



Treni e pendolari

Il Codacons ha eseguito un sondaggio tra i pendolari della tratta Udine-Pordenone. Sono stati distribuiti 1.500 questionari, ai quali hanno risposto 1.175 viaggiatori, il 78,3% del totale. Vengono evidenziate le solite problematiche: ritardi, sporcizia, dover viaggiare spesso in piedi, biglietti cari per il servizio offerto.

Si nota che quasi la metà degli interpellati da un giudizio negativo sulla puntualità dei treni, mentre quasi tutti denunciano almeno un ritardo. Riguardo all'offerta di posti la maggioranza la ritiene sufficiente. Invece la pulizia è ritenuta molto scarsa. Altri appunti lasciati dai pendolari fanno notare la sporcizia dei bagni, l'assenza di controlli oltre che dei biglietti anche dei bagagli che spesso vengono lasciati nei corridoi intralciando il passaggio.

In tema di tariffe il Codacons consiglia, per esempio, ad una persona che deve andare da Pordenone a Trieste di fare due biglietti, uno da Pordenone a Udine (€ 3,65) ed uno da Udine a Trieste (€ 6,70), per un totale di € 10,35 con un risparmio di

20 centesimi rispetto al biglietto sull'intera tratta. Anche andare da Udine a Conegliano costa meno che andare da Udine a Sacile, € 4,25 contro € 5,20, ma qui subentra la tariffa integrata regionale.

Il Codacons sta inoltre procedendo per avviare delle azioni legali collettive, la cosiddetta Class Action, per richiedere un risarcimento danni per i disagi patiti dai pendolari.

Intanto però le associazioni di pendolari e l'amministratore delegato di Trenitalia hanno firmato un protocollo d'intesa che prevede l'istituzione di un tavolo di conciliazione per la risoluzione amichevole delle vertenze. In Friuli Venezia Giulia verrà inserito nel nuovo contratto di servizio tra Regione e Trenitalia che verrà stipulato all'inizio del 2009. Le richieste dei pendolari sono le solite: maggiore puntualità e pulizia dei treni, materiale rotabile più nuovo e affidabile, contributi della Regione sul costo del biglietto e degli abbonamenti, agevolazioni per le famiglie e per il trasporto integrato, più controlli ed informazioni sui convogli.

I risultati del sondaggio

Che giudizio darebbe alla puntualità di Trenitalia?

pessimo	9,2%
insufficiente	32,2%
sufficiente	34,3%
discreto	11,3%
buono	12,6%
non so	0,4%

I ritardi nella media di un mese, secondo lei, sono:

mai	6%
1-3	23,4%
3-5	22,5%
5-10	29,4%
di più	18,7%

Dia un giudizio sul numero dei posti a sedere lungo le tratte da lei percorse su Trenitalia:

pessimo	4%
insufficiente	17,2%
sufficiente	40,5%
discreto	14,2%
buono	23,1%
non so	1%

Quante volte nella media di un mese non ha trovato posto a sedere?

mai	46,8%
1-3	31,5%
3-5	11,7%
5-10	6,8%
di più	3,2%

Che giudizio darebbe all'igiene delle carrozze?

pessimo	32,2%
insufficiente	30,9%
sufficiente	23,7%
discreto	8,1%
buono	5,1%
non so	0%

Quante volte nella media di un mese ha trovato il treno sporco?

mai	5,3%
1-3	28,2%
3-5	14,1%
5-10	19,4%
di più	33%



Un treno per pendolari del recente passato. ALe 801/940 "Fanta" in partenza da Mestre il 27 marzo 1988 (foto C. Canton)

Trenitalia ha fornito i seguenti dati sul servizio regionale in Friuli Venezia Giulia: i treni per trasporto regionale sono 180 al giorno e trasportano 20.500 pendolari con una puntualità del 90%.

L'assessore regionale ai trasporti Riccardo Riccardi ha poi deciso di effettuare delle ispezioni a sorpresa sui treni regionali. La prima ispezione, che poi tanto a sorpresa non lo era visto che era presente la stampa ed i rappresentanti dei pendolari, è stata effettuata il 15 ottobre sul regionale 2843 Udine-Trieste delle 7.28. Il treno ha viaggiato in orario ed era pulito. L'assessore ha preso visione della situazione, ha ascoltato i punti di vista dei rappresentanti dei pendolari e dei viaggiatori ed ha annunciato l'intenzione di indire degli incontri periodici tra FS, Regione e Comitati per discutere dei problemi che si presentano nel servizio ferroviario per trovarne le soluzioni.

Lo stesso giorno è successo un fatto che ha stupito l'assessore. Uno dei rappresentanti dei pendolari aveva dimenticato l'abbonamento; il controllore lo multato e, consegnandogli il verbale, lo ha invitato a recarsi in una biglietteria con l'abbonamento a pagare il biglietto. Alla domanda dell'assessore sul perché dovesse pagare un'ammenda e non solo presentare l'abbonamento, avendo già pagato, il controllore rispondeva che è la prassi.

Infine, la Regione ha stanziato 21 milioni di euro per l'acquisto di tre nuovi elettrotreni, due a 4 casse ed uno a 6 casse (non si sa però di quale tipo. N.d.R.).

Claudio Canton

Il nuovo orario

L'introduzione dell'orario invernale 2009, avvenuta il 14 dicembre 2008, ha visto l'apertura della linea Alta Velocità Milano-Bologna. Il comunicato ufficiale di Trenitalia annuncia che la attivazione della nuova linea permette di velocizzare tutti i collegamenti della dorsale Milano-Roma-Napoli-Salerno. Nello stesso tempo diminuiscono i tempi di percorrenza tra Roma e le principali città del Nord e del Sud Italia, e tra Venezia e Milano.

L'offerta AV sulla Roma-Milano prevede 50 treni al giorno (51 il venerdì) di cui 18 (19 il venerdì) "Fast", cioè senza fermate intermedie, in grado di unire le due città in 3 ore e trenta minuti. Il servizio AV sulla Milano-Napoli, che è stato denominato "Frecciarossa", collega le due città con gli ETR 500 in sole 4 ore e 50 minuti, a fronte alle precedenti 6 ore e 12', con fermate previste a Bologna e Roma Tiburtina. Sono stati inoltre attivati collegamenti più veloci tra Roma e alcune tra le più importanti città italiane con tempi di percorrenza ridotti anche di un'ora. Ogni giorno, almeno un Eurostar veloce collega in 3 ore e 59 minuti Roma con Venezia, Verona, Genova, Bari e Lamezia Terme. È stato velocizzato anche il collegamento tra Rimini e Roma. Sul l'asse Torino-Milano-Venezia è stato istituito il nuovo servizio del treno Frecciabianca (convogli Eurostar City) che riduce i tempi di percorrenza tra Milano e Venezia a 2 ore e 35 minuti contro le precedenti 3 ore e 4'. Sullo stesso percorso sono inoltre confermate le due coppie di Eurostar

veloci con percorrenza di 2 ore e 20 minuti. In Puglia e in Calabria arriva il nuovo treno ETR 600 denominato Frecciargento. Sei nuovi pendolini di ultima generazione uniscono Roma a Bari e a Lamezia Terme in 3 ore e 59 minuti con una diminuzione dei tempi di percorrenza nel primo collegamento di 40 minuti e nel secondo di un'ora. Sono stati velocizzati anche i collegamenti per Lecce (5 ore e 21 minuti) e per Reggio Calabria (5 ore e 14 minuti) con un recupero medio su entrambi di 64 minuti. Sono stati velocizzati anche tutti gli altri collegamenti Eurostar con recuperi medi di 20 minuti, grazie all'impiego dell'ETR 485 e al transito sulla linea AV tra Roma e Caserta.

Molti Intercity Plus sono stati trasformati in Eurostar City con aumento perciò delle tariffe. Tra questi anche l'Intercity Plus "Fogazzaro" Udine-Milano è divenuto Eurostar City 9705 che posticipa la partenza di circa mezz'ora; sul percorso inverso diventa EScity 9741 ed anticipa il rientro a Udine di circa un'ora e mezza. Ci sono state molte proteste per la "soppressione" del Fogazzaro: infatti dalle prime anticipazioni sul nuovo orario sembrava fosse stato eliminato perché nessuno si era accorto che aveva solo cambiato classificazione. C'è stato anche un anticipo di due ore della partenza da Trieste dell'Eurostar per Roma.

Per quanto riguarda i servizi notturni, è previsto un progressivo miglioramento della qualità del servizio grazie all'introduzione di carrozze climatizzate di ultima generazione.

Il nuovo orario prevede per i collegamenti internazionali la cancellazione degli EuroCity 80 "Garda" e 189 "Val Gardena" (Grödnertal) sulla tratta Verona-Monaco di Baviera e la limitazione a Bolzano degli EuroCity 81 "Garda" e 82 "Paganini" sulla medesima linea. Sulla relazione Venezia-Vienna sono stati soppressi gli EuroCity 32-33 "Allegro Stradivari". Questa soppressione, decisa da Trenitalia



La locomotiva ÖBB 1044 005 si appresta ad agganciare l'Allegro Stradivari, treno che è stato soppresso con l'orario invernale 2009. Tarvisio Boscoverde, 1 maggio 2008 (foto C. Canton)

lia ha creato notevoli polemiche in regione, perché in ogni caso c'era una buona richiesta per questo collegamento. Le ÖBB hanno però deciso di mantenere lo stesso il servizio sulla Wien-Venezia istituendo auto-corse sostitutive denominate ÖBB/ICBUS sulla tratta Klagenfurt-Venezia con fermate intermedie a Villach, Udine e Mestre. Sono stati istituiti così l'ICB 833 (partenza da Klagenfurt HBF alle 6.05 e arrivo a Venezia piazzale Roma alle 10.20), l'ICB 835 (Klagenfurt 14.10, Venezia 18.25), l'ICB 832 (Venezia 11.20, Klagenfurt 15.35) e l'ICB 834 (Venezia 19.20, Klagenfurt 23.25), effettuati con bus a due piani in livrea rossa e marchio ÖBB (quindi una novantina di posti), che non viaggiano vuoti e ciò dimostra l'effettiva necessità di questo collegamento. L'Eurocity Allegro Johann Strauss mantiene all'incirca lo stesso orario sul percorso Wien-Venezia, mentre sul percorso inverso ritarda la partenza di circa un'ora e mezza. L'Euronight Allegro Don Gio-

vanni ora percorre la linea Mestre-Treviso-Pordenone-Udine invece della Mestre-Portogruaro-Ronchi-Gorizia-Udine.

C'è stata anche una diminuzione dei servizi Cisalpino che collegano l'Italia con la Svizzera.

Il comunicato di Trenitalia prosegue annunciando che "il progressivo trasferimento dei convogli a lunga percorrenza e di una parte dei treni merci sulle nuove linee AV porta ad un alleggerimento del traffico sulla rete convenzionale creando le premesse per incrementare e regolarizzare il traffico ferroviario regionale. Tali obiettivi sono correlati alle risorse finanziarie disponibili e dedicate a tale scopo dalle amministrazioni regionali, che sono le committenti pubbliche di questo servizio, nonché all'acquisto di nuovi convogli per i pendolari, anche attraverso contributi pubblici". Però, in attesa che le regioni si attivino in questo senso, il nuovo orario prevede solo qualche aggiustamento degli orari di partenza e

dei tempi di percorrenza, quindi per il momento non ci sono sostanziali modifiche rispetto all'orario già in vigore. In Regione l'unica vera novità nel servizio locale è l'istituzione di un treno regionale che collega Trieste a Udine con partenza dalla città giuliana alle 22.21 ed arrivo a Udine alle 23.29. Nel primo giorno feriale di attuazione del nuovo orario ci sono stati molti pendolari che hanno perso il treno perché non erano informati che la maggior parte dei treni in direzione Trieste-Udine-Venezia sono stati anticipati di qualche minuto, mentre in senso contrario si è avuto un loro posticipo. Con riferimento a questo fatto Trenitalia ha ribadito di aver dato per tempo massima informazione su queste variazioni.

In ogni caso ci sono state proteste dei pendolari un po' in tutta Italia in relazione ai "nuovi" orari ed al servizio regionale; a Milano addirittura è stato minacciato il blocco dei Frecce rosse.

Claudio Canton

Nasce InRail

Nel mese di dicembre presso l'associazione industriali di Udine si è tenuta una conferenza sulla logistica in Friuli Venezia Giulia e nell'occasione è stata presentata la nuova società ferroviaria "InRail".

In una breve introduzione è stata illustrata la non felice situazione dei trasporti in regione: come spiega il presidente degli autotrasportatori Masotti, dopo il crollo del comunismo e il passaggio da una modalità imposta (treno) al libero mercato, sull'Europa occidentale si è riversata quella che gli austriaci chiamano "blech lawine" (valanga di lamiera) a causa dei bassi costi dell'autotrasporto nei paesi dell'est e all'alto tasso di crescita di quei paesi. Questa enorme mole di traffico si è riversata anche sul nostro territorio mandando al collasso la rete stradale ed autostradale ormai obsoleta e lasciando a se stessa la modalità ferroviaria dove Trenitalia non ha mai avuto una visione strategica di sviluppo. L'ANAS ha ridotto gli investimenti del 20% e le ferrovie del 32% e solo i recenti fatti di cronaca hanno fatto accelerare i lavori della terza corsia sull'A4, ma considerando che presto la Croazia e anche il resto dei Balcani entreranno

nell'UE tutto ciò non servirà a nulla se non vi sarà il trasferimento su treno. In particolare i cosiddetti treni Ro-La possono essere solo un palliativo temporaneo, in quanto è antieconomico trasportare sia su nave che su treno tutto il TIR compresi gli autisti: l'unica alternativa è l'intermodalità spinta (casse mobili e container) sia su treno che su nave, sviluppando le cosiddette autostrade del mare come già fatto nel Tirreno e bloccare questi flussi ai confini come già fanno Austria e Svizzera dove si dà precedenza ai destinatari locali piuttosto che al traffico in transito. Ci sono poi alcuni punti critici nella nostra viabilità come il tratto Nova Gorica-Gorizia, le difficoltà d'ingresso a San Giorgio di Nogaro per le limitazioni al peso delle locomotive considerato che in 5 anni ha visto crescere il numero di carri manovrati da 5.000 a 20.000, la viabilità ad ovest di Pordenone e la Manzano-Palmanova-Cervignano. L'industria della nostra regione inoltre è mediamente piccola e la domanda di trasporto frammentata cosicché è difficile avere treni completi a prezzi competitivi. In particolare settori come la siderurgia e il legno necessitano di un vettore sempre a di-

sposizione e considerando che da noi c'è il "franco fabbrica" dove il cliente si occupa della logistica e si sceglie il sistema più economico ossia la gomma. La situazione dei nodi logistici in regione vede un interporto principale (Cervignano) e altri 3 di media importanza, 3 porti e centri industriali a meno di 70 Km dai confini e dai centri logistici. Su 250.000 carri all'anno gran parte sono in transito e il 70% del traffico è prodotto dagli scali di Osoppo, Udine e San Giorgio di Nogaro.

Per tentare di risolvere questa non rosea situazione e far incontrare produttori e destinatari finali nasce InterRail che sostanzialmente è un gruppo di acquisto di servizi logistici. L'amministratore delegato Tullio Bratta ne descrive la storia: nasce nel 2001 per opera dello scomparso De Martis e del consorzio "Saturno" costituito da Pittini e Fantoni in un momento in cui Trenitalia aveva problemi non ben identificati; nel 2003 diventa una S.r.l. nonché partner di Serfer con la quale nel 2005 effettua il primo treno privato da Tarvisio ad Osoppo; seguono treni Monfalcone-Osoppo per legrame e Monfalcone-S. Giorgio di bramme. Nel 2007 Pittini esce dalla

società la quale apre la nuova sede di Udine ed assume personale esperto. Nel 2008 c'è l'attivazione dell'impresa ferroviaria InRail che stipula accordi con Rail Cargo Austria e le ferrovie slovene SŽ. Il suo capitale è per il 51% di privati provenienti da Serfer, per il 35% di Friulia e il 14% di Inter-Rail. Al momento gestisce 23.000 carri/anno. In seguito l'ingegner Porta, amministratore delegato di InRail ed ex dirigente Serfer, illustra come in 8 anni si è passati da 150 a 600 dipendenti passando da società di manovra ad impresa ferroviaria. Il primo anno si conta di chiudere con 5 milioni di euro di fatturato per passare a 20 milioni in 3-4 anni. Inizialmente non disponendo di mezzi di trazione, questa sarà assicurata da terzi grazie a intese di collaborazione con Trenitalia, ÖBB, SŽ e la FUC con la quale ci sarà la formazione del personale; in seguito

verranno noleggiate o acquistate locomotive in proprio.

Ha quindi preso la parola l'ingegner Leonarduzzi, amministratore delegato della FUC, per illustrare le trasformazioni che l'azienda ha subito riuscendo a chiudere in utile quando la stessa Sistemi Territoriali chiudeva in lieve perdita. L'azienda ha conseguito il certificato di sicurezza, possiede la circolabilità sull'intera rete regionale e fino agli scali di Marghera e Verona Quadrante Europa, ha 5 istruttori certificati e la certificazione ISO 18001 per la sicurezza sul lavoro. Dispone di 5 macchinisti con patentino E e di 4 capitreno pacchetto D abilitati anche alle manovre ed alla prova freno. Attualmente sta effettuando per conto di Trenitalia alcuni treni merci tra Monfalcone, Gorizia, Udine e Osoppo con E 645 ed E 655 noleggiate dalla stessa.

L'intervento dell'ingegner Di Benedet-

to per Trenitalia tende a smentire le critiche rivolte all'azienda con dati che parlano di 7,5 milioni di tonnellate movimentate nel 2008, chiudendo in pareggio, con un incremento del 10% l'anno dai 29.000 carri del 2007 e transiti per 11 milioni di tonnellate. Inoltre ha cercato di dare il miglior servizio possibile contenendo i ritardi entro i 30' e cercando di ridurre i costi grazie alla partnership con FUC e alla chiusura degli impianti meno produttivi come San Giovanni al Natisone. Ad Osoppo ogni anno transitano 30 mila carri e 15 mila alla ZIU udinese. In conclusione l'assessore regionale ai trasporti Riccardi snocciola questi numeri: degli 11 milioni di tonnellate che transitano in regione 4 sono di attraversamento, 3,5 di arrivo e altri 3,5 in partenza. Conclude poi parlando degli interventi riguardanti la viabilità e il futuro Corridoio 5.

Daniele De Anna

Ex municipalizzate nel libero mercato tra esigenze di bilancio e doveri di servizio

E' il titolo del convegno che si è tenuto a Pordenone il 27 novembre scorso per fare il punto della situazione dopo la liberalizzazione dei servizi pubblici un tempo gestiti da aziende municipalizzate o consorziali. In alcuni casi queste si sono trasformate in S.p.A., talvolta con maggioranza a capitale pubblico, altre a maggioranza privata. Secondo una recente inchiesta del "Sole 24 ore", realtà spesso con i conti in rosso e con il grosso problema di giungere ad un equilibrio tra le esigenze di bilancio e quelle di dovere di servizio presso la comunità di riferimento. Questo in tutti i settori che vanno dal trasporto pubblico locale ai servizi a rete (acqua, gas, elettricità, gestione rifiuti). Secondo il presidente e amministratore delegato di ATAP Pordenone Mauro Vagagnini bisogna cercare una soluzione a questo problema dando la parola ai diretti interessati presenti al convegno. Dopo l'intervento di un rappresentante dell'ATM Milano, del presidente della provincia di Treviso e del sindaco di Perugia, ha preso la parola Andrea Viero già direttore generale della regione durante la gestione Illy ed oggi amministratore delegato della multiutility emiliana Enia che da poco si è fusa con quella di

Torino e Genova: secondo lui è difficile agire in un mercato liberalizzato perché in Italia esistono delle anomalie; ci sono società come Eni che vendono il gas a tutti gli altri e che sono loro stessi soggetti fornitori avvantaggiandosi rispetto agli altri. Il discorso vale anche per la rete Telecom, e per il gruppo FS che di fatto controlla sia il gestore della rete RFI che il servizio di trasporto con Trenitalia camuffando il tutto con una divisionalizzazione che non rispetta in pieno le direttive europee in materia. L'osservazione è condivisa in pieno da Marco Piuri amministratore di Ariva Italia Holding che tra le altre cose controlla la Trieste Trasporti e la SAF di Udine. Sottolinea inoltre come la difficoltà nell'offrire un servizio adeguato sia anche dovuta al fatto che non sempre ci sono regole chiare nei contratti di servizio che vengono stipulati tra le amministrazioni locali e le società appaltatrici ed auspica un miglioramento al riguardo. Gillo Salton presidente di Ascopia ve ribadisce che servizi essenziali come l'acqua potabile non dovrebbero essere in nessun modo privatizzati o entrare in una logica di mercato. Dopo l'intervento del sindaco di Pordenone Bolzonello ci sono le osser-

vazioni conclusive dell'assessore regionale De Anna in sostituzione del governatore Renzo Tondo impegnato all'estero. L'assessore non ha risparmiato nessuno parlando a 360° del mondo dei servizi pubblici. Ha fatto anche una battuta riguardo al fatto che società che fatturano milioni ogni anno non trovino i fondi per installare qualche pensilina d'autobus riferendosi ad alcune situazioni locali. Ha poi citato alcuni articoli apparsi sui giornali che illustrano situazioni molto differenti tra loro: se le aziende di Brescia e Bologna sono macchine da soldi, a Messina siamo alla bancarotta con dipendenti non stipendiati e gran parte dei mezzi fermi. Ha quindi parlato del progetto di fusione delle società regionali (SAF, Atap PN, ATP GO e Trieste Trasporti) in un'unica realtà in grado di affrontare l'imminente gara per il trasporto su gomma a partire dal 2011. Per il trasporto su ferro invece la gara è slittata al 2011 per iniziare il servizio nel 2013. Non sappiamo cosa il convegno abbia risolto, ma almeno ci consola vedere che sono tutti d'accordo sul fatto che molte cose sono da rivedere e migliorare, ma non c'è da farsi grandi illusioni anche perché la pubblica amministrazione ha sempre meno soldi e non è disposta a sovvenzionare come un tempo il pubblico servizio. Viene da pensare che forse si stava meglio quando si stava peggio.

Daniele De Anna

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Negli ultimi due anni alcune stazioni della regione sono state interessate all'iniziativa a livello nazionale di Rete Ferroviaria Italiana "Nuovo muralismo nelle stazioni". Nel comunicato stampa di Ferrovie dello Stato l'iniziativa viene presentata come attività che prevede essenzialmente il recupero del decoro degli impianti ferroviari attraverso l'arte nella forma espressiva del writing per riqualificare gli spazi ed arricchire il territorio. In pratica alcuni "artisti di strada" vengono invitati a decorare alcuni spazi delle stazioni con le loro opere.

Le Ferrovie dello Stato con questi interventi intendono trasformare le stazioni da semplici luoghi di passaggio a spazi vivibili, fruibili e integrati con il territorio circostante, per una importante riqualificazione urbanistica. Così vengono restituiti alle città ambienti ferroviari "rivisitati".

Allo stesso tempo, grazie alla nuova arte e al rispetto che essa ingenera, le stazioni - un bene della comunità da tutelare - sono maggiormente preservate dagli atti vandalici. Lo dimostra la positiva esperienza della stazione di Sagrado, oggetto di continui danneggiamenti che, dopo la decorazione eseguita nel giugno 2007, non si sono più verificati.

Dopo i murales nelle stazioni di Sagrado, San Vito al Tagliamento e Venzone gli ultimi sottopassi interessati all'iniziativa sono stati quelli di Codroipo e Sistiana-Visogliano. Ogni graffito realizzato propone un tema legato alle peculiarità locali, a tradizioni e valori che rimangono nella mente delle persone. Così a Codroipo si parla di musica, a Sistiana di terra carsica e mare, a Venzone di zucche, acqua e lavanda, a Sagrado di viaggi, a San Vito dei colori della natura.

La società regionale Ferrovie Udine-Cividale ha ottenuto dall'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie l'autorizzazione al trasporto merci su tutte le linee della Regione e sulle linee per Mestre e verso l'interporto Quadrante Europa di Verona. Secondo i piani della Regione questa licenza verrebbe utilizzata anche per il servizio Ro-La che do-

Il murales nel sottopassaggio della stazione di Sagrado (foto FS)



vrebbe togliere un po' di TIR dall'autostrada A4. Verranno perciò stanziati dei finanziamenti per l'acquisto di locomotive e carri adatti allo scopo. Intanto lo Stato ha trasferito alla Regione 2,7 milioni di euro per l'ammmodernamento dei rotabili e delle infrastrutture della FUC.

L'INCE - Iniziativa Centro Europea/ Segretariato esecutivo Corridoio V ha predisposto un progetto, denominato *Adria-A*, che prevede l'istituzione di un servizio di collegamento veloce tra gli aeroporti di Venezia, Ronchi dei Legionari e Lubiana con il treno. L'idea prevede anche un servizio transfrontaliero di metropolitana leggera tra l'Italia e la Slovenia sul tragitto Gorizia-Nova Gorica-Sesana-Divaccia-Capodistria-Trieste-Monfalcone-Gorizia. L'attivazione di questo servizio prevede l'elettrificazione della Gorizia-Nova Gorica-Sesana e della realizzazione della Trieste-Capodistria prevista dal Corridoio 5. A disposizione di questo progetto ci sarebbero 3,35 milioni di euro, 400 mila dei quali a carico del Friuli Venezia Giulia; il costo totale dell'opera è invece stimato in 100 milioni di euro. Finora hanno manifestato il loro interesse la nostra Regione, i tre aeroporti, i porti di Trieste e Capodistria, i comuni di Trieste, Gorizia, Capodistria, Venezia, Monfalcone, Sesana, Nova Gorica e Divaccia, la provincia di Trieste, le Università di Trieste, Venezia e Lubiana e l'EZIT (Ente Zona Industriale Trieste).

E' stato istituito un collegamento ferroviario tra il porto di Trieste e lo scalo di Praga-Lovosice per gestire il traffico di merci tra l'Estremo Oriente e la Repubblica Ceca. L'attracco del-

le navi a Trieste invece che nei porti del nord Europa fa risparmiare dai 3 ai 5 giorni sulla durata del viaggio.

La ferrovia Cervignano-Aquileia-Belvedere (Pontile per Grado), che fu gestita dalla Ferrovia Friulana e definitivamente chiusa nel secondo dopoguerra, ma rimasta armata per questioni sulla proprietà del sedime e dei fabbricati, sta venendo smantellata per permettere la realizzazione dell'ennesima pista ciclabile.

E' stato deciso di comune accordo tra la regione Friuli Venezia Giulia e il comune di Bovec in Slovenia il ripristino del "Treno dei minatori di Raibl". Si tratta della ferrovia mineraria che percorreva la galleria di Bretto lunga 5 chilometri a 240 metri di profondità che dalle miniere di Cave del Predil, nei pressi di Tarvisio, si dirige a Log pod Mangrtom in Slovenia. La galleria fu scavata tra il 1899 ed il 1905 quale canale di scolo delle acque. Fu poi allargata e dotata di treni elettrici durante la prima guerra mondiale quando fu usata dall'esercito austriaco per il trasporto di truppe e materiali verso l'Italia. Fu poi anche utilizzata dai minatori sloveni per venire a lavorare nella miniera, tanto che all'interno di essa, dopo la seconda guerra mondiale con la ridefinizione dei confini, era stato istituito un regolare posto di confine, sorvegliato da Carabinieri e Guardia di Finanza.

Intanto è stato inaugurato il primo lotto del Parco internazionale geominerario di Raibl che prevede la visita della galleria Franz Erbstollen percorrendo anche un tratto con un trenino, come avviene in molte gallerie ex minerarie sparse per l'Europa.

Il comune di Codroipo e le FS hanno raggiunto un accordo che permetterà l'uso di una parte dell'ex scalo merci per la realizzazione della nuova stazione delle corriere e creare così un centro intermodale.

Anche a Cervignano sono stati stanziati 1.600.000 euro (1.200.000 dalla Regione, 400.000 dal Comune) per la realizzazione del centro di interscambio bus-treni nei pressi della stazione.

Nel frattempo a Cividale alla fine di novembre sono stati assegnati i lavori per la costruzione dell'autostazione nel piazzale esterno della stazione ferroviaria. Sono previsti 270 giorni di lavori dal momento dell'avvio del cantiere e la spesa complessiva del primo lotto sarà di circa un milione di euro. Verranno costruiti una grande pensilina, appoggiata al fabbricato viaggiatori, che coprirà una parte del piazzale, sette stalli per gli autobus ed il parcheggio delle auto.

Intanto il piazzale della vecchia stazione di Cividale è stato completamente smantellato.

Si sono conclusi i lavori di potenziamento dello scalo ferroviario di Rivoli di Osoppo che hanno comportato la spesa di 1.700.000 euro. Ora la sua potenzialità è di 40 mila carri all'anno. E' stato dotato di un controllo computerizzato dell'attività, di una pesa dinamica che consente di pesare i carri fino ad una velocità di 15 km/h e di un metal detector che può valutare la radioattività dei carichi; infine può essere utilizzato come centro intermodale per il carico dei camion sui treni.

Agli inizi di dicembre la Ue ha sbloccato finanziamenti per 1,6 miliardi di euro destinati alla rete ferroviaria Transeuropea; interessano le opere ferroviarie ai confini tra gli stati italiani, austriaco, sloveno, ungherese, francese e tedesco. In regione interessano gli studi di progettazione del tratto Ronchi-Trieste e la progettazione del tratto Trieste-Divaccia. Interessano poi i progetti italiani per la galleria di base del Brennero, la galleria di base della Torino-Lione ed il nodo ferroviario di Genova.

Le FS hanno deciso di chiudere alla fine del 2008 lo scalo merci di San Giovanni al Natisone. Subito si sono

levate le proteste delle ditte che usufruiscono di questo scalo, che movimentava un migliaio di carri all'anno, per l'aumento dei costi di trasporto dovuto al fatto che la stazione per merci più vicina diventa Udine. Proteste anche per l'aumento di traffico di camion (circa 2.000) che si avrà sulle strade, anche da parte del comune di Udine che è il più interessato a questo trasferimento di sede dello scalo. E' stato deciso di dirottare i carri nello scalo Ziu-Zau di Udine, che era praticamente inutilizzato, visto che si trova in zona semiperiferica e già dotato della necessaria viabilità.

Sempre in tema di scali merci, il sindaco di Udine ha dichiarato che bisogna arrivare alla chiusura di quelli cittadini, la Sacca ed il Parco.

Intanto le FS hanno dichiarato che per interrare e raddoppiare il tratto della Pontebbana tra la stazione di Udine e P.M. Vat sono necessari 110 milioni di euro, mentre per costruire una nuova (?) linea che eviti la stazione di Udine ne sono necessari 200 milioni.

Il 5 ottobre sulla linea Udine-Venezia sono state aperte due nuove fermate: Mestre Ospedale e San Trovaso, che si trova tra Treviso e Preganziol.

La strada statale 54 Udine-Cividale è rimasta interrotta nella notte tra il 21 ed il 22 novembre per il rifacimento del passaggio a livello che la interseca a Remanzacco. Questo PL, come già riferito, è noto per essere pericoloso per i ciclisti essendo l'intersezione tra la strada ed i binari molto obliqua. Ora è stata sostituita la parte di strada interna alle rotaie con i piastroni in gomma; in questo modo la gola è meno profonda, ma resta sempre il rischio per i ciclisti di finirci dentro con conseguente caduta se non attraversano il PL perpendicolarmente ai binari.

Il primo dicembre, ma effettivamente a metà mese, il deposito locomotive di Udine ha chiuso definitivamente i battenti. Dopo il trasferimento delle ultime locomotive ancora presenti al suo interno il binario di accesso è stato sbarrato con le classiche due traversine incrociate sormontate da una bandierina rossa. In seguito verranno tagliati anche i binari. Rimarranno invece operative le rimesse

ALe (ex officine realizzate per la de-coibentazione dall'amianto, ma mai utilizzate per questo scopo) per il ricovero dei Minuetto.

