



Automotrici GTW Stadler per la Udine-Cividale

Il due novembre la società Sistemi Territoriali ha firmato con la ditta Stadler Bussnang AG di Bussnang in Svizzera il contratto per la fornitura di tre automotrici articolate con trazione diesel-elettrica a piano ribassato del tipo GTW DMU - 2-2/6 e di due del tipo GTW DMU - 2-4/12. Due automotrici del tipo 2-2/6, uguali a quelle ordinate dalla provincia di Bolzano per la linea Merano-Malles, prenderanno servizio sulla Ferrovia Udine-Cividale entro l'autunno del 2006, le altre saranno destinate alla Ferrovia Adria-Mestre.

L'importo della commessa ammonta a 20 milioni di euro, dei quali 5,780 a carico della FUC.

L'entrata in servizio delle nuove automotrici comporterà il pensionamento delle AD 800, costruite alla fine degli anni '50, mentre le AD 900 saranno climatizzate.

Le automotrici GTW sono costituite da tre moduli: i due estremi comprendono le cabine di guida ed i vani passeggeri, mentre in quello centrale, di dimensioni ridotte e separato dagli altri due, è concentrato l'equipaggiamento di trazione; inoltre esso è dotato di un corridoio di passaggio, largo 800 mm, che permette la comunicazione tra le unità viaggiatori. La concentrazione degli apparati di tra-

zione nel modulo centrale, staccato dalle strutture delle casse passeggeri, permette di attenuare i disagi dovuti al rumore e alle vibrazioni dei motori.

Le casse passeggeri sono costruite



Prova di livrea per la Sistemi Territoriali realizzata al computer (foto Stadler)

con profili estrusi in lega leggera. Il frontale è aerodinamico in vetroresina ed è dotato di aggancio automatico e respingenti laterali, richiesti espressamente dalla Sistemi Territoriali. La livrea è ancora da decidere, anche se sul sito della Stadler (www.stadlerrail.com) c'è già un'immagine con una prova della verniciatura nei colori sociali della ex SV eseguita al

computer.

Lo spazio interno è accogliente e luminoso grazie alle finestre di grandi dimensioni ed il 75% dello spazio passeggeri è a piano ribassato; in esso avviene l'incarico facilitato dalle larghe porte di entrata.

I compartimenti viaggiatori e le ergonomiche cabine di guida sono climatizzati separatamente.

I WC sono a circuito chiuso con dimensioni agevolate per i disabili.

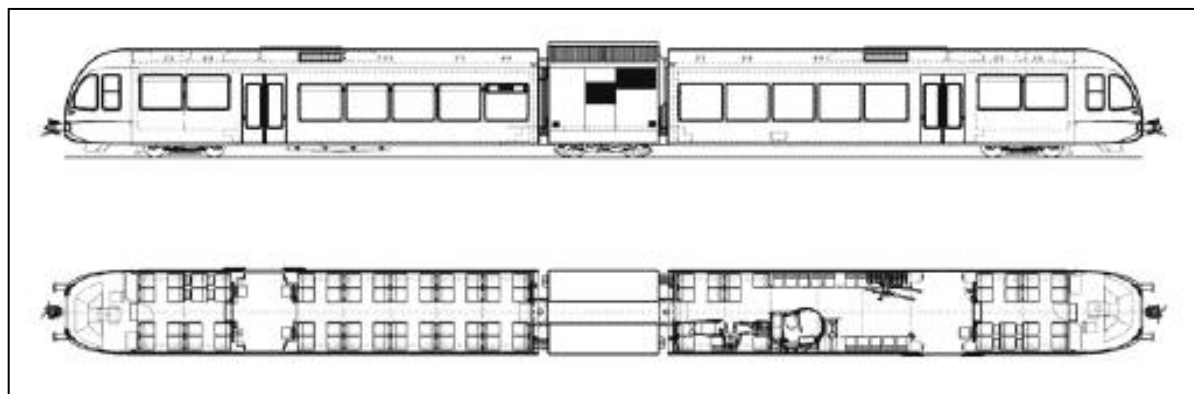
I carrelli motori e portanti sono dotati di sospensione pneumatica.

L'equipaggiamento di trazione è ridondante e consiste in due gruppi di trazione identici, ognuno dei quali dotato di un motore diesel, generatore elettrico asincrono, convertitore di corrente IGBT e motore di trazione asincrono.

Il comando del mezzo è di tipo SELETRON dotato di bus di veicolo, di treno ed elaborazione elettronica. E' possibile il comando multiplo fino a tre veicoli.

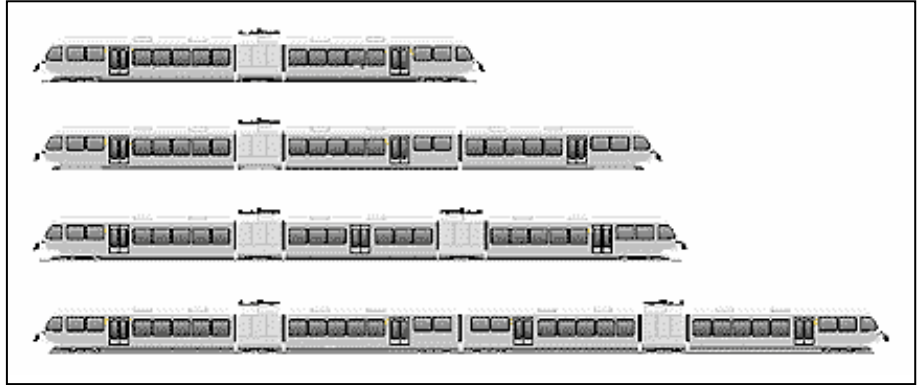
Le GTW della Stadler possono essere attrezzate anche con motori elettrici ed essere allestite con varie combinazioni di casse, come si può osservare nello schema nella pagina seguente.

Finora la Stadler ha allestito o sta allestendo 342 complessi GTW del tipo 2/6, sia elettrici (175) che diesel



Profilo e pianta del GTW 2-2/6

(167), per varie compagnie ferroviarie; quelli per l'Italia sono del tipo 2-2/6 e 2-4/12 (i primi a quattro casse). Per la precisione 140, dei quali solo 3 diesel, sono stati costruiti per varie compagnie svizzere (80 solo per la Thurbo AG, in corso di consegna fino al 2007), 96 per la Germania (dei quali 66 per le DB), 14 per l'Austria, 21 per le ferrovie slovacche, 29 per le ferrovie greche, 9 a scartamento largo per la FGC Monserrat/Ribes Nuria in Spagna, 20 per la NJT New Jersey Transit degli USA, 2 per le ferrovie francesi e i 13 per



Le possibili combinazioni dei GTW



Una GTW per la Merano-Malles (foto Stadler)

Schede tecniche delle automotrici Stadler GWT 2-2/6

Dati generali

Scartamento	1.435 mm
Rodiggio	2 + Bo + 2
Raggio di curva minimo percorribile in linea	100 m
Raggio di curva minimo percorribile in officina	80 m
Raggi di curva a S	150 / 6 / 150 m
Temperature ambientali di esercizio usuali	-25° C / + 40° C
Posti a sedere	111
Superficie totale posti in piedi	26,5 m ²

Dimensioni dell'automotrice

Lunghezza totale ganci compresi	39.500 mm	
Larghezza della cassa	3.000 mm	
Altezza dal piano del ferro	4.035 mm	
Sagoma limite	UIC 505 - 1	
Altezza del pavimento dal piano del ferro	zona ribassata e d'ingresso	585 mm
	zona rialzata	1.000 mm
Larghezza utile porte accesso	1.320 mm	
Massa totale tara	66 t	
Passo tra assi del carrello	2.100 mm	
Diametro ruote motrici, nuove	860 mm	
Diametro ruote portanti, nuove	750 mm	

Impianto di trazione

Propulsori turbodiesel: MAN D2876 LE621, Common-Rail	2 x 390 kW
Capacità lorda del serbatoio del carburante	1.500 l
Potenza massima alla ruota	600 kW
Sforzo di trazione all'avviamento	80 kN
Accelerazione massima	1,05 m/s ²
Velocità massima	140 km/h

l'Italia (8 per la Merano-Malles e 5 per SI).

La Stadler costruisce anche altri tipi di automotrici, nonché locomotive diesel, carrozze, tram e ricostruisce e rinnova materiale rotabile obsoleto.

Claudio Canton

La nuova FUC

Il 2 dicembre è stato firmato il contratto di servizio per la gestione della FUC tra il Ministero dei Trasporti e la Regione Friuli-Venezia Giulia; pertanto il 1° gennaio 2005 si avrà il passaggio di consegne tra l'attuale gestore della linea, la Sistemi Territoriali S.p.A., società della Regione Veneto, e la società "Ferrovie Udine-Cividale S.r.l.", creata appositamente per gestire questa ferrovia locale e, un domani, il trasporto regionale. Naturalmente anche le 2 nuove automotrici Stadler verranno acquisite dalla nuova società.

Intanto nei prossimi due anni si completeranno lavori per 13,4 milioni di euro: 5,78 milioni verranno investiti per l'acquisto delle automotrici, 2,2 sono già stati spesi per il completamento del rinnovo del binario, mentre altri 5,1 saranno utilizzati per interventi sui passaggi a livello e la nuova fermata di urbana di S. Gottardo a Udine.

E' stato anche presentato un progetto per risolvere il problema del passaggio a livello "killer" di ciclisti a Remanzacco. Si dovrebbero costruire due mini piste ciclabili ai due lati del PL in modo che la strada attraversi perpendicolarmente e non più obliquamente i binari.

Inoltre ci sono a disposizione 4,25 milioni di euro per la realizzazione della nuova stazione intermodale di Cividale.

Claudio Canton

Il nuovo orario ferroviario 2005

Introduzione

L'orario ferroviario 2005, con validità 12 dicembre 2004 - 10 dicembre 2005, introduce diverse novità che vanno ad incrementare, soprattutto nell'ambito internazionale, un'offerta che da tempo non era così ricca di collegamenti.

Tre sono i punti principali di maggior interesse per questo cambio orario: i collegamenti con l'Austria, l'apertura del passante di Milano, le gare per i servizi regionali.

Verso l'Austria, grazie ad un recente accordo Trenitalia-ÖBB, si mira a conquistare nuova clientela grazie alla rimodulazione dell'offerta dei collegamenti ed il miglioramento della qualità degli stessi con l'utilizzo di materiale più moderno, contestualmente ad un aggiornamento anche dei nomi degli stessi treni.

Il cambio di orario è anche coinciso con l'apertura al traffico dell'ultimo tratto del passante di Milano, tanto che oggi il capoluogo lombardo dispone di una ulteriore linea ferroviaria sotterranea (10,4 chilometri di lunghezza) che permette ai treni provenienti da Varese di proseguire direttamente sulla linea di Brescia con servizi fino a Pioltello, andando a creare una ancor migliore alternativa all'uso dell'auto da parte dei pendolari, i quali possono ora arrivare in treno direttamente sotto il proprio ufficio nel cuore di Milano.

Altro elemento di interesse sono le gare per la liberalizzazione dei servizi regionali; in Veneto, per le linee delle province di Vicenza, Verona, Belluno e Rovigo, la vincitrice è risultata Trenitalia (anche perché unico concorrente); in Lombardia, la linea Varese-Milano passante-Pioltello, molto probabilmente andrà alla cordata Trenitalia-Ferrovie Nord Milano-Atm Milano, considerato che l'altra concorrente, la Connex, verrà quasi sicuramente esclusa per motivi di reciprocità visto che in Francia, dov'è la sede di questo colosso ferroviario, non c'è stata ancora nessuna liberalizzazione; prossimamente andranno a gara, ancora in Lombard-

dia, anche la Milano-Lecco e la Brescia-Iseo, mentre la Liguria bandirà una gara per l'intero trasporto ferroviario locale regionale.

Deve inoltre essere citato l'accordo del mese di ottobre 2004 tra regione autonoma Friuli-Venezia Giulia e Trenitalia, con il quale per la prima volta l'amministrazione regionale finanzia l'acquisto di materiale rotabile ferroviario, che tra il 2005 ed il 2006 verrà impiegato a livello locale, ovvero cinque composizioni elettriche di Minuetto (il cui primo esemplare, destinato a circolare sulla linea Pontebbana, è stato presentato a Trieste il 16 dicembre) ed altrettante diesel, nonché otto locomotive E 464.



