



## Nascono le nuove divisioni delle FS Le nostre ferrovie ad una svolta epocale?

Signori, si cambia! Ma non treno, bensì il modo di fare il treno. Le ferrovie, infatti, voltano decisamente pagina e si avviano sul binario dell'efficienza e della qualità.

Si può sintetizzare con queste parole l'azione di miglioramento che sta investendo in queste settimane l'organizzazione del trasporto su ferro in Italia, con importanti modifiche di struttura sia a livello nazionale, sia a quello locale, la messa in servizio di nuovi treni, la ristrutturazione di quelli in circolazione e con novità dell'orario estivo che si traducono in un miglioramento del servizio a tutto vantaggio dell'utenza, che secondo un nuovo spirito manageriale, ora si chiama giustamente clientela.

E la nuova atmosfera si respirava già durante il tradizionale incontro con l'utenza, tenutosi il 18 maggio presso la sede dell'Associazione degli Industriali a Udine, alla presenza di numerosi dirigenti delle Ferrovie dello Stato e dell'assessore regionale alla viabilità e trasporti, avv. Santarossa. Anche il luogo scelto quest'anno per l'incontro è significativo, in quanto le FS, ormai a pieno titolo facenti parte della grande famiglia della Confindustria, vogliono organizzarsi proprio come un'efficiente impresa tutta tesa a salvaguardare gli interessi degli acquirenti del proprio prodotto, cioè il treno, che però nella fattispecie è un mix di elementi a terra ed a bordo dei convogli, la cui perfetta sinergia permette sicuramente una vittoria di squadra.

Ma andiamo per ordine, spiegando i dettagli della vicenda. L'Amministratore delegato delle FS, Cimoli, ha firmato proprio all'inizio di maggio l'ordine di servizio che ha dato il via al processo di divisionalizzazione, an-

che contabile, della società Ferrovie dello Stato S.p.A.: muore il carrozzone-dinosauro per lasciare il posto a strutture separate più snelle, con propria dotazione di personale e di rotabili.

Con le nuove divisioni, le ferrovie sono organizzate in sostanza con una capogruppo (holding, dove questo termine non deve però assolutamente riportarci alla memoria il fallimentare sistema delle partecipazioni statali di alcuni anni or sono!), quattro aree di attività (infrastruttura, merci con la denominazione di FS-Cargo, passeggeri a lunga distanza, trasporto regionale) ed un'area tecnica specializzata nella grande manutenzione.



La Divisione Infrastrutture, creata nel luglio 1998, si occupa della gestione della rete (i binari per interderci) e presto diventerà una vera e propria società per azioni.

La Divisione Trasporto Locale, invece, verrà a sua volta organizzata in 21 Divisioni Regionali, delle quali quella del Friuli-Venezia Giulia avrà una dotazione di personale quantificabile in circa 650 unità lavorative.

Per quanto riguarda sempre l'ambito locale, si dovrà poi dare completa attuazione alla Legge Bassanini, che prevede la fine del monopolio FS e la traduzione in opere concrete dei principi del federalismo, cioè la completa autonomia delle regioni in una materia molto importante com'è quella del trasporto ferroviario locale. Pertanto, nella prossima riorganiz-

zazione, la gestione dei binari e del personale di terra resterà alle Ferrovie dello Stato S.p.A., mentre la società vincitrice della gara d'appalto si aggiudicherà i treni ed il personale viaggiante (quello a bordo dei convogli) e pagherà alle FS un pedaggio per l'uso delle sue linee (alla stessa maniera di come oggi avviene sulle autostrade, che sono aperte a tutti); alla gara potranno partecipare naturalmente le stesse FS, ma anche altre società, italiane o straniere e risulterà vincitore chi avrà dimostrato di offrire le condizioni migliori in termini di qualità e prezzo del servizio.

In questo senso, la nostra regione è in anticipo rispetto ad altre realtà nazionali, avendo già predisposto una legge, la n. 20/97, per l'affidamento dei servizi su gomma (quelli degli autobus) mediante gara; altrettanto verrà quindi fatto anche per la ferrovia, dove il servizio verrà sì affidato ad un concessionario, ma la programmazione dell'attività resterà comunque in capo alla regione.

Su quest'ultimo punto, però, pare ci siano già i primi problemi in merito alle due principali linee ferroviarie regionali, la Trieste-Latisana-Mestre e la Trieste-Udine-Sacile-Mestre, che sono territorialmente condivise con il vicino Veneto e che il Ministero dei trasporti, nell'imminenza dell'avvio della fase di regionalizzazione del sistema, vorrebbe concedere temporaneamente in gestione proprio alla regione Veneto.

In merito a questo argomento, l'assessore regionale alla viabilità e trasporti, Santarossa, proprio nell'incontro all'Associazione degli Industriali, ha ribadito fermamente la necessità che le due linee vengano gestite da Trieste, sia per la loro stra-

tegicità nell'ambito del servizio trasporti della nostra regione (esse collegano tutti i nostri capoluoghi di provincia), sia perché in Italia non c'è nulla di più definitivo del provvisorio. Attualmente, il trasporto ferroviario regionale conta nel Friuli-Venezia Giulia 380 collegamenti quotidiani per 18.750 chilometri complessivi di percorrenza, con 206 treni, il 30% circolanti sulla linea Udine-Sacile ed il 24% circolanti sulla linea Trieste-Udine; 30.000 sono invece i passeggeri trasportati ogni giorno. Per aumentare l'attrattività del vettore ferroviario, le FS hanno inoltre intrapreso un ambizioso programma di riqualificazione dell'offerta basata sull'entrata in servizio di nuovi treni o il "passaggio" in officina di quelli attualmente circolanti, per i quali, attraverso un'azione di ristrutturazione (revamping e restyling) che dovrebbe durare dai 4 ai 5 anni di lavoro, sono previsti nuovi interni più funzionali ed accoglienti per i passeggeri, la climatizzazione estiva ed un maggior comfort di viaggio anche grazie a mezzi di trazione più potenti.