La mattina di domenica 7 dicembre, in seguito ai lavori di sostituzione del binario sulla Pontebbana, Trenitalia ha deciso di sopprimere l'Allegro Stradivari sul tratto Udine-Villach e di sostituirlo con due bus. Solo che quel giorno, che coincideva con il ponte dell'Immacolata, una marea di viaggiatori ha deciso di prendere proprio quel treno per andare ai mercatini di Natale in Austria. Il centinaio di persone che è stato più fortunato è riuscito a prendere posto sui due bus, mentre un altro centinaio è rimasto a terra. Trenitalia è rimasta sorpresa da questo fatto (ma non aveva venduto i biglietti? N.d.R.) e alle 10.30 si è data da fare per trovare una soluzione. Solo che altri due bus sostitutivi sono arrivati alle 12.45, dopo oltre due ore di attesa e di proteste da parte di chi era rimasto a piedi. Alla fine qualcuno è partito lo stesso, altri hanno rinunciato, mentre sono stati messi a disposizione dei taxi per chi aveva coincidenze importanti a Villach. Combinazione ha voluto che tra i passeggeri ci fosse anche il presidente regionale del Codacons che ha subito raccolto firme tra i presenti per avviare una causa contro Trenitalia. Sarà stato un caso eccezionale dovuto ai mercatini di Natale, ma ciò dimostra che la soppressione dell'EC, che è avvenuta una settimana dopo, sembra avventata.

In attesa del sottopasso, il passaggio a livello di Santa Caterina continua a far parlare di se. Infatti è rimasto chiuso per due giorni, il 7 e l'8 dicembre, a causa di lavori di manutenzione del binario. Si sono formate lunghe code a causa delle deviazioni stradali, con polemiche sulla scelta della data che corrispondeva con l'inizio del periodo natalizio.

Nelle giornate dell'11 e 12 dicembre la circolazione sulla Pontebbana è stata fortemente rallentata dalle abbondanti nevicate che si sono avute sull'alto Friuli ed in Carinzia; addirittura alcuni treni provenienti dall'Austria sono stati soppressi.

La biglietteria della stazione di Gemona molto probabilmente sarà chiusa

al momento del prossimo pensionamento dei due attuali addetti. Infatti Trenitalia non intende sostituirli con altro personale installando perciò le macchinette automatiche.

Anche la biglietteria della stazione di Tarvisio Boscoverde è a rischio chiusura visto che col nuovo orario i treni che raggiungono questa località sono ridotti al minimo.

La ditta Metalmeccanica Milanese di Moretta (Cuneo) specializzata nella riparazione di mezzi ferroviari è stata dichiarata fallita dal Tribunale di Saluzzo. Negli ultimi anni si era specializzata nella riparazione dei rotabili storici italiani, anche delle locomotive a vapore. Alberto Isoardi

La ditta slovena Mehano, produttrice di modelli ferroviari e di giocattoli, all'inizio di novembre ha chiuso lo stabilimento di Izola e trasferito la produzione in Cina. La fabbrica verrà venduta e demolita per realizzare un centro turistico.

Trainwatching

Una parte dei tifosi tedeschi che hanno assistito alla partita di coppa UEFA tra l'Udinese ed il Borussia è arrivata a Udine da Dortmund il 2 ottobre con un treno speciale composto da 14 carrozze tipo UIC-X trainate da una E 656. Le carrozze appartenevano ad una compagnia tedesca che ha adottato una livrea molto simile alla vecchia livrea FS rosso fegato/grigio beige. Denis Carlutti

Il treno arrivato da Lourdes a Udine il 4 ottobre era trainato dalla E 402.006 e comprendeva una carrozza barrellata, due bagagliai e 11 cuccette. Lucio Montagner

Il 10 ottobre si è svolta a Trieste la tradizionale regata velica "La Barcolana - Coppa d'autunno", quest'anno giunta alla 40ª edizione. Per l'occasione sono stati organizzati due treni speciali. Uno era un treno a vapore Trieste Campo Marzio-Villa Opicina-Trieste Centrale e ritorno composto da due centoposte ed un bagagliaio a 2 assi trainati dalla 728.022; l'altro, uno straordinario Freisach-Trieste C.le composto dalle oramai solite vetture della M.C.S., questa volta



La locomotiva E 483.008 NC della Nord Cargo sosta a Udine la mattina del 27 novembre in attesa di eseguire alcune prove in Pontebba (foto C. Canton)

in composizione ridotta: carrozza schlieren, carrozza buffet, bagagliaio, carrozza schlieren. Sul tratto Trieste C.le-Tarvisio Boscoverde era trainato dalla E 652.084 in livrea XMPR2. Essendomi recato nella città giuliana per assistere alla regata con il treno ho constatato che i treni regionali da me utilizzati sulla tratta Udine-Trieste, composti da E 464 e carrozze per medie distanze, erano in condizioni più che buone, puliti all'interno e senza graffiti all'esterno, e viaggiavano in perfetto orario. Adirittura il treno del ritorno, che era in partenza alle 15.04, ha cominciato a muoversi puntualmente alle 15.04' 01". Per la cronaca, la regata è stata vinta per il quinto anno consecutivo dalla barca "Alfa Romeo".

Denis Carlutti

Il 15 novembre presso la ditta Serfer di Bivio Vat a Udine era presente la locomotiva Vossloch G 2000-15 AT dell'ACT di Reggio Emilia. Il giorno dopo nella stessa località c'è stato un incrocio tra due Ro-La. Il fatto non è del tutto inconsueto, ma in questo caso entrambi erano trainati da Taurus. Vedere due 1216 nello stesso istante in Italia è stato, almeno per me, molte piacevole. Denis Carlutti

Nell'ultima settimana di novembre era presente in Friuli la locomotiva Traxx E 483.008 NC della divisione Cargo delle Ferrovie Nord Milano. Ha eseguito alcune corse prova per le abilitazioni sulle linee regionali. Claudio Canton

Il 27 novembre a Risano, sulla linea Udine-Cervignano, è transitato verso le ore 8,00 in direzione dello scalo

di Cervignano un treno merci RTC. Alla sua trazione c'era la solita E 189 che però presentava la livrea nera della MRCE Dispolok, società subentrata alla Siemens Dispolok.

Denis Carlutti

Nel pomeriggio del 6 dicembre è transitato a Udine un treno merci diretto verso Tarvisio composto interamente da una quarantina di carri pianali SNCF per trasporto auto vuoti, tutti a due assi. Una tipologia di veicoli un po' insolita da osservare. Per la cronaca il treno era trainato da una E 652 con in composizione una E 655 inattiva. Lucio Montagner

Il 6 dicembre l'ICplus Svevo in transito a Portogruaro era interamente composto da materiale ESCI, locomotive E 414 comprese. Un preludio alla sua trasformazione in Escity con il nuovo orario?

Giampaolo Scodellaro

Nel mese di dicembre presso il deposito FUC di Udine era presente una locomotiva diesel da manovra, presumibilmente della Henschel, a tre assi accoppiati di proprietà della Traction Service e utilizzata dalla InRail, neonata società di trasporto ferroviario, presso il raccordo dell'ABS, dove da gennaio prenderà l'appalto dei servizi di manovra. Daniele De Anna

"Apparizione" natalizia a sorpresa in stazione di Verona P.N. lo scorso 26 dicembre, ovviamente non mistica ma ferroviaria. A causa dell'elettronica fuori uso, forse per le rigide temperature notturne, della E 464 prevista dal turno, il regionale 2269 da Bolzano a Verona è stato effettuato

con in testa l'arzilla ultracinquantennale E 424.283. Molto probabilmente questo, con il relativo regionale di ritorno Verona-Bolzano con la E 424 in coda, è stato l'ultimo servizio regionale svolto da una locomotiva di questo storico gruppo in Italia. Infatti già da alcuni mesi le E 424 sono state distolte dai pochi servizi di turno loro rimastigli (per esempio sulle linee Verona-Modena-Cremona, Mantova-Alessandria-Pavia e nelle zone di Ancona e Taranto) tanto che la circolabilità di queste macchine (prive di apparecchiature SCMT e vigilante) è in deroga alle norme in merito emesse da RFI. Molto spesso varie unità di questo gruppo già alienate (assieme a E 636, E 321, ALn 668,

carrozze UIC-X, ecc.) si possono vedere in sosta nella stazione di Ferrara in attesa di essere trainate nel loro ultimo mesto viaggio verso lo stabilimento Decotrain di Vallesura di Migliaro per la demolizione.

Gianni Viel

Secondo la scritta sui display, un TAF in manovra a Udine il 27 dicembre stava effettuando un treno regionale Bassano-Venezia. Claudio Canton

La locomotiva E 645.063, che era stata riportata nella livrea originale castano/isabella e che sostava accantonata nel deposito locomotive di Udine, è stata assegnata al museo ferroviario di Trieste Campo Marzio

che intende ripristinarla e destinarla al traino di treni speciali.

Claudio Canton

Trainwatching?

Un amico ingegnere non certo pratico di cose ferroviarie mi ha ... beatamente fatto notare che deve essere uno smacco per Trenitalia la presenza delle rosse corriere con ben in evidenza il marchio ÖBB sul piazzale esterno della stazione di Udine mentre vi sostano per svolgere il servizio autosostitutivo Venezia-Klagenfurt e viceversa.

Ah, se sapesse come in realtà stanno le cose.....
Gianni Viel

Taurus ÖBB: nuove livree, sito e modelli.

Dopo il successo ottenuto con le livree di Euro 2008, che verranno mantenute intatte anche nel 2009, le Ferrovie Austriache proseguono con l'allestimento di nuove livree promozionali sulle locomotive classe 1016 e 1116 Taurus. Le ultime tre macchine pellicolate sono state la 1116.038-9 in livrea Siemens, la 1116.033-0 in livrea Telekom Austria-Werbelok e la 1116.250-0 in livrea Feuerwehr (ex livrea Mozart ora celebrativa dei Vigili del Fuoco).

Come avvenuto in precedenza per le 18 Taurus di Euro 2008, le ÖBB hanno attivato nel proprio sito: www.oebb.at

una nuova pagina: "Werbecenter GmbH" o direttamente: www.oebb-werbecenter.at/de/Loks/index.jsp dove è possibile seguire in tempo reale tutti gli spostamenti di queste locomotive pellicolate. Sul sito, in continua fase di aggiornamento, oltre alle Taurus già menzionate si trovano anche la 1116.280-7 in livrea A1 BlitzSchnell (gestore telefonico austriaco) e la 1016.047-1 in livrea Wiener Städtische Versicherung.

Per i più fortunati, considerato che alcuni esemplari in brevissimo tempo sono andati esauriti, nella pagina

"Modell-Loks Limited Edition" (www.oebb-werbecenter.at/de/Modell-Lokomotiven/index.jsp) si possono trovare in edizione limitata i modelli prodotti da Roco e Piko di alcune di queste locomotive, nelle livree: Austriaca, Svizzera, Spagnola, EuroMotion e Wiener Städtische. La Piko ha inoltre realizzato per la SAI, distribuita in Italia da DOC Models, la Taurus 1116 003-3 in livrea Francese; ovviamente la Taurus 1216 004 politensione in livrea italiana non è stata ancora prodotta da nessuno.

Nella realtà la macchina è stata trasferita a fine 2008 dal Deposito Locomotive di Villach, dove era spesso in turno dei Ro-La tra Salisburgo e Trieste, al D.L. di Innsbruck dove è stata posta in turno ai Korridorzug tra Lienz e la capitale del Tirolo, sarà quindi molto difficile rivederla sui binari regionali salvo ulteriori variazioni di turno o eventi particolari.

Enrico Ceron



La locomotiva Taurus 1116 038-9 in livrea Siemens transita in doppia trazione a Klagenfurt HBF in testa ad un treno merci per lo scalo di Furnitz il 14 agosto (foto E. Ceron)

Segnalazioni ferroTViarie

ovvero video-servizi ferroviari in TV a cura di Denis e Carmela Carlutti

All'inizio di dicembre sono andati in onda degli spot pubblicitari Trenitalia sull'Alta Velocità. Annunciavano l'apertura della linea Milano-Bologna per il 13 dicembre con immagini dell'ETR 500 nella nuova livrea "Frecciarossa".

Costruiamo il carro "L 410/460" delle FS con resina e gomma siliconica

Per gli amanti delle autocostruzioni ecco come si può realizzare in casa e con poca spesa un tipico carro FS di inizio novecento e replicare le varie parti per ottenere un convoglio omogeneo

Negli anni scorsi alcune Ditte fermodellistiche, soprattutto artigianali, hanno intrapreso il filone dei rotabili FS d'epoca: anche io, desideroso di eseguire un'autocostruzione integrale, ho deciso di seguire questa traccia puntando su un degno rappresentante, ossia il carro "L", al vero costruito in moltissimi esemplari nel periodo 1910-1960 circa. Ho intrapreso questo discorso nel 2000, ed ora ho pensato di scrivere un breve articolo in merito per i Soci della SAT che volessero seguire la mia tecnica. Il mio metodo ha il pregio non comune ai modelli commerciali (ed ad alcuni artigianali) di avere riprodotte anche le venature del legno, copiate fedelmente dalla gomma siliconica prima e dalla resina poliuretanicca poi.

