

TrainSimSicilia Magazine

Numero 2 - Dicembre 2010



***News generali dalle ferrovie -
La storia dei treni Cisalpino -
I treni RoLa -
Simulazione -
Auguri di buone feste -***

News dal mondo ferroviario

Nuove UIC-X Giubileo

Nelle officine di Messina è iniziato il revamping delle 40 carrozze giubileo atte ai 200 km/h .

Il progetto prevede nuovi interni e una nuova livrea identica a quella che ora riveste le UIC-Z con cui saranno accoppiate in servizio InterCity.

E656 Lateralizzate

Anche le locomotive E656 stanno ricevendo le modifiche per il controllo della apertura/chiusura delle porte (lateralizzazione) con accoppiatori UIC a 18 poli con nuovi mancorrenti sulla parte frontale.

INTERNET AD ALTA VELOCITA'

Da Domenica 12 Dicembre su tutti i Treni FrecciaRossa viaggianti sulle linee AV Italiane è stato attivato un servizio di connessione ad Internet. Il primo mese della connessione sarà gratuito e, a partire dal 12 Gennaio, sarà a pagamento, anche se ancora non si conoscono i costi.



**La E464 880
nella sgargiante
livrea TFT in
corsa prova con
materiale Vivalto
di Trenitalia.**

La storia della società Cisalpino

La società e i suoi treni

Cisalpino era una società ferroviaria fondata il 23 Novembre 1993, composta dalle Ferrovie dello Stato (con Trenitalia) e dalle Ferrovie Federali Svizzere (FFS), che effettuava collegamenti rapidi tra Firenze, Trieste, Venezia, Milano, Livorno, Zurigo, Ginevra, Schaffhausen e Basilea utilizzando convogli ETR470, carrozze tipo UIC-Z e, dal 2009, convogli ETR610. La sede legale della società Cisalpino si trovava a Muri bei Bern, vicino a Berna, con ulteriori sedi a Zurigo, Visp e Milano.

La manutenzione dei treni ETR 470 veniva effettuata a Milano da Trenitalia. La manutenzione dei treni Canaletto(Schaffhausen-Milano) e Cinque Terre(Schaffhausen-Livorno), effettuati con carrozze UIC-Z, veniva effettuata a Venezia, mentre tutti gli altri treni erano assegnati a diversi impianti in Svizzera (Basilea, Zurigo, Ginevra, Olten). Il personale viaggiante era composto da personale di Trenitalia (nel tratto Italiano) e delle Ferrovie Federali Svizzere (nel tratto Svizzero). La carrozza ristorante veniva gestita dalla Chef Express, società del Gruppo Cremonini. Le composizioni corte da 6 carrozze, prive di carrozza ristorante, prevedevano un servizio con carrellino Minibar gestito dalla società svizzera Elvetino. Il sistema automatico di annuncio delle stazioni raggiunte all'interno dei treni veniva attivato solo nel territorio svizzero in quattro lingue (tedesco, francese, italiano e inglese), mentre in territorio italiano gli annunci erano effettuati dal personale del treno.

L'ETR610

Cisalpino a metà 2004 aveva commissionato 14 nuove composizioni di treni ad assetto variabile, che entrarono in servizio (in enorme ritardo sui tempi inizialmente previsti) nel 2009. Un nuovo treno ETR610 è stato inserito in pre-esercizio commerciale il 20 luglio 2009 sulla linea Ginevra-Milano (CIS 35 e 40) ed inoltre entro il cambio orario di Dicembre cisalpino eliminò l'orario provvisorio e inserì i nuovi treni ove previsto.

I nuovi convogli, denominati ETR 610, erano stati commissionati a Alstom(ex Fiat Ferroviaria), e disegnati da Italdesign-Giugiaro S.p.a. Sono convogli politensione, cioè possono circolare indifferentemente sotto l'alimentazione a 15kV svizzera, quella a 3kVcc italiana, e quella a 25kVca delle nuove linee ad alta velocità in Italia.

Nel 2009 la tratta Ginevra-Venezia e viceversa (Cisalpini 37 e 42)e Basilea-Milano e viceversa (Cisalpini 51 e 56) venne effettuata con materiale convenzionale per il ritardo nella consegna dei nuovi pendolini ETR 610 da parte di Alstom. Inoltre nel traforo del Sempione e nella Galleria di base del Lötschberg dall'inizio di gennaio 2009 fino al 4 maggio 2009 non hanno circolato gli ETR 470 per indisponibilità, poi risolta grazie agli interventi attuati per il ripristino della flotta degli ETR 470.

Invece sulla tratta Milano - Zurigo (Linea del Gottardo) per una parte dei servizi venivano utilizzati fino a Lugano degli ETR 470 e da Lugano degli ICN svizzeri appositamente noleggiati da Cisalpino. Da dicembre 2005 Cisalpino aveva preso in gestione la totalità del traffico (escluso quello notturno effettuato da convogli EN) fra l'Italia e la Svizzera.

Cisalpino cessò la sua attività il 12 dicembre 2009 con il cambio di orario 2009-10 passando così la gestione delle tratte ad FFS e Trenitalia dividendosi la proprietà dei diversi convogli ETR470 ed ETR610 riassorbendo poi il proprio personale. La comunicazione della cessione dell'attività da parte di Cisalpino venne data il 25 settembre 2009.

Le tratte ed i treni corrispondenti all'orario 2007-08:

- **Schaffhausen-Zurigo-Milano** (EC173/174 "Canaletto") (poi ridotto da Zurigo a Milano)
- **Firenze-Milano-Zurigo** (EC150, 151, 152, 153,)
- **Ginevra Aeroporto-Ginevra-Milano-Venezia** (EC121/128 "Monteverdi")
- **Schaffhausen-Zurigo-Milano-Genova-Livorno** (EC175/176 "Cinque Terre") (poi soppresso da Milano a Livorno a causa del ritardo di consegna dei treni ETR 610);
- **Firenze-Milano-Ginevra-Ginevra Aeroporto** (poi soppresso da Milano a Firenze S.M.N)
- **Milano-Berna-Basilea** (EC40, 41, 43, 44, 47, 48, 50, 51)
- **Zurigo-Milano-Venezia-Trieste** (EC154/155)
- **Sulle relazioni Ginevra-Milano** (EC123/124 "Borromeo", EC125/126 "Lemano") circolarono ulteriori EuroCity con composizioni corte (6 carrozze) di materiale ordinario, di provenienza di entrambe le amministrazioni (FFS e Trenitalia).
- **Bellinzona-Milano** (EC105 "Lario", EC107/198 "Brianza")
- **Milano-Lucerna-Ginevra** (EC106/119 "Tiziano")
- **Milano-Lucerna-Basilea** (EC108/117 "Verdi", EC109/110 "Ticino", EC115/116 "Mediolanum")
- **Basilea-Lucerna-Milano-Venezia** (EC111/114 "San Marco")
- **Ginevra Aeroporto-Ginevra-Milano** (EC120/127 "Vallese", EC122/129 "Monte Rosa")
- **Zurigo-Milano** (EC156/157, EC170/177 "Monte Ceneri", EC171/178 "Teodolinda", EC172/179 "Insubria")

Le livree dei treni

La livrea iniziale degli ETR470 era di colore bianco con sulle fiancate una striscia in blu sulla parte bassa, intorno alle finestre una nera e tra queste una verde scura con una piccola in grigio scuro con il logo in blu. Le carrozze passeggeri avevano, senza aver mai avuto modifiche, la livrea in grigio chiaro con una striscia blu sulla parte inferiore e una nera intorno alla finestre con, sulle carrozze di prima classe, una parte in giallo attorno alle finestre delle porte. Negli ultimi due anni gli ETR470 e i giovani ETR610 hanno una livrea in grigio metallizzato con una sola striscia blu sul fianco sopra le finestre che finisce, con una curva, sotto la finestra della cabina nella parte bassa del fianco e sempre una striscia nera intorno alle finestre ma non oltre l'ultima, rispettivamente a destra e a sinistra, di tutto il convoglio.

Inizialmente le locomotive utilizzate in Italia per il trasporto dei convogli a carrozze furono le E444 Tartarughe, le E656 e qualche E655 Caimano e qualche E646 (oggi giorno accantonate o utilizzate per treni storici) mentre in Svizzera utilizzavano le Re 460. Nell'orario 2008-09, invece, con composizioni fino ad un massimo di 6 carrozze, vennero utilizzate per tutti i convogli le E484 politensione della SBB Cargo, evitando così il cambio della locomotiva alle stazioni di confine.

Oggi giorno gli ETR470 e gli ETR610 e tutte le carrozze sono stati spartiti tra FS ed FFS da cui verranno cambiati di livrea, a seconda della società di appartenenza.