Per quanto riguarda i nuovi treni, oltre agli arcinoti ma senza nome Taf (treni ad alta frequentazione), le FS hanno ordinato un nuovo tipo di locomotiva leggera, la E 464, di 3.500 kW di potenza, velocità massima di 160 chilometri all'ora, una sola cabina con testata simile all'E 412 e telecomando dalla carrozza pilota; dovrebbero entrare in servizio alla testa di nuovi complessi per media frequentazione, composti da 4 carrozze di nuovo stile e piano ribassato.

Sono poi in ordine automotrici elettriche e termiche con capienza di 120 posti per ogni complesso (2 pezzi) e 35 pendolini diesel già destinati a fare servizio sulla linea dorsale sarda, sulla Firenze-Siena, sulla Bari-Reggio Calabria (linea jonica, attualmente elettrificata solo fino a Sibari) e sulla Venezia-Trento (linea della Valsugana).

Nel programma di revamping sono inseriti 32 complessi di ALe 841 (ex ALe 601 per i rapidi Marco Polo e Peloritano), in parte già in servizio sulle linee elettrificate facenti capo a Palermo, nonché 200 carrozze tipo X (40 di 1ª classe, 140 di 2ª classe e 20 carrozze da trasformare in pilota), che verranno completamen-

te modificate nella loro disposizione interna ed inizialmente impiegate sulla tratta Roma-Fiumicino per il Giubileo del 2000.

Nel programma di restyling entrano invece 1.083 carrozze a piano ribassato (nuova livrea e nuovi interni), 455 carrozze a due piani (nuova livrea e nuovi interni), 1.107 carrozze MDVE e MDVC (nuova livrea), tutte le ALe 668 di ultima generazione (nuova livrea ed in parte nuovi interni; da segnalare a questo proposito, che alcune macchine del deposito di Sulmona sono state "ristilizzate" con il contributo della regione Abruzzo, con il vincolo di fare servizio solo su quelle linee) e tutti i complessi di ALe 724.

Anche l'aspetto esteriore dei treni, oggi molto trascurato, sarà particolarmente curato, grazie all'applicazione di apposite pellicole contro i "graffittari", che permetteranno di salvaguardare la sottostante vernice delle carrozze dai disegni superficiali ed una rapida pulizia dei veicoli che venissero nuovamente imbrattati, i quali, una volta individuati, verranno subito tolti dal servizio e riportati al colore originario, salvaguardando così sia il patrimonio aziendale FS, sia l'occhio del viaggiatore (che naturalmente vuole la sua parte).

Apprendo una parentesi su questo argomento, va detto che per quanti sforzi le FS andranno a fare, fino a che il senso civico ed il rispetto della proprietà pubblica non saranno adeguatamente valorizzati, difficilmente si riuscirà ad arginare un fenomeno



Una carrozza X pilota (foto FS)

che ha completamente deturpato le nostre città!

Ritornando alle ferrovie ed al nuovo orario estivo (proponendo in questa sede però solo delle anticipazioni, per poi fare un'analisi dettagliata in un prossimo numero de **il tender**), non sono da segnalare particolari modifiche ai treni locali, in quanto le FS ritengono che qualitativamente e quantitativamente sia già stata raggiunta un'offerta completa in grado di soddisfare le esigenze della mobilità regionale ed interregionale: infatti, con il servizio di cadenzamento biorario di treni interregionali sulle due tratte principali, intercalati da treni diretti o locali, in coincidenza con i collegamenti delle linee secondarie e con gli autobus del servizio integrato per Tarvisio, le Ferrovie dello Stato hanno raggiunto una qualità di offerta molto elevata.

Ma è sulla lunga percorrenza che ci saranno notevoli benefici per i viaggiatori: con l'orario estivo viene infatti prolungato fino a Trieste (quindi attraverso la Bassa Friulana) il servizio di punta delle FS, denominato Eurostar. L'ETR 500, il miglior treno della flotta delle ferrovie italiane (capace di raggiungere i 330 chilometri all'ora sulle linee ad alta velocità - che però ancora non ci sono - che offre comodi e riservati salottini con le prese per i computer ed i telefoni cellulari) assicurerà un nuovo collegamento Trieste-Roma con circa 6 ore di viaggio, partendo di primo mattino dal capoluogo giuliano per essere alla stazione Termini in tempo per il pranzo; al ritorno, si è in Friuli-Venezia Giulia ampiamente prima della mezzanotte. Da e per Udine, comode coincidenze permettono di prendere l'Eurostar alla stazione di Mestre.

Un nuovo Intercity collegherà poi Trieste anche con Livorno, via Milano-Genova, con partenza dalle rive dell'Adriatico prima delle 13 e approdo sulle sponde del Tirreno intorno alle 22.

Da Udine, l'espresso Freccia delle Dolomiti per Milano viene riclassificato come Intercity, con nuove carrozze climatizzate e riduzione dei tempi di viaggio a circa quattro ore, sfruttando come prima l'itinerario via Treviso-Vicenza.

