venezia-Vienna.

Daniele De Anna

Il Nightjet Vienna-Venezia del 10 novembre era composto da sole tre carrozze. Nei giorni tra il 7 e il 10 novembre, causa pandemia, le ÖBB hanno sospeso tutti i collegamenti Nightjet e Railjet con l'Italia e con le altre nazioni.

Daniele De Anna

*La Taurus 190 032 ex FUC in spinta al RailJet 132 del 22 ottobre 2020 (foto D. De Anna)*



*L'ultimo NightJet Vienna-Venezia, con 3 carrozze, prima della sospensione del servizio a Udine il 10 novembre 2020 (foto D. De Anna)*



*Il Pop ETR 104 003 della Regione Veneto a Udine il 18 novembre in attesa di effettuare il RV 2825.*

*A destra: particolare del carrello comune a due casse, di cui una con pantografo (foto di D. De Anna)*



Il Pop ETR 104 003 della Regione Veneto ha effettuato il RV 2825 Udine-Venezia del 18 novembre.

D. De Anna/M. Tudisco

*Vectron 191 043 GTS a Pordenone 20 agosto 2020 (foto C. Fanese)*





## Lockdown e carichi per carri

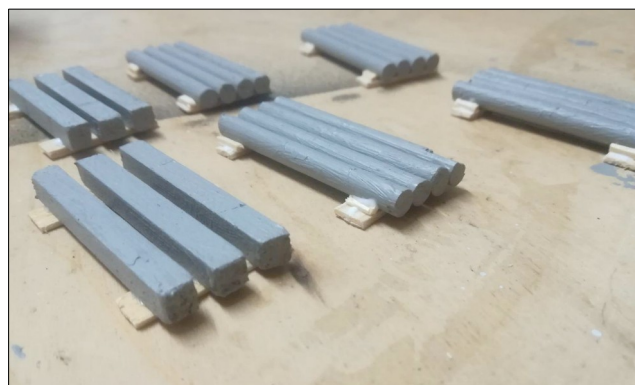
Durante il lockdown di primavera, ispirandomi a una foto di un socio che raffigurava un convoglio di carri caricati con bramme, per non far sempre viaggiare a vuoto i pianali Rgs, ho deciso di realizzare un carico di bramme per alcuni di essi. Ho utilizzato listelli di legno a base quadrata o tonda di 4 mm di diametro o spessore. Le loro misure le ho ricavate a occhio dalla foto e quindi ho calcolato una lunghezza di 5,5 cm. Tagliati un po' di pezzi ho provveduto a dipingerli con un colore acrilico grigio medio. Li ho poi incollati su listelli di legno sottile tagliati in base alla larghezza dei pianali e quindi fissati sui carri. In poco tempo e con una spesa minima ecco pronto il carico per i pianali Rgs.

Mauro Zamolo

*Dopo il taglio dei listelli si procede alla loro coloritura*



*Il posizionamento delle bramme sui travetti che le bloccano sui carri*



*La nuova D 141 Piko movimenta i carri caricati con le bramme*

*Particolari delle bramme a sezione quadrata e tonda (tutte foto M. Zamolo)*



*Treno di bramme in transito a Tricesimo l'8 luglio 2020 con in testa la Taurus 190 302 FUC (foto D. De Anna)*





## Fermodellismo in Friuli

La storia racconta che i treni modello/giocattolo esistono fin da quando sono nate le ferrovie reali. A dire il vero i primi modelli di locomotive erano utilizzati come mezzi promozionali per le locomotive vere.

Sfogliando i vecchi giornali alla ricerca di notizie sulle nostre ferrovie mi sono imbattuto nell'annuncio economico apparso sul *Giornale di Udine* del 27 aprile 1883 riportato a fianco. L'annuncio ha continuato ad apparire spesso per molto tempo per poi diradare sempre più le pubblicazioni durate poi fino al 1885. Solo una volta, sul *Giornale di Udine* del 7 agosto 1884, apparve questo trafiletto in cui venne spiegato meglio di cosa si trattava:

### Tutte le Novità

**Locomotive a vapore con fischio**, caldaia in ottone lucido, forno a spirito, cui si possono aggiungere vagoni per formare treni completi, i quali posti in azione percorrono a grande velocità tanto in linea dritta che all'ingiro da 300 a 600 metri a seconda della loro grandezza.

Vi sono pure degli eleganti **treni completi** in metallo verniciato a colori con locomotiva a molla d'orologeria ed in diverse grandezze. Il tutto vendibile al negozio e laboratorio di DOMENICO BERTACCINI. Quindi anche il Friuli si cominciava a proporre il modellismo ferroviario. C'è da chiedersi se qualcuno in Friuli ha mai acquistato uno di questi modelli, che ai tempi erano destinati ad una clientela abbiente.

Claudio Canton



**LOCOMOTIVA  
a fuoco**  
ed a molla d'orologeria

col  
**MONTE GOTTARDO**  
colla  
*Stazione completa*  
effetto stupendo

Vendesi al negozio e laboratorio filiale di  
**DOM. BERTACCINI**  
in Mercatovecchio

23

Dal *Giornale di Udine* del 27 aprile 1883

## Vita da pendolare

Udine binario 4: sul tabellone del sottopasso c'è scritto Cividale, sul tabellone di binario c'è scritto Cividale e



Due treni della FUC in partenza dal binario 4 di Udine nel 2017 (foto D. De Anna)

sulla tabella metallica di percorrenza ep. IV sulla AD 900 c'è scritto Cividale. Una ragazza mi ferma e chiede: "Scusi va a Cividale?" (sic)

Daniele De Anna

**il tender**

N° 99 - Anno 25 (N° 4 / 2020)

BOLLETTINO INFORMATIVO riservato ai soci dell'Associazione Dopolavoro Ferroviario. Distribuzione gratuita.

Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine  
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca