

da **News ferroviarie** del 28 giugno 2011

Udine-Cividale, 125 anni e non sentirli

di Davide Cester

CIVIDALE (UD) - Si è tenuta lo scorso sabato 25 giugno la festa a Cividale per il 125mo anniversario della ferrovia per Udine. Nella cornice del nuovo fabbricato viaggiatori, dopo i tradizionali saluti delle autorità, il pubblico ha potuto ammirare non solo una mostra fotografica sulla storia della linea, ma anche e soprattutto i rotabili rappresentativi del parco sociale, accompagnati da schede descrittive e liberamente fotografabili e visitabili; degna di ringraziamento la massima disponibilità dimostrata durante le visite da parte della Direzione e del personale.

Oltre all'automotrice ADn gruppo 900 FIAT (tipo Aln 663 FS) con rimorchiata pilota Bp, rappresentative dei mezzi normalmente in servizio, in esposizione c'erano anche rotabili storici come una automotrice OMS ADn gruppo 800 (titolare di una corsa speciale su Udine) ed il locomotore Diesel De 424 TIBB in livrea società veneta, in composizione ad un carro pianale con garitta dipinto in verde vagone e ad alla cisterna diserbo del 1892.



1. Festa di treni e di pubblico per il 125mo anniversario della Udine-Cividale... un "open day" all'insegna dell'apertura e della disponibilità. (Foto Federico Gitto, 25 giugno 2011)

Approvata nel 1880 ed inaugurata nel 1886 dalla Società Veneta, la linea si sviluppa per circa 15 km a scartamento ordinario e semplice binario. Negli anni furono proposti vari progetti per la prosecuzione, fra cui uno su Vienna attraverso le valli del Natisone e dell'Isonzo con attraversamento in galleria del Predil, e uno di congiunzione con la ferrovia "Transalpina" aperta nel 1906, ma nessuno di essi ebbe seguito. Durante la Grande Guerra fu attivato un prolungamento a scartamento ridotto verso Caporetto, ad uso militare; la ritirata del 1917 portò temporaneamente entrambe le linee sotto la gestione austro-ungarica. Chiusa la diramazione per Caporetto nel 1932, sopravvissuta in relativamente buone condizioni al secondo conflitto mondiale, il dopoguerra vide la sostituzione del vapore con le automotrici a trazione diesel, mentre in seguito la lenta crisi della Veneta portò la linea sotto la Gestione Governativa e poi, attraverso vari passaggi, all'affidamento nel 2005 alla Società Ferrovie Udine-Cividale, a capitale interamente regionale, che a tutt'oggi ne cura l'esercizio.



2. Passato e futuro a confronto: una automotrice ADn gruppo 800 di costruzione OMS, perfettamente mantenuta dalle officine sociali, fotografata dalla cabina della pulitissima E.190.301 nuova di fabbrica. (Foto Federico Gitto, 25 giugno 2011)

Negli ultimi anni sono stati realizzati diversi interventi di potenziamento, sia sul fronte dei mezzi che su quello infrastrutturale. Su tutta la linea l'armamento consente ora una portata di 22,5 t/asse; ma oltre alla riqualificazione delle fermate di Remanzacco, Bottenicco e Moimacco, e all'attivazione della nuova fermata San Gottardo, l'opera edilizia più importante è senza dubbio il nuovo fabbricato viaggiatori di Cividale, attivato per fasi a partire dal 2008.



3. Intermodalità a 360°: treni, biciclette, autobus, e il parcheggio per le auto sulla sinistra. Capolinea affiancati, percorsi coperti, biglietterie unificate: così funziona il vero trasporto pubblico... (Foto Federico Gitto, 25 giugno 2011)

La nuova stazione sorge un centinaio di metri ad ovest rispetto alla storica, al di là di via Foramitti il cui impegnativo PL è stato di conseguenza eliminato. La stazione, pur senza essere un'opera faraonica, risulta ampia e funzionale con i suoi 5 binari di testa, ma soprattutto rispetta appieno i principi dell'intermodalità: un breve percorso completamente coperto collega i marciapiedi dei treni alle piazzole degli autobus, consentendo un interscambio comodo e veloce con tutte le autolinee dirette ai paesi vicini. Il servizio bus è ovviamente stato riorganizzato in modo da evitare corse-doppione su Udine, e gli orari sono tarati su quelli del treno. Un monitor in stazione elenca gli orari di entrambi i mezzi proponendo coincidenze fra il bus ed il primo treno utile. Da qualche tempo anche la biglietteria per i due servizi è stata unificata in un unico sportello, mentre al piano superiore trovano posto locali tecnici, uno spazio espositivo ed una sala polifunzionale.

I treni partono cadenzati da Cividale al minuto 0 ogni ora dalle 6 alle 22, da Udine al minuto 33. Negli orari di punta la frequenza è raddoppiata con treni ogni mezz'ora. Il flusso passeggeri supera il mezzo milione l'anno, ed in occasione di eventi speciali l'impresa organizza corse straordinarie oltre a quelle in orario.

Sembra fantascienza per chi vive solo un centinaio di km più ad ovest, dove la Regione Veneto sta costruendo enormi parcheggi presso le stazioni, ma di bus e biglietterie se ne vedono pochi, e su orari e coincidenze è meglio non soffermarsi. Il parcheggio della stazione di Cividale non è neppure tanto grande: evidentemente l'auto serve ma non è una necessità collettiva, perchè da parte delle istituzioni è stato previsto un servizio pubblico decente.



4. Uno dei nuovi convogli Stadler GTW diesel a due elementi, parte di un ordine comune effettuato nel 2006 insieme alla veneta Sistemi Territoriali. (Foto Federico Gitto, 25 giugno 2011)

Insieme alle infrastrutture è in corso di rinnovamento e potenziamento anche il parco rotabile: due convogli Stadler GTW 2/6 marcati ATR 110.001-2 UC sono già in servizio passeggeri in affiancamento alle classiche automotrici FIAT, e la novità del 2011 è l'entrata in servizio di due moderne locomotive politensione E.190 (301-2) adatte alla circolazione in Italia, Austria, Germania e Slovenia. Proprio questi due locomotori sono il simbolo del forte impegno dell'amministrazione regionale per il rilancio e l'espansione dell'impresa ferroviaria, in quanto insieme all'ordine di 35 carri per il trasporto combinato (con opzione per altri 10) testimoniano che l'impresa intende proporsi a pieno titolo come operatore logistico locale e transnazionale.



5. Parata di mezzi moderni al binario 3 di Cividale: in primo piano la E.190.302 con la livrea sociale. (Foto Federico Gitto, 25 giugno 2011)

Ma non è tutto: con il cambio orario di dicembre partirà anche un servizio sperimentale Udine - Villach con due coppie di treni, una al mattino e una in serata, destinate a ripristinare i servizi transfrontalieri Italia - Austria; la trazione sarà proprio affidata alle E.190 FUC, mentre i passeggeri troveranno posto su tre carrozze austriache. La sperimentazione durerà un anno e dovrebbe essere propedeutica ad un più intenso rafforzamento del traffico passeggeri tra il Friuli e la Carinzia.



6. L'assessore Riccardi durante la presentazione della mostra fotografica. Sulla destra nella foto Corrado Leonarduzzi, Direttore della Udine-Cividale. (Foto Federico Gitto, 25 giugno 2011)

Nel suo breve discorso l'assessore regionale ai trasporti Riccardi è stato molto chiaro: "il problema non sono tanto le infrastrutture, ma il know-how per sfruttarle pienamente"; il riferimento sottinteso è ovviamente alla Pontebbana e alle rotte Austria - Adriatico. L'obiettivo della Regione è chiaro: investire sui treni, sul potenziamento dei servizi, sulla crescita dei traffici, fino a diventare "la" impresa ferroviaria di riferimento per tutto il Friuli - Venezia Giulia e dintorni. Se la Regione e la società manterranno la volontà ed il dinamismo attuale, possiamo dire che le prospettive sono buone.

Altri 125 di questi anni!

Davide Cester - 28 giugno 2011

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