I problemi della società

Secondo le statistiche parziali del 2009 (14.1.09 - 8.2.09) la Cisalpino ha effettuato 961 corse utilizzando gli ETR 470, (49,22%) avendo un ritardo maggiore o uguale di 5 minuti, 273 (28,41%) avevano un ritardo maggiore o uguale a 15 minuti, 103 (10,72%) invece le soppressioni parziali o totali. Il ritardo medio rispetto alla statistica delle Ferrovie Federali Svizzere è di 12,56 volte superiore.

Frequentemente era difficile trovare una toilette funzionante a bordo degli ETR 470. Infatti succedeva che un convoglio doveva effettuare una sosta forzata in una stazione per permettere ai viaggiatori di utilizzare i servizi igienici in loco.

La Cisalpino ricevette quindi un ultimatum dal governo svizzero, che intimò alla società di risolvere i problemi entro la fine di febbraio 2009. Se questo non fosse accaduto, sarebbe stata ritirata la concessione per il trasporto di persone. In seguito la concessione è stata confermata dall'Ufficio Federale dei Trasporti. Con cambio dell'orario del 14.12.08 la Cisalpino ha aumentato le tariffe, ed ha eliminato la tariffa giovani (dai 16 ai 26 anni) normalmente applicata nei viaggi frontalieri. Decisione fortemente contestata, ma nessun organo di informazione se ne è interessato.

Le autostrade viaggianti: i ROLA

I treni "Autostrada Viaggiante" (noti in breve come RoLa = Rollende Landstrasse [in tedesco]) sono composizioni di carri speciali ultrabassi, che possono caricare unità di trasporto stradale intere (motrice+rimorchio), e comprendono una vettura cuccette per gli autisti che viaggiano insieme al mezzo. Costituiscono infatti la categoria del TCA = Trasporto Combinato Accompagnato.

Hanno il pregio di una resa rapida del carico e di non richiedere attrezzature particolari al mezzo stradale; hanno il grosso difetto di doversi portare dietro il peso morto della motrice, per cui la somma delle tare risulta essere molto elevata rispetto al carico utile.

Si tratta di una combinazione tra il trasporto su strada e quello su rotaia. Con questo speciale sistema di trasporto è possibile spostare sulle rotaie interi veicoli pesanti e autoarticolati lungo determinate tratte del loro percorso.

Sulla linea del Brennero, a partire dal 10 settembre 2001 è stato attivato il primo servizio RoLa tra Italia e Austria, sull'asse Verona Quadrante Europa-Woergl, con l'effettuazione di 4 coppie di treni che collegavano i due terminali via Brennero, gestite dagli operatori Cemat e Oekombi.

Questo servizio è stato interrotto a fine dicembre 2004 per essere in seguito riattivato sulla tratta Trento Roncafort-Woergl, gestito interamente dalla società Oekombi.

Nel frattempo, considerando le prospettive di un ulteriore sviluppo futuro, era stato deciso un adeguamento dei binari nella stazione di Ala, situata praticamente a metà fra Verona e Trento, con l'allungamento di due binari tronchi per permettere la realizzazione di un terminal in questa stazione; purtroppo questo progetto, dopo l'effettivo lavoro, non è più stato portato avanti e i binari rimangono tuttora inutilizzati.

Fino all'orario 2006 venivano effettuate 5 coppie di treni sul tratto Trento Roncafort-Woergl e vv. (2 notturne e 3 diurne). A partire dall'orario in vigore nel 2007, il servizio venne ulteriormente potenziato con l'aggiunta di 2 nuove coppie, essenzialmente notturne, sul tratto Trento Roncafort-Ratisbona (Germania) e vv. A partire dal 16/06/2008 su questo percorso venne aggiunta un'altra coppia, diurna.

Allo stato attuale (orario valido fino al 11/12/2010) sono attive quindi 3 coppie Trento Roncafort-Woergl e 3 coppie Trento Roncafort-Ratisbona. Dal prossimo cambio orario è previsto l'allungamento del percorso di 6 coppie di RoLa che fino ad ora viaggiavano sul tratto Brennersee-Woergl, interamente compreso nel territorio austriaco, le quali avranno nuovo termine/origine a Trento Roncafort, per un totale di 11 coppie su questo asse (arrivando a 14 coppie complessive, considerando anche i servizi da/per Ratisbona).

In territorio italiano i treni viaggiano giornalmente dal lunedì al venerdì, mentre il sabato solo qualche coppia. Come testimoniato dalle foto allegate, le locomotive impiegate per trainare i 20/21 carri al seguito, sono costituite solitamente da doppie trazioni (non simmetriche) di E405, E412 oppure E652.

