



Editoriale

Dopo il gran successo riscosso dai “Treni di Catullo e Virgilio” dello scorso 29 settembre, con circa 700 viaggiatori partecipanti al doppio treno speciale, abbiamo voluto bissare!

Anche lo scorso inverno, purtroppo, non siamo riusciti ad organizzare alcun viaggio a ridosso della stagione natalizia, nonostante la nostra Associazione si fosse prodigata con la richiesta per l'effettuazione di due treni fra dicembre ed inizio gennaio, con destinazioni Bolzano e Bassano. Ad aprile abbiamo provato ad organizzare un treno speciale elettrico sulla tratta Verona-Montagnana-Rovigo, ma i colloqui per il rinnovo della Convenzione tra la nostra Associazione e la Fondazione FS hanno imposto una riprogrammazione delle nostre attività.

Un'altra novità riguarda quella dell'attivazione di un numero telefonico ufficiale per AVTS, che è attivo tutti i giovedì dalle 9:00 alle 12:00 sia per le richieste telefoniche sia per i servizi di messaggistica tramite WhatsApp. Contiamo che questo possa avvicinarci di più alle vostre esigenze e alle vostre richieste. Per i soci iscritti è stato anche realizzato un canale dedicato con il quale la presidenza e il Direttivo comunicheranno in anteprima novità e programmi. Per tutti voi, invece, è possibile iscriversi a partire da agosto ad una mailing list per ricevere comodamente sul vostro telefonino tutte le novità che riguardano i nostri eventi ed i treni storici.

Infine, siamo felici di aver ottenuto la possibilità di essere beneficiari, a partire da quest'anno, del 5x1000. Questa preziosa opportunità ci permetterà sicuramente di guardare al futuro con occhi diversi e rinnovate idee.

— Fabrizio Santoro

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

Caporedattore: Fabrizio Santoro
Redazione: Gabriele Tin, Silvino Segattini, 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

Questione di... categoria!

La sicurezza del servizio ricopre, sin dagli albori, una grande importanza in ferrovia. Nel corso di due secoli di storia si sono sviluppate soluzioni tecniche o tecnologiche per evitare incidenti. In quest'ottica nasce il *segnale ferroviario*, che ha assunto diverse forme — da meccanica a luminosa fino ad arrivare a digitale.

Oltre alle diverse forme, il segnale può essere distinto anche per il tipo di informazioni che può mostrare al macchinista: siccome i treni necessitano di notevoli spazi di frenatura, è necessario poter comunicare con grande anticipo al macchinista la necessità di arrestarsi. Ai segnali detti di *1ª categoria*, il treno si deve arrestare obbligatoriamente perché si trovano nelle immediate vicinanze del “punto protetto”, mentre i segnali di *avviso* sono posti in precedenza di quelli di *1ª categoria* e servono ad

avvertire il macchinista. Per questa ragione, i segnali di avviso non possono mai mostrare il rosso.

Fino al 2016 esistevano anche i segnali di *2ª categoria*: utilizzati per questioni di economia solo su linee secondarie, non erano preceduti da segnali di avviso ed erano posti molto prima del “punto protetto”, cosicché il macchinista, vedendo improvvisamente il rosso, avesse comunque spazio per fermarsi.

Fino agli inizi del '900 esistevano anche i segnali di *3ª categoria*, che erano utilizzati quasi esclusivamente sulle linee ove vigeva il distanziamento *a intervallo di tempo* in precedenza ai segnali di *1ª categoria*. Si trattava del primo sistema di distanziamento adottato in ferrovia, e prevedeva che un treno potesse partire solo quando fosse trascorso un certo

lasso di tempo, generalmente di 10 minuti. Il segnale di *3ª categoria* aveva lo stesso principio di funzionamento di quello di *2ª categoria*, ma era posto in precedenza ad un segnale di *1ª categoria*, che a sua volta proteggeva la stazione.

L'applicazione e diffusione del telegrafo nella seconda metà del '800 ha decretato la graduale scomparsa di questo sistema in favore degli attuali e molto più sicuri sistemi di distanziamento *a intervallo di spazio*, che hanno introdotto il concetto all'epoca rivoluzionario di “sezione di blocco”, cioè una tratta di binario delimitata da segnali dove può essere presente uno ed un solo treno alla volta, ancora oggi alla base del funzionamento di tutti i moderni sistemi ferroviari del mondo.

— Fabrizio Santoro

Le stazioni scomparse di Verona

Chi oggi prende il treno dalle stazioni di Porta Nuova o Porta Vescovo raramente immagina che, fino a pochi decenni fa, Verona ospitasse altre stazioni attive sul proprio territorio. Erano piccole, spesso senza personale, ma rappresentavano un punto di riferimento per i quartieri e le frazioni, oggi inglobati nell'area urbana. Con la razionalizzazione del servizio ferroviario, molte di queste fermate sono state soppresse lasciando solo qualche traccia nei ricordi e, talvolta, nelle architetture.

La stazione di **Parona** (1859–2012, 2021) sulla linea Verona–Brennero, si trovava a nordovest del centro cittadino a servizio dell'ex comune di Parona di Valpolicella, ora frazione di Verona. Inizialmente dotata di quattro binari, di cui due “di precedenza” rimossi nel 2012, era collocata subito dopo il ponte ferroviario sul fiume Adige. L'edificio della stazione, seppur modesto, era dotato di marciapiedi e un piccolo fabbricato viaggiatori, ancora esistente. Il servizio passeggeri venne soppresso nel 2012, ma la stazione rimase in servizio per esigenze di circolazione ferroviaria fino al settembre 2021, quando un incendio divampò nell'area, danneggiando gli impianti e causando ritardi e disagi per diverse settimane.

Situata lungo la linea Verona–Bologna, **Ca' di David** (1924–2009) serviva l'omonima frazione nella zona sud della città. Nonostante fosse un'area rurale nel secondo dopoguerra, il costante sviluppo urbanistico e industriale della zona avrebbe potuto fare della stazione un punto strategico. Tuttavia, la posizione decentrata della stazione, a metà strada fra Ca' di David e Castel d'Azzano, e lo sviluppo della motorizzazione hanno portato, nel 2009, alla chiusura della stazione di cui oggi resta solamente il vecchio fabbricato.

Infine, ricordiamo le stazioni di **Porta San Giorgio** e **Quinzano** (1889–1959) lungo la ex ferrovia Verona–Caprino–Garda. La stazione di Porta San Giorgio, collegata anche alla rete tranviaria, si trovava sui terreni dove è oggi situato il parco giochi “Valdonega” in via Nievo, mentre la fermata di Quinzano si trovava grossomodo all'altezza dell'incrocio tra l'omonima via e la SP1/via Ca' di Cozzi.

— Silvino Segattini

Quando i treni ci hanno insegnato che ore sono...

C'è stato un tempo in cui ogni città aveva la sua ora. Letteralmente. Fino alla prima metà dell'Ottocento, infatti, ogni campanile rintoccava segnando il mezzogiorno solare, cioè quando il sole era al punto più alto del cielo, e questo era tendenzialmente sufficiente quando gli spostamenti, a piedi o in carrozza, erano lenti e rari, e i pochi minuti di differenza tra i mezzogiorni “locali” non facevano alcuna differenza nella vita quotidiana.

Tutto cambiò con l'arrivo della ferrovia. I treni, per loro natura, mettevano in comunicazione località molto lontane in tempi più brevi, e le differenze tra i mezzogiorni locali rendevano complicato redigere gli orari dei treni e garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Quando a Verona erano le 12:00, a Venezia erano le 11:55, a Milano le 12:07, a Torino le 12:13!

I primi ad intervenire furono i britannici. Già nel 1847, le compagnie ferroviarie decisero di uniformare l'orario su tutte le linee, scegliendo come riferimento il “tempo medio” del meridiano di Greenwich. Nacque così il Greenwich Mean Time (GMT), che nel 1880 divenne ufficialmente l'orario nazionale del Regno Unito.

Oltreoceano, tuttavia, la situazione era assai più complicata, date le enormi distanze. Il problema fu risolto il 18 ottobre 1883 dalle ferrovie americane e canadesi con la creazione di cinque zone orarie, un cambiamento epocale che passò alla storia come “giorno dei due mezzogiorni”, perché ogni città ebbe due mezzogiorni, uno solare ed uno “standard”. L'anno seguente l'ingegnere canadese Fleming elaborò il moderno sistema dei fusi orari su scala globale.

Se oggi diamo per scontato che siano le 14:00 a Roma, le 8:00 a New York e le 23:00 a Tokyo, lo dobbiamo quindi alle ferrovie, che hanno avuto il compito non solo di unire paesi, città, ed intere nazioni, ma hanno anche sincronizzato le nostre vite.

— Gabriele Tin



Curiosità... a vapore!

La preparazione di una locomotiva a vapore è un'operazione lunga e laboriosa, che impegna tanti ferrovieri e volontari. L'accensione di una locomotiva spenta impiega gli **accudienti** per ben 6–8 ore, perché è necessario che il forno si riscaldi uniformemente per evitare pericolosi danneggiamenti che si potrebbero formare in caso di repentino incremento di temperatura. Se la locomotiva proviene da un deposito lontano è anche necessario organizzarne il trasferimento, che di solito avviene di notte, uno o due giorni prima del viaggio. A causa di questi lunghi tempi, la locomotiva può rimanere accesa anche per diversi giorni, durante i quali diversi volontari si alternano affinché ci sia sempre qualcuno a prendersene cura. Prima di ogni tipo di movimento, che sia il viaggio speciale o un trasferimento, è inoltre fondamentale provvedere ad una attenta ed accurata lubrificazione di tutte le parti meccaniche in movimento.

— Fabrizio Santoro

Ringraziamenti

AVTS desidera ringraziare tutti i partecipanti a questo evento, compresi i nostri soci volontari e i collaboratori tutti. A presto!

— La redazione