



La nuova stazione di Cividale

Il 4 marzo scorso è stata attivata la nuova stazione di Cividale del Friuli: l'opera era attesa da tempo, dopo continui annunci e smentite sui giornali sulla sua imminente apertura. Gli slittamenti dovuti a problemi prevalentemente burocratici hanno ritardato il tutto di alcuni mesi.

L'attivazione è avvenuta senza interruzione dell'esercizio nella mattinata di martedì 4 marzo: inizialmente era previsto avvenisse dopo la partenza della corsa per Udine delle ore 9.00, ma la forte pioggia che si stava abbattendo su tutto il Friuli ha rischiato di far rinviare l'operazione. Non appena il maltempo ha concesso una tregua si è quindi deciso di procedere, e dopo la corsa delle 10.00 che è stata così l'ultima dalla vecchia stazione, si è dapprima trasferito il materiale rimastovi (AD 910 e ATR 110 001 UC), quindi dopo aver scollegato il vecchio ACEI sono stati tagliati i binari e collegati i nuovi circuiti. Si è quindi provveduto a posizionare i paraurti provvisori in ferro sui due binari che fino a quel momento erano passanti in attesa di realizzare quelli definitivi in cemento armato: a quel punto la vecchia stazione è stata i-



Lo Stadler ATR 110.001 UC è stato l'ultimo treno a partire dalla vecchia stazione di Cividale, che viene così abbandonata dopo 122 anni di servizio. La fiamma ossidrica è già pronta a tagliare i binari. (foto D. De Anna)

solata per sempre dopo 122 anni di carriera. I treni in regolare esercizio hanno subito minimi disagi, anche grazie alla professionalità del personale FUC, ed il primo treno della nuova "era" è stato quello delle 10.44 da Udine.

Il giorno dopo sono cominciati gli scavi per gettare le fondamenta dei nuovi paraurti, terminati i quali si realizzerà il marciapiede di testa con relativa pensilina per collegare i binari 3 e 4 con il binario 2, a fianco del fabbricato viaggiatori. Nel frattempo è stata posata una passerella provvisoria che collega i due marciapiedi. Sabato 15 marzo è stata la volta dell'inaugurazione ufficiale con taglio del nastro e conferenza stampa all'interno della stazione stessa; erano presenti il sindaco di Cividale, il vicepresidente della giunta regionale ed il governatore del Friuli Venezia Giulia. Il responsabile delle FUC S.r.l. ing. Corrado Leonarduzzi ha quindi illustrato i principali interventi che hanno riguardato la linea Udine-Civida-



Il piazzale interno della nuova stazione di Cividale. L'automotrice ALn 663.904UC con la rimorchiata In 664.373UC sono pronte a partire per Udine (foto D. De Anna)



Il sindaco di Cividale taglia il tradizionale nastro per inaugurare la nuova stazione (foto D. De Anna)

le: innalzamento dei marciapiedi delle stazioni intermedie, sostituzione di alcune barriere di tipo leggero con quelle tradizionali tipo Montini entrate in funzione recentemente, la costruzione della nuova fermata di S. Gottardo che entrerà in funzione a fine marzo, l'adozione di alcuni segnali del tipo unificato RFI e naturalmente l'acquisto dei due nuovi treni Stadler classificati ATR 110 001/002 UC; a proposito dei problemi di funzionamento di questi ultimi è stato spiegato che i treni hanno bisogno di tempi di rodaggio lunghi anche a scapito di molti disagi, ma che adesso gli inconvenienti si dovrebbero risolvere. Ha poi snocciolato alcuni dati tra cui il costante aumento dei viaggiatori che ormai sono attestati intorno ai 500.000/anno: solo nei primi due mesi del 2008 l'incremento è stato del 3,4%; sicuramente ha contribuito il continuo aumento del prez-

zo dei carburanti, ma anche le restrizioni al traffico nella città di Udine hanno fatto la loro parte sottolineando l'aspetto economico ed ecologico del treno. Ha inoltre ricordato che dal 1° gennaio di quest'anno la linea è passata definitivamente alla regione, con la quale la ferrovia ha un contratto di servizio in attesa dell'arrivo del gestore unico nel 2010. La nuova stazione di Cividale è quindi l'ultimo importante tassello di un lavoro di ammodernamento iniziato più di due anni fa.

E' poi intervenuto il sindaco di Cividale Attilio Vuga che ha evidenziato come la linea, dal rischio chiusura nel 2000, sia diventata una priorità da difendere a livello regionale

nell'ambito del nuovo piano dei trasporti spiegando che il fatto di arrivare direttamente nel cuore delle città ne fa un mezzo comodo, veloce ed ecologico, visto lo stato del traffico sulla statale 54; ha poi spiegato la scelta di spostare il terminale di 100 metri: la ferrovia e la vecchia stazione costituivano infatti una doppia barriera sia al traffico, con il passaggio a livello di via Foramitti, sia al riassetto urbanistico dell'area ex Italcementi. Frasi che a noi appassionati appaiono in contraddizione: il treno è comodo perché arriva in centro, basta che non ostacoli traffico e sviluppo edilizio!