Per i collegamenti notturni, viene ripristinato il servizio con vagone letto e cuccette tra Trieste e Roma (con

proseguimento su Napoli), che tante quanto giustificate polemiche aveva destato anche nel mondo industriale alla sua soppressione avvenuta a settembre dello scorso anno. Da Trieste si parte prima delle 22 per arrivare nella capitale il mattino successivo all'ora di colazione; analoghi orari sono previsti per il ritorno. Da segnalare che lo stesso treno porta in composizione una sezione di carrozze da e per Udine, consentendo quindi alla nostra regione di disporre di un valido collegamento notturno con Roma ed anche con Napoli.

Migliorati sono anche gli orari e la percorrenza del treno notturno Trieste-Lecce, che sfruttando l'itinerario via Ferrara-Ravenna (anziché via Bologna), guadagna parecchio sui suoi tempi di percorrenza.

In conclusione, si può dire che i buoni propositi ci sono tutti: una nuova azienda, con propri bilanci separati in grado di monitorare puntualmente l'economicità di ogni singola divisione, un nuovo spirito manageriale, una rinnovata attenzione per il cliente, nuovi treni. Tutti siamo fiduciosi di vedere quelle ferrovie che sono nelle nostre menti e soprattutto nelle nostre aspettative di viaggiatori, ma anche di appassionati. Speriamo solo che nessuno ci metta il bastone fra le ruote, o in questo caso sarebbe meglio dire, che tolga i binari dalle traversine!

Alessandro Fanutti

## Il "nuovo" materiale rotabile delle FS esposto a Udine

Il 18 maggio in occasione della presentazione del nuovo orario, alla quale è stata invitata ufficialmente anche la SAT, la direzione regionale del trasporto locale ha allestito una mostra del "nuovo" materiale rotabile per servizi regionali nella stazione di Udine. Nuovo è stato messo tra virgolette perché si tratta del vecchio materiale che è stato sottoposto al revamping ed al restyling, cioè ad una ristrutturazione totale o parziale del mezzo ed alla sua coloritura nei nuovi colori adottati dalle FS.

Il materiale rotabile veramente nuovo è stato mostrato con diapositive e disegni durante l'incontro con gli utenti (vedi articolo precedente). Questo materiale è costituito dai TAF, dal-

le E 464, da nuove carrozze, da nuove elettromotrici ed automotrici e dal Pendolino diesel.

Il materiale esposto in stazione comprendeva un complesso di ALe 841 (ex ALe 601), una ALn 668 del servizio regionale dell'Abruzzo, una carrozza per medie distanze pilota con bar, una piano ribassato ed una X tutte con i nuovi interni, singolare quello della X che prevede due scompartimenti alle estremità, e un salone nella parte centrale. Erano inoltre esposti il treno storico del museo di Trieste, l'LDn 24 ed un bagagliaio tipo X per trasporto biciclette, tutto materiale in carico al Trasporto Metropolitano e Regionale delle FS.

Claudio Canton



Le ALe 841 esposte in stazione a Udine (foto C. Canton)

## La parola agli utenti

Alla fine della conferenza per la presentazione del nuovo orario FS e del piano dei trasporti regionale, il dibattito è stato aperto anche al pubblico e si sono registrati alcuni interventi. I pendolari che viaggiano sulla Pordenone-Udine chiedono l'istituzione di un treno che sostituisca l'espresso Napoli-Udine che viaggia sempre in ritardo, anche di un'ora. L'ing. Leonarduzzi, direttore regionale del trasporto locale del Friuli-Venezia Giulia, ha precisato che sarà soppresso il convoglio straordinario che veniva istituito in caso di gravi ritardi in quanto il nuovo orario prevede la possibilità di recupero per il Napoli; infatti in caso di ritardo sarà sop-

presso il suo inoltro a Venezia S.L., con un risparmio di tempo di circa 40 minuti, ma se permarranno i problemi si correrà ai ripari.

Il rappresentante dell'Associazione Traffico 80 di Trieste ha proposto l'integrazione tariffaria di tutti i vettori vista la prospettata integrazione gomma-rotai, in modo da non avere un biglietto per ogni mezzo usato. Per questo presto verrà istituita una speciale tessera magnetica, che sarà sperimentata in provincia di Gorizia.

Claudio Canton

## Convegno a Maniago

Durante il convegno "Quale futuro per la linea ferroviaria Sacile-Gemona?", che si è tenuto a Maniago in oc-

casione dell'apertura della mostra fermodellistica della SAT, si è discusso su quali sono le prospettive del trasporto ferroviario su questa linea che vede passare solo pochi treni in quanto il servizio passeggeri è quasi interamente svolto da autobus e quello merci praticamente inesistente (vedi **il tender** n. 12).

Una delle ipotesi prospettate prevede la realizzazione di un servizio di metropolitana di superficie che, con la realizzazione di un raccordo tra la Gemona-Sacile e la Udine-Venezia nei pressi di Sacile e con la riapertura della Casarsa-Pinzano, creerebbe un collegamento frequente e veloce tra i paesi della Pedemontana e dello Spilimberghese con Pordenone. Inoltre è stata proposta l'attivazione di un servizio turistico che valorizzi le bellezze della linea e della zona.

