

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da *News ferroviarie* del 17 giugno 2010

L'SFMR Veneto parte da Mira Buse

di Davide Cester e Mirco Brondolin

MIRA BUSE (Venezia) - Sono iniziati lunedì pomeriggio con il treno 2758 Mira Buse - Venezia delle 13.28 i primi servizi commerciali dei nuovi elettrotreni dell'impresa ferroviaria regionale veneta Sistemi Territoriali; si è trattato del primo mezzo elettrico a prestare servizio passeggeri sulla rete sociale, ma anche un assaggio di quello che dovrebbe essere il progetto di metropolitana regionale SFMR, ovvero corse supplementari con materiali appositamente acquistati dalla Regione.



1. L'ETR 340.001 Sistemi Territoriali a Mira Buse, poco prima di prendere servizio come R2758 per Venezia Santa Lucia. (Foto Davide Cester, 14 giugno 2010)

Con il nuovo orario estivo della linea Adria - Mestre, in vigore dal 13 giugno, sono infatti comparse 5 coppie di corse pomeridiane effettuate con i nuovi materiali, aggiuntive rispetto all'orario precedente. Nei giorni feriali i treni elettrici faranno la spola tra Mestre/Venezia e Mira Buse, dove - per il momento - si sono fermati i lavori di elettrificazione, con una percorrenza complessiva di 144 km al giorno.



2. Una volta giunti a Venezia, il personale effettua il cambio banco ed aggiorna il display frontale con la nuova destinazione. Su uno dei binari metropolitani ci fa compagnia Archimede, il treno misure di RFI. (Foto Davide Cester, 14 giugno 2010)

I treni, classificati come ETR 340, sono dei FLIRT a quattro casse della ditta svizzera Stadler Rail; dotati di SCMT, possono viaggiare su rete sociale e RFI ad una velocità massima (di progetto) di 160 km/h, con una potenza massima di 2.600 kW e una accelerazione massima di $1,2 \text{ m/s}^2$.

3

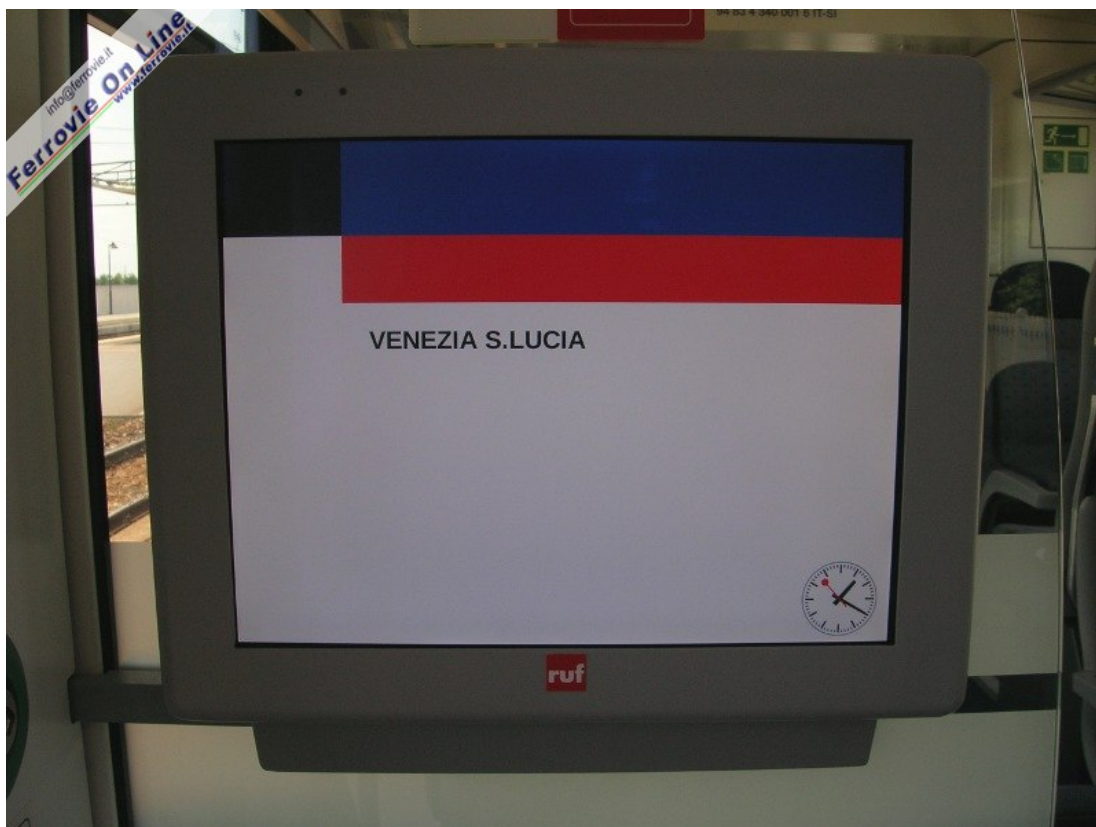
Il confort di viaggio è eccellente, il treno è molto silenzioso e le ampie superfici vetrate consentono di godere del paesaggio in un modo che non è pensabile sui normali materiali come TAF o Minuetti. Dei 240 posti a sedere, 21 sono ricavati tramite sedili pieghevoli, e 219 sono sedili fissi con supporto a cantilever, il che aumenta di molto lo spazio utile per i bagagli e semplifica le operazioni di pulizia; all'incirca altre 200 persone possono trovare posto in piedi, per un totale di 450 viaggiatori. Display luminosi forniscono informazioni sul viaggio e sulle fermate.