La vecchia stazione di Cividale ripresa dal passaggio a livello già privo di barriere che è stato eliminato con la costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori (foto D. De Anna)

Dopo aver ricordato che il comune è stato protagonista nelle decisioni sul nuovo terminal intermodale e nel contribuire ai finanziamenti ha annunciato che i lavori per l'autostazione e il parcheggio inizieranno in estate e si concluderanno nell'autunno 2009. E' intervenuto quindi il vice-presidente Monai dichiarando l'interesse della regione a rilanciare lo scalo di Bottecchio da anni inutilizzato, cedendo poi la parola al presidente Riccardo

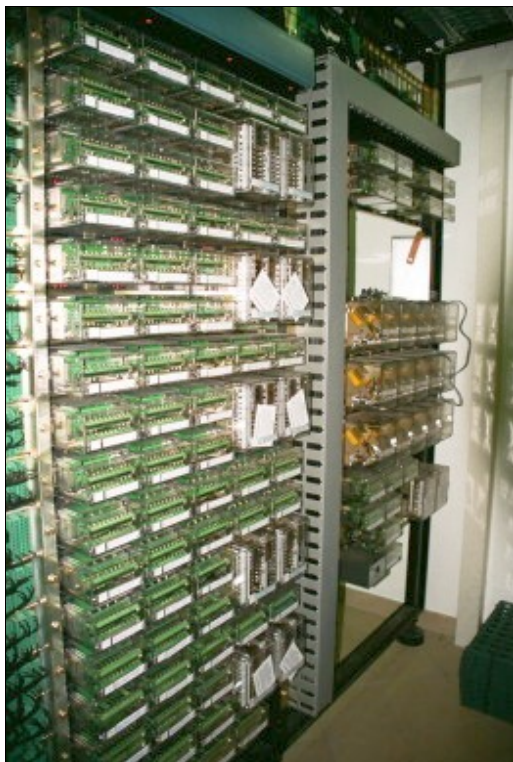


Si armano le fondazioni dei paraurti che sanciranno il termine della Ferrovia Udine-Cividale (foto D. De Anna)

Illy, che ha ribadito il supporto alla ferrovia stessa alla luce degli aumenti petroliferi degli ultimi anni, spiegando anche la scelta di affidarsi ad un gestore unico dei trasporti, sia per economicità di gestione, sia per una migliore integrazione dei diversi vettori a livello di orari e tariffe, auspicando un aumento nella quantità e qualità del servizio. Ha quindi sottolineato come la regione abbia a cuore il rilancio urbanistico, culturale e turistico della città ducale anche a fronte dell'ingresso della Slovenia nella UE. L'evento si è poi concluso con un rinfresco. Non c'è stata una particolare presenza della cittadinanza forse perché non era stata fatta troppa pubblicità sui giornali a quel-



L'atrio del fabbricato viaggiatori (foto D. De Anna)



Il quadro con i relè che gestiscono la stazione (foto D. De Anna)

la che è stata una cerimonia semplice e dimessa.

La nuova stazione intermodale, costata 5 milioni di euro, è costituita da un edificio a pianta rettangolare su due livelli, per un totale di circa 500 m²: al piano terra troviamo la sala di attesa con accesso sia dal lato binari sia da quello autostazione, la biglietteria e uno spazio con distributori di bevande che in futuro potrebbe essere sostituito da un bar; il resto del piano è occupato da uffici per il personale, servizi igienici e la sala

ACEI con il banco per il comando degli itinerari e, sul retro, il vero cuore tecnologico costituito da circa 600 relè. Al piano superiore troviamo la centrale termica e frigorifera per la completa climatizzazione dell'edificio e la sala polifunzionale dove si è tenuta la conferenza stampa, adatta anche a convegni, mostre, ricevimenti e quant'altro essendo a disposizione della città. I materiali utilizzati sono la pietra piacentina, fortemente voluta dal comune, utilizzata per il rivestimento esterno e per gli interni, e il legno per la copertura.

Il piazzale binari è costituito da 5 tronchini: il 1°, più corto, di solo ricovero, il 2°, 3° e 4° per il servizio viaggiatori, il 5° per il ricovero ed eventuali servizi merci; tutti i marciapiedi sono coperti da pensili-

ne metalliche con copertura in plexiglass. Non verrà toccato il vecchio magazzino merci usato come deposito materiali. Una curiosità: il segnale di protezione all'ingresso da Udine è costituito da tre luci (detto anche albero di Natale) con la combinazione rosso e doppio giallo indicante via libera a velocità ridotta con avviso di via impedita su binario corto o parzialmente occupato. Riguardo alla vecchia stazione si sa per certo che sarà smantellato tutto il piazzale entro due mesi mentre l'edificio del 1886, vincolato, sarà recuperato: le ipotesi spaziano dall'ufficio di accoglienza turistica a spazio culturale; molto dipenderà da cosa verrà realizzato nell'area ex Italcementi. Il vecchio edificio continuerà quindi ad esistere ed a rimanere nel cuore di molti cittadini ed appassionati per quello che ha rappresentato per la storia di Cividale e delle ferrovie in generale.

Daniele De Anna



Il banco ACEI della nuova stazione (foto D. De Anna)

Definito il tracciato della TAV

Dopo oltre un anno e mezzo di consultazioni, discussioni, proteste, il 4 febbraio è stato firmato il protocollo d'intesa tra la Regione e i sindaci di 14 dei 16 Comuni attraversati dal Corridoio 5 che definisce il tracciato della nuova linea AV/AC in Friuli Venezia Giulia. Non hanno dato il loro assenso i sindaci di Porpetto e di Villa Vicentina che contestano il passaggio sui loro territori.

Come già anticipato sul numero scorso, il percorso seguirà a sud l'autostrada A4 dal confine con il Veneto (attraversamento del Tagliamento) a Muzzana, per poi passare a sud di Porpetto ed a nord di Torviscosa, dirigendosi verso lo scalo di Cervignano con il quale sarà ovviamente interconnessa, proseguendo sul viadotto di Cervignano, che è già a 4 binari, affiancandosi poi alla vecchia linea fino a Villa Vicentina, da dove con una variante a nord della linea esistente e con un nuovo ponte sull'Isonzo raggiungerà Ronchi dei Legionari.