Claudio Canton

## Prossimo all'apertura in Svizzera il tunnel ferroviario più lungo d'Europa

In un mondo come il nostro dove in ambito ferroviario i termini più ricorrenti sono solo quelli di soppressione di treni, chiusura di linee, sospensione del servizio, limitazioni di percorso o taglio di rami secchi, una buona notizia arriva dalla Svizzera e non poteva essere altrimenti: il 19 novembre 1999, con il passaggio del primo convoglio, verrà ufficialmente inaugurata nei Grigioni la nuova linea del Vereina, situata nella rete della Ferrovia Retica (RhB) tra le stazioni di Klosters e Susch; la data del 19 novembre, come hanno assicurato le Autorità elvetiche, non solo verrà rigorosamente rispettata, ma cadrà con ben sei mesi di anticipo rispetto agli iniziali tempi di consegna dell'opera previsti nel progetto.

La linea del Vereina, della lunghezza di 19 chilometri, si snoderà tutta in galleria andando quindi a costituire il tunnel ferroviario più lungo d'Europa, realizzato in circa otto anni di lavoro per una spesa complessiva di circa 800 milioni di franchi svizzeri.

Costruita integralmente a binario unico (salvo due incroci) e secondo lo scartamento ridotto tipico di tutta la rete della Rätische Bahn, sarà elettrificata a 11.000 volt a 16 2/3 Hz e consentirà di collegare in modo diretto la stazione di Klosters (nota località di soggiorno invernale, più co-

nosciuta per le vacanze sulla neve del Principe Carlo d'Inghilterra e di altri membri della famiglia reale, posta a 1.200 metri di altezza) e quindi tutta la regione del Prättigau, con la stazione di Susch (a 1.400 metri di altezza) e quindi tutta la Bassa Engadina, permettendo alle popolazioni locali (ma anche ai turisti) un notevole risparmio sui tempi di percorrenza per raggiungere la capitale cantonale Coira (Chur), dove oggi si può arrivare in treno attraverso la linea dell'Albula con ben tre ore di viaggio, o in auto superando i passi del Flüela o dell'Albula, che però molto spesso in inverno vengono interdetti alla circolazione per la neve ed il pericolo valanghe, provocando così l'isolamento della vallata dell'Inn (in romancio En, da cui deriva il nome di Engadina).

La costruzione di questa nuova linea in galleria è scaturita da un referendum popolare tenutosi alla fine degli anni Ottanta, con il quale è stato bocciato il potenziamento della strada cantonale del Passo Flüela a favore della ferrovia, sulla quale transiteranno le navette per gli autoveicoli, consentendo quindi già dal prossimo inverno di tenere costantemente chiusi al traffico, nel periodo più difficile dell'anno, i Passi Flüela ed Albula, con un risparmio di circa 600 mila franchi annui per la pulizia neve e la manutenzione delle carreggiate;

la scelta dei Grigionesi è stata quindi in linea con la politica seguita dal Consiglio Federale di Berna, di favorire il trasporto su ferro a scapito di quello su gomma e inserisce la linea nel contesto delle grandi trasversali alpine.

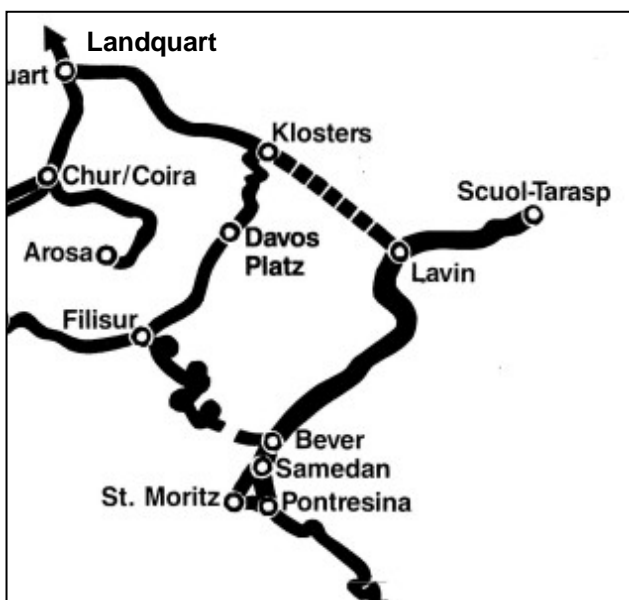
Inoltre, gli introiti futuri derivanti dai biglietti per il transito dei veicoli, stimati in 320.000 unità all'anno, por-

teranno ossigeno vitale alle asmatiche casse della RhB per circa 10 milioni di franchi svizzeri ogni 12 mesi: infatti, negli ultimi 4 anni, le Ferrovie Retiche, società che divide il suo azionariato tra il Canton Grigioni (55%), la Confederazione Elvetica (45%) ed alcuni privati (5%), hanno conosciuto un calo del 18% nelle entrate, passate da 99,8 milioni di franchi nel 1994 agli attuali 81,8. Per questo, i responsabili della Viefier Retica (terza denominazione di questa rete, in lingua romancia), puntano molto sull'apertura della linea del Vereina per assicurare un roseo futuro a questa struttura pubblica.

Gli incentivi ed i nuovi ricavi saranno di stimolo non solo per la ferrovia, ma pure per tutta una regione periferica, quale è la Bassa Engadina, dai panorami meravigliosi ma troppo spesso dimenticata a se stessa; gli impulsi arriveranno dall'aumento dei passeggeri, delle merci, dei turisti (che già oggi contribuiscono al 69,7% delle entrate della Rätische Bahn), ma soprattutto dal pedaggio dei veicoli caricati sulle navette ferroviarie.

Accanto ai lavori di costruzione del tunnel vero e proprio, che passa sotto la cima del Piz Fless, geologicamente caratterizzato da anfabolite e gneiss granitico, importanti interventi sono stati eseguiti anche agli ingressi della galleria.

