



L'orario ferroviario 2001

Introduzione

Con il 10 giugno 2001 è entrato in vigore un orario ferroviario che durerà molto a lungo nel tempo, fino al 26 gennaio 2002; per quanto riguarda le nostre zone, la caratteristica predominante è la soppressione di alcuni treni e la limitazione di percorso di altri, soprattutto sulle lunghe percorrenze.

Se l'anno scorso i tagli eclatanti e più o meno discutibili avevano riguardato il Simplon Express (Ginevra-Trieste-Zagabria) e l'EC Mimara (Zagabria-Villaco-Berlino), quest'anno è la volta dell'Exp Gondoliere (Venezia-Vienna), dell'EC Romulus (Roma-Vienna) e dell'Exp Pustertal (Klagenfurt-San Candido-Innsbruck), che spariscono dai quadri orari lasciando dietro di sé un vero e proprio vuoto, in quanto le uniche alternative sono ora rappresentate dall'usare la propria autovettura privata o ancor meglio da quella di restarsene direttamente a casa!

Devo confessare che l'entusiasmo e l'interesse che provavo nel redigere questo articolo (che è un appuntamento fisso da quando **il tender** ha cominciato le sue pubblicazioni), negli ultimi due anni è completamente svanito ed anzi ho preso coscienza che l'era del treno come l'immaginavo io è decisamente superata o meglio, tramontata definitivamente.

Ormai, la ferrovia ha ragion d'esistere solo per gli spostamenti a brevissimo raggio di carattere pendolare e sulle lunghe percorrenze solo se ad alta velocità ed in ambito nazionale; a cavallo dei confini sta lentamente ma inesorabilmente sparendo tutto (e non solo in Italia), mentre le esigenze di spostamento della collettività aumentano a dismisura privilegiando sempre di più la vettura privata o il vettore aereo, nel cui settore molte nuove compagnie si affacciano continuamente sul mercato

con prezzi stracciati e collegamenti anche di tipo interregionale.

Va poi detto che i tagli operati sulla direttrice della ferrovia Pontebbana (linea tutta nuova, dove spicca l'enorme fabbricato viaggiatori della stazione di Tarvisio Boscoverde, del quale non si capisce bene la funzione vista la mancanza di treni) contrastano con le recenti dichiarazioni rilasciate da Roberto Renon (amministratore delegato di Trenitalia), che nel presentare a Milano il 5 giugno 2001 i dati di bilancio e di traffico della società del Gruppo FS, ha detto che nei programmi del vettore italiano, tra i tanti, c'è anche una maggiore integrazione con l'Europa: forse questo potrà essere vero con la Svizzera (dove è stata creata la joint-venture Cisalpino) o con la Francia (dove, analogamente, è stata creata la joint-venture Artesia), stati che sono bene collegati con le maggiori città italiane, ma verso l'Austria via Tarvisio siamo esattamente all'opposto! Per non parlare poi della situazione di Villa Opicina (che negli anni Settanta vedeva transitare il Simplon-Orient Express, il Lombardie Express e il Direct Orient, tutti da Parigi verso Belgrado, Budapest, Atene ed Istanbul), come dire che è proprio vero che l'Italia ferroviaria si ferma a Mestre.

Sono ormai storia remota i treni internazionali che erano composti da più sezioni di carrozze con diverse destinazioni, con il relativo contorno di affascinanti manovre di composizione/scomposizione nelle stazioni di diramazione (da citare ad esem-

pio l'Exp Gondoliere degli anni Ottanta, quando aveva in composizione carrozze Vienna-Venezia, Vienna-Trieste, Vienna-Marsiglia, Monaco-Trieste, Udine-Roma, Udine-Torino, Udine-Ventimiglia), oppure le solitarie carrozze dirette che facevano viaggi impossibili cambiando decine di treni titolari sul loro percorso (ad esempio negli anni Cinquanta la carrozza Parigi-Siracusa, negli anni Sessanta la Calais-Fiume, negli anni Settanta il vagone letto Roma-Stoccolma o la cuccette Boulogne-Napoli - che arrivando alla Gare dell'Est parigina doveva essere trasbordata in regime di tradotta con locomotiva diesel attraverso i binari all'interno della capitale francese fino alla Gare de Lyon -, o sempre negli anni Ottanta, la cuccette delle JŽ Irun-Belgrado o quella delle ferrovie greche Venezia-Atene, per non parlare della letto SZD Roma-Mosca).

Niente più di tutto questo, se non nei nostri ricordi, che grazie a **il tender** possono essere richiamati alla memoria soprattutto in occasione di questo periodico articolo che cerca di trovare qualcosa di positivo in ogni cambio di orario per rendere meno amara la "pillola" delle soppressioni. Diamo allora un'occhiata a cosa suc-



Un treno ed una linea che non esistono più:
EC Romulus nei pressi di Ponte di Muro (foto E. Ceron)

cede nella nostra regione, in Italia, in Carinzia (ed Austria più in generale) e Slovenia/Croazia.

Friuli-Venezia Giulia

Piccola rivoluzione (non in meglio) nei collegamenti dal Friuli verso la Capitale. Soppresso l'EC Romulus (Vienna/Salisburgo-Roma), l'IC Miramare (da Udine, ma anche con sezione da Trieste) anticipa la partenza alle ore 7,44 per essere a Roma alle ore 15,11 ed alle ore 17,39 a Napoli C.le (via Formia, sia in andata che in ritorno) dove termina la propria corsa, mentre con l'orario invernale proseguiva fino a Salerno (via Cassino). Il vagone ristorante, del tipo Gran Comfort, è in servizio su tutto il percorso ed il treno, lungo la Drettissima, ora ferma anche a Chiusi ed Orvieto. Solita la composizione di carrozze Gran Comfort per la prima classe e Z1 per la seconda. In senso sud-nord il treno ora viaggia nel pomeriggio con arrivo a Udine alle 22,18, più o meno sulla traccia dell'ex IC Nievo, ma peggiorando i tempi di percorrenza.

Soppresso anche l'IC Nievo, su Udine viene impostato un nuovo treno IC, nome Canova, con partenza da Roma alle ore 6,47 ed arrivo alla stazione di Udine alle ore 14,15, dove il convoglio sosta un'ora e mezza per ripartire verso sud alle ore 15,46 ed essere ai paraurti di Termini alle ore 23,11.

In questo caso, la composizione è di tutto rispetto, ben 13 pezzi, 4 Gran Comfort di prima classe, 8 Z1 di seconda classe ed il ristorante sempre tipo Gran Comfort, con titolare una E 402A su tutto il percorso, anche in spinta visto che il treno è dotato (questa è una novità per le nostre zone) di una carrozza Z1 pilota; quest'ultima è stata pensata per evitare i perditempo del cambio trazione, ma il periodo di viaggio tra Udine e Roma si è allungato ancor di più di quando circolava il convoglio tradizionale: qualcosa evidentemente non quadra!

Per Milano, sempre da Udine, sono confermati gli IC Fogazzaro (del mattino, anch'esso con composizione bloccata, pilota Z1 ed E 402A titolare) ed il Giorgione (della sera); entrambi i treni ora offrono il servizio

minibar su tutto il tragitto, prima limitato a Verona P.N.

Per i servizi notturni, è confermato l'ICN Marco Polo Udine-Napoli C.le (via Roma Tiburtina), che ha ora in composizione 3 vetture letto anziché due, oltre alla Gran Comfort di prima classe ed alle Z1 per la seconda, con servizio minibar (anche Trieste ha la sua sezione di questo treno). Titolare da Mestre in su, una E 402A, che sosta in deposito a Udine per tutta la giornata.

Verso l'estero, soppresso l'Exp Gondoliere Venezia-Vienna, al mattino non c'è modo di raggiungere Villaco, se non prendendo l'autobus della SAF che parte da Udine alle ore 6,30; soppresso anche l'EC Romulus, ma i suoi numeri-treno (30 e 31) vengono ereditati dall'EC Carlo Goldoni,



"Il primo giorno di servizio dell'ex Eurocity Romulus: Eurofima ÖBB e ristorante FS" (foto A. Fanutti)

che però viaggia solo tra Vienna e Venezia, non ha carrozze da Salisburgo e non ferma né a Pontebba, né a Treviso (come invece faceva il suo predecessore). Si parte alle ore 8,58 dalla Südbahnhof per essere a Udine alle ore 15,19; in senso inverso da Udine alle ore 14,41 per essere nella città del commissario Rex alle ore 21,01 (peggiorano i tempi di percorrenza, salvo nel tratto fino a Tarvisio Boscoverde, dove il tragitto si compie ora in meno di 60 minuti). Titolare del treno una E 652 del deposito di Udine (Divisione Cargo) o una E 656 di Mestre (Divisione viaggiatori lunga percorrenza); il materiale è tutto FS, 5 Z1 di seconda classe, 2 Z1 di prima classe ed una ristorante Gran Comfort (per la festività del Corpus Domini il treno era rinforzato da due X FS). Curiosamente, l'orario delle Ferrovie Austriache su Internet prevede che il vagone ristorante venga sganciato, arrivando da Vienna, a Tarvisio Boscoverde, per essere riagganciato di lì a poco

all'EC Goldoni diretto nella capitale austriaca.

Più varia l'offerta notturna; a parte l'EN Remus (Roma-Vienna, che non ferma in Friuli, se non a Tarvisio Boscoverde ma in un'ora decisamente fuori della portata di tutti), sono confermati l'EN San Marco Venezia-Vienna, via Gorizia-Udine (che ora ferma anche a Ugovizza-Valbruna), l'Exp 1234 Firenze-Vienna (tre viaggi alla settimana in estate e tutti i giorni nel periodo natalizio) e l'Adria Express (Vienna-Ancona), al sabato in estate, con servizio auto al seguito per Mestre e Rimini.

A livello di traffico locale in regione, sulla nuova ferrovia Pontebbana (ora tutta a doppio binario), ci sono da segnalare numerosi ... autobus feriali diretti a Tarvisio Città (è proprio scritto così sui quadri orari, anche se non esiste più una tal stazione ferroviaria) ed un solo treno, ma ben tre treni festivi, alle ore 8,35, alle ore 14,49 ed alle ore 19,50; se a questi treni aggiungiamo le automotrici della linea Gemona-Sacile che anch'esse circolano solo nei festivi, sembrerebbe che in Friuli la gente si sposti in treno solo la domenica! Che siano tutti appassionati?

Viene istituito un nuovo regionale Udine-Trieste via Cervignano (in aggiunta a quello già esistente e proveniente da Tarvisio), con partenza alle ore 6,55 e tempo di percorrenza di 61 minuti, senza fermate intermedie (escluso Cervignano), nemmeno a Monfalcone.

Per quanto riguarda la Bassa Friulana, sono confermati i due Eurostar con ETR 500 da Trieste verso Milano e verso Roma, mentre è soppressa la sezione giuliana dell'IC Nievo (così come il resto del treno). L'Exp Triveneto (notturno Trieste-Lecce, via Ravenna, con vagoni letto e cuccette ora fin da Trieste) diventa ICN e migliora i tempi di percorrenza. Verso l'estero sono confermati i due "sopravvissuti" IC Drava (diurno, da Venezia per Budapest via Hodos, con carrozze Venezia-Zagabria e Venezia-Belgrado, carrozze che da Lubiana viaggiano con l'IC 292 Monaco di Baviera-Belgrado) e il Venezia Express (notturno, da Venezia per Budapest via Zagabria con vagoni letto e cuccette, nonché vagone let-

to per Bucarest ed una carrozza di seconda classe per Timisoara, anziché per Cluj come nell'orario invernale).

L'IC Kras da Lubiana a Trieste è sempre svolto con autobus da Villa Opicina alle rive.

Resto D'italia

I maggiori benefici dal nuovo orario li trae la dorsale adriatica, che vede l'istituzione di tre nuovi IC Bari-Venezia (Adriatico, con vagoni ristorante, che eredita il nome del vecchio TEE Milano-Bari), Pescara-Venezia (Manin, nome del vecchio IC Milano-Venezia) e Pescara-Bolzano (Adige, che sostituisce l'Exp periodico Pescara-Fortezza), mentre gli Eurostar passano da 4 a 12, con un incremento del 21% dei posti disponibili, grazie anche all'aggiunta di carrozze che ha interessato gli Exp notturni Milano-Lecce e Milano-Taranto; i nuovi collegamenti con ETR sono ora impostati tra Milano e Lecce, Milano e Taranto e Torino e Lecce.

Sulla trasversale Marche-Lazio, sulla Roma-Ancona tre IC diventano Eurostar, mentre è confermato l'Eurostar Roma-Ancona-Rimini già sperimentato nel precedente orario.

Nuovo IC Matilde Serao da Venezia a Napoli (con carrozza Risto-bar) e tra Milano e Pescara IC Gran Sasso (mi pare, però, che il capoluogo abruzzese sia alquanto distante da questo massiccio montuoso); la domenica un'automotrice effettua il collegamento Schio-Chioggia, via Vicenza-Padova-Rovigo; l'Exp Mestre-Reggio Calabria (notturno, con servizio auto al seguito per Villa San Giovanni) circola ora ogni venerdì; il Dolomiten Express, notturno proveniente da Dortmund, anziché essere limitato a Bolzano, il giovedì prosegue fino a Merano (all'imbocco della Val Venosta, molto nota ai vacanzieri tedeschi) ed il sabato fino a Venezia; la domenica, la città lagunare è collegata anche con Bruxelles con un Exp notturno che porta anche i carri-auto per Denderleeuw; ancora da Bolzano, il venerdì nuovo IC per Roma denominato Dolomiti; l'Exp Monaco di Baviera-Napoli diventa ora EN, mentre ICN diventa il collegamento notturno Torino-Napoli, denominato Scarlatti; un Eurostar collega con il nuovo orario anche Gallarate (stazione FS più prossima all'aero-



Il nuovo EC Goldoni continua a svolgere servizio auto al seguito da Vienna a Villaco, come l'ex EC Romulus" (foto ÖBB)

porto di Malpensa) con Roma Termini; da Zurigo, due Exp notturni collegano ora la città del Limmat (il fiume di Zurigo appunto) con Lecce (Frecia delle Puglie, con auto al seguito per Bari) e Reggio Calabria (Frecia della Calabria, con auto al seguito per Villa San Giovanni, evitando quindi di transitare sull'Autosole nel tratto più difficile, a sud di Salerno).

Dopo la soppressione degli EC Romulus (Roma-Vienna), Colosseum (Roma-Zurigo) e Raffaello (Roma-Basilea), l'unico treno di questa categoria che si attesta ai paraurti di Termini resta il Michelangelo che garantisce il collegamento con Monaco di Baviera.