Si cercherà di rendere minimo l'impatto ambientale con la mascheratura del tracciato tramite arginelli e alberature, l'installazione di barriere antirumore e di sistemi per ridurre le vibrazioni con limitazione della velocità a 200 km/h nei tratti urbani. Dal viadotto di Cervignano spariranno le attuali spallette in cemento che parzialmente coprono i treni; saranno sostituite da una copertura trasparente antirumore che avvolgerà il tutto, in pratica i convogli viaggeranno dentro un tubo.

Ora i Comuni entro giugno dovranno approvare il protocollo d'intesa e

quindi sarà dato il via alla fase operativa.

Prima della firma del protocollo erano avvenuti molti incontri e dibattiti tra le varie amministrazioni interessate e i residenti. Quasi tutti i comuni hanno preteso che la linea non passi sul loro territorio, o che almeno transiti lontano da zone abitate. Si è così cercato di accontentare tutti pur i limiti imposti dalla geografia. Come già riferito gli unici scontenti sono stati i Comuni di Villa Vicentina e di Porpetto. Addirittura quest'ultimo ha acquistato per due giorni consecutivi un'intera pagina del Messaggero Veneto dove con piantine e foto dal satellite ha proposto le proprie considerazioni sul tracciato, dichiarandosi favorevole all'opera, ribadendo però che sia una "TAV/TAC che non massacrò il territorio". A sostegno delle proprie tesi riporta inoltre il fatto che i progetti sono stati fatti su mappe non aggiornate; infatti sul tracciato proposto sorgono alcune attività commerciali e produttive che dovrebbe essere eliminate o che si troverebbero a fianco il terrapieno o il viadotto della linea.

E' stata anche organizzata una raccolta di firme per una petizione all'Unione Europea, che secondo alcuni politici avrebbe espresso alcune perplessità sulla vicenda.

Intanto i comitati No Tav hanno organizzato il 24 marzo la "Pasquetta No Tav" a Porpetto alla quale hanno partecipato circa 200 persone nonostante la giornata piovosa. Durante la manifestazione è stata ancora una volta ribadita l'opposizione all'opera ritenuta inutile, costosa e di-

struttiva del territorio.

Il giorno dopo però i sindaci firmatari dell'intesa hanno ribadito che quella fatta è la scelta migliore e che non si può più tornare indietro.

A movimentare la situazione è anche intervenuto il candidato del centro-destra alla presidenza del consiglio regionale che ha dichiarato che se sarà eletto si propone di riprendere in mano il progetto.

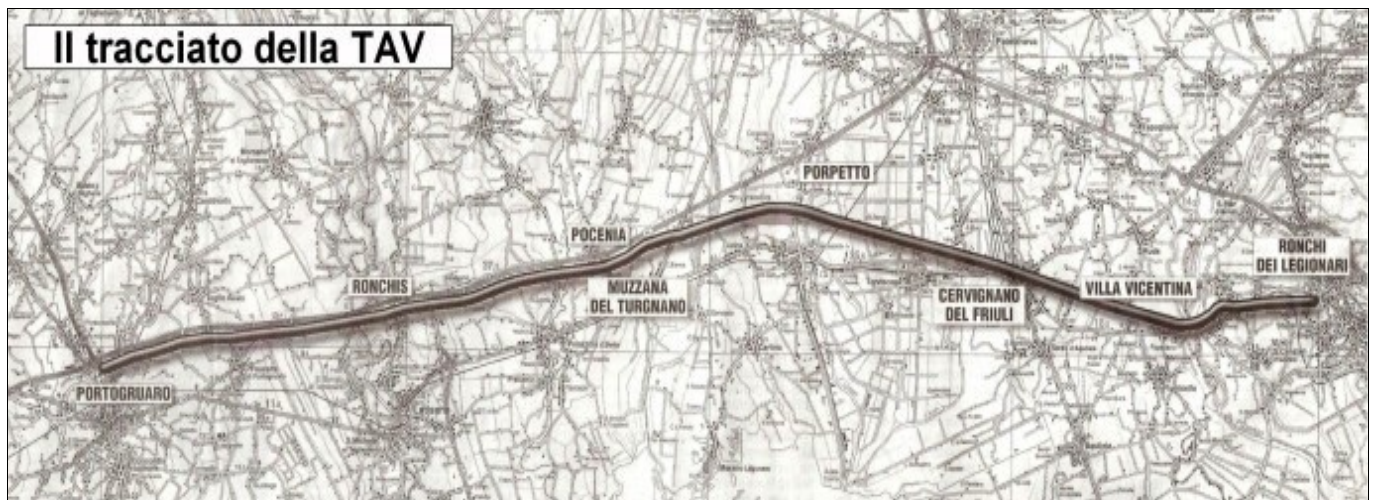
Intanto il Parlamento ha stanziato per la progettazione delle tratte Ronchi-Trieste e Trieste-Divaccia rispettivamente 24 e 22 milioni di euro.

In Veneto invece la definizione del tracciato della tratta Mestre-Tagliamento è ancora in alto mare perché non convince più l'affiancamento all'autostrada. In questo modo, ha dichiarato il consulente alla UE dell'assessorato alla mobilità del Veneto, è stato perso il treno dei co-finanziamenti europei alla progettazione.

In seguito a tutti questi fatti da Bruxelles vengono chieste spiegazioni su questi ritardi alla costruzione del Corridoio 5 provenienti dal Nord-est, ma anche dalla Val di Susa, e si dà maggiore priorità al Corridoio 10 Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga-Dresda.

Infine, sono state fatte le seguenti previsioni, probabilmente molto teoriche, sulle date di apertura delle varie tratte del Corridoio 5 da Milano a Lubiana: 2011 Milano-Verona con un costo di 5,8 miliardi di euro; 2013 Verona-Padova, costo 2,7 miliardi; 2015 Mestre-Trieste, costo 6,2 miliardi e Trieste-Lubiana, costo 3 miliardi; la Padova-Mestre è già in esercizio.

Claudio Canton



E 190 004 in livrea "UEFA Italia"

In occasione dei prossimi campionati Europei di calcio che si terranno a giugno tra Svizzera ed Austria, le ferrovie austriache hanno voluto celebrare l'evento applicando a 16 locomotive Taurus 1116 e 1216 la livrea "UEFA 2008": diversa per ogni locomotiva e contraddistinta dai colori della bandiera delle nazioni che si sono qualificate alla fase finale del torneo. I colori italiani sono stati applicati alla locomotiva E 190 004 del D.L. di Villach appartenente al gruppo di macchine atte al servizio di interoperabilità Italia-Austria e quindi visibili anche sui binari della nostra regione. Ad inizio anno 2008 le locomotive che già si presentavano in livrea UEFA con i colori delle singole nazioni erano: 1116 005 "Austria", 1116 007 "Grecia", 1116 029 "Svezia", 1116 036 "Germania", 1116 075 "Svizzera", 1116 084 "Russia", 1116 087 "Polonia", 1116 108 "Croa-



Sopra e a sinistra: due immagini della Taurus politensione 1216 004 (E 190 004) in livrea "Uefa Italia" ripresa a Tarvisio Boscoverde il 22 febbraio (foto E. Ceron)

zia", 1116 232 "Spagna". Oltre a queste 16 locomotive alla locomotiva 1116 080 è stata applicata una vistosa livrea azzurra con il logo celebrativo "UEFA EURO 2008 Expect Emotion". Inoltre sul sito www.oebb.at/euro2008/de/Loks/index.jsp è possibile trovare i turni giornalieri di servizio di tutte le Taurus Uefa.

Enrico Ceron



La Taurus 1116 041 in livrea "Uefa Olanda" ripresa a Salisburgo la sera del 30 marzo (foto C. Canton)

Proposta di legge regionale

E' stata presentata in gennaio una proposta di legge regionale per la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio ferroviario.

La legge, se approvata, disporrà che la Regione promuoverà la conoscenza della cultura ferroviaria attraverso il recupero delle vecchie ferrovie dismesse e la valorizzazione a sco-

po turistico anche di quelle esistenti, testimonianze aventi valore di civiltà per i territori attraversati ed importanti espressioni dell'archeologia industriale regionale.

Favorirà perciò tutte le realtà che operano nel settore feramatoriale, tra le quali il museo di Trieste C.M., la FTMCT, la biblioteca di Udine, l'archi-

vio storico ferroviario di Casarsa, includendo anche la tranvia di Opicina. Purtroppo la proposta non ha potuto avere una prima valutazione per la fine anticipata di due mesi della legislatura regionale decisa per accorparsi nello stesso giorno tutte le elezioni; in ogni caso questa proposta avrebbe dovuto essere ripresentata al nuovo consiglio regionale che sarebbe stato eletto in giugno.

Claudio Canton

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

La nuova direttrice del trasporto regionale di Trenitalia, che ha preso servizio ad inizio anno, nel suo discorso d'insediamento ha precisato che il suo impegno e quello del personale sarà dato alla puntualità, alla sicurezza, alla pulizia dei treni ed alle informazioni ai viaggiatori. Indirettamente ha così risposto all'assessore regionale ai trasporti che chiedeva alle ferrovie queste priorità.

La Regione FVG inserirà nel bando di gara per il trasporto pubblico regionale la clausola che prevede la sostituzione parziale dei rotabili o la messa in servizio di mezzi completamente nuovi. Le carrozze dovranno essere perciò nuove, pulite, con aria condizionata e connessione Internet, videosorvegliate e con a bordo guardie giurate.

Inoltre ha stanziato 52 milioni di euro nel prossimo biennio per l'acquisto di una decina di treni a due piani (non si sa di che tipo, ma probabilmente Vivalto).

Intanto si è saputo che anche le Ferrovie Nord Milano hanno intenzione di partecipare alla gara per il trasporto pubblico regionale.

L'associazione Assoutenti ha monitorato 50 treni del Veneto e del Friuli tra marzo e giugno 2007. Sono stati valutati cinque parametri: puntualità, affollamento, efficienza del materiale, pulizia e altre disfunzioni. La linea peggiore è risultata la Udine-Venezia seguita subito dopo dalla Portogruaro-Venezia. E' risultato anche che il 16% dei treni è sovraffollato, che il 38% delle carrozze presenta

problemi e guasti vari e che il 25% dei treni che circolano nelle ore critiche viaggia in ritardo.

I pendolari si lamentano inoltre per le frequenti soppressioni di treni dovute alla carenza di personale.

Riguardo a questo problema, la soppressione per tre giorni consecutivi in gennaio del regionale 2839 Portogruaro-Trieste ha avuto come conseguenza la presentazione di un esposto alle quattro Procure della Repubblica delle province interessate dalla linea.

Le FS chiedono 10 milioni di euro per cedere gli scali Sacca e Gervasutta a Udine. I terreni rientrano nel piano di trasformazione urbana che interessa la zona a cavallo della stazione, lato Venezia, comprendente anche l'ex acciaieria Safau e l'ex caserma Piave. Il prezzo a metro quadro, che è di 200 euro per lo scalo Sacca e di 160 euro per quello Gervasutta, viene ritenuto eccessivo dal Comune, che lo riterrebbe equo solo se le aree fossero consegnate libere da ogni infrastruttura e bonificate. In alternativa le ferrovie potrebbero essere invitate ad entrare a far parte della società di trasformazione urbana e partecipare così direttamente al piano.