Tanto a Klosters quanto a Lavin, sono già stati costruiti moderni impianti per il carico e scarico degli automezzi, leggeri e pesanti; il tempo di trasporto ferroviario sarà di soli 17 minuti. Si è deciso di mantenere l'attuale stazione di Klosters (situata sulla linea Landquart-Davos), riservandola al traffico passeggeri e merci, mentre le rampe di carico sono state realizzate nei pressi di Selfranga, con una breve diramazione dalla galleria principale, che a sua volta disporrà di due stazioni di incrocio sotterranee (Alp Novai e Piz Fless); in Bassa Engadina, le stazioni di Susch e Lavin (poste sulla linea Sankt Moritz-Bever-Scuol/Tarasp) manterranno l'attuale forma e funzione; fra esse è in corso di completamento u-



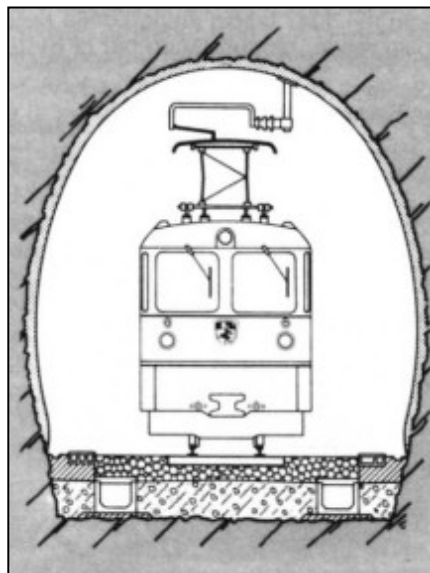
na stazione di carico veicoli su un terrapieno ricavato con il materiale di scavo della galleria e con accesso diretto dalla strada cantonale.

La Bassa Engadina è una parte dell'Engadina, valle che misura 110 chilometri totali ed è limitata a ovest dal Passo del Maloja e ad est dalla gola di Martina, nei pressi del confine con il Tirolo austriaco.

E' percorsa dai binari della RhB che collegano Sankt Moritz con Scuol/Tarasp dal lontano 1913, linea che nelle intenzioni avrebbe dovuto proseguire fino a Nauders in Tirolo e quindi raccordarsi alla ferrovia a scartamento ordinario ÖBB dell'Albergo nei pressi di Landeck: lo scoppio della Prima Guerra Mondiale relegò però le speranze dei valligiani nel libro dei sogni, speranze che troveranno degno riscatto il prossimo 19 novembre quando l'isolamento della Bassa Engadina sarà rotto con l'attivazione della linea del Vereina, che consentirà il percorrere il tragitto Scuol-Chur in un'ora e tre

quarti, mentre con le attuali tre ore di viaggio si potrà andare fino a Zurgigo (cambiando naturalmente treno).

Questo articolo potrebbe continuare ancora a lungo, spiegando l'emozio-



La sezione della galleria (dis. RhB)

ne del viaggio che si prova a bordo dei caratteristici "trenini" rossi della Retica attraverso paesaggi incantevoli, che con la neve diventano veramente indimenticabili, ma ridurrebbe in ciascuno di noi il desiderio di poter visitare personalmente questi luoghi da fiaba, dove treno e natura si fondono armoniosamente tra loro e dove il pittore Giovanni Segantini scriveva nel secolo scorso "che il cielo azzurro si specchia in laghi e stagni che sono cento volte più azzurri del firmamento che li sovrasta".

A tutti, quindi, l'augurio di un viaggio in Engadina, dedicato sì ai treni, ma senza dimenticare di visitare anche il Parco Nazionale, dove tra le 640 varietà di piante, le 100 specie di uccelli e le 30 di animali selvatici, è quasi normale imbattersi a tu per tu con caprioli che brucano l'erba ai bordi delle strade o con goffe marmotte incuriosite dai colori dei nostri abiti.

Alessandro Fanutti

## Le banane decidono di prendere il treno

La notizia è tra quelle che farebbero ridere i polli: in un momento in cui si parla di guerra delle banane (tra Usa e Unione europea) e di Repubblica delle banane (quella italiana per le disfunzioni della sua burocrazia), si viene a sapere che proprio le stesse banane hanno deciso di prendere il treno.

Infatti, dal mese di dicembre 1998 la Interfrigo (che ora si chiama Intercontainer-Interfrigo) ha istituito un periodico treno-blocco, con appositi carri refrigerati, dal porto di Anversa a Praga per il trasporto appunto delle banane.

Il convoglio, costituito da venti vagoni che trasportano ogni volta 460 tonnellate di banane Chiquita, è organizzato da tre amministrazioni ferroviarie (le SNCB, le DB e le CD) e collega in 27 ore di viaggio, una volta alla settimana, il porto di sbarco delle banane con i centri di stagionatura situati nella Repubblica Ceca: al mese di marzo 1999, i dieci treni già organizzati hanno permesso di trasportare 5.500 tonnellate di banane.

A titolo di curiosità, va evidenziato che ogni anno 450.000 tonnellate di banane viaggiano in treno da Anversa verso la Germania, l'Austria e la Svizzera con carri Interfrigo.