Infine, resta ancora interrotto il traffico tra Ivrea ed Aosta dove sono in corso i lavori di ricostruzione della ferrovia, pesantemente danneggiata dall'alluvione che ha colpito la Valle d'Aosta lo scorso autunno.

Carinzia ed Austria in generale

Anche nell'orario delle ÖBB sembra che i tagli siano all'ordine del giorno, in quanto più che nuovi treni prevalgono quelli che sono scomparsi: così dicasi per tutti i regionali Villaco-Tarvisio, per l'Exp Pustertal, che fino al precedente orario collegava Klagenfurt ad Innsbruck (e prima ancora Vienna con Innsbruck, sempre passando per Klagenfurt), via San Candido-Brennero ed ora sostituito con un anonimo Regionalzug da Villaco e limitato a San Candido, mentre da quest'ultima località sono stati introdotti numerosi regionali fino a Lienz o Spittal (questi treni sono utilizzati soprattutto dai cicloturisti, che arrivano a San Candido in treno e poi rientrano nelle località di villeggiatura dell'Ost Tirolo seguendo – in discesa – le piste ciclabili appositamente costruite lungo la valle della Drava); l'EC 112 (ex Mimara) da Klagenfurt a Monaco di Baviera è ora prolungato fino a Saarbrücken, con carrozza ristorante e carrozza-parco giochi per bambini - Kleinkinderabteil (peccato che non c'è più la coincidenza con l'Exp Gondoliere a Villaco); l'IC Vienna-Lienz Eggerlienz al sabato è prolungato fino a Sillian, ultima stazione austriaca prima del confine con il Sudtirolo, anche se va precisato che queste carrozze fino a Villaco viaggiano come sezione dell'EC Carlo Goldoni per Venezia; l'Exp 414 (notturno con vagoni letto e cuccette) Belgrado-Zurigo, via Villaco, è

genfurt ad Innsbruck (e prima ancora Vienna con Innsbruck, sempre passando per Klagenfurt), via San Candido-Brennero ed ora sostituito con un anonimo Regionalzug da Villaco e limitato a San Candido, mentre da quest'ultima località sono stati introdotti numerosi regionali fino a Lienz o Spittal (questi treni sono utilizzati soprattutto dai cicloturisti, che arrivano a San Candido in treno e poi rientrano nelle località di villeggiatura dell'Ost Tirolo seguendo – in discesa – le piste ciclabili appositamente costruite lungo la valle della Drava); l'EC 112 (ex Mimara) da Klagenfurt a Monaco di Baviera è ora prolungato fino a Saarbrücken, con carrozza ristorante e carrozza-parco giochi per bambini - Kleinkinderabteil (peccato che non c'è più la coincidenza con l'Exp Gondoliere a Villaco); l'IC Vienna-Lienz Eggerlienz al sabato è prolungato fino a Sillian, ultima stazione austriaca prima del confine con il Sudtirolo, anche se va precisato che queste carrozze fino a Villaco viaggiano come sezione dell'EC Carlo Goldoni per Venezia; l'Exp 414 (notturno con vagoni letto e cuccette) Belgrado-Zurigo, via Villaco, è



Taurus + 2 piani per favorire i pendolari in Austria (foto ÖBB).

ora limitato a Feldkirch, mentre le carrozze dalla Jugoslavia per la Svizzera vengono agganciate ad un altro treno in partenza dal Voralberg via Buchs; l'IC Hugo Von Hofmannstahl (Vienna-Klagenfurt-Salisburgo-Monaco) diventa ora EC limitato al percorso Klagenfurt-Monaco; si è già detto dell'EC Romulus, soppresso e sostituito dall'EC Carlo Goldoni, che anche in Austria mantiene gli stessi numeri-treno (30/31) di prima ed anche il servizio auto al seguito tra Vienna e Villaco (e aggiunge la già citata sezione per Lienz); l'expresso notturno Vienna-Parigi ora assume il nome di Orient Express; i treni di auto al seguito per i turisti facenti capo a Villaco (da Amburgo e Berlino), sono ora previsti in orario solo per il periodo invernale (ma è difficile che la Ostbahnhof di Villaco resti senza lavoro durante l'estate, per effetto dei treni di agenzia); come novità, si segnala il nuovo EC 172, nome Vindobona, da Vienna Südbahnhof (Ostseite) ad Amburgo, via Praga-Dresda-Berlino, ovvero su un itinerario completamente inusuale, che ricalca un po' i tragitti della vecchia e cara Mitteleuropa di memoria asburgico-prussiana; sulle linee intorno a Vienna sono ormai una consuetudine le composizioni navetta di treni a due piani con titolare una locomotiva della serie Taurus.

Gli ICE DB sconfinano ora anche in Austria con due relazioni: la prima da Amburgo a Vienna (Prinz Eugen), la seconda da Innsbruck a Vienna (Wiener Philharmoniker), che pur essendo un tragitto quasi tutto interno, è espletato con materiale ad alta velocità tedesco.

Tutti gli IC tra Vienna e Bregenz sono ora classificati EC, mentre sempre da Vienna è confermato il Trenhotel CityNightLine "Donau Kurier"



Gli ICE DB arrivano ora fino a Vienna
(foto DB).

per Dortmund ed il più modesto Dacia Express per Bucarest.

Diversi IC interni hanno assunto denominazioni alquanto curiose: nomi di musei, IC Oberösterreichische Landesmuseum; nomi di emittenti radiofoniche, IC Radio Steiermark; nomi elettrici, IC Ars Elektronika; nomi di attrici, IC Romy Schneider; nomi di progettisti, IC Ritter von Ghega; nomi di catene di supermercati, IC Adeg; nomi di hotel, IC Hotel Ibis.

Nella stretta porzione di territorio austriaco a ridosso di Svizzera e Germania, nel Land del Voralberg, attraverso la stazione di Bregenz transitano anche tutti gli EC tra Zurigo e Monaco, ora svolti con materiale ICE tedesco a trazione diesel, tra cui il Zürichsee ed il Gottfried Keller.

Slovenia-Croazia

Nel buio che caratterizza questo cambio di orario, un lumino ci arriva dall'apertura avvenuta il 16 maggio 2001 della nuova linea ferroviaria tra Slovenia ed Ungheria, attraverso il valico di Hodos, senza transitare (come avveniva prima) per una piccola porzione di territorio croato (soggiacendo ai pedaggi chiesti da Zagabria); come tale, il nuovo orario prevede l'istradamento su questo nuovo percorso dell'IC Drava Venezia-Budapest, nonché di due nuovi IC, un Lubiana-Budapest (n. 247) ed un Lubiana-Hodos (n. 518); confermati sono i treni con auto al seguito da Vienna per Capodistria e Fiume, ma solo al sabato e per un periodo ancor più ridotto degli anni scorsi, dal 22 giugno al 24 agosto; come detto, l'Exp 414 Belgrado-Zurigo, via Zagabria-Lubiana (ripristinato solo l'anno scorso dopo gli eventi bellici della Jugoslavia) è già stato limitato a Feldkirch

(a ridosso del confine con il Liechtenstein e la Svizzera, dove, via Buchs, comunque proseguono le carrozze da Belgrado); da Lubiana per Fiume in orario sono previsti due soli collegamenti al giorno, di cui uno con carrozze da Monaco; sempre da Fiume è confermato l'IC 201 per Budapest (via Zagabria) con servizio Bistro Café a bordo; non cambiano neppure i due IC da Zagabria e da Lubiana per Vienna, nominati rispettivamente Croatia

ed Emona, con servizio ristorante e telefonico a bordo su tutto il percorso, così come gli ICS - Intercity Slovenija svolti con i Pendolini SŽ tra Lubiana e Maribor; è pure confermata l'automotrice che al sabato ed alla domenica in estate collega Capodistria e Jesenice lungo la ferrovia Transalpina (essenzialmente al servizio del turismo balneare); confermato è pure il collegamento notturno Exp Lisinki Zagabria-Lubiana-Monaco di Baviera (con carrozze da Fiume), che in orario indica tra i servizi offerti (vagone letto, cuccette) anche uno Snack Point (sarà il minibar su carrello dell'orario FS).