Fra parentesi, in questo piano rientra anche l'area dove è situata la nostra carrozza, che dovrebbe essere destinata alla nuova autostazione.

Invece a Pontebba l'area che era occupata dalla ferrovia viene valutata tra gli 11 e i 13 milioni di euro. La Regione è disposta ad acquistarla per destinarla a base di partenza ed a parcheggio per la costruenda cabinovia di passo Pramollo.

Il 29 gennaio due carri carichi di rottami ferrosi destinati all'acciaieria ABS

di Carnaccio si sono messi in movimento, probabilmente perché non ben frenati, lungo il raccordo tra la stazione di Udine e lo scalo della ditta. Per la pendenza della linea hanno acquistato sempre più velocità, attraversando il passaggio a livello di Lumignacco, ovviamente aperto, per schiantarsi alla fine contro il paraurti alla fine del raccordo. I responsabili del servizio di movimentazione dei carri non sanno spiegarsi come sia potuto avvenire, mentre gli abitanti della zona ribadiscono che non è la prima volta che succede, per di più in questo caso con il P.L. aperto dove erano appena passate delle persone.

I GTW 2/6 Stadler della Ferrovia Udine-Cividale presentano ancora problemi di funzionamento. Sembrava che i tecnici della ditta svizzera fossero riusciti a ripristinare il funzionamento delle automotrici, ma in febbraio i problemi, principalmente dovuti al software che gestisce l'elettronica dei mezzi, si sono ripresentati, specialmente sull'ATR 110.001, con un nuovo intervento in garanzia della ditta costruttrice.

Ad inizio marzo si era diffusa la voce che alcuni treni a lunga percorrenza interessanti il Friuli sarebbero stati soppressi, tra questi tutti gli EC Allegro che garantiscono i collegamenti con l'Austria. Ci sono state varie proteste, particolarmente pressanti quelle dei tarvisiani, che si troverebbero così praticamente senza treni, a parte pochi regionali o servizi autosostitutivi. Al momento però pare che la decisione sulla loro sorte sia rinviata a fine anno.

Intanto dal 7 aprile sarà soppresso l'EC Casanova Lubiana-Venezia.

Il 13 marzo l'IC Trieste-Napoli non si è fermato nella stazione di Cervignano, lasciando esterrefatti i viaggiatori che lo stavano attendendo. I macchinisti sono stati avvisati via cellulare, ma oramai erano già ben oltre la stazione, perciò il treno si è fermato a San Giorgio di Nogaro. La cinquantina di viaggiatori rimasti a piedi ha così dovuto organizzarsi diversamente per raggiungere le proprie destinazioni, mentre i pochi che dovevano scendere a Cervignano hanno potuto usufruire del Lecce-Trieste che era in ritardo per ritorna-



Un treno che non vedremo più: l'EC Casanova effettuato con il Pendolino sloveno 310, qui in partenza da Villa Opicina per Lubiana il 26 maggio 2007 (foto C. Canton)

re indietro.

Lo stesso giorno, sempre nella stazione di Cervignano, i locali vigili del fuoco, poi coadiuvati da quelli specializzati di Mestre, sono intervenuti per mettere in sicurezza una cisterna che perdeva gpl.

Slitta ancora l'avvio dei lavori, previsto ad inizio anno, per la soppressione del passaggio a livello di Santa Caterina dove si incrociano la linea Udine-Venezia e la SS 13 Pontebbana. La variante stradale interesserà dei terreni militari che sono già stati messi a disposizione dall'autorità militare, ma il Ministero della Difesa e quello delle Finanze non si sono ancora accordati per la loro dismissione. Si spera che entro l'anno la vicenda abbia buon fine.

Due macchinisti sono stati assolti dall'accusa di interruzione di pubblico servizio. Erano stati denunciati perché nel luglio del 2006 si erano rifiutati di condurre una locomotiva su cui era montato il dispositivo Vacma di uomo morto, costringendo le ferrovie a sopprimere il treno. Il giudice, applicando altre sentenze già pronunciate in altre regioni d'Italia, ha dato loro ragione perché la loro protesta è stata ritenuta legittima. Infatti questo sistema è stato ritenuto non conforme alla legge 626 sulla sicurezza del lavoro perché l'uso dello stesso costituiva motivo di distrazione per il macchinista e quindi pericoloso per la condotta del treno.

Una controllata della ditta friulana Eurotech, specializzata in microcompu-

ter, fornirà il sistema che garantirà il collegamento Internet wireless sulle carrozze della compagnia Mbta, che gestisce il trasporto ferroviario regionale del Massachussetts.

E' stato presentato un progetto per collegare l'aeroporto di Tessera (Venezia) con la ferrovia Venezia-Trieste. Si dovrebbe costruire una bretella di 1,5 km con un costo di 215 milioni di euro.

E' stata creata una joint-venture tra Ferrovie dello Stato e Poste Italiane che assume il nome di Italia Logistica. Integrerà le attività di Omnia Logistica del gruppo FS, che si occupa del trasporto ferro-gomma sulle lunghe distanze, e quella di SDA Logistica del gruppo Poste Italiane, che si occupa dell'attività di consegna porta a porta. Opererà tramite i centri di smistamento di Ferrovie dello Stato e di Poste Italiane, sfruttando l'integrazione ferro-gomma: treno sulla media e lunga distanza, furgoni per la consegna capillare.

Nel 2007 il traffico merci sulle ferrovie tedesche è aumentato del 7,1% arrivando a 114,6 miliardi di ton/km. Il ministro dei trasporti della Germania ha dichiarato che questo aumento dimostra il successo della politica dei trasporti in Germania e che la ferrovia diventa sempre più conveniente ed attraente ad ogni aumento del prezzo del gasolio. Perciò il trasferimento dalla gomma alla rotaia deve essere ulteriormente sostenuto, per evitare intasamenti sulle strade e salvaguardare l'ambiente.

SBB Cargo invece ha chiuso il 2007 con una perdita di 190 milioni di franchi, di molto superiore a quella prevista. Tutto ciò nonostante l'aumento del traffico verso l'Italia ed il nord Europa. Ma sono stati proprio i costi sottostimati di questa espansione, uniti alla forte concorrenza, a determinare questo deficit. E' stato così deciso un piano di ristrutturazione che prevede la riduzione del personale di 400 unità, principalmente addetti amministrativi della sede di Basilea e maestranze delle officine di Bellinzona.

L'11 dicembre 2007 è ripreso il servizio ferroviario tra la Corea del Nord e quella del Sud. Il primo treno era un convoglio merci.

E' iniziato in Cina il servizio commerciale dei primi convogli Alstom derivati dal Pendolino ETR 600, ma senza pendolamento. In totale saranno 60: 3 fabbricati a Savigliano, 6 prodotti in Italia ma montati in Cina ed i rimanenti costruiti a Changchun in Cina.

Dai TG

a cura di Denis e Carmela Carlutti

Il 4 gennaio durante il TG1 Economia delle 14.00 è andato in onda un servizio dedicato al fermodellismo; si avete letto bene!

Vi si diceva che un tempo i modelli ferroviari erano uno dei regali portati dalla Befana più diffusi e che ora il mercato è in espansione. Fra le immagini di vari modelli è stata inserita anche una breve sequenza dedicata al plastico del DLF di Prato.

Nel servizio è stato inoltre riportato che in Italia ci sono oltre 20.000 tra modellisti e i collezionisti.

Il TG Mediterraneo del 12 gennaio ha presentato un servizio che parlava della linea di Hejdiaz, che quando fu costruita collegava Damasco in Giordania con Mediva in Arabia. Ora è rimasto in servizio solo il tratto iniziale fino ad Acaba, anche con macchine a vapore per il servizio turistico.



Sul numero scorso è stato pubblicato un articolo dedicato al treno della memoria; durante l'impaginazione è scomparsa la foto del treno con in testa la locomotiva slovena 33-037. La pubblichiamo ora. Gorizia, 3 novembre 2007 (foto E. Ceron)

Trainwatching

Il giorno 31 dicembre 2007 è avvenuto qualcosa di singolare nella stazione di Udine. Infatti dopo 5 minuti dalla partenza del treno per Cividale delle 10.15, effettuato con lo Stadler ATR 110.002, è arrivato fuori servizio sul 5° binario il gemello ATR 110.001; esso ha effettuato lo scarico dei liquami della toilette ed è poi rientrato nel deposito FUC. Denis Carlutti

Il primo gennaio 2008 l'IC Canova delle 15.30 per Roma era trainato dalla E 402B.120, la cui riproduzione era stata fatta dalla vecchia Rivarossi nel 2000, ed aveva in composizione 3 carrozze UIC-X da 200 km/h. Sempre lo stesso giorno l'EC Allegro Strauss per Wien delle 16.15 era trainato da due E 402A, anche se però la seconda era inattiva (forse per un guasto). Denis Carlutti

Il 16 febbraio era presente nella stazione di Udine la locomotiva E 484.019SR della SBB Cargo. La macchina era giunta in Friuli per compiere alcune corse di abilitazione sulle linee regionali. Una corsa prova in Pontebbana è stata effettuata il 21 febbraio. La settimana successiva la locomotiva ha effettuato due treni, un Milano-Udine il 28 febbraio ed un Udine-Milano il giorno se-

Il primo dicembre 2007 è transitato in serata a Udine un treno merci per il trasporto auto (Citroen C1). Fin qui nulla di strano visto che ne passa più di qualcuno durante il giorno, ma questo convoglio aveva la particolarità di avere ben 4 tipi diversi di carri porta auto, tutti delle SNCF. Ce n'erano a 4 assi, del tipo che di solito viene agganciato ai treni passeggeri che effettuano il servizio auto al seguito, a 2+2 assi, che sono praticamente 2 carri a 2 assi uniti in modo semipermanente (si possono sganciare solo in officina) e che, pur essendo molto comuni su questi convogli, non mi risulta siano mai stati riprodotti modellisticamente, a 3 tre assi, il classico tipo per questi trasporti, e a 2 assi, che erano la vera chicca di questo convoglio (personalmente era la prima volta che li vedevo). Per finire, la trazione del treno era affidata alla E 652.010 del D.L. di Udine in livrea XMPR2. Denis Carlutti



La locomotiva elettrica E 484.019SR della SBB Cargo sosta in stazione a Udine il 28 febbraio 2008 (foto E. Ceron)

guente. Locomotive E 484 SBB Cargo sono state in seguito viste sulla linea Trieste-Venezia alla trazione dei treni per il trasporto di auto Renault da Opicina a Vercelli in alternanza con le E 189 di FNM Cargo.

Enrico Ceron

Il 2 marzo era presente sulla Udine-Venezia, in doppia trazione con la E 633.222, la E 633.109, locomotiva che è stata riportata nella livrea originale dagli appassionati savonesi.

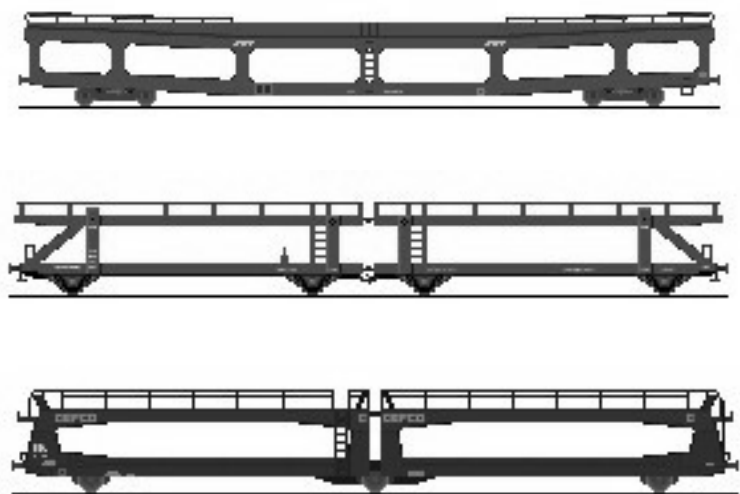
Giampaolo Scodellaro

Ogni tanto si vedono delle composizioni insolite sui nostri binari. Per esempio ha circolato per un certo periodo una composizione di carrozze a due piani che aveva in testa una carrozza pilota Vivalto. Si è visto anche una carrozza a piano ribassato pilota in testa a carrozze a due piani.

Giampaolo Scodellaro

Il 21 marzo era presente a Udine metà parco dei Minuetto in dotazione alla regione FVG: 4 erano in stazione ed uno era ricoverato in deposito.

Denis Carlutti



Figurini di carri simili a quelli in composizione al treno trasporto auto transitato a Udine il 1° dicembre 2007



Appunti da Norimberga 2008

Anche quest'anno ho visitato il salone internazionale del giocattolo di Norimberga ed in particolare il padiglione 4A che notoriamente è interamente dedicato al fermodellismo.

Come immaginavo non si sono viste e non sono state annunciate novità di cui non si avesse già notizia da settimane. Quindi questa è stata un'edizione tranquilla sotto questo aspetto.

Si è saputo qualche cosa di più sulle uscite delle novità di cui si sapeva già: **Acme** consegnerà finalmente il convoglio ETR 500. Per fine marzo o inizio aprile avremo la confezione con le due motrici e due carrozze intermedie a cui seguirà a maggio la confezione con altre tre carrozze intermedie e poi in estate la carrozza ristorante. Il convoglio sarà già interamente illuminato grazie ad una condotta passante su tutti i rotabili e la presa di corrente avverrà da entrambe le unità di testa, con possibilità di esclusione della presa corrente su una delle due unità mediante un ponticello. La digitalizzazione sarà semplicissima mediante l'innesto del decoder in un vano posto nel sottocassa accessibile tramite uno sportellino, così non sarà necessario aprire il rotabile. La motorizzazione è di tipo classico e cioè motore con volano e trasmissione a doppia trazione cardanica su entrambi i carrelli dell'unità motrice. Entrambe le unità di testa sono dotate di telaio metallico. A maggio verranno consegnate le carrozze cuccette nella livrea dell'Euronight Palatino della società Artesia, e nel mese di giugno saranno consegnate le carrozze cuccette tipo X carenate in livrea rosso fegato-beige, confezione di 3 pezzi (una prima classe e 2 seconde classi).

Sono poi pronte le locomotive del gruppo TRAXX F140FM di Bombardier nelle livree Crossrail Serfer (E 484-902) e Railion (BR 185 DB).

Altre novità Acme sono visibili nelle foto qui a fianco.

Alla **Hornby Rivarossi** era esposto un campione della tanto attesa Gr 740 FS; il modello sembra di buona fattura, azzeccato nelle forme e proporzioni, ben dettagliato. La tonalità del colore nero è buona, peccato che il campione presentasse la colorazione del carro e delle ruote in un

rosso segnali che ne sminuiva l'insieme. Comunque il modello definitivo, che avrà ruote e telaio nella giusta colorazione rosso vagonne, dovrebbe essere veramente piacevole. È stata annunciata anche la Gr 743, naturale evoluzione, come al reale, con preriscaldato-



Locomotiva a vapore 740.108 di Rivarossi (foto Hornby)



Dall'alto alcune novità ACME
 - Locomotiva E 404 dell'ETR 500
 - E 483 TRAXX F140DC di Angel Trains per l'esercizio in Italia
 - Carrozza tipo 1936 mista (1ª e 2ª classe e bagagliaio) in livrea grigio ardesia (proposta anche in livrea castano)
 - Carrozza cuccette tipo 1956 di 2ª classe in livrea castano (proposta anche in versione mista)
 (foto A. Rigon)

datori Franco-Crosti della Gr 740. In tema di materiale d'epoca è prevista anche l'automotrice ALn 556 serie 1200 FIAT.

Sono anche pronte le tanto attese locomotive elettriche E 646 in livrea d'origine ed E 402B in livrea XMPR. Da **Roco** avremo le annunciate locomotive E 645 ed E 646 che saranno consegnate nella versione priva di modanature, nelle livree castano-isabella e verde magnolia-grigio nebbia, in diverse numerazioni e con varianti alle fiancate (portelloni alti e portelloni bassi).

Avremo finalmente le locomotive diesel D 343 nelle serie 1000 e 2000, più volte preannunciate negli anni scorsi, ma mai realizzate, ed infine le locomotive a vapore Gr 875 che saranno consegnate in tre numerazioni differenti di cui una in livrea fotografica.

Alla **Vitrains** hanno presentato il catalogo 2008 dove sono presenti le ALn 668.1400 di serie nelle livree verde lichene-giallo coloniale e azzurro-crema dell'epoca IV. Sono state inserite anche le classiche automotrici ALn 772 e le elettromotrici ALe 840, anche in versione bicolore, che però non vedranno la luce prima del 2009.