Alessandro Fanutti

## Pericolo amianto

Durante la messa del giorno di Pasqua, il parroco di Villa Vicentina ha invitato le ferrovie a portare via i pericolosissimi vagoni "carichi di amianto" attualmente "abbandonati" nello scalo della stazione di questo paese. Infatti, secondo i dati in suo possesso, da quando sono stati collocati in quel luogo si è registrato un aumento dei tumori fra gli abitanti della zona. Questa volta le FS hanno risposto per le rime e con competenza, ricordando che a Villa Vicentina sono rimaste solo alcune delle carrozze che erano state accantonate in attesa della decoibentazione e che quest'ultima viene eseguita progressivamente, secondo i tempi necessari alla lavorazione. Inoltre le carrozze sono sigillate e sono periodicamente controllate dalle stesse ferrovie e dalla USL, che non ha mai trovato nessuna fuoriuscita della pericolosa sostanza. Infine fanno nota-

re che non sono "piene" di amianto e che la legge prevede il loro accantonamento e la loro decoibentazione anche se su di esse è montata solo una guarnizione di amianto.

Questo dimostra che solo l'amianto presente sui treni, in molti casi solo marginalmente, è pericoloso, e ci si dimentica di tutti i tetti in eternit esposti all'aria, degli acquedotti e degli scarichi sempre in eternit, dei freni che contengono amianto, anche se è fuorilegge, perché le vecchie scorte non sono ancora esaurite e così via. Inoltre ci sono molte automobili di nuova costruzione che recano su alcune parti la scritta: "pericolo, non aprire, contiene amianto"; ma questo non importa perché le case automobilistiche devono vendere!

Claudio Canton

## Ultima ora

L'emittente slovena Tele Capodistria ha annunciato, durante la trasmissione Alpe Adria del 14 giugno, che l'UNESCO ha dichiarato bene monumento mondiale la tratta montana della Ferrovia del Semmering. E' la prima ferrovia a ricevere questo riconoscimento. Denis Carlutti

## Notizie Flash

Mercoledì 3 marzo al TG4 delle ore 19.00 è stato presentato un servizio sulla mai costruita linea Cormons – Redipuglia. I filmati facevano vedere alcune delle opere costruite, come il viadotto sulla strada statale poco fuori Cormons, alcuni dei rilevati in aperta campagna e il ponte sull'Isonzo. La situazione è ferma da trent'anni, nel senso che non sono mai stati posati i binari. Gli abitanti delle zone costeggianti le costruzioni in questione sono tutti arrabbiati a causa del mancato completamento della linea.

Una cosa simile è successa, e sta succedendo sulla Portogruaro – Treviso dove sono fermi da molto tempo i lavori. Ma su quest'ultima almeno i binari sono stati posati.

Da tutto questo si può dedurre che le ferrovie hanno molti soldi da buttare, come la questione logo ...

Lorenzo Pantani

Il 12 marzo presso il deposito locomotive di Bolzano si è potuta ammirare la ALe 840.003 riportata a nuovo grazie alla OGR che ha provveduto, oltre che alla sistemazione della parte elettromeccanica, alla completa riverniciatura della stessa. Un particolare di questa elettromotrice è dato dalle scritte riprodotte in stile gotico lungo le fiancate e nel sottocassa. Il giorno dopo la ALe 840.003 è stata impiegata sull'itinerario Bolzano-Fortezza-San Candido (e ritorno) per eseguire la corsa prova.

Roberto Vassilich

Proposte per il 2000 sul Brennero: presso la galleria "Sciliar", lunga 13,287 km e dotata di 2 posti di comunicazione, è in fase di completamento l'installazione del telecomando "punto-punto" per gli stessi posti di comunicazione. Inoltre è allo studio la possibilità di effettuare la marcia parallela in galleria, grazie alla presenza (odierna) del blocco elettrico automatico, della ripetizione dei segnali a 4 codici e della linea banalizzata.

Roberto Vassilich

Nel pomeriggio del 24 marzo sono stati fatti dei lavori di manutenzione al secondo binario dello scalo di interscambio FUC-FS. I lavori sono consistiti nella sostituzione di alcune tra-

versine in legno. Per effettuare il lavoro è stata utilizzata la gru stradale rotaia di Udine.

Lorenzo Pantani

Si sta chiudendo un'altra epoca. Infatti presso il deposito locomotive di Trieste sono in demolizione 3 E 636. Per quanto riguarda l'epoca attuale, sono in circolazione anche in regione le carrozze ex Sleeperette, ora ristrutturata, e le carrozze Gran Confort (di 1ª classe) riverniciate nei nuovi colori FS.

Valter Paoluzzi

Ultimamente sono stati fatti dei lavori al P.M. Vat, in seguito dell'introduzione sul tratto Bivio Vat – Carnia del blocco automatico a correnti codificate. I segnali sono stati o ridisposti o aggiunti: arrivando da Udine, il segnale di protezione a due vele è stato sostituito con uno nuovo, avanzato di una trentina di metri e sempre a due vele. Arrivando dalla linea di cintura, il vecchio segnale a due vele è stato sostituito con uno nuovo a tre vele ed anch'esso avanzato rispetto a quello preesistente. Nella stazione sono stati sostituiti i segnali lato Udine, anche questi sono stati avanzati di circa trenta metri, e quelli lato Carnia, che hanno subito la stessa sorte. In più sono stati aggiunti i segnali di fermata sui due binari di incrocio, sia lato Udine sia lato Carnia. Il segnale di avviso di quello di protezione di Vat è stato anch'esso sostituito e avanzato verso Udine.