Per tutto il periodo estivo è istituito un collegamento diretto con vagone letto (Exp 824) tra Spalato e Mosca, via Zagabria, Budapest e Kiev (a Budapest, questo treno riceve anche le carrozze che arrivano da Belgrado).

Conclusioni

Chiudo l'articolo con la solita curiosità del caso. Alla luce delle soppressioni dei treni internazionali sopra riportate, ho "interrogato" il sito Internet delle Ferrovie Austriache (www.oebb.at) su come raggiungere Villaco da Udine al mattino (tenuto conto che l'Exp Gondoliere non c'è più). Risposta: si parte alle ore 5,12 con il treno regionale 2845 per Trieste, si scende alle ore 5,43 alla stazione di Gorizia, quindi (a piedi - tanto ci sono 62 minuti a disposizione) si raggiunge la stazione di Nova Gorica dove alle ore 6,45 si prende l'automotrice SŽ del regionale 4206 che arriva a Jesenice alle ore 8,41; qui si cambia treno e alle ore 9,23 si sale sull'EC 292 (proveniente da Zagabria) che alle 9,58 sarà al binario 5 della stazione di Villaco, meta della mia richiesta (se si vuole, si può poi proseguire su Monaco di Baviera, con comoda coincidenza).

Durata totale del viaggio, poco meno di 5 ore, distanza da Udine 120 km, media di viaggio 24 km/h, una vera assurdità qualora in macchina o con ipotetico treno lungo la nuova Pontebbana si può arrivare a Villaco in massimo 1 ora e mezza di viaggio!

Ripeto la richiesta, questa volta al sito di Trenitalia. Risposta: nessun collegamento. Della serie: è meglio se rimanete a casa!

Alessandro Fanutti

Ancora sull'orario

Con l'orario estivo 2001, validità dal 10 giugno, le Ferrovie Tedesche DB hanno programmato, tra le tante, le seguenti novità di orario: 1) tra Norimberga e Dresda, via Zwickau, vengono messi in servizio gli ICE a trazione diesel che permetteranno di ridurre il tempo di percorrenza tra le due città di ben 80 minuti; 2) tra Berlino ed Amburgo viene introdotto un orario cadenzato che prevede un ICE ogni due ore su ogni senso di marcia e riduzione del tempo di viaggio di 15 minuti; 3) viene ulteriormente potenziato il servizio del cosiddetto DB AutoZug SyltShuttel, ovvero la navetta ferroviaria che trasporta le auto da Westerland a Niebüll, quindi dalla terra ferma all'isola di Sylt (al confine con la Danimarca), isola che non è collegata con una strada ma solo da una linea ferroviaria.

Alessandro Fanutti

Inquinamento elettro-acustico

Le nostre povere ferrovie danno sempre più fastidio. Infatti, ci sono state varie prese di posizione contro la sottostazione elettrica di Udine e degli elettrodotti di alimentazione della Pontebbana a causa dell'elettrosmog che produrrebbero. Sono stati chiesti monitoraggi ed anche a volte lo spostamento delle strutture. A Camporosso inoltre i tralicci sono anche considerati deturpanti per l'ambiente e limitanti per lo sviluppo turistico.

Altro tema caldo il rumore prodotto dal passaggio dei treni che disturba le persone che abitano lungo il tratto urbano di Udine della Pontebbana e quelli di Buttrio. I primi chiedono lo spostamento della linea lungo la circovallazione, gli altri l'installazione di pannelli fonoassorbenti lungo i binari.

Claudio Canton

Gli svizzeri hanno riparato centinaia di carri FS

La campagna 2000 delle barbabetole svizzere, il cui raccolto va da settembre a dicembre, si è scontrata con un problema inatteso ed inedito per quelle zone: la mancanza di carri ferroviari per il loro trasporto rapido agli zuccherifici.

Normalmente, infatti, le SBB hanno bisogno per un periodo di 10 settimane di un supplemento di circa 1.000 carri, cui si sofferisce con il recupero di 700 carri svizzeri accantonati e 300 carri in affitto dal pool Europ (ferrovie straniere).

Nel 2000, però, quest'ultimo non è stato in grado di far fronte alle richieste svizzere a causa dell'aumento del traffico merci, soprattutto di legname e prodotti siderurgici.

Berna ha allora chiesto aiuto a Roma che ha fornito circa 600 carri Eaos (quelli a sponde alte a quattro assi, per intenderci), i quali sono stati trasferiti con diversi treni blocco in partenza da Brescia dove erano "parcheggiati".

Tuttavia, i carri FS erano in gran parte difettosi e così le SBB hanno mobilitato le proprie officine di Chiasso ed Erstfeld per riparare tutti gli Eaos non conformi al trasporto delle barbabetole: in particolare, il personale dell'officina di Chiasso, per non ridurre le proprie prestazioni riguardanti le riparazioni rapide dei treni merci in transito, ha dato la propria disponibilità ad iniziare ogni giorno un'ora prima il proprio turno lavorativo, mentre ad Erstfeld le maestranze hanno lavorato anche il sabato di periodi dedicati normalmente alle vacanze. Terminata la raccolta delle barbabetole in Svizzera, i carri FS sono stati inseriti nel pool Europ a disposizione delle ferrovie europee per far fronte all'incremento del traffico merci.

Alessandro Fanutti

Ritornano i treni misti

Ritornano negli orari ferroviari i treni misti passeggeri-merci: il primo esempio è rappresentato dall'Overnight Express, ovvero il treno di alta qualità composto solo da vagoni letto e ristorante che collega sei volte alla settimana Amsterdam con Milano.

Da alcuni mesi, infatti, a questo convoglio vengono agganciate anche alcune carrozze ex postali delle Ferrovie Tedesche DB (tipo X) ed acquistate dalla Compagnia Railion, ovvero la joint-venture tra le Divisioni Cargo (merci) delle ferrovie del Benelux e le stesse DB, sulle quali vengono caricati generi deperibili come alimentari e fiori, prodotti che per le loro caratteristiche necessitano quindi di una rapida consegna.

Così facendo, le carrozze Railion possono sfruttare i vantaggi di viaggio dell'Overnight Express che consente di effettuare l'intero tragitto di 1.100 chilometri in meno di 14 ore, con velocità massima di 160 chilometri/ora ed una velocità commerciale di 80 chilometri/ora.

Gli introiti derivanti dal trasporto merci, unitamente al biglietto dei viaggiatori, consente di rendere remunerativo per le società ferroviarie l'Overnight Express, che altrimenti, con il solo prezzo di vendita delle cabine letto, sarebbe sicuramente in passivo.