Anche **Trix** ha presentato un campione delle locomotive elettriche E 483 FS, che dovrebbero essere pronte a breve.

Nulla si sa di **Os.Kar** che non era presente in fiera.

Alla **DI.MO** hanno confermato per l'ennesima volta che le carrozze doppio piano di Comofer sono pronte e che saranno consegnate in breve. Inoltre stanno pensando ad un nuovo modello, la cui progettazio-



Prova di stampa della Gr 875 di Roco (foto A. Rigon)

ne è già avanti, senza però volersi sbottonare oltre.

Confermata, inoltre, la locomotiva a vapore di preda bellica Gr 421 di Piko. Sembra anche che sarà disponibile una locomotiva Taurus in livrea commemorativa per i campionati europei di calcio.



Un'elettromotrice ALe 840 (novità Vitraains) con rimorchiata Le 640 ripresa a Bolzano il 17 settembre 1989 (foto C. Canton)

Mercatino

CEDO i seguenti articoli in ottimo stato con aggiuntivi da montare: Lima 149979 ETR 242, 308351 bagagliaio UIC-X livrea MDVE, 308529-1 carrozza UIC-Z 1^a cl. bi-grigio; Rivarosì 3573 carrozza UIC-X 1^a cl. rosso/grigio FS, 3576 carrozza UIC-X 1^a cl. rosso/grigio FS, 3577 carrozza UIC-X 2^a cl. rosso/grigio FS, 3663 carrozza UIC-X 2^a cl. rosso/grigio FS, 3675 set 3 vetture rosso/grigio FS, 3564 carrozza letti MU FS, 3603 carrozza letti MU SNCB, HR 2022 E 645.064 castano/isabella, HR2071 E 656.588 grigio/blu, HR4009 carrozza letti T2 SNVB, HR6005 carro Eaos

Probabilmente però le vere novità le abbiamo nel campo degli automezzi in scala 1/87. Infatti la **Brekina** proporrà per fine anno i modelli delle Fiat 126 e 130, mentre alla **Rietze** hanno annunciato ben due autobus autosnodati, il primo un Mercedes Benz Travego della Trieste Trasporti, il secondo un MAN della ACTV di Venezia.

Quest'anno tutte le principali case hanno presentato un loro sistema digitale. Quello che è sembrato veramente interessante è il Commando della **Viessmann**. Si tratta di una centrale multiprotocollo DCC-Motorola che dispone di un bel schermo da 7 pollici a colori touch screen. Con questa centrale si possono svolgere parecchie operazioni che una volta erano possibili solo tramite l'au-

silio di un computer. Basti dire che si può creare il quadro sinottico del proprio impianto direttamente e con grande semplicità sullo schermo, la centrale permette di controllare 1000 locomotive di cui le prime 100 sono richiamabili da una libreria che comprende immagini dei modelli, rendendo superfluo il ricordare l'indirizzo digitale della macchina che si vuole utilizzare, basterà richiamare la foto del modello. La centrale dispone già di 100 immagini implementate, ma si tratta di loco tedesche. Le immagini possono essere sostituite collegandosi ad un PC esterno tramite la connessione USB. Si possono creare itinerari e blocchi automatici il tutto dallo schermo e con estrema semplicità.

Infine una simpatica curiosa novità sempre della **Viessmann**: si tratta di due coppie intente a copulare, e fin qui nulla di particolare se non fosse che, grazie ai nuovi tipi di gomme elastiche ed ad una adeguata motorizzazione, viene riprodotto anche il movimento che caratterizza l'accoppiamento.

Angelo Rigon

FS con tronchi, HR6006 carro FS a pareti scorrevoli; Roco 63627 E 645.102 castano/isabella dep. Udine, 63633.1 E 636.253 castano/isabella, 44666 carrozza Eurofima 2^a cl. ÖBB rosso/nero, 44668 carrozza Eurofima 2^a cl. ÖBB rosso/nero, 45606 carrozza Eurofima 2^a cl. ÖBB rosso/nero, 45636 carrozza TEE a salone FS, 45637 carrozza TEE a scompartimenti FS, 45906 set veicoli TEE FS, 45155.1 carro Habfis FS, 45155.2 carro Habfis FS, 45155.3 carro Habfis FS sporcato, 46931 carro cisterna DSB "BP GAS", 47681 carro pianale SNCF; Acme 50073 carrozza piano ribassato livrea MDVC, Acme 50074 carrozza piano ribassato livrea MDVC; Vitraains 3001 carrozza 2 piani livrea

MDVC, 3002 carrozza 2 piani livrea MDVC; Oskar kof01 set 3 carri Gabs FS, 4100 carro Gabs FS, 4112 carro Gabs FS, 4203 carro Gbhs FS, 4203.2 carro Gbhs FS, 4031.2 carro Rgmms FS con container Merzario; Kleinmodellbahn 5162 carro con container LKW Walter, Piko 95537 cisterna Shell.

Inoltre le videocassette: Locostory 3 e 4, E 428.014 testimone di una leggenda, E 636 le locomotive di successo, Barbagia Express, I giganti del vapore; i DVD: Bivio Sordio (linea Milano-Bologna), Milano-Chiasso 200 treni al giorno; il libro: Il materiale rotabile motore (ed. CIFI). Giampaolo Scodellaro, tel. 0434 97295.

il tender

Notiziario della Sezione Appassionati
Trasporti del DLF Udine

N° 48 - Anno 13 (N° 1 / 2008)

Allegato al supplemento N° 1 al N° 1 - Febbraio 2008 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

Direttore responsabile: Roberto Francescato

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 - Udine

Redazione: Carrozza SAT - Stazione di
Udine

Fotocopiato in proprio