Lorenzo Pantani

Sono pronti già da tempo i basamenti in cemento per i nuovi pali della linea aerea sulla tratta urbana di Udine della Pontebana. I pali di tipo LS sono appoggiati sul bordo del rilevato in attesa di essere installati. Questi pali sostituiscono quelli originali della linea, che erano di tipo Mannesmann ed a traliccio; furono installati circa 65 anni fa (l'elettrificazione fu attivata nel 1935). Una curiosità, i pali a traliccio erano normalmente usati per le elettrificazioni trifase e questo fu l'unico caso in cui furono usati per la continua. Inoltre alcuni pali in sostituzione presentano ancora le tracce dei bombardamenti e dei mitragliamenti della 2ª guerra mondiale.

D. Carlutti/L. Pantani

Un esempio di come viene riutilizzato l'armamento ferroviario può essere riscontrato lungo la S.S. 54 Udine-Cividale dove, subito dopo il ponte sul torrente Torre in direzione Cividale, è stata costruita una lunga recinzione con traversine in legno le quali montano ancora le piastre di fissaggio delle rotaie (ovviamente con annesse chiavarde).

Ma non è l'unico esempio. In Austria, lungo la strada che porta alla stazione di Steyr della vecchia linea Steyr Localbahn, una parte della protezione stradale è stata realizzata con vecchie rotaie saldate insieme o semplicemente fissate con le normali piastre di giunzione.

Lorenzo Pantani

Da molto tempo sono fermi sul cavalcavia sovrastante l'autostrada A23 Palmanova – Tarvisio, dopo l'uscita dalla galleria Malborghetto lato Valbruna, una trentina di carri merci, dei quali cinque DB. La maggior parte sono carri tipo Eaos ed Eanos. Che le FS abbiano trovato il modo di non far "graffitare" i carri merci?

Lorenzo Pantani

Mercoledì 5 maggio erano fermi in stazione a Udine, intercalati in un merci, 4 carri Shimms delle MAV. Questi carri si vedono molto raramente.

Lorenzo Pantani

Dalla metà di maggio circola sulle linee facenti capo a Udine un convoglio ALe 803 composto solo da una motrice ed un rimorchio.

Lorenzo Pantani

Il 1° giugno, una gru di una ditta che stava eseguendo dei lavori lungo la linea tra Cervignano e Monfalcone ha abbattuto un portale della linea aerea. Ciò ha determinato l'interruzione del traffico ferroviario per molte ore, fino al ripristino della categoria.

Claudio Canton

Il 12 giugno una E 412 era agganciata, inattiva di rimando, ad una coppia di E 652 che trainava un treno merci proveniente da Tarvisio e diretto a Venezia. Questa locomotiva aveva scortato fino a Tarvisio il prototipo della E 464 in trasferimento al circuito di Velim per prove tecniche.

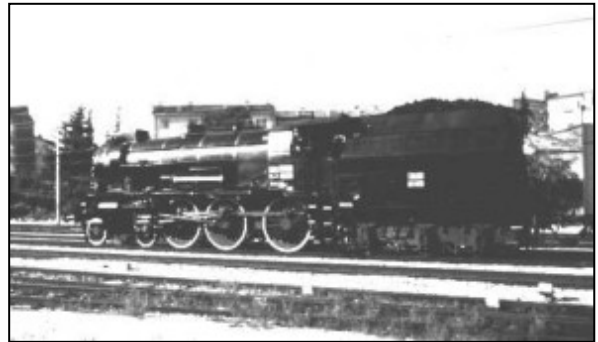
D. Carlutti/E. Ceron

# Il museo ferroviario di Ljubljana

La SAT ha inserito nel programma di gite per l'anno in corso la visita al museo ferroviario di Ljubljana in Slovenia.

Essendo in possesso di un elenco del materiale motore preservato in Slovenia, ho pensato di proporre la parte che riguarda il museo, cosicché chi parteciperà alla gita potrà avere un'infarinatura su quello che si può vedere e focalizzare meglio la sua attenzione su certi soggetti piuttosto che su altri.

Il presente elenco è aggiornato al 1994, nel frattempo la situazione può essere mutata, certamente in meglio, considerato che nel 1996 c'è stato il 150° anniversario della prima ferrovia slovena, e che in quell'occasione le SŽ hanno recuperato altro materiale.



La 03.002 in partenza da Gorizia (foto D. Carlutti)

Classificazione JŽ/SŽ	Ex	Rodiggio	Costruttore N°/Anno	Posizione	Note e curiosità
03.002	SB 109.38	2-C-0	Wiener Lok 2161/1914	Atta	Simile alla 653 FS
06.013		1-D-1	Borsig 12202/1930	All'aperto	
06.018		1-D-1	Borsig 12207/1930	Atta	
17.006	MAV 342.164	1-C-1t	Henschel 14830/1917	Atta	
24.036	kkStB 170.267	1-D-0	Wiener Lok 5315/1910	All'aperto	Simile alla 729 FS
28.029	kkStB 80.120	0-E-0	Steg 3814/1911	All'aperto	Simile alle 475/476 FS
29.010		1-E-0	Wiener Lok 5696/1922	All'aperto	
33.037		1-E-0	Henschel 27943/1944	Atta	E' una kriegslokomotive Br 52
36.013	DRB 58.1226	1-E-0	Henschel 16584/1919	All'aperto	Tipo ex KPEV G 12
62.121		0-C-0t	D.D. 628/1957	All'aperto	Simile alla 831 FS
103.003	SB 17.406	2-B-0	Wiener Lok 3922/1896	Al coperto	Simile alla 542 FS
116.002	kkStB 229.91	1-C-1t	Steg 3730/1910	All'aperto	Simile alla 912 FS
124.004	SB 29.718	0-C-0	Steg 567/1861	Al coperto	Simile alla 193 FS
133.005	kkStB 73.372	0-D-0	Steg 3286/1906	All'aperto	Simile alla 424 FS
150.003	kkStB 97.69	0-C-0t	Steg 2352/1893	All'aperto	E' la ex 822.001 FS *
152.006	MAV 377.138	0-C-0t	Budapest 478/1893	All'aperto	Simile alla 871 FS
162.001	SB 4.51	0-B-1t	Wiener Lok 276/1880	All'aperto	Simile alla 814 FS