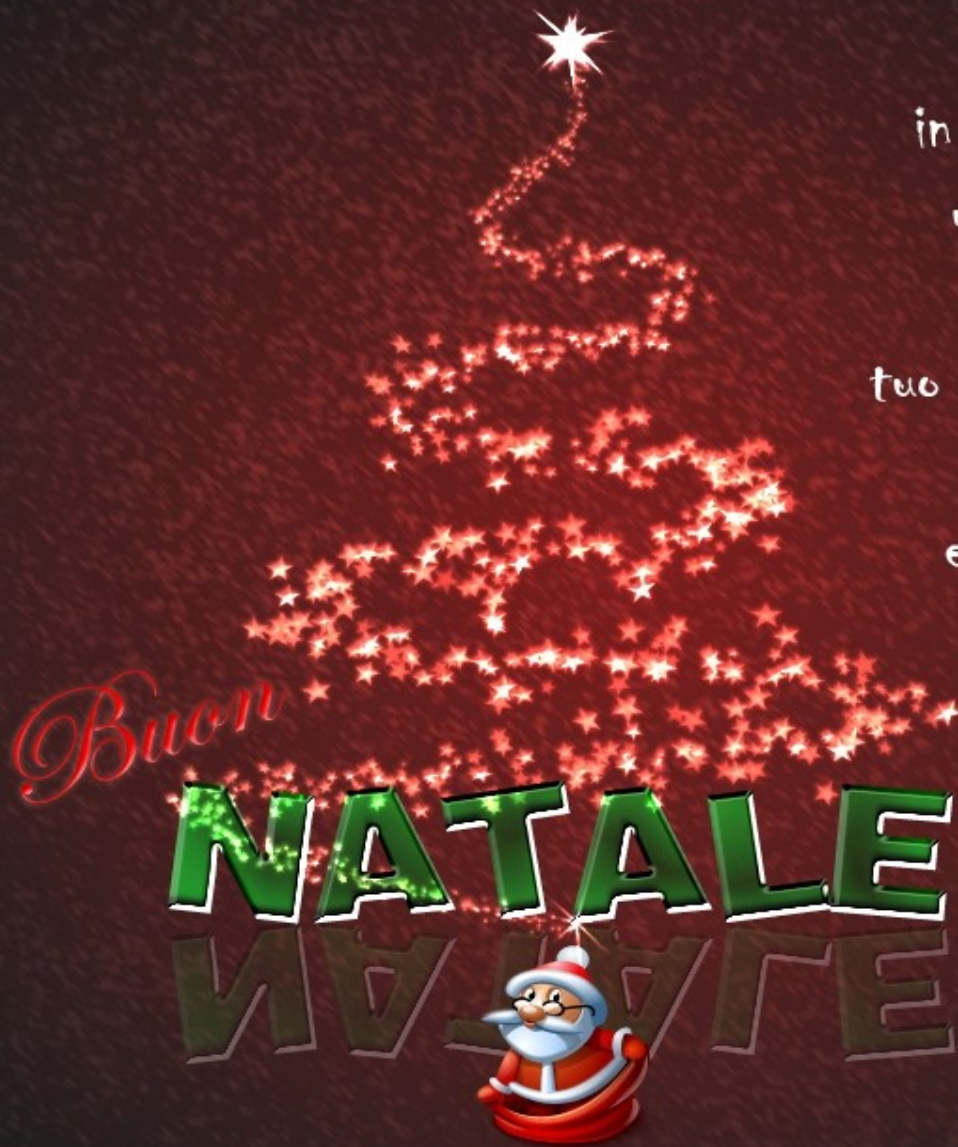
Le prime due locomotive possono anche viaggiare accoppiate in comando multiplo.

I SIMULATORI

***Degna di nota è la prosecuzione ai lavori per Microsoft TrainSimulator della route Puglia1 di Francesco (andromed).
Qui sotto ci sono degli screen:***



Che dire ragazzi, ormai ci siamo !!! Anche quest'anno, sta per arrivare il tanto atteso Natale !!!



Ti auguro che
in questo magico natale
una pioggia di stelle
porti la luce nel
tuo cuore, così da illuminare
la tua strada
e quella dei tuoi cari.
AUGURI..!



Shaindel

Con l'occasione, vogliamo porgere i più sinceri auguri a tutti gli utenti del Forum, a tutti i seguaci del Magazine e alle loro rispettive famiglie per un Santo e Felice Natale !!!