Il minuetto ME15 a Trieste il giorno della presentazione. 16/12/2004 (foto R. Chiandussi)

E' pertanto un panorama ferroviario tutt'altro che statico, che ambisce ad un ruolo non marginale nelle quotidiane necessità di spostamento delle persone per i più svariati motivi, che attira l'attenzione anche per altre iniziative forse a noi un po' più lontane, quali l'inizio di una politica tariffaria tipo "low cost", inaugurata con un Pendolino ETR 450 che circola tra Milano Rogoredo e Roma Tiburtina a 9 euro per biglietto di classe unica acquistato esclusivamente via Internet, o per la riapertura programmata (dal 5 maggio 2005) della splendida linea della Val Venosta Merano-Malles, con automotrici della Stadler di Bussnang, dello stesso tipo di quelle ordinate anche per la ferrovia Udine-Cividale, ora di proprietà regionale.

Infine, volgendo lo sguardo per un momento anche al settore merci, sia in Italia che all'estero vi è un fiorire continuo di nuove imprese ferroviarie (delle quali ormai si fa fatica a

ricordare tutti i nomi), che si stanno tutte più o meno dotando della lok elettrica universale tipo Europrinter della Siemens (per lo più a noleggio) per circolare sui vari binari europei, con mire (finalmente, sarebbe il caso di dire) anche verso il nostro territorio lungo la sempre nuova e poco utilizzata linea Pontebbana.

Da rilevare anche, dopo 12 anni di sospensione, la ripresa del servizio di trasporto auto nella galleria del Sempione, tra le stazioni di Briga ed Iselle, con dieci collegamenti quotidiani, in parte finanziato dal Cantone Vallese che ha pure contribuito in maniera sostanziosa al riammodernamento degli appositi vagoni e del terminal di carico di Briga; da parte italiana, la provincia di Verbano-Cusio-Ossola ha contribuito al ripristino del terminal di Iselle, finanziato comunque anche qui in parte dallo stesso Cantone Vallese.

Come di consueto, verrà fatta ora una panoramica sulle novità più significative che emergono dal cambio orario, distinte per area geografica, chiedendo comprensione per le eventuali inesattezze o dimenticanze che si dovessero rilevare nel testo.

Friuli-Venezia Giulia

L'accordo Trenitalia-ÖBB per il rilancio del trasporto ferroviario passeggeri da e per l'Austria ha portato una ventata di "allegria" sui nostri binari: infatti, quasi tutti i treni sono stati nominati (o rinominati) con il suffisso "Allegro" accompagnato poi da un nome che richiami il tema della musica, viste le tradizioni che la città di Vienna ha per questo genere artistico.

Si ha così che il vecchio EC Carlo Goldoni Venezia-Vienna diventa Allegro Johann Strauß, Allegro Stradivari è invece il nome di un nuovo EC che ricalca (lontanamente) le tracce orarie del vecchio Exp gondole-re; l'EN Remus diventa Allegro Tosca, l'EN San Marco diventa invece Allegro Don Giovanni.

Nel dettaglio: il nuovo EC Allegro

Stradivari viaggia la mattina da Venezia verso Vienna (partenza da Udine alle ore 8,18) e la sera in senso inverso (arrivo a Udine alle ore 20,59), andando a coprire un buco di offerta e garantendo tempi di percorrenza assolutamente di rilievo (1 ora e 20 minuti tra Udine e Villaco, 5 ore 30 minuti l'intero percorso fino a Vienna) ed ottime coincidenze a Villaco, in particolare la mattina con l'EC 114 per Dortmund ed alla sera con l'EC 111 da Monaco di Baviera; il treno è interamente composto da materiale Trenitalia, 1 carrozza Z1 di prima classe e 4 carrozze Z1 di seconda classe, nonché una ristorante Gran Comfort che prende servizio solo nel tratto Villaco-Vienna; l'EC Allegro Johann Strauß anticipa il passaggio ad Udine rispetto al precedente Goldoni arrivando da Vienna già alle ore 11,57, mentre la partenza per Vienna è posticipata ed avviene ora alle ore 16,17; qui la composizione è interamente ÖBB, una carrozza di prima classe, quattro di seconda, nonché il vagone ristorante, vetture in parte del nuovo tipo SGP con la nuova colorazione dei treni austriaci di alta qualità, in parte con carrozze Eurofima di prima generazione con porte a battente; l'EN Allegro Don Giovanni (ex San Marco) cambia percorso in Austria, in quanto dopo Villaco non prosegue su Vienna Südbahnhof via Klagenfurt, bensì su Vienna Westbahnhof via Salisburgo, dove sosta ben due ore per consentire un arrivo non troppo mattiniero in tutte le stazioni dell'Alta e Bassa Austria. In Friuli questo treno segue invece il solito percorso via Gorizia-Cervignano-Latisana, facendolo diventare un vero e proprio Urlaubszug (treno delle vacanze) in quanto collega tutte le maggiori città dell'Austria (Vienna, Sankt Pölten, Linz, Salisburgo) con le più rinomate località balneari dell'Alto Adriatico.



L'ex EN Remus, ora EN Allegro Tosca, ripreso a Figline il 13/7/2002 (foto S. Bacci)

L'EN Remus diventa Allegro Tosca ed è confermato nella sua percorrenza e nei suoi orari (continua a non fermare a Udine, anche perché transita in piena notte), mentre ora aggiunge la carrozza ristorante con servizio bistrot sull'intero percorso. Confermato è anche l'Adria Express, periodico da Vienna per Ancona, con servizio auto al seguito per Mestre e Rimini, in orario da giugno a settembre 2005. Per quanto riguarda i treni notturni espressi Vienna-Firenze, ora classificati EN, quello del venerdì dal 18 marzo al 23 settembre prosegue fino a Roma Termini, con servizio auto al seguito per Firenze Campo di Marte e Roma; negli altri giorni di circolazione periodica, il treno invece è limitato a Firenze SMN.

Sul fronte interno, l'Eurostar Udine-Roma è ora prolungato fino a Napoli C.le, mentre l'IC Milano-Udine della sera, Giorgione, circola anche al sabato; invariati, salvo piccoli aggiustamenti di orario, gli altri collegamenti a lunga percorrenza sia verso Roma (IC Canova e ICN Marco Polo, con prosecuzione su Napoli e vagoni letto e cuccette), che verso Milano (IC Fogazzaro).