\* La storia di questa macchina interessante: viene costruita da Steg nel 1893 per le kkStB (Imperial Regie Ferrovie di Stato Austriache) che la passano alla Società per le Ferrovie Friulane. Viene assegnata alla direzione di Trieste e fa servizio sulla linea Monfalcone-Cervignano e successivamente sulla Cervignano-Grado. Dopo la prima guerra mondiale passa alle FS e quindi alle ferrovie del nascente regno Jugoslavo, fino ad arrivare ai nostri giorni.

Anno	Amministrazione	N° servizio	Nazione
1893-1918	kkStB	97.69	Austria
1918-1919	FS	822.001	Italia
1919-1991	SHS-JŽ	150.003	Jugoslavia
1991-1999	SŽ	150.003	Slovenia

Finora abbiamo trattato le locomotive a scartamento normale, ma è presente anche una rappresentanza di quello ridotto; ecco i dati:

Classificazione JŽ/SŽ	Ex	Rodiggio	Costruttore N°/Anno	Posizione	Note e curiosità
71.012	ZJ 0 IX	0-C-0t	O&K 10168/1922	In riparazione (94)	760mm ex acciaierie di Jesenice
97.028	BhSTB III C5/728	0-C-0 <sub>2t</sub>	Wiener Lok 2149/1913	Monumento	760 mm cremagliera ex Ferrovie Bosnia
K 3	STLB 3 GONOBITZ	0-B-0t	Krauss 2775/1892	Al coperto	760 mm
ŠTORE	KUK HB R III c 143	0-C-0t	Wiener Lok 2571/1918	Monumento	600 mm ex Ferrovie esercito austriaco

Questo per quanto riguarda il museo.

Sempre a Ljubljana presso la località Moste vi sono altre macchine (detta località "dovrebbe" essere la sede del deposito locomotive di Ljubljana).

Classificazione JŽ/SŽ	Ex	Rodiggio	Costruttore N°/Anno	Posizione	Note e curiosità
01.074		1-C-1	Schwatzkopf 955/1922	Monumento	
06.016		1-D-1	Borsig 12205/1930	Monumento	
361.001	FS E 626.030	Bo-Bo-Bo	OM Milano 929/1932	Monumento	II <sup>a</sup> serie
361.106	FS E 626.077	Bo-Bo-Bo	Savigliano 125/1931	Accantonata	II <sup>a</sup> serie

Oltre a queste macchine, presso la stazione di Ljubljana HBF (centrale) è esposta, come monumento la 17.086.

Classificazione JŽ/SŽ	Ex	Rodiggio	Costruttore N°/Anno	Posizione	Note e curiosità
17.086	MAV 342.059	1-C-1t	Budapest 4332/1917	Monumento	

Presso il museo vi sono anche carri e carrozze, delle quali però non ho notizie.

Come già accennato all'inizio, la situazione può essere nel frattempo mutata, essendo i dati vecchi di 5 anni (può essere giunto nuovo materiale o altro essere stato trasferito). Inoltre le macchine atte possono non essere presenti perché magari impegnate in servizi turistici: per esempio la 33.037 è normalmente usata sulla Transalpina per treni speciali nel periodo estivo ed è in deposito a Jesenice.

Denis Carlutti



La 33.037 con il treno storico a Most na Soči (foto D. Carlutti)

## Le ferrovie conoscono la geografia?

Spesso su qualche carro merci succede di leggere nella tabella di spedizione una destinazione che non è compatibile con la zona in cui sta transitando. Per esempio un sabato sono passati da Udine, inseriti in una composizione, una decina di carri cisterna per il servizio interno. La partenza dei carri era Mantova e la de-

stinazione era, per uno di questi, Padova Interporto. Ora ci si trova di fronte a due cose: o qualcuno si è dimenticato di sganciare i carri, oppure le Ferrovie non conoscono la geografia. Questa cosa l'ho riscontrata anche alcuni anni fa: una composizione bloccata di carri trasporto auto della FIAT presentava come partenza Torino e come percorso il passo di Domodossola e il rientro a Torino. Subito ho pensato che il convoglio stesse rientrando ma effettivamente il treno proveniva da Venezia. Altro esempio plausibile si può trovare su **il tender** numero 10 nel caso in cui l'operatrice non era a conoscenza

della presenza di un collegamento con Cividale. D'altra parte quando i centralini si trovano in un posto fuori della regione difficilmente credo che qualcuno conosca l'esistenza di questo paese. D'altronde non tutti hanno 8 in geografia a questo mondo.

Lorenzo Pantani

## Mercatino

CERCO carrozze inglesi scala H0, in particolare carrozze Pullman.

Enrico Ceron, tel. 0432541633.

**il tender**

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 13 – Anno 4 (N° 2 / 1999)

Allegato al Supplemento al N° 3- Maggio '99 di Cronaca e Cultura

Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro

Ferroviano di Udine. Distribuzione gratuita.

Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescato

Direttore esecutivo: Marco Miconi

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 – Udine

Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio