

TRENORD LOMBARDIA

sul Sebino tra il Vapore ed il Treno dei Sapori

di Alessio Pedretti – Giugno 2012



Nella giornata movimentata di domenica 17 giugno 2012 sulla linea ferroviaria **Brescia - Iseo - Edolo** della rete FNM Ferrovie Nord Milano (già SNFT sino al 1993) ed in gestione a LeNORD prima e TrenORD successivamente, si sono potuti osservare in circolazione due convogli storici o turistici comunque ben distinti: il noto e locale "Treno dei Sapori" impegnato in una tradizionale e "calendarizzata" uscita turistica ed il "Treno per la Giornata Gastronomica" di Monteisola, l'isola lacustre più grande d'Europa lambita dalla citata linea ferroviaria Brescia - Edolo nel tratto tra Sulzano e Sale Marasino ovvero tra Iseo e Pisogne.



Il primo treno storico / turistico ha visto l'impegno di materiale storico ex FNM LeNORD Iseo mentre il secondo ha visto arrivare sulla rete FNM la **locomotiva a vapore 625.100** in collaborazione con FTI e FBS Ferrovia Basso Sebino, ma andiamo nel dettaglio.

Il "Treno per la Giornata Gastronomica di Monteisola" ha visto protagonista la **locomotiva a vapore 625.100** costruita dalla **CEMSA** di Saronno nel 1914 ed in passato assai operosa nel settore dei treni storici speciali a vapore avendo abbondantemente operato in Toscana e Veneto, giunta ora in Lombardia a dar man forte alla acciaccata 625.177 che abbiamo già osservato in vari incontri in passato.



Con 4 carrozze "**Centoporte**" (37064-37071-39016-39060), un **Bagagliaio** (DI 92015) e **due carri merce** (21-21-203 e 810272) il treno è partito da Brescia (binari RFI) ed ha presumibilmente percorso l'itinerario via Rovato - Bornato per Iseo e Pisogne, località presso la quale ha invertito la marcia con "salto" del convoglio ed è dunque così ritornata a Sulzano per portare i passeggeri alle motonavi per Monteisola, onde successivamente ricoverarsi nuovamente ad Iseo in attesa del rientro dei gitanti via Lago direttamente da Monteisola.





Il "**Treno dei Sapori**" è invece un'iniziativa cadenzata e "calendarizzata" originariamente ideata da LeNORD Iseo a partire dal Maggio 2010 e successivamente pubblicizzata e gestita dalla neonata TreNORD Lombardia.



Il convoglio adibito a questo scopo è costituito dal **locomotore Cne517** realizzato nel 1979 da **Officine Reggiane, RETAM e Isotta Fraschini** riportato da qualche tempo nella livrea storica "aragosta" ex SNFT Brescia e già ampiamente incontrato in passato a cui sono state aggiunte **due carrozze ex FFS del tipo Bz80** (matricole 23 e 24) ampiamente rimaneggiate ed integralmente ricostruite internamente con tecnologie recenti (monitor lcd, audiodiffusione, posti per diversamente

Saluti con trazioni differenti

abili), il tutto per 83 posti passeggeri (la Bz80-23 come sala bar degustazione e la Bz80-24 in due sale ristorante con 48 posti a sedere). A questi rotabili bisogna aggiungere il **Bagagliaio D681 ex FNM Milano** del 1930.



Il Treno dei Sapori viene effettuato e movimentato all'incirca 5 giorni al mese il sabato e i festivi da aprile ad ottobre secondo alcuni itinerari prestabiliti volti a valorizzare turisticamente la Valle Camonica, valle capace di contemplare contemporaneamente un lago, le torbiere, il vino Franciacorta, le Terme di Boario, le pitture rupestri di Capo di Ponte, la neve di Ponte di Legno, un mondo in un piccolo mondo.



TRENORD LOMBARDIA

Stadler Day a Milano Fiorenza, tre regioni si incontrano...

di Alessio Pedretti – Luglio 2012



Durante la mattinata di venerdì 6 luglio 2012 si è tenuto un piccolo evento mediatico presso l'impianto di **Milano Fiorenza** di TreNORD Lombardia: il costruttore svizzero **Stadler** ha presentato a stampa e fotografi, autorità, dirigenti e dipendenti TreNORD almeno **tre nuovi treni** di prossima consegna od entrati in servizio in questi ultimi mesi: il treno GTW "Besanino" ATR125 di TreNORD Lombardia, il treno Flirt ETR360 a 6 casse elettrico per ST Sistemi Territoriali Veneto ed il treno Flirt ETR350 a 5 casse elettrico per FER Ferrovie Emilia Romagna. Dunque due treni nuovi per le Regioni Veneto ed Emilia Romagna (partite realizzando una commessa congiunta tra le due per 34 nuovi treni complessivamente di tre tipologie differenti) a cui è stato affiancato un treno di TreNORD Lombardia entrato in servizio da pochi mesi.

Ma vediamo nel dettaglio: la **gara congiunta** tra **Regione Veneto** e **Regione Emilia Romagna** prevede la consegna da parte di Stadler (con la collaborazione di AnsaldoBreda Pistoia) di ben **34 treni** così suddivisi:

- ✓ 4 elettrotreni **Flirt ETR360** a 6 casse per **ST Sistemi Territoriali Veneto**,
- ✓ 16 elettrotreni **Flirt ETR340** a 4 casse per **ST Sistemi Territoriali Veneto**,
- ✓ 2 autotreni **GTW 4/12 ATR120** a 4 casse per **ST Sistemi Territoriali Veneto**,
- ✓ 12 elettromotrici **Flirt ETR350** a 5 casse per **FER Ferrovie Emilia Romagna**.

Bisogna tenere in considerazione che ST Sistemi Territoriali Veneto ha già in dotazione 2 elettrotreni

Flirt ETR340 a 4 casse (001 e 002), 2 autotreni GTW 2/6 ATR110 a 2 casse e 2 autotreni GTW 4/12 ATR120 a 4 casse, pertanto prossimamente la società regionale veneta avrà in dotazione 28 treni di costruzione Stadler di cui 6 diesel e 18 elettrici.

La collaborazione tra **Stadler Svizzera** ed **AnsaldoBreda Italia** consiste nell'essersi presentate insieme nell'ambito della gara d'appalto poi successivamente vinta, suddividendosi i compiti di realizzazione delle varie parti dell'elettrotreno famiglia Flirt di Stadler: l'azienda svizzera realizza così per proprio conto gli elementi di testa dei convogli, l'impiantistica di trazione e gli ausiliari di bordo nonché i carrelli motori e portanti mentre AnsaldoBreda è responsabile della costruzione delle casse degli elementi intermedi, del loro allestimento e della composizione finale del treno, inclusa la messa in servizio del treno completo e la consegna ai clienti finali presso lo stabilimento di Pistoia.



In particolare i tre treni esposti a Milano Fiorenza erano i seguenti.

Il treno **Flirt** 6 casse per **ST Sistemi Territoriali Veneto** classificato **ETR360.001** fa parte di una commessa per 4 convogli da destinare al SFMR Veneto nodo di Venezia, i quali vanno ad aggiungersi ai 2 treni ETR340 da 4 casse (001 e 002) di concezione simile e sempre della famiglia Stadler Flirt. L'ETR360 è un convoglio capace complessivamente di 750 posti passeggeri totali ed avente una velocità massima di 160 km/h per una lunghezza di 106 m ed è alimentato a soli 3000 V c.c. In particolare il treno in oggetto a partire dalla

seconda metà di maggio 2012 è impegnato in una serie di corse prova sulla rete FNM Ferrovie Nord Milano soprattutto tra Saronno e Novara ed eccezionalmente è stato inviato a Milano Firenze per la suddetta presentazione.



Il treno **Flirt** 5 casse per **FER Ferrovie Emilia Romagna** classificato **ETR350.001** fa parte di una commessa per 12 convogli destinati al SFMR Emilia Romagna ed assegnati alle FER, costituisce di fatto una vera innovazione in Italia in quanto è il primo Flirt che giunge nel nostro paese nella configurazione con sole 5 casse, essendo sinora giunti Flirt a 4 e 6 elementi (SAD Bolzano, ST Sistemi Territoriali, FG Foggia, FT Bari, TILO Svizzera, etc. etc.). La particolare conformazione consente al treno di portare circa 700 passeggeri tra cui 269 seduti, 77 strapuntini e 350 persone in piedi, il tutto in 90,1 m di lunghezza per 4,2 m di altezza e 2,8 m di larghezza. Avente una potenza di servizio continua di 2000 kW per un peso di 143 t il treno è alimentabile alla sola tensione di 3000 V c.c. e può raggiungere anch'esso una velocità massima di 160 km/h.

Saluti triregionali

Testo e immagini di Alessio Pedretti

Il treno **GTW 4/12 "Besanino"** per **TreNORD Lombardia** classificato **ATR125.002** fa parte invece di una commessa già espletata e consegnata da tempo, ovvero 11 treni GTW 4/12 inizialmente classificati ATR120 ed in seguito riclassificati ATR125 (001/011) e soprannominati "Besanino" poiché il loro utilizzo avviene per ora esclusivamente sulle linee Milano - Monza - Besana - Molteno - Lecco e talvolta Lecco - Molteno - Como, servizi in carico a TreNORD Lombardia sebbene i treni fossero stato ordinati inizialmente dalla Regione Lombardia attraverso il gruppo FERROVIENORD. Il convoglio è comparso eccezionalmente a Milano Firenze in quanto gli ATR125 di TreNORD Lombardia sono in carico all'Impianto di Manutenzione di Lecco e non giungono mai nel grande e complesso Impianto di Milano Firenze presso la quale l'ATR125.002 è stato affiancato per motivi di immagine e coerenza agli altri due treni Flirt invece non ancora immessi in servizio regolare.