Railion dispone di 12 carrozze ex postali delle DB, accuratamente ridipinte con disegni e colori che ricordano la notte (le stelle, la luna, ecc.), le quali consentono il carico di 12 pallets su ognuna di esse per un peso utile complessivo di 20 tonnellate.

L'Overnight Express parte ogni sera (ad eccezione del sabato) dalla stazione centrale di Amsterdam, effettua una fermata allo scalo di Hoofddorp (nei pressi dell'aeroporto di Schiphol) dove vengono agganciate le carrozze postali con la merce appena stivatavi, nuova fermata viaggiatori ad Utrecht e poi, via di volata lungo Germania e Svizzera verso l'Italia senza scali (salvo i cambi trazione), se non quello a Milano Greco Pirelli dove vengono sganciate le carrozze postali; i vagoni letto invece proseguono su Milano Centrale.

L'esperimento dell'Overnight Express verrà a breve esteso da Railion anche ad altri treni notturni in partenza sempre da Amsterdam e diretti a Monaco di Baviera, Berlino e Vienna.

Alessandro Fanutti

Un momento della riparazione degli Eaos FS ad Erstfeld (Foto SBB)



Sempre più Ro-La in Austria

E' in costante aumento in Austria il trasporto di camion completi sui treni, ovvero i servizi di autostrada viaggiante, meglio noti come Ro-La, dal termine tedesco di Rollende Landstrasse. Nel corso del 2000 si è verificato un incremento del 22%, pari a 10 milioni di tonnellate o 310.000 autocarri trasportati in più.

La parte del leone, ovviamente, la fa la ferrovia del Brennero, dove sono due le linee attualmente in servizio: da Brennersee a Manching (nei pressi di Monaco di Baviera) e da Trento a Wörgl (in quest'ultimo caso, il servizio è gestito dall'operatore privato Bertani Trasporti di Mantova, che utilizza carri ultrabassi FS a noleggio e carrozze cuccette di proprietà ex SBB, dove risultano ancora immatricolate).

Sempre in senso "verticale" alla posizione geografica dell'Austria, è da citare il servizio Villaco Fűrnitz-Wels (nei pressi del confine austro-tedesco di Passau), che offre sei coppie di treni giornalieri, destinate a diventare sette con l'orario estivo. Un'ulteriore intensificazione del servizio avverrà in ottobre, quando l'autostrada A/10 Villaco-Salisburgo verrà interrotta per un mese all'altezza del tun-

nel del Katschberg.

Sempre lungo la linea ferroviaria dei Tauri transita anche la Ro-La Salisburgo-Lubiana (sulla quale, a partire da giugno, verranno introdotti altri 18 carri a piano ribassato per aumentare l'offerta); con l'orario estivo verrà istituito pure un servizio Wels-Maribor.

In senso orizzontale, invece, ci sono i servizi Ro-La Wels-Szeged, Wels-Sopron e Wels-Budapest, cioè la possibilità offerta ai camion di andare in Ungheria senza transitare su strada attraverso l'Austria.

Ed è proprio il transito su strada dell'Austria che costituisce oggetto e successo dell'autostrada viaggiante: infatti, i camion (sia in conto proprio che in conto terzi) che attraversano la vicina Repubblica devono sottosta-

re al sistema degli ecopunti, ovvero una sorta di permesso di ingresso basato sul grado di inquinamento del veicolo. I permessi (che vengono rilevati elettronicamente con l'EcoTag, cioè una specie di telepass montato sul parabrezza delle motrici stradali) vengono gradualmente ridotti ogni anno, mentre le necessità di

passaggio delle merci (e quindi dei camion) tendono progressivamente ad aumentare. Considerato che gli ecopunti vengono distribuiti alle imprese di autotrasporto con cadenza quadrimestrale, appare chiaro come in carenza di ecopunti i camion, esaurita la propria dotazione del periodo, sono costretti o a fermarsi o a viaggiare a bordo dei treni.

Tuttavia, occorre precisare che i treni non corrono solamente nelle fasi di emergenza in quanto le imprese vettoriali su strada ormai gestiscono i loro traffici in modo da caricare proprio sul treno costantemente una parte dei loro camion che devono attraversare l'Austria per raggiungere le località di destino del nord Europa.

Alessandro Fanutti



Un servizio di autostrada viaggiante (foto Hupac)

Completato il TGV Mediterranee

Il 7 giugno il Presidente francese Jacques Chirac ha inaugurato un nuovo tratto di 250 km della linea ad alta velocità per i TGV, da Valence a Marsiglia, completando quindi l'intera linea del TGV Méditerranée dalla capitale, Parigi, alle coste meridionali del Paese.

L'inaugurazione del 7 giugno cade a quasi 20 anni di distanza dall'inaugurazione avvenuta il 22 settembre 1981 da parte dell'allora Capo di Stato Francois Mitterand della prima linea ad alta velocità Parigi-Lione, ovvero del TGV Sud-Est che ha permesso di collegare le due città in 2 ore di viaggio e di aprire del trasporto ferroviario, prima nel Paese transalpino e poi in tutta Europa.

Ora, invece, con tre ore di viaggio si arriva dalla capitale direttamente fi-

no a Marsiglia, lungo una linea che conta più di 500 opere d'arte, fra cui spicca il viadotto di Aix-en-Provence lungo ben 2 km, il tutto per un costo totale di 25 miliardi di franchi francesi.

La velocità commerciale sulla linea sarà di 300 km/h, ma con un potenziale che può arrivare fino a 500 km/h, come è stato dimostrato il 26 maggio con il record di lunga percorrenza fra Calais e Marsiglia, ben 1.067 km percorsi in 3 ore e 29 minuti da un TGV.

Alessandro Fanutti



Rail Traction Company, nuovo vettore privato

Inizierà ad ottobre 2001 l'operatività di Rail Traction Company, vettore ferroviario privato che gestirà i treni merci sulla tratta Verona-Monaco di Baviera.

Inizialmente sono previsti due treni merci al giorno al traino di tre locomotive (che dovrebbero essere le E 412 ex PKP), cui se ne aggiungeranno entro breve altre cinque in leasing. La prosecuzione in Germania dei treni sarà garantita dalla società Lokomotion, che opera in joint-venture con la RTC, primo vettore italiano privato a vedere nell'ambito della sua compagine societaria anche una concessionaria autostradale, l'Autobrennero SpA.

Alessandro Fanutti

Incidenti

Il 30 marzo il 245.2172 è deragliato a Venezia S.L.. La stazione è rimasta paralizzata per molto tempo durante i lavori di rimozione della locomotiva. **Roberto Vassilich**

Il 14 aprile una carrozza a piano ribassato è sviata su uno scambio durante una manovra a Udine. Presentava un carrello su un binario e l'altro su un altro binario. Con l'intervento del treno soccorso è stata rimessa in linea. **Roberto Vassilich**

Il 18 aprile un 245 che manovrava dei carri Eaos nella stazione di Gorizia, probabilmente per un guasto ai freni, è letteralmente salito su un parapurti in cemento. **Claudio Canton**

Insegue un cinghiale con il proprio furgone lungo i binari e provoca un incidente ferroviario. E' successo il 23 aprile in prossimità di Cornino lungo la linea Gemona-Pinzano-Sacile: un artigiano che si recava a lavorare, dopo aver intravisto un cinghiale lungo la linea, ha pensato bene di inseguirlo con il proprio furgone correndo proprio sui binari. Ma ad un certo punto il veicolo è rimasto incastrato sulla linea ferrata ed a nulla sono valsi i tentativi dell'automobilista di avvertire il personale dell'ALn 668 che di lì a poco, arrivando da Gemona, ha travolto il furgone rendendolo ad un ammasso di rottami. Nel frattempo, il cinghiale si è rapidamente eclissato nella vegetazione, prima che qualcuno lo rendesse "corresponsabile" di quanto accaduto!

