



Editoriale

Buona la prima. Dal tuffo a pesce della “numero 0” sono seguite altre bracciate ed altri traguardi sono stati raggiunti. *In primis*, il grande successo del treno storico per Chioggia, che non solo ha visto la presenza dei 450 fortunati viaggiatori – fortunati poiché i biglietti sono andati letteralmente a ruba –, ma anche di almeno un migliaio di appassionati, locali e curiosi che ci hanno aspettato, abbracciandoci virtualmente, ad ogni stazione, passaggio a livello o balcone. *In secundis*, perché siamo convinti di essere riusciti a smuovere un po’ le acque a livello locale, mostrando a tutti come un treno storico sia in grado non solo di *attrarre turismo* ma anche di *essere turismo*.

Ovviamente, nella valutazione finale di ciò che è successo lo scorso 25 maggio, ribadiamo il nostro dispiacere per il forte ritardo maturato nel viaggio di ritorno, che per cause esterne, ha comportato un arrivo a Verona decisamente tardivo rispetto all’orario preventivato.

AVTS però non si ferma a questo primo treno storico: vogliamo continuare a festeggiare questo 25° anniversario con altre attività, tra cui il prossimo treno storico – che si effettuerà il 22 ottobre tra Verona e Legnago, con fermate intermedie a Villafranca e Mantova –, nonché altri impegni che riguardano i nostri soci – fra cui un corso, organizzato grazie alle maestranze di Fondazione FS, per l’ottenimento del patentino da “accudiente” per le locomotive a vapore.

In questo numero andremo quindi a presentare le novità per la parte finale dell’anno, e daremo spazio ad alcuni brevi articoli divulgativi e di curiosità tecniche.

– Fabrizio Santoro

La lanterna è la newsletter di AVTS – Associazione Veneta Treni Storici APS. Numero distribuito gratuitamente, disponibile in versione elettronica presso i nostri canali ufficiali.

Caporedattore: Fabrizio Santoro
Redazione: Gabriele Tin, Silvino Segattini, Giulia Mazzali, Francesco Burati.

Si ringraziano tutti i collaboratori, i soci, e chiunque altro si sia prodigato per la realizzazione di questo progetto.

Per informazioni o collaborazioni potete contattarci tramite i nostri profili social, oppure tramite e-mail.

<http://facebook.com/avts1>

https://instagram.com/avts_verona/

www.avts.it

segreteria@avts.it

Nasce FS Treni Turistici Italiani

Lo scorso, 24 luglio nella suggestiva cornice del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa (NA), è stata presentata dall’Amministratore Delegato del Gruppo FS Luigi Ferraris la neonata società del Gruppo FS “Treni Turistici Italiani” (TTI) che avrà come *mission* l’effettuazione di treni dedicati ad un turismo di qualità e sostenibile per poter riscoprire in lungo ed in largo le ricchezze del nostro Bel Paese.

L’Amministratore Delegato di FS Treni Turistici Italiani è l’ing. Luigi Cantamessa, già Direttore della Fondazione FS, il quale nella sua esposizione ha illustrato la struttura dell’offerta di servizi che si divide in tre fasce:

– *Lusso*, con treni prestigiosi come l’*Orient Express* ed il nuovo *Treno della Dolce Vita* che debutterà nel 2024;

– *Espresso e treni storici*, con treni diurni e notturni dotati di vetture cucchet-

te, ristorante e salone che collegheranno a medio e lungo raggio le città italiane e le località di rilevante attrazione turistica;

– *Omnibus e regionali*, che viaggeranno principalmente nei fine settimana a tariffe vantaggiose attraversando territori ricchi di storia, con borghi ed aree di interesse paesaggistico e naturalistico rendendo il viaggio un’esperienza lenta incrociando le tradizioni enogastronomiche dei territori che attraversa.

Come AVTS accogliamo con entusiasmo questa nuova realtà nel settore del trasporto ferroviario ed auguriamo all’ing. Luigi Cantamessa ed al suo staff i migliori auguri di un’ottima riuscita del progetto.

– Silvino Segattini



Ma chi gira gli scambi ai treni?

Le domande che più di frequente ci vengono rivolte dai non addetti ai lavori riguardano il percorso dei treni. "Chi è che decide dove devono andare i treni?" "Ma è il macchinista a girare gli scambi?" Proviamo quindi a dare una risposta.

Innanzitutto va precisato che non tutti i convogli si spostano "allo stesso modo" lungo i binari. Semplificando: una *manovra* è un movimento che avviene all'interno dei limiti di una località di servizio, mentre un *treno* è un movimento che avviene tra diverse località di servizio (cioè stazioni, fermate, bivi, ecc.) lungo una linea. Tutte queste località, ad eccezione delle *fermate*, sono dotate di scambi (o deviatori), che consentono ai convogli di cambiare binario. Per ragioni di sicurezza, di praticità e di economia dell'esercizio, i deviatori di queste località che si trovano sui *binari di circolazione*, cioè dove possono circolare i treni, si dicono *centralizzati*, perché sono dotati di dispositivi di comando e controllo a distanza che consentono ad un operatore di poterli controllare, manovrare e assicurare per la direzione voluta. Storicamente, la manovra degli scambi era fatta a mano, con complicati sistemi meccanici di bloccamento per evitare errori dell'operatore, mentre in seguito si sono sviluppati sistemi elettromeccanici, elettronici, ed infine informatici con manovra elettrica degli scambi. L'operatore incaricato a questo compito prende il nome di RDC, cioè *regolatore della circolazione*. Prima del passaggio di un treno, o di un movimento di manovra, il RDC predispose il percorso del convoglio e se il sistema di bloccamento, una volta verificate tutte le condizioni di sicurezza, dà il proprio "OK", il comando viene inviato a tutti gli scambi interessati, che vengono manovrati e bloccati per evitare manovre indebite. In alcune località, determinati fasci di binari ad uso esclusivo delle manovre sono dotati di deviatori *non centralizzati*. In questo caso, la manovra di questi scambi avviene a mano, previa autorizzazione da parte del RDC, e viene effettuata direttamente dal personale dei treni o da altri agenti abilitati.

Quindi, riassumendo: nella stragrande maggioranza dei casi, è il RDC a decidere dove devono andare i treni, e la manovra degli scambi avviene elettricamente tramite dei sistemi di bloccamento; in alcuni binari secondari è possibile invece che la manovra degli scambi sia fatta a mano dal personale dei treni o da altri agenti.

— Fabrizio Santoro



Prossimi appuntamenti

AVTS vi aspetta a bordo del treno storico a vapore organizzato per domenica 22 ottobre e diretto a Legnago con partenze da Verona, Villafranca e Mantova. Info, orari, locandine e dettagli sui nostri canali social ufficiali. Prenotazioni a partire da domenica 24 settembre esclusivamente sul nostro sito web www.avts.it/shop. La novità per questo treno riguarda la collaborazione con l'agenzia *Metapoint travel* di Legnago, che offre la possibilità di scegliere tra quattro possibili visite organizzate in aggiunta al viaggio in treno storico. Le disponibilità sono per circa 350 posti.

È poi in via di valutazione la possibilità di concludere il 2023 e contestuali festeggiamenti del nostro primo venticinquennio col tradizionale treno storico elettrico dei mercatini di Natale, con partenze da Verona P. N. e Domegliara e con destinazione Trento e Bolzano. L'eventuale ufficialità verrà anch'essa comunicata sui nostri canali ufficiali.

Ringraziamenti

AVTS desidera ringraziare anticipatamente tutti coloro che parteciperanno al treno storico del 22 ottobre, nonché tutti i nostri soci volontari e collaboratori. Un ringraziamento particolare va a tutti coloro che si sono prodigati per l'organizzazione e la realizzazione dell'evento.

A presto!

— La redazione

Curiosità... chilometriche!

Anche lungo le ferrovie, come per le strade, sono posti dei cippi cosiddetti chilometrici a riferimento e misura delle distanze. In alcuni casi, tuttavia, queste progressive chilometriche celano "stranezze" che si accompagnano ad interessanti spunti storici. Ecco due esempi che riguardano il nostro territorio.

Le progressive chilometriche della Verona-Brennero (FL 43) iniziano da Verona Porta Vescovo; infatti, consultando il fascicolo linea, possiamo notare che la stazione di Porta Nuova si trova al km 3+378, eredità dell'epoca asburgica quando la stazione principale di Verona era quella di Porta Vescovo, con annesse le grandi officine ferroviarie, tuttora attive.

La linea Mantova-Monselice (FL 48) vede invece collocate le due stazioni capotronco alle progressive km 89+557 (Mantova) e 173+395 (Monselice). I chilometri "mancanti" sono quelli da Codogno a Mantova, situazione piuttosto strana considerando che a Mantova

occorre effettuare un'inversione di marcia per percorrere tutta la tratta. Il motivo del conteggio chilometrico è quindi storico, legato agli anni 1870-80 quando fu approvata la costruzione della linea medio-padana nella sua interezza.

— Gabriele Tin

