



La proposta di Legge Regionale n. 14

Nel mese di febbraio si sono svolti due importanti appuntamenti per la nostra associazione che riguardavano entrambi la proposta di legge regionale n° 14 per la valorizzazione delle reti ferroviaria a scopo turistico-culturale: sabato 21, a Casarsa della Delizia nell'ambito del convegno "Il treno come bene culturale" organizzato dal locale "Archivio Storico Ferroviario" e martedì 24, a Trieste, nel corso dell'audizione presso la Commissione VI del consiglio regionale.

All'incontro di Casarsa siamo stati invitati assieme ad altre associazioni o realtà che si occupano in diverso modo della salvaguardia del patrimonio ferroviario e della promozione turistico-culturale del treno.

Dopo il saluto delle autorità ospitanti hanno preso la parola il dott. Paolo Garofalo, presidente di Incroci Culturali in Friuli e il sig. Giovanni Paolo Polo presidente dell'Archivio Storico-Ferroviario di Casarsa che hanno fatto una breve descrizione delle ferrovie casar-

sensi e dell'attività dell'archivio, a cui aderiscono 280 soci, ribadendo l'intenzione di acquisire l'ex rimessa locomotive per farne un museo. Sottolineano, inoltre, come la riapertura della Casarsa-Pinzano oltre ad asse di collegamento col Corridoio 5 potrebbe costituire una metropolitana di superficie assieme alle altre linee della destra Tagliamento. Per Trenitalia Trasporto Metropolitan Regionale prende la parola il dott. Duri che considera questa legge straordinaria per fare ciò che finora le ferrovie non hanno fatto: valorizzare il treno

come fattore di traino per il turismo sull'esempio della Carinzia, dove le due cose sono inserite nel marketing regionale, al contrario di noi dove ognuno agisce per proprio conto. Tra Dobbiaco e Lienz il trasporto integrato treno-bici crea un giro d'affari di 2.500.000 euro l'anno e solo nel mese di agosto si trasportano 10.000 biciclette. Nella nostra regione individua grosse potenzialità nel nodo di Trieste, sulla Transalpina e sulla Pontebbana sfruttando l'integrazione con la ciclopista in corso di completamento sulla vecchia linea. Stesso discorso per la Pedemontana do-

L'ex dirigente di Trenitalia Nicolini aggiunge una considerazione: se riattivare una linea dismessa risultasse troppo costoso, la si può riaprire come linea tranviaria. Oltre ad essere più economica potrebbe integrarsi comunque alla rete ferroviaria con l'utilizzo di tram-treni che possono circolare su entrambe.

Per il Centro Studi Turistici "Valussi" di Gorizia prende la parola l'avv. Puhali che fa un breve resoconto dei treni turistici sulla ferrovia Transalpina: dal 2001 ad oggi sono stati trasportati 20.000 viaggiatori, che a differenza di quanto si pensa, non portano soldi solo alla

Slovenia ma anche da noi, dato che si fermano a dormire nell'isontino e approfittano per visitare altre località regionali. Spiega che non basta il viaggio in treno storico in sé, ma occorre raccontare la storia dei luoghi che si attraversano per creare il mito; oltre a questo è necessaria una valida attività promozionale che cerchi di fare sistema per coinvolgere tutte le realtà territo-



Con la LR 14 rivedremo i treni a vapore in Pedemontana? La 740.108 transita sul ponte sul Tagliamento tra Cimano e Cornino il 7 ottobre 1990 (foto D. Carlutti)

ve ipotizza un treno a vapore ogni 15 giorni, con punti di ristoro e per attività culturali in alcune stazioni intermedie e l'utilizzo di carrozze scoperte come accade in Svizzera. Sottolineano come nell'immediato sia meglio sfruttare le linee esistenti e che solo in un secondo tempo, grazie anche alla legge in discussione, si può pensare al recupero di linee dismesse. Al momento la provincia di Pordenone ha stanziato dei fondi per ripulire la Casarsa-Pinzano dalla vegetazione che negli anni l'ha praticamente sepolta.

riali come si propone la legge in discussione. Inoltre non bisogna farsi prendere dallo sconforto quando una attività è agli inizi: sulla Transalpina il primo treno aveva 21 viaggiatori e nonostante questo si è tenuto duro fino ad arrivare a punte di oltre 300 a treno. Bisogna che le difficoltà iniziali dovute all'"effetto novità" siano sostenute da aiuti pubblici e privati. Da quest'anno ci sarà un nuovo servizio organizzato dalla compagnia privata carinziana "WCS" tra Villach e Gorizia/Trieste con vagone ristorante, a dimostrazione che sarebbe un

errore non puntare sul turismo transfrontaliero. La linea Transalpina, se nella parte bassa si collegherà al Corridoio 5, nella parte alta rischia la soppressione per scarso traffico, e questo sarebbe un peccato data la valenza tecnico-paesaggistica della linea: si pensi solo al ponte di Salcano che è il più lungo al mondo ad arco in muratura. Al momento la Slovenia sta pensando di chiedere di includere la linea tra il patrimonio dell'UNESCO.

Segue l'intervento dell'ing. Carollo direttore del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio: quest'anno ricorre il 25° anniversario del museo e quel che preoccupa è che dopo la vendita, avvenuta tre anni fa, ancora non si capisce di chi sia la proprietà dell'area; è solo grazie alle Belle Arti se il museo si è salvato, essendoci il vincolo architettonico, quello sui beni esposti e quello sui binari. Ancora oggi la cultura tecnico-scientifico-ferroviaria ed archeologico-industriale è considerata di serie B, nonostante nel museo triestino siano raccolti cimeli e documenti di notevole valore storico-culturale, che altrimenti sarebbero finiti al macero. Con questa legge spera di giungere a maggior coesione, unità e collaborazione tra enti e associazioni oltre alla tutela di chi opera nel settore. La regione, inoltre, dovrebbe far sì che il museo diventi il fulcro del si-

stema ferro-turistico. Auspica, inoltre, che si definiscano meglio le modalità di funzionamento della conferenza dei trasporti storico-turistici, che ha funzioni consultive e propositive. Il sig. Steffè di Ferstoria illustra l'attività dell'associazione nell'organizzazione di treni speciali e nella gestione dei rotabili. Chiede maggiori fondi per la manutenzione degli stessi, sottolineando come i volontari non possano gestire da soli le infrastrutture, necessitando quindi dell'aiuto pubblico. Si sofferma anche sul fatto che sia RFI sia Trenitalia sono di enorme ostacolo per i treni speciali, in particolare transfrontalieri, con costi enormi e difficoltà burocratiche; porta come esempio il "Blauerblitz" austriaco che un tempo circolava fino a Venezia e oggi non può entrare in Italia. Chiede pertanto la rimozione di questi ostacoli per riaffermare il ruolo di internazionalità della nostra regione.

Per la biblioteca "V. Joppi" di Udine interviene il dott. Romano Vecchiet che chiede il definitivo riconoscimento del treno come "bene culturale". Spiega come nell'800 e '900 il turismo nasce proprio grazie alla ferrovia ed ancora oggi può trarne giovamento sia con servizi tradizionali, sia con treni d'epoca nell'ambito della cosiddetta "mobilità dolce". Aggiunge inoltre come la legge dev'essere l'opportunità per unire e comprende-

re le diverse realtà eliminando i campanilismi. Individua due elementi forti nel Museo di Trieste Campo Marzio, come sito per la conservazione dei rotabili storici, e nella linea dismessa Carnia-Tolmezzo l'infrastruttura esemplare per una prima valorizzazione della rete ferroviaria regionale, sostenendone la sua piena attivazione. Assieme alla fortunata esperienza transfrontaliera della Transalpina si verrebbe quindi a creare un sistema in grado di calamitare su tutto il territorio un turismo in progressiva crescita, formato non solo da appassionati ma da un pubblico interessato a scoprire il nostro territorio. Non meno rilevante è poi l'attenzione che la proposta di legge riserva alla documentazione storica conservata nelle nostre biblioteche, in particolare la "V. Joppi" di Udine, il già citato museo triestino, ma anche l'Archivio Storico Ferroviario di Casarsa.

Per la FTMCT prende la parola Roberto Chiandussi che illustra il progetto per l'utilizzo a fini turistici della ex ferrovia Carnia-Tolmezzo, che è l'unica linea chiusa in regione ancora dotata di un binario in parte già rinnovato e che pertanto necessita di lavori non particolarmente impegnativi per iniziare un servizio turistico-museale. Fa un breve riepilogo dei rotabili di cui l'associazione è già in possesso e di quelli promessi, che spera di poter acquisire a breve dopo i necessari finanziamenti. Portando l'esempio di quanto accaduto sulla ex ferrovia S. Vito-Motta di Livenza, trasformato in parte in pista ciclabile, sottolinea come per le ferrovie dismesse questa sia la soluzione estrema, qualora la riattivazione risulti eccessivamente onerosa, salvandole comunque dal degrado.

Anche Fabio Galimberti della SAT-DLF Udine ribadisce l'importanza di fare sistema lasciando da parte campanilismi e divisioni; riassume poi le attività del gruppo che vanno dalla divulgazione della storia e cultura ferroviaria alle pubblicazioni in materia, oltre all'organizzazione di mostre come quella del prossimo anno per i 150 anni della stazione di Udine.

Chiude l'intervento del presidente del DLF di Portogruaro che illustra l'ultima opera pubblicata "Le ferrovie a cavallo delle 3 Venezie" che secondo lui sarà molto apprezzata.

A questo punto prende la parola il



La Ferrovia Carnia-Tolmezzo è inserita nella proposta di LR. Il 5 giugno 1987 il treno inaugurale della ricostruzione della linea come raccordo ferroviario esce dalla galleria di Sassotagliato (foto C. Canton)

consigliere Colussi che assieme ai consiglieri Baiutti, Camber e Valenti è firmatario della proposta di legge 14; nel ribadire la sua importanza e unicità nel panorama italiano assieme alla legge del Piemonte, alla quale la nostra si ispira, sottolinea che se le associazioni possono gestire questi servizi di tipo turistico, le istituzioni e le aziende ferroviarie devono impegnarsi a collaborare e ad ammodernare la rete ferroviaria, oltre ad acquisire le linee dismesse. Chiarisce che senza le risorse non si va molto lontano e che comunque non dobbiamo aspettarci cifre particolarmente elevate; questa proposta di legge è comunque solo una traccia suscettibile di emendamenti e miglioramenti per renderla efficace.

Alla successiva audizione del giorno 24 presso la VI commissione cultura a Trieste erano invitati: Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia trasporto metropolitano regionale, Ferrovie Udine-Cividale, Museo di Trieste Campo Marzio, Ferstoria, Ferrovia Turistica Museale Carnia-Tolmezzo, Archivio Storico Ferroviario di Casarsa, Cosint di Tolmezzo, Biblioteca "V. Joppi" di Udine, Centro Studi Turistici "Valussi" Gorizia, agenzia Club di Most na Soči e Turismo FVG. Le varie rappresentanze hanno sostanzialmente ribadito le stesse cose dette nell'incontro di Casarsa illustrando la loro attività e dando un parere sulla proposta di legge; nell'intervento del dott. Vecchiet si chiede che la legge includa tra i soggetti interessati anche il DLF di Udine che, attraverso la Sezione Appassionati Trasporti, negli ultimi 26 anni ha organizzato treni speciali in tutta la regione e realizzato mostre e pubblicazioni di ottimo livello.

L'ing. Leonarduzzi della FUC illustra i notevoli investimenti fatti sulla linea anche con l'aiuto della regione che ne è proprietaria, e dice che le tre automotrici AD 800 ormai fuori uso interessano a diverse associazioni e che anche la FUC è disponibile all'effettuazione di treni storico-turistici. Aggiunge inoltre che l'agenzia per la sicurezza ferroviaria è sempre più esigente e che questo crea difficoltà ad effettuare treni speciali.

Interviene poi il sig. Somma, presidente del COSINT di Tolmezzo, che spiega come la situazione sia cambiata da quando nel '87 ha preso in gestione la linea come raccordo mer-



Una linea ferroviaria oramai persa che sta diventando pista ciclabile. La stazione di Belvedere capolinea della linea Cervignano-Grado ripresa nel 1987 (foto C. Canton)

ci; oggi venuto meno l'interesse per questo utilizzo, il consorzio è disponibile a concederlo per uso turistico e la legge è fondamentale per conservare la struttura. Nel 2005, infatti, i fondi per completare il rinnovo del binario sono stati dirottati per realizzare la fibra ottica lungo la linea stessa, dove si pensa di realizzare anche un condotto fognario in pressione collegato al depuratore di Tolmezzo. Auspica che anche la comunità montana intervenga assieme alla regione per lo stanziamento dei fondi necessari, vedendo una possibile soluzione anche nei finanziamenti comunitari. Spiega inoltre di aver chiesto di utilizzare lo scalo di Carnia, visto l'interesse delle aziende locali, con la possibilità per Trenitalia di sviluppare quel polo, ma le risposte sono state negative e allo stato attuale l'impianto è dismesso; inoltre la Carnia-Tolmezzo non è più raccordata alla rete nazionale.

Il dott. Di Giovanni per "Turismo FVG" dice di aver avuto degli incontri con il dott. Duri sul progetto di Trenitalia di cui sopra. La loro parte è quella dell'ideazione, promozione e commercializzazione dei pacchetti turistici; consiglia inoltre che il comitato tecnico non sia troppo ampio, e che i finanziamenti siano diluiti negli anni lavorando per lotti.

Il sig. Skrt, titolare dell'agenzia Club di Most na Soči, ripete sostanzialmente le cose dette dall'avv. Puhali, aggiungendo che il tentativo di far

partire i treni per Bled dalla bassa friulana non ha funzionato per i costi enormi e che anche in Slovenia ultimamente questi sono aumentati.

Per ultimi intervengono gli ing. Genovese e Barbina della direzione territoriale nord-est di RFI: secondo loro la legge ha una visione romantica della ferrovia; oggi le FS sono una moderna Società per Azioni che deve guardare al bilancio e quindi chiudere linee ed impianti non remunerativi. Solo la pedemontana costa 170.000 euro l'anno per la manutenzione e non si ripaga certo con i pedaggi dato lo scarso traffico; per il traffico merci bisogna puntare sui grandi "hub" (interporti) e sul traffico a medio-lunga percorrenza. Contestano in particolare l'art.2 della legge che parla di acquisizioni di linee dismesse, in quanto occorrerebbe una montagna di soldi; criticano anche il fatto di non avere una visione "in grande": perché solo la Carnia-Tolmezzo invece dell'intera rete carnica a scartamento ridotto? Appare chiaro che occorreranno anche finanziamenti europei e che i pochi soldi che verranno fuori dovranno essere ben spesi. In pratica non dobbiamo farci troppe illusioni. Mostrano anche seri dubbi sulla professionalità dei volontari nel gestire questi servizi; secondo loro bisogna far fare i treni alle aziende ferroviarie. Riguardo ai loro investimenti annunciano l'installazione dell'SCC (sistema comando e controllo centralizzato) an-

che sulla Udine-Monfalcone e da qui a Latisana, sottolineando come la tratta internazionale Gorizia C.le-Nova Gorica sia preistorica dal punto di vista della sicurezza utilizzando il sistema del giunto telefonico e che le ferrovie slovene non vogliono co-finanziare un ammodernamento tecnologico.

Questi ultimi due interventi hanno scatenato una serie di repliche: per primo prende la parola il consigliere Colussi che chiarisce come la legge non sia fatta per il trasporto pubblico locale, ribadendo inoltre che sia sul piano dei finanziamenti che su quello gestionale saranno coinvolti più assessorati, e che il turismo è il pilone fondamentale della legge. Invita quindi i presenti ad un'ulteriore discussione.

Il consigliere Molinaro chiede quali siano le condizioni per agire e quali le relazioni con RFI/Trenitalia; da parte delle istituzioni c'è interesse a collaborare.

Alla domanda del consigliere Colussi se nella legge l'acquisizione di linee dismesse sia prioritaria, risponde Duri di Trenitalia: acquisire la pedemontana costerebbe 30 milioni di euro, molto meglio quindi spenderli per quello che già c'è e per fare treni. Effettuare treni turistici su linee a scarso traffico sarebbe un bene per RFI perché coprirebbe parte dei costi.

Dura la replica dell'ing. Carollo che parla non come direttore del museo

ma da ingegnere ferroviario: la legge dà un primo elemento e cioè chiedere a RFI se prima di smantellare qualcosa non la si possa mantenere; la Merano-Malles è un esempio di nuova politica dei trasporti a favore del ferro, mentre nelle FS la cultura è pari a zero e contano solo i bilanci, basta vedere le chiusure indiscriminate di scali ed impianti negli ultimi anni.

L'avv. Puhali asserisce che la legge non è frutto di "visionari", d'altro canto anche lui è un manager; quando si parla di 20.000 viaggiatori si parla anche del turismo e del denaro che questi muovono, ed è realtà, non fantasia. Se le FS non sono in grado di fare ciò, lo faccia la regione.

Il dott. Vecchiet replica alla "romanticheria" dicendo che anche la Cappella Sistina è romantica, ma nessuno si sognerebbe di chiuderla o di non sfruttarla a scopi turistici. E' chiaro che non ci sono fondi sufficienti, ma qui nessuno parla di ripristinare linee e tranvie che non ci sono più, bensì di valorizzare quello che già c'è. Roberto Chiandussi fa quindi un breve cenno storico sulle linee a scartamento ridotto della Carnia, nate per scopi bellici e smantellate già nel primo dopoguerra; anche la Cervignano-Belvedere ha avuto una vicenda sfortunata ed è assurdo, quindi, pensare di ripristinare strutture di cui rimane quasi nulla. La Carnia-Tolmezzo esiste già e necessita solo di

lavori che impegnerebbero circa un milione di euro. Infine replica alle perplessità sull'esercizio da parte di volontari: innanzitutto il personale sarebbe abilitato come previsto dalle norme vigenti, il materiale certificato e regolarmente mantenuto, inoltre anche la linea verrebbe certificata ed esercita in regime di raccordo con servizio a spola, quindi assolutamente sicura.

Il dott. Garofalo sottolinea come la legge non debba vedere solo le infrastrutture ma anche l'aspetto divulgativo-bibliotecario-museale.

Conclude l'ing. Barbina di RFI citando uno studio per il potenziamento del nodo di Trieste, sia in funzione delle merci sia di una metropolitana di superficie. E' necessario modificare il protocollo di servizio, aggiungendo che si può lavorare per lo stesso discorso anche su altre linee.

Al termine dell'audizione il consigliere Camber, che presiedeva la Commissione, ricorda come la legge abbia bisogno di modifiche e miglioramenti per renderla più "politica" ovvero più efficace, e che si sente fiducioso sulla sua approvazione che speriamo arrivi in tempi brevi.

Daniele De Anna

Indagine Codacons

Il Codacons ha svolto un'indagine sui tempi di percorrenza dei treni in Italia considerando i collegamenti sulle lunghe distanze senza utilizzare la TAV. Il primato spetta al viaggio Aosta-Trapani che può richiedere fino a 38 ore e 45 minuti. Seguono il Trapani-Otranto che richiede fino a 23 ore e 46 minuti, l'Aosta-Reggio Calabria (fino a 23 ore e 8 minuti), il Reggio Calabria-Trieste (fino a 19 ore e 23 minuti) e l'Imperia-Taranto (fino a 18 ore e 14 minuti). Restando a Nord, anche viaggiare da Trieste a Cuneo può richiedere fino ad un massimo di 9 ore e 11 minuti. Anche l'orario di partenza può influire sui tempi di percorrenza; infatti viaggiare da Trapani a Messina può richiedere da 7 ore e mezza ad oltre 12 ore partendo rispettivamente al pomeriggio o alla sera. Lo stesso succede sulla Foggia-Taranto con 7 ore e 17' al mattino e 11 ore e 15' la sera.

Infine le regioni dove i collegamenti ferroviari sono più penalizzati sono quelle del Meridione.



Un'immagine che non rivedremo anche in caso di approvazione della legge regionale: treno speciale a vapore Udine-Villach del 21 maggio 1989 con in testa la 740.108 in transito tra Carnia e Moggio sulla vecchia Pontebbana (foto R. Chiandussi)

Quel treno perso per Grado

Sul numero scorso de **il tender** è stata pubblicata la notizia dei lavori di smantellamento della ex ferrovia Cervignano-Belvedere, che fu aperta nel 1910 e chiusa nel 1937, con una riapertura durante la seconda guerra mondiale e nel primo dopoguerra. I lavori hanno interessato solo il tratto Aquileia-Belvedere dove sarà realizzata entro l'estate la "famigerata" pista ciclabile. Il tratto Belvedere-Grado sarà realizzato creando un terrapieno a fianco della strada che attraversa la laguna. Invece da Aquileia a Cervignano (e Palmanova) la pista seguirà un altro percorso. Tutto il percorso tra Muscoli di Cervignano e Grado dovrebbe essere completato entro l'anno con una spesa di 3 milioni e 98 mila euro.

Intanto i sindaci di Aquileia e di Terzo di Aquileia hanno proposto di recuperare anche le vecchie stazioni di Aquileia, Terzo di Aquileia e Belvedere. Anche l'assessore provinciale al turismo ha proposto di adibirle a posti di ristoro e a piccoli musei, creando però un contenzioso con il sindaco di Aquileia che non è d'accordo con questa destinazione.

La stampa locale si è accorta nei primi giorni di febbraio che la linea stava venendo smantellata per creare la pista ciclabile. Questo ha indotto il nostro socio Daniele De Anna a scrivere una lettera ai giornali, che riportiamo a fianco, in cui contesta la trasformazione delle linee ferroviarie dismesse in piste ciclabili, mentre sarebbe utile il loro ripristino.

La lettera, riportata di seguito, è stata anche firmata da Claudio Canton, Denis Carlutti, Roberto Carollo, Roberto Chiandussi, Daniele Filippig, Roberto Francescato, Marco Miconi, Lucio Montagner, Valter Paoluzzi, Alessandro Puhali, Michele Saro, Leandro Steffè, Giampaolo Scodellaro e Romano Vecchiet.

Leggendo i diversi articoli apparsi sul "Messaggero Veneto" nelle scorse settimane, riguardanti i lavori di realizzazione della pista ciclabile Cervignano-Grado, nasce spontanea una riflessione sull'ennesimo scempio ferroviario o, per meglio dire, sull'ennesima occasione mancata di migliorare il sistema dei trasporti regionale. Il fatto che questa ex ferrovia sia dismessa dal 1946 non significa che non possa avere una sua funzione anche nel XXI secolo; se infatti è venuto meno il motivo della sua costruzione, ossia portare a svernare a Grado la ricca aristocrazia mitteleuropea d'inizio '900, avrebbe invece un potenziale enorme come linea locale a servizio tanto dei pendolari quanto dei turisti, soprattutto in estate. E' vero che essa si fermava a Belvedere, ma dato che verrà realizzato un nuovo rilevato per giungere fino a Grado con la bici, non sarebbe stato impossibile costruirlo per il treno.

Bisogna inoltre considerare che i ciclisti sportivi utilizzano poco questi percorsi preconfezionati, con la mountain bike si va in fuori strada, mentre il cosiddetto cicloturismo non muove certo enormi masse di persone specialmente d'inverno; riguardo ai friulani poi, se può essere appetibile per un cervignanese andare al mare in bici, non credo che chi proviene da Udine o da più lontano sia disposto a pedalare per decine di chilometri per un bagno al mare. Ma questa non è certo una campagna contro la bicicletta, tutt'altro. Prendiamo ad esempio la provincia di Bolzano: in Val Venosta hanno riattivato la linea Merano-Malles chiusa dalle FS nel '90, dimostrando la validità di questa scelta con oltre un milione di passeggeri

l'anno; a fianco della stessa corre la pista ciclabile, con noleggio bici nelle stazioni, dando un esempio di cosa sia la vera intermodalità turistica. Se questa scelta fosse stata presa anche per la Cervignano-Grado oltre che per la Carnia-Tolmezzo, oggi si potrebbe andare dalla montagna al mare e viceversa con un unico mezzo veloce, sicuro ed ecologico. Invece siamo costretti a incolonnarci con le auto in micidiali e puzzolenti ingorghi, o impiegare molto più tempo con le corriere costrette nei medesimi incolonnamenti; senza dimenticare che la linea Udine-Cervignano è chiusa nei giorni festivi, dimostrando la totale arrendevolezza delle nostre ferrovie. Il fatto poi che in mezza Italia, così come nel resto d'Europa, si stanno rimettendo i tram laddove furono tolti cinquant'anni or sono, è la palese dimostrazione che quelle degli anni '50-'60 furono decisioni scellerate, anche alla luce del fatto che proprio in questi giorni si torna a parlare dell'ennesimo blocco del traffico a causa dell'inquinamento. Invece i nostri amministratori locali ci riempiono le orecchie di facile demagogia su strade intasate e pericolose, oltre che sulle polveri sottili, inneggiando al riequilibrio strada-rotaia, ma poi di fatto finanziando solo ed esclusivamente opere stradali pensate sostanzialmente per il traffico pesante. Non c'è da stupirsi in una regione che non ha mai amato il treno, con le tariffe ferroviarie tra le più alte d'Italia, dove si continua a scontare la benzina e dove, a dettar legge, sono le potentissime lobby del trasporto su gomma. Se mai ci si renderà conto degli errori commessi, sarà ormai troppo tardi!



Il Pontile per Grado, terminal della ferrovia Cervignano-Belvedere, raffigurato in una cartolina d'epoca

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Con il primo gennaio sono aumenti i biglietti degli autobus del 5,28%, di conseguenza anche i biglietti ferroviari del trasporto integrato regionale e della Ferrovia Udine-Cividale sono aumentati della stessa percentuale.

Nel 2008, inoltre, la FUC ha superato i 500.000 passeggeri, con un incremento dell'8% rispetto al 2007.

La regione Friuli Venezia Giulia sta trattando con Trenitalia per arrivare al nuovo contratto di servizio. Tra le novità che verranno introdotte ci sono sanzioni per i ritardi e per i treni sporchi, sanzioni che verranno poi utilizzate per migliorare il servizio.

Nei primi giorni di gennaio si sono susseguiti incontri tra le varie parti interessate: la regione, Trenitalia e i pendolari; questi ultimi sono stati dichiarati soggetto attivo nelle trattative e nelle attività di verifica del servizio.

E' stato anche deciso uno stanziamento di 103 milioni di euro (74 da parte della regione, 29 da parte di Trenitalia) per l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Questo importo sarà disponibile per la fine del 2011 e l'inizio del 2012.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma, le quattro aziende provinciali, Saf (Udine), Atap (Pordenone), Apt (Gorizia) e Trieste Trasporti, si sono riunite in una società cooperativa a responsabilità limitata, denominata TPL FVG Scarl, per partecipare alla gara europea per l'assegnazione del servizio regionale per il decennio che inizierà nel 2011.

Questa decisione è stata presa per poter competere alla pari con le principali aziende italiane ed europee.

I pendolari veneti, coadiuvati da una rappresentanza di quelli friulani, hanno organizzato il 27 gennaio un corteo dalla stazione di Mestre alla direzione regionale delle FS. Una delegazione è stata poi ricevuta dalla dirigenza con la quale ha discusso delle varie problematiche. Secondo quanto è stato poi riferito dai vari comitati, Trenitalia ha ammesso di avere commesso alcuni errori nella compilazione degli orari.

Sono continuate anche in gennaio le prese di posizione contro la soppressione dell'EC Allegro Stradivari, sia da parte italiana che da parte austriaca. In marzo ad una interrogazione parlamentare, presentata da due onorevoli friulani, il ministro dei trasporti ha risposto che la soppressione è stata decisa perché questo treno era in perdita di 2,3 milioni di euro; in ogni caso ha ricordato che, di comune accordo tra le ferrovie italiane e quelle austriache, è stato istituito il servizio con autobus tra Klagenfurt e Venezia.

Qualche giorno dopo la stampa si è finalmente occupata di questo servizio di autobus pubblicando alcune considerazioni delle ferrovie austriache che precisano che la decisione di sopprimere l'EC è dipesa solo da Trenitalia e che il servizio di autobus è stato istituito da loro per mantenere i collegamenti con l'Italia. Hanno poi aggiunto che durante l'inverno il servizio è stato in perdita e che è stato soprattutto usufruito da austriaci, ma con l'inizio della primavera c'è stato un incremento delle presenze, tra le quali molte quelle di italiani, ben oltre quanto avevano preventivato. L'orario permette ai carinziani di andare e tornare in giornata a Udine e Venezia, mentre per i friulani ed i veneti la cosa non è fattibile in direzione Villach e Klagenfurt non essendoci un collegamento al mattino per l'andata ed uno nel tardo pomeriggio per il ritorno. E' stato anche pubblicizzato che il costo del biglietto di andata e ritorno tra Udine e Klagenfurt è particolarmente conveniente: solo 10 euro.

La chiusura della biglietteria della stazione di Cervignano il 6 gennaio ha causato una serie di lamentele sul servizio offerto in questa località. Infatti anche la biglietteria automatica era fuori uso, cosicché i viaggiatori di quel giorno festivo hanno dovuto mettersi alla ricerca di una rivendita di biglietti esterna per non incorrere nelle sanzioni per chi sale in treno senza titolo di viaggio; per di più anche alcune obliterate erano fuori uso. Altre lamentele riguardano le condizioni di manutenzione del fabbricato e l'assenza della pensilina che è stata rimossa. Altre proteste riguardano la soppressione della fermata del Cisalpino per Milano del mattino. A queste contestazioni Tre-

ntitalia ha replicato che la biglietteria è rimasta chiusa a causa di una improvvisa malattia dell'addetto che non è stato possibile sostituire all'ultimo momento. Per quanto riguarda la biglietteria automatica e le obliterate, queste erano state danneggiate dai soliti vandali, mentre per quanto riguarda la manutenzione della stazione essa sta venendo eseguita da una ditta. La fermata del Cisalpino è stata soppressa perché non c'era molta richiesta per questo servizio. Altra biglietteria criticata è quella della stazione di Codroipo per i suoi orari limitati di apertura: solo dalle 6.35 alle 10.30 e dalle 12.30 alle 15.15. Perciò nelle altre ore non è possibile comperare titoli di viaggio e nel bar si trovano solo i biglietti a fasce chilometriche. Altra carenza di questa stazione segnalata dai viaggiatori è la mancanza di treni dopo le 22.00. Infine il numero di telefono della stazione non è riportato sulla guida.

Il 9 gennaio sono iniziati i lavori preliminari per l'innalzamento del ponte sul Tagliamento a Latisana sulla linea Trieste-Venezia. Prevedono le prime opere per l'innalzamento del rilevato con l'allargamento della sottostante strada. Il ponte sarà portato poi ad una quota più alta di 1,10 metri rispetto all'attuale e sarà anche dotato di martinetti idraulici che ne permetteranno un ulteriore sollevamento di altri 1,10 metri in caso di forte piena.

A metà gennaio è stato approvato il progetto del secondo lotto del centro intermodale di Cividale. Comporterà una spesa di 238 mila euro e prevede le opere di finitura, quali l'asfaltatura del piazzale esterno della stazione e dei parcheggi.

Singolare incidente il 4 febbraio sulla linea Udine-Gorizia all'altezza dell'ex fermata di Pradamano: una macchina operatrice che effettuava lavori di manutenzione del binario ed un carrello della ditta impegnata nei lavori si sono scontrati ostruendo il binario. Sono state necessarie tre ore di lavoro per ripristinare la circolazione con i conseguenti ritardi dei treni dovuti al fatto che il servizio veniva svolto su un solo binario.

Il 12 febbraio nello scalo di Cervignano si è registrata l'ennesima per-

dita di sostanze tossiche e infiammabili da una cisterna. Da tale carro, proveniente dall'Ungheria e diretto a Mantova, durante le operazioni di smistamento ha cominciato a fuoriuscire dell'etere etilbutilico a causa di una guarnizione difettosa. Tre operai accorsi per verificare cosa stesse succedendo sono rimasti intossicati. Quindi sono stati chiamati i vigili del fuoco, compresi quelli della speciale squadra di Mestre addestrata per questo genere di interventi, che hanno provveduto a mettere in sicurezza la cisterna e la zona e poi a trasportare il carro nell'apposita area destinata alla gestione di questi eventi, dove l'etere nei giorni seguenti è stato trasferito su due autobotti. Per gestire la prima emergenza, la linea Cervignano-Palmanova è rimasta chiusa per 4 ore.

Un nuovo incidente è avvenuto il 7 marzo al passaggio a livello di Remanzacco dove la FUC interseca la strada statale Udine-Cividale.

Anche questa volta un'auto condotta da un'anziana ha travolto la barriera regolarmente chiusa ed è finita contro un'automotrice AD 900 che stava sopraggiungendo diretta a Cividale. Fortunatamente i danni sono stati solo materiali visto che l'auto è stata colpita di striscio grazie al fatto che la strada interseca la ferrovia obliquamente. L'automotrice, dopo i rilievi dell'incidente, ha potuto proseguire

il suo viaggio. Ovviamente si sono sentite di nuovo le proteste per la pericolosità del PL, mentre il direttore della linea ha ricordato che il PL è a norma per il codice della strada ed ha invitato gli automobilisti a guidare con maggiore prudenza.

Il 7 marzo è stata inaugurata la nuova centrale operativa dello scalo merci della zona industriale di Rivoli di Osoppo. Questo scalo è uno dei più importanti della regione con i 40.000 carri movimentati ogni anno.

La mattina del 30 marzo gli altoparlanti della stazione di Udine annunciavano che l'EN 237 Allegro Don Giovanni Wien Westbahnhof-Venezia S.L. delle ore 6.36 aveva 360 minuti di ritardo a causa di ferrovie estere!

Sulla linea Udine-Gorizia si stanno sostituendo i pali della linea aerea su entrambi i binari. I lavori iniziano a Bivio Pradamano e si estendono fino ad oltre Cormons. Denis Carlutti

La ditta Milanese di Moretta (Cuneo), dichiarata fallita in novembre (vedi numero scorso de **il tender**) è stata acquistata all'asta dal GTT - Gruppo Torinese Trasporti. Quando saranno risolte tutte le questioni in sospeso, tra le quali l'affitto del capannone sede della ditta, i 26 dipendenti potranno così ritornare al lavoro.

Alberto Isoardi

50 anni fa

"50 anni fa", questo è il titolo di una rubrica che il Messaggero Veneto ha attivato recentemente in cui vengono riportate alcune notizie apparse sul quotidiano nel 1959; tra queste anche alcune che riguardano il trasporto su rotaia.

Il 5 marzo 1959 viene annunciato che dal giorno successivo la tramvia Udine-Tricesimo sarà limitata a Branco e che da maggio tutto il servizio sarà svolto con autocorriere. Tutto ciò perché sul tratto da Branco a Tavagnacco sarà realizzata una strada! Inoltre si precisa che con la chiusura della tramvia saranno tolti i binari anche dai viali Volontari della Libertà e Tricesimo a Udine, "liberando così da un pericolo l'importante arteria"!

Nell'edizione del 12 marzo 1959 viene presentato il nuovo orario che sarebbe poi entrato in vigore il successivo 31 maggio. Si fa notare che verrà soppresso l'accelerato delle 7.28 per Tarvisio e che ciò comporterà molte proteste. Viene poi ribadito che ancora una volta non verrà applicata la coincidenza tra il diretto Vienna-Roma che ferma a Udine alle 7.45 e l'automotrice per Cervignano-Grado che parte alle 7.42, danneggiando i molti turisti in arrivo dall'estero e diretti alle spiagge di Grado, Lignano e Caorle. Infine viene fatto notare che sarebbero necessarie migliori comunicazioni sulla Pedemontana Gemona-Casarsa e Pinzano-Sacile. Come si vede nulla è cambiato in questi ultimi 50 anni, sembra quasi di leggere le notizie attuali!

Claudio Canton



Sopra. L'ETR 500 n. 28 in livrea Frecciarossa transita al Posto di Movimento di Vat, alla periferia udinese, al rientro da Tarvisio il 19 febbraio 2009 (vedi Trainwatching) (foto E. Ceron)



A fianco. Il Frecciarossa in partenza dalla stazione di Udine per la corsa prova in Pontebbana (foto C. Canton)

Trainwatching

La E 652.139 è la prima locomotiva ad aver ricevuto la marcatura IMC CERVIGNANO, il deposito che ha preso il posto di quello di Udine. IMC sta per Impianto Manutenzione Corrente, quello che una volta era chiamato DL, deposito locomotive. Carlo Pravisano

Il 24 gennaio è transitato per la stazione di Udine un treno speciale diretto ad Auschwitz. Era trainato da una E 656 e composto da una decina di carrozze UIC-X cucette, una carrozza ristorante ed un bagagliaio. Il treno della memoria era organizzato dalla CGIL Lombardia. Michele Saro

Il 4 febbraio è transitato al P.M. di Bivio Vat verso le 9.45 un treno merci proveniente da Tarvisio e diretto verso Trieste che aveva in composizione due interessanti particolarità: un carro pianale delle ferrovie polacche (PKP) con i carrelli a 3 assi e carico di lamiera ed in testa la locomotiva E 186.909 LI dell'impresa "Linea Smart Business Ways". (Le locomotive di "Linea" si vedono sempre più spesso in Pontebbana. N.d.R.)

Lo stesso giorno presso la Serfer (ex Bulfone) di P.M. Vat era presente una G 2000 Vossloh della SBB Cargo Italia. Denis Carlutti

Agli inizi di febbraio sono stati demoliti i due LDn 24 in carico al DL di Udine, il 303 ed il 334, che erano stati trasformati per il trasporto delle biciclette. Avevano ricevuto un'inusitata livrea a due tonalità di verde ed erano stati destinati ad essere trainati dalle ALn 668 sulla Pedemontana, ma usati pochissimo a causa di problemi di circolabilità. Valter Paoluzzi

Il giorno 19 febbraio sono transitate nella stazione di Udine due automotrici della ditta polacca PESA in consegna alle Ferrovie del Sud-Est e classificate ATR 220. Erano trainate da una E 652 e percorrevano le deviate a 10 Km/h come previsto in questi casi. Una delle due aveva i motori accesi per poter garantire il riscaldamento dato che a bordo c'era per-

sonale di scorta. La colorazione bianco-rossa ha per un momento rotto la monotonia XMPR oramai dominante, FUC a parte. Daniele De Anna

Il 19 febbraio scorso l'ETR 500 n. 28, al termine della revisione presso le OGR di Vicenza, dove gli è stata applicata la nuova livrea "Freccia Rossa", ha effettuato una corsa prova tra Vicenza-Udine-Tarvisio Boscoverde transitando sulla nuova Pontebbana sede ormai abituale per questo tipo di verifiche grazie alla sua particolarità di linea di valico ad alta velocità e capacità, e soprattutto alla disponibilità di traccie orarie. I primi ETR 500 a ricevere la livrea "Freccia Rossa" sono stati il n. 26 e 30. Enrico Ceron

Il 6 marzo nella stazione di Cusano si è verificato un sorpasso usando la banalizzazione della linea. Infatti il Regionale 5979 Udine-Venezia effettuato da un complesso ALe 801/940 (ex "Fanta") è stato deviato sul binario 1, illegale, in attesa del suo sorpasso da parte dell'EC 31 Allegro Johann Strauss che è passato dopo 5 minuti in forte ritardo. Giampaolo Scodellaro

Il 10 marzo alla Serfer erano presenti 5 Vossloh G2000: una Serfer, una Railion, una SBB Cargo e 2 ACT Reggio Emilia. Denis Carlutti

Per il momento non vedremo più Taurus circolare alla testa dei Ro-La in regione perché l'interoperabilità è stata sospesa per decisione di Trenitalia. Anche le E 412 non espatriano più in Austria via Tarvisio.

Locomotive G2000 ACT e Railion presenti presso le officine Serfer di Udine il 10 marzo 2009 (foto D. Carlutti)



Il rimorchio LDn 24.334, demolito in febbraio, ripreso nel DL di Udine subito dopo la sua trasformazione per trasporto biciclette (arch. SAT)

Lo stesso discorso vale anche per le 362 SŽ che non arrivano più allo scalo di Cervignano. Quindi si presume che non entreranno in Italia neppure le Taurus slovene; il loro utilizzo fino a Cervignano era stato ventilato in gennaio. E. Ceron/C. Pravisano

Quattro locomotive G2000 (le numero 15, 18, 19 e 20) della ex ACT Reggio Emilia (ora confluita nelle FER) sono state noleggiate a Trenitalia che le utilizzerà in Friuli Venezia Giulia. Essendo sprovviste di SCMT (ad esclusione della 15) verranno utilizzate per servizi di manovra pesante negli scali di Cervignano, Udine, Osoppo, Monfalcone e San Giorgio di Nogaro. Enrico Ceron



Le novità modellistiche del 2009

Proponiamo la tradizionale carrellata delle novità annunciate dalle case fermodellistiche per il 2009. Va detto subito che a Norimberga non vi sono state sorprese da nessuno perché tutti i programmi erano stati svelati per tempo e quindi si sapeva già tutto e niente di più è stato comunicato. Si sono potuti vedere parecchi campioni di modelli che saranno disponibili in futuro, soprattutto in casa Acme e Rivarossi, ed anche da Vitraains, mentre gli stand di Roco e Fleischmann erano decisamente sottotono rispetto agli anni precedenti.

Cominciamo da Acme che oltre alla novità a sorpresa del convoglio ESCI con locomotiva E 444R di nuova fabbricazione e le carrozze tipo Z e GC (art. 70008) e set aggiuntivo di 3 carrozze art. 70009), ha presentato un catalogo 2009 decisamente corposo e nutrito, degno delle marche più blasonate: al-

l'interno di questo volume troviamo subito quello che sarà sicuramente uno dei modelli più attesi per l'anno in corso ed il cui interesse varcherà sicuramente i confini domestici; stiamo parlando del treno che rappresenta ancora oggi il simbolo della ricostruzione post bellica ed è un capolavoro del design italiano cioè l'ETR 300 Settebello (art. 70020), che nei programmi dovrebbe essere pronto per il prossimo Natale. Altra proposta totalmente inedita

per il mercato la E 405, in versione con testata rossa allo stato d'origine (art. 60170) ed in una confezione comprendente motrice + dummy nella livrea definitiva (art. 60171). Sono previste la E 645.011 di prima serie in livrea castano isabella ep. IV (art. 60141) e la E 646.020 in livrea verde grigio d'origine (art. 60150), una coppia di E 645 di seconda serie in livrea castano isabella motrice + dummy (art. 60121) e una riedizione dell'autotreno ALn 442/448 Breda TEE nella versione Mont Cenis (art. 70003) infine è previsto

Prosegue poi l'impegno nel campo delle locomotive TRAXX con la versione CROSSRAIL in livrea nera (art. 60059), la E 481 in livrea EUROCOM (art. 60058) e BLS Cargo (art. 60098) e di altre locomotive moderne di varie amministrazioni europee quali la EA 3000 delle DSB (art. 60110) e la classe 185 nella livrea CARGO NET (art. 60076), PKP (art. 60097), HGKin versione esclusiva per LEMKE (art. 60077). Poi abbiamo la locomotiva diesel classe 246 in livrea METRONOM (art. 60090) ed infine la locomotiva un-

gherese V63 Gigant delle MAV (art. 60180).

Nel campo del materiale rimorchiato sono numerosissime le novità, non solo delle FS che di seguito elenchiamo: due cofanetti di carrozze SBB-CFF e carrozze letti FS riproducenti il convoglio Euronight LUNA, uno con due carrozze tipo Z delle SBB e due

carrozze letti tipo MU ricostruita FS (art. 55034) e l'altro con due carrozze cuccette tipo Z delle SBB ed una carrozza letti tipo MU non ricostruita delle FS (art. 55035); il convoglio Eurocity Vindobona Vienna-Praga-Dresda-Berlino-Amburgo in un cofanetto di 4 pezzi composto da una carrozza di 1ª classe, due carrozze di 2ª classe ed una carrozza ristorante delle ferrovie Ceche CD; la carrozza FS tipo X di 2ª classe versione 1970 con carenature



ACME proporrà il modello del Settebello. Un ETR 300 in livrea pubblicitaria Ideal Standard sosta a Udine il 26 marzo 1995 (foto C. Canton)

un lotto di 300 pezzi della loco E 656.070 in livrea XMPR con il nuovo logo XMPR tricolore (art. 60086), una riedizione della locomotiva E 444.002 prototipo (art. 60102) e della locomotiva E 402A.028 in livrea rossa d'origine (art. 60013) ed E 402A.008 in livrea XMPR (art. 60022). Per quanto riguarda il D 342 il progetto va avanti; forse per l'Hobby Model Expo di Novegro vedremo dei campioni costruttivi, ma la sua uscita non avverrà prima del 2010.



Il convoglio ESCI presentato a sorpresa da ACME (foto ACME)

grandi e senza A.C. (art. 50730), le carrozze FS tipo X, versione 1968 senza carenature, tetto liscio in livrea rosso fegato e porte dello stesso colore di 1ª classe (art. 50753) e di 2ª classe con due numeri di servizio differenti (art. 50763 e 50764); le carrozze FS tipo X versione 1979 con tetto cannellato e carenature piccole in livrea XMPR della divisione passeggeri di Trenitalia di 1ª classe (art. 50773) e di 2ª classe (art. 50783); un set di due carrozze FS tipo X versione 1979 in livrea XMPR divisione PAX di 2ª classe trasformate da esistenti carrozze di 1ª classe, una con tetto liscio ed una con tetto cannellato (art. 55036); carrozze ÖBB di 2ª classe tipo Bmz in livrea rosso e nero ep. V con due numeri di servizio (art. 52601 e 52602); un bagagliaio ÖBB Dmsz in livrea rosso e nero ep. V (art. 52501); due carrozze ÖBB di 2ª classe Bmz in livrea rosso e grigio chiaro ep. V (art. 52610 e 52611) ed un bagagliaio ÖBB Dmsz in livrea rosso e grigio chiaro ep. V (art. 52502); carrozze tipo Eurocity delle ferrovie ungheresi MAV in livrea azzurra bianca ep. V di 1ª classe a compartimenti (art. 52000), di 2ª classe a compartimenti (art. 52010), carrozza cuccette (art. 52020) e carrozza letti (art. 52030); carrozza delle ferrovie Jugoslave ep. III in livrea verde di 2ª classe ex tipo 1937 FS con carrelli FS 31 (art. 50275) e carrozza di 3ª classe ex Cz 34510 FS (art. 50278); carrozza delle ferrovie greche OSE di 1ª e 2ª classe in livrea blu, ep. III, derivata da vetture tipo anni '50 delle FS atta al servizio internazionale (art. 50227) e carrozza di 2ª classe (art. 50228); carrozza della Germania Est - DDR - di 2ª classe ex serie 32000 delle FS in livrea verde (art. 50276); carrozza mista di 1ª, 2ª e 3ª classe, ep. II in livrea verde tipo 1933 ABCz 61000 delle FS (art. 50284); bagagliai postali tipo 1934 serie DUz 95000 nelle livree verde ep. II (art. 50363), castano isabella ep. III (art. 50361) e grigio ardesia ep. IV (art. 50362); set di due carrozze cento porte a cassa in legno tipo 1910 serie Cz 44000 di 3ª classe (art. 55037); carrozza tipo 1937, Cz 32000 di 3ª classe in livrea castano isabella ep. IIIa con numeri romani (art. 50266) e carrozza mista di 1ª e 2ª classe ABz 52000 tipo 1937 in livrea ca-



Carrozza ACME tipo 1937 in livrea castano/isabella ep. II (foto ACME)

stano isabella ep. IIIa con numeri romani atta anche al servizio internazionale (art. 50294); carrozza a cuccette FS tipo X versione 1975 con carrelli Fiat e carenature in livrea grigio ardesia (art. 50510) e carrozza a cuccette FS tipo X versione 1970 con carenature, carrello MD e livrea grigio ardesia (art. 50510); carrozza tipo P immatricolata FS in versione anni '80 (art. 50105); carrozza tipo P in livrea originale della CIWL in versione anni '80 immatricolata nel parco FS (art. 50103); carrozza letti MU versione 1964 in livrea CIWL immatricolata nel parco SBB-CFF (art. 50590) e carrozza letti MU versione 1973 in livrea CIWL immatricolata nel parco FS (art. 50582); bagagliaio FS a due assi tipo 1927 serie DI 90000 in livrea grigio ardesia ep. IV (art. 50803) e stesso tipo ma in livrea castano ep. III (art. 50802); bagagliaio FS tipo X versione 1975 in livrea grigio ardesia (art. 50520); bagagliai postali FS tipo X versione 1976 in livrea grigio ardesia (art. 50030), in livrea rosso fegato (art. 50031) ed in livrea XMPR (art. 50032).

Infine sono annunciati anche alcuni tra i carri merci più rappresentativi del parco FS degli anni passati, retaggio della vecchia produzione a marchio LASER-Costruzioni Modellistiche ed ora riproposti interamente in plastica stampata. Avremo quin-

di un set di tre carri, un frigo Hg e due carri tipo F, uno a passo lungo con garitta ed uno a passo corto in ep. III (art. 45001); un carro frigo Hg con garitta in ep. III (art. 40070); un carro tipo F a passo lungo senza garitta in ep. III (art. 40030); un carro tipo F a passo lungo senza garitta immatricolato nel parco jugoslavo delle JŽ in ep. III (art. 40098) un carro tipo F a passo lungo senza garitta immatricolato nel parco dell'ex URSS (art. 40099) ed un carro tipo F isotermico in ep. III delle FS (art. 40100).

Dopo la lunga carrellata di proposte Acme veniamo ora al resto cominciando da Brawa, che propone anche lei i carri F ed H delle FS (ancora un doppione!). Sono previsti due set contenenti ciascuno due carri F ed uno H, rispettivamente in ep. III (art. 48550) ed in ep. IV (art. 48551) e due carri F singoli, anche essi in ep. III e IV (art. 48552 e 48553). Presenta anche un carro doppio tipo S per trasporto container della AAE con container della italiana Fercam (art. 48102).

Rivarossi deve ancora consegnare tantissime novità annunciate per il 2008, però nonostante questo ha annunciato un programma per il 2009 di tutto rispetto, anche se va detto subito che molte cose alla fine vedranno la luce solo nel 2010. Il programma prevede principalmen-

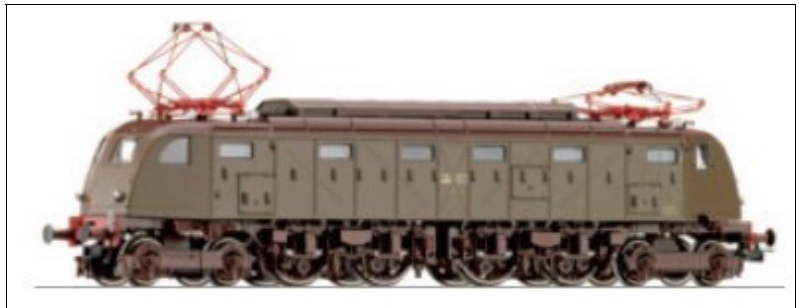


Alcuni dei carri F e H proposti da ACME (foto ACME)



*Novità
Hornby/Rivarossi:
a fianco locomotiva
trifase E 432;
sotto locomotiva
elettrica E 428 di
IVª serie
aerodinamica
(foto Rivarossi)*

te locomotive, mentre sono poche le carrozze previste che si limitano a una riedizione di carrozze FS tipo X con tetto cannellato, carenature, carrelli Fiat di 1ª classe (art. HR 4096) e di 2ª classe (art. HR 4097); una carrozza FS tipo 1959 con comparto ristoro in livrea treno azzurro (art. HR 4098) ed un set di carrozze CIWL di tre pezzi da abbinare al convoglio treno Azzurro (art. HR 4099). Per quanto riguarda il materiale motore ecco di seguito quanto è previsto, tenendo conto che le novità vere sono le locomotive a vapore Gr 741 con preriscaldatore Franco-Crosti in versione analogica (art. HR 2158) e digitale con sonoro (art. HR 2159), le locomotive trifase E 432 in livrea castano isabella analogica (art. HR 2191) e digitale con sonoro (art. HR 2192), in livrea grigia fotografica (art. HR 2196) ed in livrea nera (art. HR 2197), infine le originali locomotive diesel D 753, al vero di origine cecoslovacca, nelle livree delle compagnie private DEL FUNGO GIERA analogica (art. HR 2198) e digitale sonora (art. HR 2199), RTC analogica (art. HR 2200) e digitale sonora (art. HR 2201), Ferrovie Nord Cargo in versione analogica (art. HR 2202) e digitale sonora (art. HR 2203). Inoltre è finalmente prevista una locomotiva E 428 (la 225) di IVª serie aerodinamica con finestrino del macchinista triangolare e con telaio esatto per le macchine di questa serie, sia in versione analogica (art. HR 2177) sia in versione digitale con sonoro (art. HR 2178). Per il resto si tratta di riedizioni che qui elenchiamo: locomotiva diesel D 445 in livrea verde isabella analogica (art. HR 2162) e digitale sonora (art.



HR 2163); locomotiva diesel D 236 in livrea verde (art. HR 2170) ed in livrea castano isabella (art. HR 2171); locomotiva a vapore Gr 835.053 in versione analogica (art. HR 2160) e digitale con sonoro (art. HR 2161); coppia di automotrici ALn 668 serie 3100 in livrea blu e panna ep. IV (art. HR 2172); coppia di automotrici ALn 668 serie 3200 in livrea XMPR con condizionatori sul tetto in versione analogica (art. HR 2173) ed in versione digitale con sonoro (art. HR 2174); locomotiva elettrica E 428 Iª serie con avancorpi e biellino analogica (art. HR 2175) e digitale sonora (art. HR 2176); locomotiva elettrica E 424 livrea navetta MDVE (art. HR 2179) ed avremo di nuovo le ALe 601 proposte in una coppia ALe + Le in livrea d'origine verde grigio (art. HR 2181). Il catalogo novità Roco propone solo alcune novità FS, frutto di varianti a modelli già proposti in precedenza oppure riedizioni, specialmente di carri e carrozze di altre ammi-

nistrazioni spacciate come prede belliche, vediamo quali: locomotiva elettrica E 636.164 in livrea castano isabella (art. 63888); coppia di locomotive E 645 di seconda serie, motrice + dummy, livrea castano isabella (art. 62576); locomotiva E 444R in livrea Eurostar City Italia a due toni di grigio con filetto rosso (art. 62440); locomotiva D 343 serie 2000 in livrea verde e isabella senza saracinesca e con vetri frontali piatti (art. 62877); carrozze di preda bel-

lica della prima guerra mondiale in livrea verde vagone ep. II: a compartimenti a tre assi di 3ª classe con garitta frenatore (art. 64280), a compartimenti a tre assi di 2ª classe con garitta frenatore (art. 62481) e a compartimenti a tre assi di 3ª classe senza garitta (art. 64282); bagagliaio a due assi verde vagone ep. II (art. 64279); carro merci aperto a sponde alte in legno a 2 assi ep. II (art. 56044); carro chiuso a pareti in legno e garitta del frenatore a 2 assi ep. II (art. 66225); carro merci chiuso a pareti scorrevoli in alluminio a due assi tipo Hbbins con logo INDÉSIT (art. 66579) e con logo ARISTON (art. 66580) ed infine due carri canguro, uno con semirimorchio della ditta AMBROGIO (art. 66711) ed uno con casse mobili della SAE (art. 66712).

Os.Kar prosegue nella presentazione delle sue belle novità. Ad aprile dovrebbero arrivare i cofanetti con una ALn 772 serie 3400 ed il primo dei bagagliai LDn 24, a cui se-



*Roco: carrozza di preda bellica
serie C_y^{CR} 74000 (foto Roco)*

guiranno ben sei versioni di questi simpatici rotabili a due assi per il trasporto di collettame, che si differenziano per livrea e per caratteristiche costruttive delle fiancate (liscie o listellate). Seguirà la consegna delle D 341 completamente rifatte e che verranno sostituite gratuitamente a coloro che hanno comperato quelle dell'edizione precedente; dovrebbero vedere la luce entro fine anno anche le ALn 773 e forse un'altra sorpresa di cui non hanno voluto fornire alcuna indicazione.

L'unico produttore italiano rimasto, la VITRAINS, propone un catalogo 2009 che comincia ad essere consistente, sebbene contenga molte proposte rivolte ai mercati esteri. I modelli di rotabili italiani proposti sono i seguenti. Minuetto in quattro differenti versioni: Trenitalia con nuovo numero di servizio (art. 1039), ELFO LFI della rete ferroviaria Toscana (art. 1042), PINTORICCHIO della FCU Ferrovia Centrale Umbra (art. 1040), LUPETTO della Ferrovia Sangritana SPA (art. 1041).

Proseguono i lavori per la preparazione delle ALe - Le 840 nelle versioni POZZUOLI OCREN (art. 1037) e OTO La Spezia (art. 1038) e delle ALe - Lbec 840 al vero utilizzate in modo promiscuo sulle reti 3000 V CC e trifase (art. 1023). In catalogo troviamo anche le ALn 772 serie 3200 (art. 1021) e serie 3300 (art. 1022); viene proposta anche una nuova versione della E 464 in livrea VIVALTO (art. 2013). A breve usciranno i già annunciati carri pianali a carrelli tipo Rs nelle versioni di più amministrazioni, due le numerazioni di carri FS (art. 3300 e 3307).

DI.MO dopo tanti rinvii sta facendo uscire la sua 245 serie 2000 a bielle; il modello è carino e complessivamente ben fatto, purtroppo contrariamente a quanto annunciato non è provvisto di decoder per cui il suo prezzo finale risulta un po' troppo

Novità Os.Kar: l'atteso LDn 24, previsto anche in versione udinese per trasporto biciclette (foto Os.Kar)



alto per gli standard produttivi proposti.

Degli altri produttori, come già detto, solo Brawa ha annunciato rotabili FS; Fleischmann nel suo catalogo novità ha inserito un carro merci ma indicando come data di uscita il 2010, anche se è da vedere se ci sarà un seguito, visto che nelle intenzioni della Modelleisenbahn, società che detiene la proprietà dei marchi Roco e Fleischmann, vi è la volontà di accentrare la produzione di rotabili in H0 sul marchio Roco e lasciare alla Fleischmann la scala N e la linea di macchine a vapore in H0.

Il gruppo Märklin - Trix non propone grandi cose, anzi da una circolare dell'importatore si evince che l'intenzione di riprodurre la locomotiva E 483 annunciata lo scorso anno è stata abbandonata.

La scala N sembra completamente abbandonata, nessuna proposta e

nessuna novità da segnalare, se non che una nuova ditta sembra volersi affacciare sul mercato; si tratta della Euro Trains Srl. Come al solito le intenzioni sono buone, si parla di riproduzioni di alto livello con tecnologie industriali, prezzi competitivi, ecc., ecc. Siccome la storia si è già ripetuta più volte, non possiamo far altro che augurarci che stavolta vada diversamente e auguriamo alla neonata ditta ogni bene possibile, perché il loro bene sarà anche il bene del fermodellismo in scala N in Italia.

Ecco, avete una panoramica abbastanza completa di quello che ci aspetta nell'anno in corso, ora frugatevi le tasche e vedete cosa avete a disposizione, poi cominciate a ragionare su cosa scegliere tra le tante cose fin qui descritte. Il compito è arduo, si sa, ma alla fine se ne esce, come sempre.

Angelo Rigon



Novità annunciata dalla Vitrains: lo Stadler GTW 2/6 della FUC, qui ripreso durante la presentazione a Cividale il 24 giugno 2006 (foto C. Canton)

il tender

Notiziario della Sezione Appassionati
Trasporti del DLF Udine

N° 52 - Anno 14 (N° 1 / 2009)

Allegato al supplemento N° 4 al N° 1 - Marzo 2009 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