Alessandro Fanutti

Nel pomeriggio del 9 maggio 15 pianali vuoti, dei 31 che componevano un treno merci diretto a Trieste, sono deragliati nei pressi di Begliano tra Cervignano e Monfalcone. La linea è rimasta interrotta per molte ore per permettere la rimozione dei carri. Qualche giorno dopo, all'alba del 15 maggio, sempre sulla stessa linea, due merci si sono scontrati frontalmente su uno scambio all'ingresso della stazione di Cervignano. La causa pare sia dovuta ad un errore umano. Vista la bassa velocità, solo due macchinisti sono rimasti leggermente contusi (quando si sono accorti di cosa stava per succedere sono scappati nel corridoio, mentre gli altri due si sono gettati dalla locomotiva), ma i danni sono stati ingenti. Infatti, la E 652.014, che trainava uno dei due treni, presenta il telaio deformato e la E 645.062, che era alla testa dell'altro treno è stata demolita sul posto, in quanto la parte frontale tra il telaio e la cabina si è aperta come una vecchia ciabatta e la cabina posteriore è stata completamente sfondata dal primo carro del convoglio che si è impennato penetrando nella stessa. Il traffico sull'importante linea è rimasto interrotto fino alla sera, quando è stato ripristinato un binario; qualche ora dopo è stato ripristinato anche l'altro. **Claudio Canton**

Il 12 maggio 2001 una frana abbattutasi sulla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria ha provocato il deragliamento dell'espresso 895 nei pressi di Favazzina di Scilla, 15 chilometri prima di Villa San Giovanni. L'espresso, al traino dell'E402.041, con vagoni letto, cuccette e servizio auto al seguito, era partito alle 23.10

da Roma Termini ed era atteso a Reggio Calabria Centrale per le ore 8.33, quando si è trovato il binario sbarrato dai detriti trascinati dalla frana; il locomotore si è adagiato su di un fianco, trascinando con sé le prime tre carrozze, fra cui il carro porta auto che era immediatamente dietro l'E402. La linea è rimasta interrotta fino nella tarda serata del 12 maggio, quando è stato ripristinato il transito dei treni limitatamente ad un solo binario. **Alessandro Fanutti**

E quando non sono i treni a deragliare ci pensano gli automobilisti ad interrompere il traffico ferroviario. Infatti, due auto si sono scontrate il 10 maggio all'incrocio tra una strada che costeggia la Pontebbana nel tratto urbano di Udine ed un'altra strada che la attraversa finendo di traverso sui binari. In questo caso si è riusciti a fermare a pochi metri dal luogo il treno che stava giungendo. **Claudio Canton**

Claudio Canton

Nuova ferrovia tra Slovenia ed Ungheria

Nel panorama europeo dei Paesi che costruiscono nuove ferrovie, si inserisce a pieno titolo ora anche la giovane repubblica di Slovenia, che il 16 maggio 2001 ha aperto al traffico il nuovo collegamento transfrontaliero con l'Ungheria.

La nuova tratta ferroviaria, che consente un collegamento diretto tra Slovenia ed Ungheria senza passare per il territorio croato (come avveniva finora, peraltro per pochi chilometri), è lunga 43,5 km, di cui 24,5 km costruiti in territorio sloveno e 19 km in territorio ungherese; il valico di confine, ora anche ferroviario, è quello di Hodos e la linea costituisce una naturale prosecuzione del binario che terminava a Puncconci, poco a nord di Murska Sobota; in Ungheria, il nuovo binario si salda alla linea esistente alla stazione di Zalačö. L'intera tratta è stata costruita in due anni di lavoro, per un impegno finanziario di 74 milioni di euro, è a trazione diesel con binario unico, velocità massima ammessa di 160 km/h ed è la prima nuova ferrovia slovena

costruita negli ultimi trent'anni e la prima nuova tratta in Ungheria dal lontano 1942; rappresenta la via più breve tra l'Alto Adriatico e l'Ungheria e si inserisce nel progetto del Corridoio n. 5 destinato a collegare Barcellona con Kiev.

Alla cerimonia di inaugurazione del 16 maggio, il taglio del nastro è stato effettuato dai due Primi Ministri, Janez Drnovsek per parte slovena e Viktor Orban per parte ungherese. L'orario del nuovo transito di confine prevede un programma di due IC al giorno (il "Drava", da Venezia a Budapest ed il "Citadella" da Lubiana a Budapest), nonché di quattro treni merci per ogni giorno, più altre sei tracce merci a disposizione di treni provenienti dal porto di Capodistria.

Alessandro Fanutti



L'inaugurazione della linea con il taglio del nastro da parte dei due Primi Ministri (fonte: SW Vitrum).

Questa vignetta sintetizza il pensiero di alcuni soci sul progetto di interrare la stazione di Udine (vedi il numero scorso de **il tender**).

A parte il fatto che, ribadiamo, l'opera ci sembra esagerata per Udine, ci domandiamo se sono stati valutati tutti gli aspetti tecnici; infatti, se con questo progetto verranno eliminati alcuni passaggi a livello, non se ne dovrebbero forse creare di nuovi su tutte le strade che ora sottopassano la ferrovia, a cominciare dall'autostrada, o si vuole veramente seppellire definitivamente la ferrovia sotto molti metri di terra?

Questa proposta, come già riferito, interessa molto il comune di Pasi-



di Prato, che da sempre chiede l'interramento della linea per eliminare

il PL di Santa Caterina sulla SS 13, causa di code lunghissime. In questo contesto si inserisce anche il rifiuto dell'accordo tra la regione e le FS che prevede l'eliminazione di 21 PL sulle linee regionali e tra questi quello in causa. Infatti, il comune ribadisce che prima di costruire un sottopasso bisogna realizzare la tangenziale sud di Udine e declassare così la strada statale in modo da realizzarne uno di dimensioni ridotte, visto che il traffico stradale verrebbe a diminuire.

Intanto il PL rimane chiuso molte ore e gli automobilisti cominciano a perdere la pazienza.

Claudio Canton

Notizie Flash

L'associazione di imprenditori Cividale Futura ha riproposto il prolungamento della ferrovia Udine-Cividale fino in Slovenia con raccordo alla Transalpina. Claudio Canton

Il ponte sul torrente Slizza che univa la stazione di Tarvisio C.le con quella di Boscoverde è stato riverniciato essendo stato inserito su un percorso pedonale naturalistico. Roberto Vassilich

Nella stazione di Mogliano Veneto è stata tolta la catenaria del binario 2 durante i lavori di smantellamento di questo binario. Roberto Vassilich

Il 4 aprile 2001 è stata inaugurata la variante ferroviaria tra Venefro e Rocca d'Evandro, tra la linea Roma-Caserta e la linea Vairano-Isernia: il tratto non elettrificato è lungo 15 chilometri e consente di ridurre a 3 le ore di viaggio tra la capitale e Campobasso. Da questa data, infatti, i treni tra Roma ed il Molise non dovranno più scendere fino a Vairano, a sud di Cassino, per poi invertire il senso di marcia verso Isernia, Carpinone, Campobasso e Termoli, ma verranno istradati direttamente sulla nuova variante all'altezza di Rocca d'Evandro, risparmiando 30 minuti di

viaggio. La nuova linea verrà in particolare percorsa dalla "Freccia delle Tremiti" e dalla "Freccia del Biferino", Termoli-Roma, espletati con le ALn 663 del deposito di Benevento.

Alessandro Fanutti

Il 5 aprile 2001 è stato inaugurato un nuovo tratto della metropolitana di Napoli: si tratta di 4 chilometri tra la stazione di piazza Vanvitelli e la stazione di piazza Cavour, con le fermate intermedie di Cilea e Salvator Rosa. La stazione di piazza Cavour funge anche da nodo di interscambio con la linea ferroviaria sotterranea delle FS, mentre alla fermata Cilea c'è l'interscambio con la Circumflegrea. Alessandro Fanutti

Sulla Trieste-Venezia, all'interno della stazione di Latisana, sono in corso i lavori di prolungamento del sottopassaggio che collega il fabbricato viaggiatori con il marciapiedi tra il secondo ed il terzo binario.

I lavori consentiranno il collegamento diretto della stazione con via Beorchia e la futura autostazione che sorgerà al posto dell'attuale magazzino comunale (fino ad una ventina di anni or sono l'edificio era la sede di una stazione ippica); inoltre, data la presenza a poche decine di metri del parcheggio all'esterno del cimitero, quanti provengono da Lignano o abitano nella zona sud di Latisana

(frazione di Paludo) potranno evitare un lungo e tortuoso giro che, a causa di sensi unici, semafori, traffico intenso (specialmente in certe ore e in certi periodi dell'anno) e difficoltà di parcheggio può causare perdite di tempo anche di 10/15 minuti.

In pratica si sta tentando di fare, più in piccolo, quello che c'è a Udine tra viale Europa Unità e via Cernaia: speriamo abbia più successo.

Michele Orlandi

Il 3 maggio la E 626.015 è stata trasferita dal Dep. Loc. di Mestre alla rimessa di Venezia S. Lucia in previsione di un suo utilizzo in manovra nella stazione lagunare al posto delle abituali diesel in quanto si stavano esaurendo le scorte di gasolio per le stesse e la cisterna per il rifornimento tardava ad arrivare. Rientrata l'anormalità, la veterana è ritornata a Mestre il giorno successivo. L'utilizzo delle E 626 in manovra, al posto delle E 321 o delle 245, non era infrequente fino a metà degli anni '80 a Udine, tanto in stazione quanto al fascio Parco, o al "3° Scalo" (lato Tarvisio) allo scalo di Pontebba. Gianni Viel

Lungo il binario del ramo della circonvallazione che va dal Parco a Bivio Vat sono stati posati dei pali che sorreggono delle plafoniere per l'illuminazione. Denis Carlutti

Sono iniziati i lavori di sostituzione della linea aerea tra le stazioni di Latisana e San Giorgio di Nogaro della Trieste-Venezia.

In aprile la situazione era la seguente: sono stati installati tutti i pali di tipo LS lungo tutto il tratto in questione ed è iniziata la costruzione del nuovo portale lato Palazzolo della stazione di Latisana; è stato anche attivato il primo sezionamento lato Palazzolo utilizzando la nuova palificazione all'altezza circa del passaggio a livello automatico sulla SS 354 di Lignano.

Una particolarità della linea aerea sulla Trieste-Venezia, a parte alcuni tratti in cui è già stata rinnovata (quali ad esempio Portogruaro-Fossalta e Torviscosa-Cervignano) è che le mensole sul binario direzione Trieste sono del tipo 1936 mentre quelle in direzione Venezia sono del tipo 1970. Ciò perché la linea, già a doppio binario dagli anni '30 con trazione a vapore (salvo la Cervignano-Trieste elettrificata in continua nel 1939, come la Pontebbana e le linee afferenti a Trieste e Fiume), a seguito degli eventi bellici venne ridotta a binario unico tra Quarto d'Altino e Cervignano (è famosa una foto che riproduce il vomere utilizzato dalle truppe tedesche per divellere le traversine); poi, nel 1958 venne elettrificata in cc anche la Cervignano-Venezia e alla fine degli anni '60 il doppio binario venne integralmente ripristinato (il primo tratto fu quello tra Latisana e Portogruaro).

Altra particolarità, questa volta tra San Giorgio e Torviscosa, è la seguente: la stazione di Torviscosa, lato San Giorgio, ha il segnale di protezione anche sul binario di destra (a due luci con vele quadrate e avviso a una luce e vela quadrata), mentre la stazione di San Giorgio, lato Torviscosa ha il segnale di protezione e di avviso solo sul binario di sinistra. Anche tra Torviscosa e San Giorgio sono iniziati i lavori di sostituzione della linea aerea; all'uscita da Torviscosa, lato San Giorgio, l'impresa incaricata ha iniziato la messa in opera delle basi di cemento dei pali di sostegno. Michele Orlandi

Sarà riattivata entro la fine del 2003 la linea ferroviaria Merano-Malles Venosta, già FS ed ora di proprietà della provincia autonoma di Bolzano. Con una spesa totale che alla fine

degli interventi sarà di circa 170 miliardi, l'ente altoatesino ha già provveduto alla sistemazione dei quattro principali ponti in ferro (tra cui quello spettacolare di Covelano) e del tunnel del monte San Giuseppe, tra Merano e Naturno. La trazione resterà diesel e verrà effettuata con nuovi treni che offriranno inizialmente 16 collegamenti per senso di marcia ai circa due milioni di passeggeri stimati (già oggi gli autobus della Sad trasportano sulla linea della Val Venosta ben 1,15 milioni di passeggeri, con un servizio veramente capillare). La velocità massima sarà di 70 km/h che permetterà di compiere l'intero tragitto in 66 minuti.

Alessandro Fanutti

A Bivio Vat è stato ampliato di circa 5/6 m l'edificio del P.M., con un costo di 90 milioni. "La domanda sorge spontanea": se è vero che le ferrovie vogliono telecomandare tutta la linea da Mestre fino al confine, a cosa serve questo lavoro?

Denis Carlutti

Anche il comune di Pagnacco vuole realizzare una pista ciclabile. Dove? Ma naturalmente su quel breve tratto di tracciato che non è ancora stato trasformato in strada della mai completata ferrovia Udine-Maiano!

Claudio Canton

Quando si tratta di togliere binari i lavori proseguono velocemente. Sul numero 19 avevamo segnalato la chiusura dello scalo merci della stazione di Pordenone: in breve tempo è stato realizzato il previsto parcheggio per auto.

Claudio Canton

La Hupac SA di Chiasso, l'operatore svizzero del trasporto intermodale, è diventato anche vettore ferroviario e già opera in Germania con proprie locomotive, avendo qui acquisito la licenza per l'esercizio del trasporto merci. La Hupac gestisce i propri treni intermodali in Germania utilizzando tre locomotive elettriche tipo Taurus, di colore grigio chiaro con stilizzato un paesaggio alpino sulle fiancate.

Anche la Colgate-Palmolive ha scelto di spedire i propri prodotti via ferrovia: è infatti operativo da alcuni mesi un treno intermodale gestito dalla Hupac svizzera che collega il terminal di Pomezia (a sud di Roma) con

quello di Niehl, nei pressi di Colonia. Questo treno intermodale, carico di dentifrici ed altri prodotti per l'igiene, dopo Basilea viene preso in carico sui binari della DB dalle locomotive della Häfen und Güterverkehr Köln (HGK), impresa ferroviaria privata che dispone di un parco trazione di 38 locomotori. Il viaggio dura 30 ore e la Colgate-Palmolive è pienamente soddisfatta del servizio su ferro.

Alessandro Fanutti

La locomotiva a vapore 422 del Museo Ferroviario Piemontese a causa di una grave avaria al pistone è stata ricoverata sbiellata in attesa della riparazione, che forse sarà eseguita entro settembre. Sono stati così soppressi i previsti treni a vapore.

Roberto Vassilich

Il 9 giugno, ultimo giorno dell'orario invernale 2000/01, è stato anche l'ultimo giorno di vita dell'Espresso 231/233 Gondoliere, soppresso con il nuovo orario assieme all'EC Romulus. Il treno ascendente del mattino era composto da 1 Z con livrea grigia, 2 Z XMPR, 1 bagagliaio UIC X rosso fegato, 2 UIC X rosso fegato ed una UIC X XMPR con in testa una E 656. Il treno discendente della sera aveva le stesse carrozze UIC X del mattino (sezione nazionale) e 3 Z XMPR (sezione internazionale) ed era trainato dalla E 656.091. Quest'ultimo Gondoliere è partito con un minuto di ritardo dopo essere stato annunciato, erroneamente (?), come espresso da Trieste a Venezia.

Denis Carlutti

Le FS e le JŽ hanno istituito un treno periodico tra Latisana e Bled ogni mercoledì durante il periodo estivo. La trazione sarà elettrica fino a Gorizia e, ovviamente a vapore in Slovenia.

Claudio Canton

Nell'ambito dello sviluppo della ferrovia Udine-Cividale e del trasporto regionale la New.co sta verificando la possibilità di organizzare delle corse prova con automotrici che dovrebbero essere messe a disposizione dai principali costruttori.

Claudio Canton

E' stata eseguita a Mestre la demolizione delle ultime ALn 772 che erano accantonate in zona.

Roberto Vassilich

Segnalazioni di rotabili

Alla fine di marzo un'elettromotrice della Ferrovia Val Vigezzo è transitata, trasportata su un carrello stradale, sull'autostrada A 4 in direzione della Slovenia. Roberto Vassilich

L'8 aprile all'interno della squadra rialzo di Udine c'era un 323 ex DB giallo. Lo stesso giorno il Romulus diretto a Wien aveva una composizione con colorazione omogenea XMPR e pulita (finalmente!); solo la E 656 era nei colori originali. Denis Carlutti

A fine aprile erano presenti nel Dep. Loc. di Trieste C.le parecchi elementi di complessi ALe/Le 803, tutti verniciati di recente in livrea XMPR. Curiosamente i rimorchi con cabina di guida portano ora l'insolita marcatura "Lp" (rimorchio pilota) davanti al numero di serie e non più il tradizionale "Le". Gianni Viel

A completamento di questa notizia si segnala che i complessi di ALe/Le 803 in servizio durante la loro pellicolatura circolavano in composizioni di 2 o 3 pezzi con livree insolite. Infatti i rimorchi ed i rimorchi pilota presentavano la nuova livrea XMPR, mentre le motrici erano ancora nella vecchia livrea, spesso graffiata. Dalla fine di maggio circolano finalmente convogli completi nei nuovi colori ed un elemento di tre pezzi sponsorizzato dalla Gazzetta dello Sport. C. Canton/D. Carlutti

Il 4 maggio era presente a Udine la E 646.144, prima locomotiva di questo tipo ad avere montato il condizionatore "Colombo α". R. Vassilich

E' rientrato a Udine da Bologna, dove era in prestito, il locomotore Ld 405 della FUC e di conseguenza è ritornato in Emilia il DE 501 (ex 341 FS). Denis Carlutti

La sera del 4 maggio, in partenza da Venezia alla volta di Milano, sostava sul binario 3, agganciata ad una carrozza Z1 pilota per un guasto al telecomando, una E 402A in livrea XMPR.

Con l'attivazione dell'orario estivo due di questi materiali (E 402 in telecomando e carrozza pilota Z1) giungono fino a Udine. Gianni Viel

Il 31 maggio è transitato in Italia via Tarvisio-Venezia-Milano-Ventimiglia un convoglio straordinario composto da 15 carrozze slovacche (ZSR), di cui 14 cuccette ed una Self Service, allestito per un gruppo di pellegrini slovacchi proveniente da Košice, attraverso il confine slovacco/austriaco di Marchegg, successivamente in Austria via Vienna, Klagenfurt, Villach, con destinazione finale Lourdes in Francia. Da Tarvisio a Venezia il convoglio è stato preso in consegna dalla E 656 033. Enrico Ceron

Si segnala, tra Udine e Pordenone, il passaggio della E 636.080, oramai riportata nei colori d'origine, trainata da una E 652 il 12 aprile e quello della E 636.284 "Camilla" alla testa di un merci porta-container il 16 giugno. Giampaolo Scodellaro

Circola in regione una E 646 del tutto particolare, infatti, la 202 presenta una livrea tutta bianca, con il solo tetto verde. Questo pare sia dovuto alla carenza di macchine che ha obbligato a rimettere in servizio una locomotiva che non era ancora stata riverniciata completamente. C. Canton

La E 646
"bianca"
(Foto
G. Viel)



Programmi radiofonici

Dalle 12.00 alle 12.30, alla radio, sul canale regionale, prima del giornale radio del Friuli-Venezia Giulia va in onda una trasmissione ferroviaria. Infatti, si intitola "Orient Express tra storia e leggenda". Il protagonista, il bravo attore Elio Pandolfi, interpreta un maitre (ora in pensione) che prestava servizio sul mitico treno; egli narra, con accento genovese, episodi ambientati sul treno tra il vero ed il fantastico, come dice il titolo. Denis Carlutti

Binario Internet

Railtour Italia: il sito dei treni speciali

Segnaliamo, per chi già non lo conoscesse, il sito www.railtouritalia.com con le date di tutti i treni speciali nel corso del 2001 sul territorio nazionale - con locomotive a vapore ed altri mezzi ferroviari storici - e relativi link ai siti web degli organizzatori ed operatori per informazioni. Il sito è semplice e razionale, ben fatto, immediato, e costantemente aggiornato con lo scopo di promuovere e rendere visibili le escursioni con il treno speciale alla grande utenza. Enrico Ceron

www.trenitalia.com: il sito delle FS

Ossessionato ed incuriosito dalla pubblicità radio e tv ho voluto darci un'occhiata.

Oltre alla parte nazionale (orari, informazioni, ecc.), c'è anche il trasporto regionale. Ed è qui che viene il bello: ci sono anche dei siti relativi ai mezzi (al momento sono presenti delle pagine dedicate alle tigri E 632/633/652) e, ROBA DA NON CREDERCI, ANCHE AL MODELLISMO!!!!: sono indicati dei link di produttori e distributori. Michele Orlandi

il tender

Notiziario della Sezione Appassionati
Trasporti del DLF 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

N° 21 - Anno 6 (N° 2 / 2001)

Allegato al Supplemento N° 3 al N° 3 - Maggio 2001 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

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