Per quanto riguarda la Bassa Friulana, l'EC Casanova Lubiana-Venezia (via Monfalcone-Villa Opicina, saltando quindi Trieste C.le) svolto con Pendolino delle SŽ, origina ora da Maribor, città che è attraversata anche dall'EN Venezia, Venezia-Budapest, notturno con servizio cuccette e vagoni letto (con sezione diretta per Timisoara e Bucarest), che segue lo strano percorso via Lubiana-Graz-Feldbach-Szombathely-Győr. L'espresso diurno Venezia-Budapest, ex Drava ora EC Carlo Goldoni, non



Il primo EC Allegro Stradivari ripreso nei pressi di Tricesimo. 12/12/2004 (foto E. Ceron)

segue ora più l'itinerario via Hodoss (nuovo valico ferroviario inaugurato proprio da questo treno due anni fa), bensì quello di vecchia data via Zagabria-Koprivnica, ricostituendo un collegamento diurno Italia-Croazia: come il Casanova, però, anche questo treno salta (per motivi di tempo e cambio trazione) la stazione di Trieste C.le, tanto che la stazione per i treni internazionali diurni del capoluogo giuliano diventa ora Villa Opicina (che di stazione però ha solo il fabbricato, visto che è stata abbandonata da tutti, biglietteria compresa).

Sulla lunga percorrenza nazionale, l'Eurostar Trieste-Roma ferma ora anche a Monfalcone e, limitatamente ai weekend estivi, anche a Latisana; confermato l'IC Miramare Trieste-Napoli, svolto con materiale riqualificato (è infatti classificato Plus), mentre l'ICN Tergeste per Bari-Lecce (carrozze cuccette da Trieste, mentre i vagoni letto sono in composizione solo da Venezia) è istradato via Ravenna.

A livello locale, vi è un potenziamento dei collegamenti Udine-Trieste via Cervignano, che permettono in un'ora di viaggio di raggiungere i due estremi: da Udine sono tre i collegamenti, mentre da Trieste ben sette, di cui tre che proseguono su Tarvisio; nuovo treno regionale Venezia-Carnia al mattino.

Aumentano i treni anche sulla linea Pedemontana, con nuovi collegamenti Sacile-Aviano feriali ed un nuovo festivo Gemonia-Sacile, peraltro proveniente da Udine.

Assai rilevante anche l'offerta di collegamenti su Tarvisio: tra treni e servizi autobus, l'orario risulta essere abbastanza comodo per ogni esigenza, tenuto anche presente i due nuovi EC che impiegano 46 minuti per percorrere la tratta della Pontebbana.

Italia

Nel suo complesso, l'offerta 2005 di Trenitalia si incrementa di 7.300 posti, con il potenziamento soprattutto dei collegamenti Milano-Liguria che risultano ora 30 al giorno; dal mese di giugno, inoltre, gli Intercity Plus (ovvero i treni oggetto di restyling) rappresenteranno il 50% dell'offerta totale di tale categoria, mentre da febbraio sarà consentito il trasporto degli scooter sui servizi con auto al seguito; le nuove carrozze letti Excelsior fanno ora la loro comparsa sul collegamento Roma-Palermo, mentre sul Roma-Milano raddoppiano di numero, visto il favore riscontrato dalla clientela. Con il cambio orario, il divieto di fumare viene esteso a tutti i treni.

Il 2005 sarà poi anche l'anno dell'apertura della tratta ad alta velocità Roma-Napoli, nuova linea sulla quale correranno 36 Eurostar al giorno. Più nel dettaglio, viene istituito un nuovo IC tra Torino e Venezia ed incrementata l'offerta di Eurostar ed Intercity tra Milano e Torino; i collegamenti Torino-Sicilia vengono velocizzati; nuovo IC Venezia-Albenga con nome Andrea Doria.

Un Eurostar Roma-Bolzano origina ora da Napoli.

Per i servizi auto al seguito, è ripristinata la periodicità giornaliera dei collegamenti Bologna-Catania e Bologna-Villa San Giovanni, svolti con l'espresso Freccia della Laguna, Venezia-Palermo/Siracusa. Giornaliero anche il servizio Torino-Bari, ma solo in estate. Confermati gli espressi notturni periodici da Roma Tiburtina per Bolzano/San Candido, con servizio auto al seguito per il capoluogo sudtirolese e Brunico, nonché verso Calalzo, sempre con carri per le auto.

Nuovo treno regionale San Candido-Egna/Ora, mentre è confermato il collegamento domenicale estivo Schio-Chioggia (via Padova-Rovigo). Confermati i collegamenti Pescara-Napoli, via Sulmona-Castel di Sangro-Isernia (5 ore di viaggio), nonché il Siracusa-Palermo (6 ore e 40 di viaggio), via Gela-Caltanissetta: tutti questi treni sono svolti con automotrici.

Nuovo IC Verona-Napoli, Giambattista Vico, istradato via Mantova-Carpi; l'IC Adige, Bolzano-Pescara, pro-

segue ora su Bari, anch'esso lungo il percorso di Mantova-Carpi.

Sull'internazionale, sei collegamenti tra Milano, Ginevra e Basilea diventano EC con le insegne Cisalpino, in aggiunta ai precedenti Pendolini ed ai due treni a materiale ordinario Canaletto e Cinque Terre da Zurigo per Venezia e La Spezia rispettivamente.

Viene istituito il terzo collegamento diretto diurno tra Milano e Parigi (via Bardonecchia), nome EC Caravaggio.

Il Brenner Express, Firenze-Monaco notturno, diventa EN (pur mantenendo il termine espresso nella sua denominazione) e perde le carrozze Milano-Monaco, che comunque continuano a circolare ma via Chiasso-Karlsruhe-Stoccarda in composizione all'espresso notturno (DB Nachtzug) per Colonia/Dortmund.

Il Dolomiten Express circola in inverno tra Dortmund e Bolzano e l'estate tra Dortmund e Venezia, sempre periodico; il Grödnertal/Val Gardena, Bolzano-Monaco di Baviera, diventa EC ed aggiunge la carrozza ristorante.

Sempre in orario gli espressi periodici estivi, notturni con auto al seguito, Freccia della Calabria, Zurigo-Villa San Giovanni e Freccia della Puglia, Zurigo-Bari/Lecce.

Vengono notevolmente migliorati i collegamenti con la Costa Azzurra: di giorno vengono istituiti tre nuovi EC, da Milano per Nizza, denominati Sanremo, Ligure (ex IC) e Riviera dei Fiori (ex IC, che mantiene l'origine da Basilea con composizione SBB); di notte, invece l'espresso Roma-Nizza diventa EN Montecarlo, origina da Napoli (questo treno porta anche carrozze destinata a Torino ed è quindi la prima volta che un EN ha una sezione nazionale, anche se da Genova prende la classificazione di ICN), con sezione (sempre denominata EN Montecarlo) da Venezia, che a sua volta porta anche le carrozze letto e cuccette per Zurigo, Ginevra (da Milano con EN Roma) e Monaco (da Verona con l'EN Brenner Express da Firenze).