4. Lo Stadler FLIRT in versione a 4 carrozze e livrea Sistemi Territoriali, poco prima di prendere servizio a Mira Buse. (Foto Mirco Brondolin, 14 giugno 2010)

5. Il profilo aerodinamico del FLIRT. Sotto alla carenatura del muso, si intravedono i sensori per RS ed SCMT. (Foto Mirco Brondolin, 14 giugno 2010)

L'accessibilità per i disabili è massima: le carrozze sono per il 90% a piano ribassato, e se richiesto all'apertura delle porte una piccola pedana può uscire in 3-4 secondi per facilitare la discesa di una carrozzina. All'interno sono previsti adeguati spazi di sosta, ed il bagno è pienamente accessibile.



6. Uno dei monitor informativi posti in prossimità della porta di una volta a regime, il nuovo sistema mostrerà informazioni sulla percorrenza. (Foto Davide Cester, 14 giugno 2010)

Stadler Rail si è recentemente aggiudicata la gara congiunta ST/FER per la fornitura di treni leggeri; per l'impresa veneta sono previsti altri 16 elettrotreni simili a quelli appena descritti, oltre ad altri 4 PLIRT a 6 carrozze capaci di trasportare 750 passeggeri, e 2 convogli diesel GTW a 4 carrozze. L'obiettivo economico per il 2010, è quello di arrivare alla creazione di una vera e propria flotta di treni di proprietà regionale da dedicare ai servizi metropolitani ad alta frequenza.

Posti in piedi	200
Altezza ingresso sul p.d.f.	570 mm
Alimentazione	3 kV AC
Rodiggio	B0 2'2'2' B0
Potenza massima	2.600 kW
Sforzo di trazione	200 kN
Accelerazione massima	1,2 m/s ²
Velocità massima	160 km/h
Lunghezza totale	74.078 mm
Massa totale	120 t



77 Prospettiva del corridoio interno del FLIRT. (Foto Davide Cester, 14 giugno 2010)

Per il momento i servizi ferroviari regionali sono ancora quelli previsti dal Contratto di Servizio con Trenitalia, con poche innovazioni rispetto agli anni passati; finora il progetto regionale SFMR ha dato priorità ad interventi di tipo infrastrutturale, come la soppressione dei passaggi a livello o la riqualificazione delle stazioni, ma da oggi si riprende a parlare anche di qualità e frequenza delle corse.



8. Vista "dall'alto" dell'ambiente interno di un FLIRT Sistemi Territoriali; si notano le ampie superfici vetrate, le bagagliere spaziose, i sedili a sbalzo e i display informativi. (Foto Davide Cester, 14 giugno 2010)



9. Uno degli spazi dedicati ai disabili, con sedili ribaltabili e comando per la segnalazione di eventuali emergenze. (Foto Davide Cester, 14 giugno 2010)

Tra le varie fermate dei nuovi servizi spicca quella di Venezia Porta Ovest: situata in prossimità del casello autostradale di Mira-Oriago e dotata di ampio parcheggio gratuito, si propone come nodo di interscambio per i viaggiatori provenienti dall'A4 e diretti a Venezia, contribuendo per quanto possibile a quel riequilibrio modale cui dovrebbe puntare tutto il sistema della mobilità locale.



La stazione di Mira Buse, attuale capolinea delle corse a trazione elettrica lungo la Mestre-Adria. Inizia da questa tratta il potenziamento dei servizi locali a cura della Regione Veneto. (Foto Mirco Brondolin, 14 giugno 2010)

Davide Cester e Mirco Brondolin - 17 giugno 2010

- Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.
- Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003