Tra i vari esempi da riprodurre in scala ho scelto la versione a sponde in legno e porte metalliche. Le forme antiquate, simpatiche e semplici mi hanno subito attratto, così ho deciso di dare il via al progetto, partendo da alcuni disegni quotati pubblicati sulle Riviste nazionali del settore. Fin dall'inizio ho stabilito una lavorazione che mi consentisse di ricavare con poca fatica più esemplari, in modo da formare convogli omogenei, magari trainati da una bella 880.051, oppure da una 835 o da sistemare sui tronchini del plastico per formare scene di carico/scarico merci.

Il modello che vado a descrivere è la versione un poco semplificata, in quanto non compaiono le incisioni delle assi nella parte interna, cosa peraltro attuata fino a non troppi anni fa da alcune Case del settore. A questo, comunque, ho sopperito con la riproduzione del carico, che a seconda della coloritura data può es-

sere di sabbia o carbone.

Ho iniziato con la realizzazione dei vari masters (originali), da cui replicare poi le copie volute in resina. La parte maggiormente impegnativa è la cassa: per cercarla di riprodurla al meglio sono partito da un foglio di compensato da 1 mm (reperibile nei

gnato con un martelletto) e sopra di esso la riproduzione di cerniere e chiavistelli di chiusura mediante spezzoni di filo di ferro. Sempre in metallo (ottone) sono i profilati a T che simulano bene i rinforzi laterali verticali, che ho rastremato in alto con alcuni colpi di lima piatta. Il fine bordino superiore è in sottile filo di ferro, mentre per la griglia per i documenti di viaggio ho utilizzato della finissima retina in ottone.

Sulla parte frontale della cassa ho inciso col punteruolo le tracce per i respingenti, per averle poi anche sulle copie in resina. Il telaio l'ho elaborato partendo da un vecchio carro commerciale reperito a qualche mercatino a prezzo modico (vanno bene i vecchi Lima e Rivarossi), ovviamente scelto col tipo di boccole appropriato. Nella

parte centrale vi ho poi incollato una lastrina di compensato da 1 mm con incise le assi come per la cassa, utilizzando ancora un piccolo cacciavite da gioielliere.

A questo punto ho incollato i vari ma-



Vista complessiva del carro

negozi di modellismo) sul quale ho disegnato le forme di una testata e di una fiancata, seguendo il verso delle venature, che ho poi ritagliato col normale seghetto da traforo a lame a denti fini, per metallo. Dopo aver rifinito queste parti con carta abrasiva, sono passato all'incisione delle assi tramite un cacciavite da gioielliere. Sulla fiancata si può evitare di incidere la parte centrale (portelloni), che vanno riprodotti a parte. In questa zona ho infatti incollato un rettangolo di zinco (leggermente bu-



La testata del carro

sters in un contenitore di giuste dimensioni in plastica, con le parti incise verso l'alto, colando in seguito la gomma silconica addizionata del catalizzatore per creare lo stampo. Passati due giorni (per essere sicuri della corretta vulcanizzazione della gomma) ho estratto verso l'alto lo stampino, pronto a ricevere la resina per le duplicazioni. Io ho usato il tipo poliuretano, che è quasi inodore, catalizza in circa 30/40 minuti ed ha un buon prezzo. Visto il buon risultato ho iniziato una piccola produzione: chi eventualmente fosse interessato può contattarmi via mail (dragodibronzo@libero.it).

Una volta ottenuti un certo numero di pezzi ho provveduto alla loro rifinitura con carta seppia e all'incollaggio con cianocrilato. Sono infine passato alla verniciatura, alle finiture ed alle scritte. I quattro angolari a L sono in ottone inciso chimicamente con una soluzione acida di percloruro ferri-co, a cui ho aggiunto un poco di acido nitrico, che accelera l'incisione. Il bagno chimico serve a portare in rilievo le chiodature, che sono state precedentemente mascherate con la punta di un pennarello a punta fine, del tipo indelebile. Il retro di tali angolari è stato precedentemente ver-



Vista del carico di carbone

niciato con vernice alla nitro, per protezione. Quando si è ottenuta l'erosione desiderata, si lava il profilato con acqua corrente e lo si taglia a misura col seghetto da traforo munito di denti fini. Si rifinisce con lima e si incolla in posa con cianocrilato. Le scalette sotto i portelloni di carico sono in filo di ferro piegato e incollato negli appositi fori eseguiti sui longheroni. Volendo c'è spazio per i timoni di avvicinamento Roco, che però hanno poco gioco in quanto ostacolati nella torsione dai maniglioni sotto i respingenti (ancora filo di ferro). Per i respingenti, di tipo a bovolò, ho scelto quelli di produzione Linea Model, in fusione, e disponibili come parti di ricambio. Gli assali sono Lima.

Per la verniciatura ho utilizzato il nero opaco della Tamiya per il telaio e il rosso ossido Lifecolor per la cassa. Naturalmente come prima cosa ho lavato il modello assemblato con un vecchio spazzo-

lino da denti e normale sapone liquido, per eliminare la maggior parte del grasso (se non si sono usati i guanti precedentemente). Poi ho spruzzato il primer della Tamiya (ma va bene anche del normalissimo antiruggine), in bomboletta. Successivamente sono passato al nero opaco di fondo per ottenere una tonalità del rosso più scuro e secondo me più realistico se si vuole un carro "visuto". Il colore rosso è stato un poco diluito in acqua, poi steso col pennellino piatto.

Le scritte sono decals della Saradecals, molto ben fatte, anche se non proprio complete. Esse sono tenute in posizione definitiva da una passata spray di trasparente opaco. Siccome l'interno del cassone è irrealisticamente liscio, con rimasugli di autocostruzioni ho creato una dima per simulare un carico di sabbia o carbone, a seconda della colorazione. Anche questo particolare è stato poi clonato in resina (il carico in foto è carbone vero, triturato e setacciato). Per garantire stabilità di marcia al modello ho sistemato dei piombini da pacco postale (acquistabili in ferramenta) sotto al carico.

Buon lavoro!

testo e foto di Alberto Isoardi



Particolare dell'angolare tra il fianco e la testata

il tender

N° 51 - Anno 13 (N° 4 / 2008)

Allegato al supplemento N° 2 al N° 3 - Novembre 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