Si è già detto del nuovo EC Carlo Goldoni, Venezia-Budapest (che guadagna ben due ore sul tempo di percorrenza dell'intero tragitto rispetto all'Exp Drava) e dell'EN Tosca (ex Remus) per Vienna con vagona ristorante; risulta invece soppresso l'u-

nico collegamento che era rimasto con il Belgio, l'EC Vauben Milano-Bruxelles.

L'EN Capri, Napoli-Monaco, aggiunge il servizio auto al seguito da aprile ad ottobre tre volte alla settimana; sempre da Monaco, nuovo servizio estivo di auto al seguito verso Ancona (specificatamente previsto per chi prosegue in traghetto verso Croazia e Grecia), in aggiunta al confermato servizio su Rimini, con il treno diretto a Pescara.



Una Taurus in attesa di un servizio nel deposito di Villach. 2/6/2004 (foto C. Canton)

Carinzia

Si è già detto in altra parte dell'articolo delle novità riguardanti i collegamenti tra l'Italia e l'Austria; qui vi è solo da aggiungere che sul tratto da Villaco a Vienna l'EC Allegro Johann Strauß è classificato ÖEC, ovvero l'indicazione dei treni interni di qualità; inoltre, tutti gli IC ed EC tra la città carinziana e la capitale guadagnano 30 minuti sui tempi di percorrenza.

Il treno notturno Zagabria-Monaco, Lisinski, con vagoni letto e cuccette, anziché sulla Westbahnhof è ora istradato, con inversione di marcia, sulla Hauptbahnhof di Villaco; durante il periodo estivo viene istituito un collegamento diretto tra Friesach (a nord di Sankt Veit) e Sillian (in prossimità del confine sudtirolese in val Pusteria), via Klagenfurt, Villaco, Lienz; nuovo collegamento anche tra Villaco e Spielfeld Straß (confine sloveno), via Klagenfurt, Bruck an der Mur e Graz; confermati i due Regionalzug tra Villaco e San Candido, con partenza dalla città della Drava rispettivamente alle ore 8,50 e ore 11,49 ed arrivo in val Pusteria rispettivamente alle 11,22 ed alle ore 14,59 (per chi fosse interessato, a San Candido è possibile trovare la coincidenza con l'autobus della Saf in partenza alle ore 15,15 ed arrivo a Udine

alle ore 19,05); come si dirà più avanti, è istituito un nuovo collegamento nei sabati estivi tra Amburgo e Fiume, con vagoni letto, cuccette ed auto al seguito, che transita per Villaco intorno alle ore 9,30; sono confermati l'EC Zagabria-Salisburgo, con servizio di vagoni ristorante, nonché alcuni IC Lubiana-Villaco in coincidenza con il servizio di EC cadenzati verso la Germania e provenienti da Klagenfurt.

Dando uno sguardo più in generale all'Austria, va segnalata l'intensificazione dei collegamenti tra Vienna e Bratislava, l'introduzione del nuovo IC Vienna-Pecs in Ungheria (l'antica Becs dell'impero austro-ungarico) e di due nuovi IC tra Vienna e Salisburgo ad incrementare ulteriormente la già ottima offerta di treni tra le due città.

Slovenia-Croazia

Forse la novità più importante è l'istituzione nel periodo estivo, al sabato dal 3 giugno al 23 settembre, di un collegamento diretto tra Amburgo e Fiume, via Lubiana, classificato UEx, ovvero Urlaubsexpress, con vagoni letto, cuccette e servizio auto al seguito, che fa parte di un apposito programma di intensificazione delle relazioni ferroviarie tra la Germania e la Croazia.

Sempre nel periodo estivo, ma dal 18 giugno al 27 agosto nelle giornate di sabato, è confermato il treno notturno con servizio di auto al seguito da Vienna per Capodistria e Fiume.

Ancora nel periodo estivo viene istituito un collegamento diretto dal 25 giugno al 28 agosto tra Lubiana e Pola, con tempo di percorrenza fra i due estremi di circa 4 ore.

E' confermato il programma di IC tra Maribor e Capodistria, alcuni a carattere periodico e di ICS (Intercity Slovenija) tra Maribor e Lubiana, svolti con materiale Pendolino, uno dei



Il pendolino sloveno (foto SŽ)

quali, come si è già detto in precedenza, prosegue su Venezia come EC Casanova.

Si è anche già riferito sulla conferma dell'EN Venezia, Venezia-Budapest, che segue l'itinerario Lubiana-Celje-Maribor-Spielfeld Straß-Graz (qui riceve la carrozza ristorante)-Feldbach-Györ.

Quanto all'altro EC Venezia-Budapest, ora denominato Carlo Goldoni, esso non entra più in Ungheria via Hodos, ma segue il vecchio percorso via Zagabria-Koprivnica; la carrozza ristorante circola solo tra Villa O-

picina e la capitale croata.

Confermati l'IC Villaco-Belgrado, con carrozze dirette da Monaco di Baviera e vagoni ristorante sul tratto Jesenice-Zagabria, nonché gli EC Lubiana/Zagabria-Vienna (Emona e Croatia).

Sempre in orario il D 471, ovvero il treno notturno Lubiana-Salonicco che in 25 ore di viaggio attraversa tutti i Balcani, offrendo il servizio di vagoni letto, vagoni cuccette e ristorante, quest'ultimo solo fra Sid (confine serbo-croato) e Salonicco.

Alessandro Fanutti

Trainwatching

Il 1° ottobre è transitato per Udine un treno composto da un 2043 ÖBB in livrea attuale, alcune carrozze Schlieren verdi, una carrozza ristorante ed un bagagliaio facenti parte del parco storico austriaco. Il tutto era trainato da una E 656 ed era diretto a Venezia.

Roberto Vassilich

Il giorno 2 ottobre, alla stazione di Udine, si è potuto vedere il treno straordinario dei pellegrini provenienti da Lourdes. Il convoglio giunto intorno alle ore 17,30, con circa un'ora di ritardo sull'orario previsto, era composto da undici carrozze cuccette, due bagagliai e la carrozza per trasporto malati, tutte del tipo UIC-X. La trazione era affidata alla E 656.033 in livrea XMPR. Il treno, dopo essersi arrestato, occupava quasi interamente la lunghezza del 1° binario. Osservandolo per un attimo, si poteva avere l'impressione di essere tornati indietro nel tempo, quando composizioni di lunghezza simile erano visibili con treni internazionali come il Gondoliere oppure l'Österreich-Italien Express.

Lucio Montagner

Nella prima settimana di ottobre è arrivata a Udine la E 405.038 ed è stata utilizzata per le abilitazioni dei macchinisti. In seguito molte E 405 hanno cominciato a circolare sui binari regionali, tanto che si parla di una loro assegnazione al deposito di Udine.

Carlo Pravisano

Sempre nella prima settimana di ottobre si sono tenute in Pontebbana, sulla Udine-Treviso, sulla Udine-Cervignano (via Palmanova e via Gorizia-Ronchi) e sulla Cervignano-Porto-



La 2043 in coda al treno al ritorno in serata (foto L. Pantani)

togruaro-Treviso alcune corse prova della E 189.903 RTC in previsione dell'istituzione di un servizio cargo tra Tarvisio Boscoverde e Verona Quadrante Europa. Infatti la Rail Traction Company sta trattando con RFI l'acquisto di 6 tracce orarie per altrettanti treni cargo su questo percorso. Pare abbia ottenuto pure un finanziamento dalla comunità europea per far fronte alle spese derivanti. Il tutto sotto il naso di Trenitalia... (sic!)

E. Ceron/G. Viel

Alcuni giorni prima di Natale è arrivata a Casarsa da Pistoia la locomotiva 940.047. Infatti la 835.348, ceduta frettolosamente ad un privato (vedi numero scorso), dovrebbe ritornare al suo posto in stazione perché è di proprietà del comune di Casarsa (le FS si erano forse dimenticate di averla regalata trent'anni fa a questa amministrazione? N.d.R.) e la 940 sostituirla nel giardino dell'acquirente.

Roberto Vassilich

L'angolo del fuochista

Trenitalia ha annunciato l'istituzione del collegamento low cost tra Roma e Milano.

Negli stessi giorni veniva annunciata la crisi della compagnia aerea low cost Volare.....

Notizie Flash

Friuli

Due onorevoli friulani hanno presentato un'interrogazione parlamentare chiedendo chiarimenti sui disservizi ferroviari in regione e se essi sono dovuti anche all'immissione in servizio di rotabili provenienti dalla Ferrovia Circumvesuviana. Un sottosegretario alle Infrastrutture ha risposto dando le cifre sui mezzi a disposizione già riportate sui precedenti numeri de **il tender**. Inoltre ha escluso che in regione sia stato riciclato vecchio materiale della Circumvesuviana, linea gestita da una società che non fa parte delle FS (e in più a scartamento ridotto, aggiungiamo noi!).

Il fatto è che effettivamente già da alcuni anni circolano in regione delle elettromotrici ALe 803 provenienti dal servizio metropolitano di Napoli, ma questo rientra nel normale avvicendamento del materiale rotabile dovuto alle esigenze di servizio; che poi, anche se ristrutturato, non sia proprio nuovissimo è un altro discorso.

Claudio Canton

Anche le aziende cominciano a lamentarsi per i ritardi dei treni. Infatti, molti rappresentanti di ditte hanno provato ad utilizzare il treno per recarsi dai clienti (specialmente quelli delle grandi città) per evitare il problema dei parcheggi e del traffico della tangenziale di Mestre, ma molte volte, proprio a causa dei ritardi, non possono essere puntuali agli appuntamenti di lavoro, che possono così anche saltare, con ovvie ripercussioni sull'immagine della ditta.

Claudio Canton

Il ponte ferroviario sul Tagliamento a Latisana sarà sollevato di 1,10 metri rispetto al livello attuale; inoltre sarà dotato di martinetti per sollevarlo di altri 1,10 metri in caso di piena del fiume. Questi lavori saranno fatti per aumentare la sezione dell'alveo del fiume; infatti dopo le alluvioni degli anni '60 gli argini erano stati alzati, ma il ponte era rimasto alla quota originaria, lasciando un'apertura negli argini, che in caso di grosse piene viene riempita con sacchi di sabbia, interrompendo il traffico ferroviario; le stesse travate del ponte costituiscono un intralcio allo scorrere del fiume in piena.

me in piena.

I lavori saranno eseguiti in due tempi per non interrompere la circolazione ferroviaria. Claudio Canton

Il comune di Buia ha deciso di demolire e poi ricostruire il ponte di Tissin che scavalca la mai completata ferrovia Udine-Maiano, divenuta poi la strada denominata Osovana. La sua luce è ritenuta troppo stretta per il traffico stradale, perciò si propone di ricostruire il manufatto con le stesse pietre originali allargando l'arcata, che attualmente presenta un arco a tutto sesto, con la costruzione di un arco ribassato, che poggia su piedritti posti più distanti dalla strada.

Si sono levate forti proteste contro la demolizione dello storico ponte; anzi l'ex sindaco di Buia lo ritiene un ottimo dissuasore di velocità in un punto in cui esiste già un limite di 50 km/h.

Claudio Canton

Consuntivi di fine anno per l'interporto di Cervignano: alla fine del 2004 i carri movimentati sono stati circa 5.400 contro i 2.800 del 2003. Nel 2005 si conta di aumentare il traffico del 50%, arrivando a 3 treni al giorno (ora sono in media 2). I container movimentati sono stati 4.000. Particolare importanza per lo scalo ha il trasporto delle barbabietole, che quest'anno ha raggiunto le 100.000 tonnellate.

Intanto proseguono i lavori di completamento dello scalo. Si sta terminando l'edificio in cui saranno ricavati circa 100 uffici a disposizione delle società operanti nello scalo, la dogana, il pronto soccorso e un punto ristoro. Inoltre è iniziata la costruzione di altri magazzini in cui le pareti saranno mobili per aumentare o diminuire la superficie secondo le diverse esigenze. Si sta anche ampliando il piazzale intermodale con la costruzione di 6 nuovi binari.

Claudio Canton

Il 10 novembre la prima abbondante nevicata della stagione, ha causato un guasto alla linea primaria di alimentazione a 132 kV della Pontebana. Il servizio è stato garantito con autocorse sostitutive, mentre per i collegamenti internazionali sono state utilizzate locomotive diesel. Non sono ovviamente mancati ritardi e disagi per i passeggeri.

Claudio Canton

In un incontro tenutosi a Tolmezzo alla fine di novembre i sindaci della Carnia hanno chiesto il ripristino della Ferrovia Carnia-Tolmezzo, visto che la regione ha stanziato 1,5 milioni di euro per il completamento dei lavori di manutenzione. Però la quasi totalità degli imprenditori della zona ha dichiarato che non hanno bisogno di questo mezzo di trasporto. E' stato anche proposto di istituire dei collegamenti passeggeri diretti tra Tolmezzo e Udine.

Claudio Canton

Italia

Per ovviare alla carente affidabilità palesata dalle E 402B in testa ai treni passeggeri sulla linea del Brennero, Trenitalia sta valutando di sostituirli con le E 405 che, tra l'altro, sono spesso in buon numero in sosta al Brennero stesso, a Verona PN Scalo ed a Milano Smistamento, sotto utilizzate.

Le E 402B saranno invece utilizzate con i treni reversibili con vettura pilota Z1 in telecomando.

Gianni Viel

Segnalo una notizia riportata da un sindacalista, così come da lui udita a Roma alle ripartizioni turni, per cui con i dubbi del caso.

Pare che Trenitalia voglia utilizzare gli ETR 450, ora quasi sempre inutilizzati a Roma S.L., per servizi su linee non "principali". Tra queste potrebbero esserci quelle del nord-est. A tutti gli ETR 450 è stata inoltre ridotta la velocità massima e tolto d'esercizio il sistema di pendolamento.

Gianni Viel

Le imprese ferroviarie private francesi Citypendeln e Connex non potranno partecipare alla gara della regione Lombardia (e delle altre che le organizzassero), in particolare per i servizi sul passante, sulle linee della Brianza (Molteno-Lecco e Como-Lecco) e sulla Valcamonica (Brescia-Iseo): questo perché non sussistono condizioni di reciprocità, dal momento che la Francia non ha liberalizzato il proprio mercato ferroviario alle imprese straniere. Ora, anche la società Ferrovie Nord Milano, che avevano stretto un patto con Keolis (che controlla Citypendeln) per partecipare alle gare per i treni pendolari, dovrà trovare nuovi alleati.

Alessandro Fanutti

Il 1° novembre 2004 la linea rossa della metropolitana di Milano ha compiuto i 40 anni di attività: è stata infatti aperta all'esercizio nel 1964.

I chilometri di linee metropolitane a Milano nel 1997 erano 70, ma tra qualche anno diventeranno 120 con i prolungamenti già inaugurati, quelli in corso di costruzione e la realizzazione delle linee 4 e 5.

Considerato poi anche il passante, in esercizio totale con l'11 dicembre 2004 grazie all'apertura della stazione di Porta Vittoria, i binari totali nel sottosuolo della metropoli lombarda avranno la lunghezza di 140 km.

La nuova linea 4 collegherà Lorenteggio con Linate, mentre la 5 andrà da Garibaldi a Bignami e poi fino a Monza.

Per la linea 1, il prolungamento previsto riguarderà il tratto Molino Dorino-Rho/Però, dove sorgerà il nuovo quartiere fieristico; apertura della nuova tratta entro aprile 2005.

Con l'apertura del passante, scatterà poi il servizio S, ovvero i treni regionali suburbani che collegheranno Treviglio/Pioltello (linea verso Brescia) con Gallarate e Varese; nel 2007, l'attivazione della linea di Rogoredo permetterà l'ingresso in passante anche dei treni da Piacenza.

Alessandro Fanutti

Europa

Dall'11 al 15 ottobre e dal 18 al 21 ottobre, la ferrovia dei Tauri, tra Spittal e Schwarzach è stata chiusa al traffico per lavori di manutenzione. Tutti i treni diurni sono stati sostituiti con autobus fra le stazioni di Spittal e Bischofshofen, i treni regionali per l'intero periodo dall'11 al 21 ottobre; solo il servizio di navetta per auto tra Mallnitz e Böckstein ha circolato regolarmente.

I due treni notturni, l'exp Lisinki Zagabria-Monaco e l'exp Villaco-Feldkirch (con carrozze da Belgrado per Zurigo) sono invece stati deviati su altre linee con notevole allungamento di percorso. Alessandro Fanutti

Grosse proteste a Klagenfurt per il percorso che la nuova ferrovia ad alta capacità dovrà seguire nell'ambito cittadino: ben tre distinte azioni condotte da altrettanti gruppi di abitanti del capoluogo carinziano, che hanno già raccolto oltre 1.000 firme, si battono infatti contro il progetto

che prevede il potenziamento della linea in una zona della città che conta oltre 30.000 abitanti, mentre intendono favorire la variante a nord che fiancheggiando il tracciato autostradale che circonda la città, uscirebbe allo scoperto solo in corrispondenza dell'aeroporto, rendendo praticamente nulle le preoccupazioni di inquinamento acustico che ci sarebbero invece con l'altro progetto, per questo alquanto avversato dai cittadini. Alessandro Fanutti

Sarà anticipato di tre anni l'avvio dei lavori di realizzazione del Koralmtunnel, lungo la nuova linea ferroviaria Klagenfurt-Graz: questo il risultato di un recente accordo tra il Governatore della Carinzia, Haider ed i Ministri delle finanze e trasporti austriaci, rispettivamente Grasser e Gorbach, accordo che fissa anche al 2016 l'anno di apertura della nuova ferrovia che permetterà di andare da Klagenfurt a Graz solo in un'ora di viaggio, contro le 2 ore e 40 minuti attualmente necessarie. Alessandro Fanutti

Dal mese di novembre è stato istituito un nuovo servizio di autostrada viaggiante Ro-La tra l'interporto di Trento Roncafort e la stazione austriaca di Wörgl, gestito dalla Ökombi con trazione a sud del Brennero da parte di Trenitalia ed a nord del passo dalle ÖBB.

Il servizio ricalca quello a suo tempo esercitato dall'operatore privato Bertani Servizi Ferroviari Srl, che aveva cessato l'attività all'inizio del 2004 con la fine del sistema ecopunti che contingentava il transito degli autocarri attraverso l'Austria.

I recenti divieti di transito notturno imposti dal Tirolo ai camion dovrebbero favorire l'utilizzo del treno.

Alessandro Fanutti

Con il 12 dicembre 2004 è stata aperta al traffico la nuova linea ferroviaria ad alta velocità tra Amburgo e Berlino. La DB, per festeggiare l'avvenimento, ha offerto il biglietto di sola andata in 2ª classe a 19 euro, mentre la normale tariffa di favore riservata ai titolari di BahnCard prevede un prezzo di 27,50 euro.

La nuova linea permette di raggiungere le due estremità in soli 90 minuti di viaggio; da ricordare che già ante-guerra, su questo tragitto l'allora DR impiegava i mezzi più veloci

per l'epoca, fra i quali il convoglio bloccato a vapore denominato "Fliegende Hamburger".

Alessandro Fanutti

SBB Cargo Italia gestirà da sola il trasporto di carburanti dall'Italia alla Svizzera; la filiale italiana delle Ferrovie Svizzere provvederà infatti con proprie locomotive (Re 484 policorrenti) e proprio personale alla gestione dei trasporti di benzine Esso dalla raffineria di Trecate, nei pressi di Novara, fino ai depositi di Glattbrugg (Zurigo).

Con questi trasporti, la SBB Cargo rafforza sempre di più la sua presenza in Italia. Alessandro Fanutti

L'impresa ferroviaria privata tedesca Rail4Chem (partecipata dal colosso chimico Basf) è subentrata nei servizi dell'impresa ferroviaria privata olandese Shortlines attraverso la costituzione a Rotterdam della Rail4Chem Benelux B.V., con una dotazione personale di 30 unità lavorative ed otto locomotive.

Da subito è iniziata la trazione di treni-container tra Rotterdam, Ludwigshafen e Duisburg, accanto all'offerta regionale per la trazione tra il porto di Rotterdam e le località olandesi di Venlo ed Eindhoven.

Successivamente, in collaborazione con la Transalpin AG (la Rail4Chem svizzera) sono in programma anche la trazione di convogli tra Rotterdam ed il nord Italia. Alessandro Fanutti

Resto del mondo

Il presidente dell'Argentina Kirchner ha deciso di ripristinare 7.000 chilometri di linee ferroviarie affidandoli ad investitori privati.

L'obiettivo è quello di aiutare lo sviluppo di regioni periferiche del Paese, dal momento che nel 1992 il precedente presidente Menem aveva deciso lo smantellamento di tutti i 33.000 chilometri di binari che facevano della rete ferroviaria argentina la più estesa dell'intera America Latina.

Tuttavia ci sono molti problemi, in quanto 14 anni di totale abbandono hanno determinato il forte deterioramento dei binari e molte stazioni ferroviarie non sono più recuperabili perché nel frattempo sono state convertite ad altri scopi.

Alessandro Fanutti

3° Concorso fotografico SAT “Vapore”

Queste sono le foto premiate al 3° concorso fotografico della SAT. Sono riportate anche le foto che hanno ricevuto una segnalazione.



Sopra. “Via libera”. Denis Carlutti – 1° classificato

Sotto. “Fumata bianca slovena”. Enrico Ceron – 3° classificato

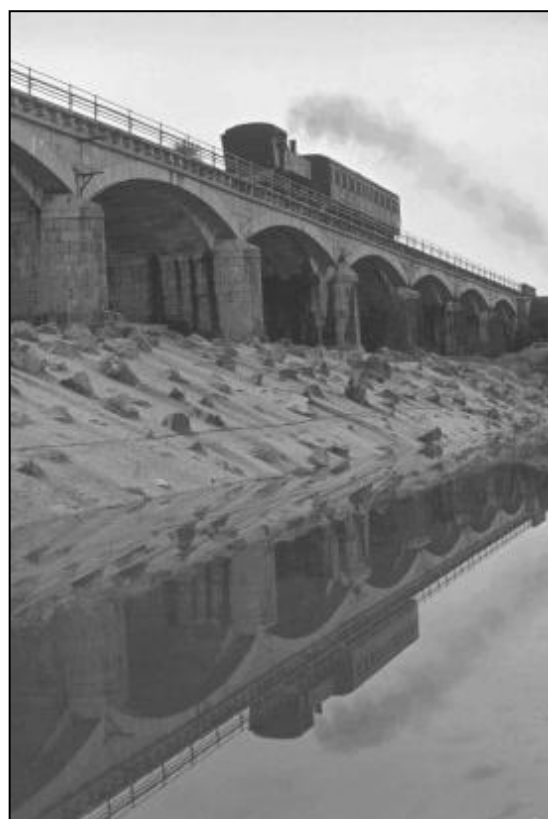


Sopra. “Vapore nella foschia mattutina”. Claudio Canton – 2° classificato

Sotto. “Riflessi del vapore”. Denis Carlutti – 1ª segnalazione



Sotto. “Profumo di carbone”. Roberto Attisani – 2ª segnalazione



Realtà e modellismo I treni della Pontebbana

ESPRESSO 232 GONDOLIERE VENEZIA-VIENNA ANNI '80

Composizione ridotta (normalmente 12 pezzi), nell'ordine

E 656, bagagliaio UIC-X FS livrea rosso fegato, carrozza mista Z ÖBB livrea rosso/nero, carrozza UIC-X di 1ª classe FS e carrozza UIC-X di 2ª classe FS livrea rosso fegato, carrozza ristorante MÁV, carrozza Z di 1ª classe MÁV o carrozza Z mista MÁV, carrozza Z di 2ª classe MÁV carrozza letti SZD (russa), bagagliaio UIC-X FS livrea rosso fegato.



Lima, Rivarossi

Rivarossi

Roco

Rivarossi, Roco



Rivarossi, Roco

Sachsenmodelle

Roco



Roco

Sachsenmodelle

Rivarossi

Negli anni della guerra in Bosnia (primi anni '90) era presente anche una carrozza cuccette tipo Y delle MÁV.

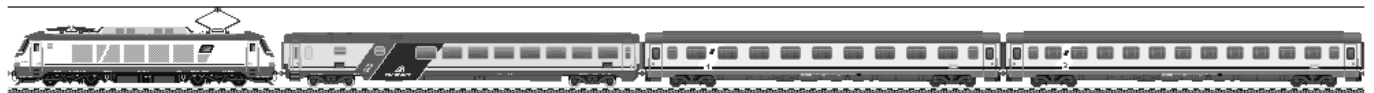


Sachsenmodelle

EUROCITY 32 ALLEGRO STRADIVARI VENEZIA-VIENNA DICEMBRE 2004

Composizione reale, nell'ordine

E 402A o E 444R, ristorante Gran Confort, 1 carrozza Z di 1ª classe, 4 carrozze Z di 2ª classe, tutte FS in livrea XMPR



Linea Model

Roco (prossimamente)

Lima, Roco

Lima, Roco



Lima, Roco



Lima, Rivarossi

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° 35 – Anno 9 (N° 4 / 2004)

Allegato al Supplemento N° 1 al N° 3 – Dicembre 2004 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

Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale – D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE