

UNION PACIFIC RAILROAD



La **Union Pacific Railroad** fu fondata nel 1862 a seguito del Pacific Railroad Act. Sotto la guida del maggiore azionista Thomas C. Durant vennero posate le prime rotaie partendo da Omaha, Nebraska per formare la prima parte della transcontinentale che fu completata incontrando la **Central Pacific** a Promontory nello Utah il 10 maggio 1869. Negli anni successivi la UP si espanse verso sud con l'acquisto della Utah Central e verso Nord attraverso Idaho e Montana collegando Salt Lake City, Kansas City, Denver, Los Angeles, Portland e Seattle. Venne acquistata la Kansas Pacific e diverse linee anche a scartamento ridotto nel cuore delle Montagne Rocciose del Colorado a sud di Denver attraverso il new mexico fino al Texas. La UP venne coinvolta nello scandalo del Credit Mobilier del 1872 con problemi di liquidità che portarono alla bancarotta nel 1870, a cui seguì una riorganizzazione in Union Pacific Railway nel 1880 sotto la guida del maggior azionista Jay Gould, tuttavia nel 1893 venne nuovamente dichiarata bancarotta per riemergere nel 1897 con il nome originario di Union Pacific Railroad. La nuova società fu così forte da poter prendere il controllo nel 1901 della Southern Pacific Railroad, che però venne ceduta nel 1913 su ordine della Suprema Corte.

Il periodo tra le due guerre mondiali e successivo vide il forte sviluppo dei mezzi per supportare il sempre maggiore traffico, la UP divenne la compagnia più fortemente impegnata nell'utilizzo di grandi locomotive prima e locomotori diesel poi fino ad arrivare alle gigantesche locomotive gas-elettriche a turbina.

Nel 1981 venne acquistata la **Western Pacific** e nel 1982 la **Missouri Pacific** estendendo la rete fino a San Francisco e verso gli stati del Sud. Nel 1988 venne aggiunta la **Missouri Kansas Texas (Katy)** collegando Kansas City con Houston e San Antonio.

Nel 1995 venne acquistata la **Chicago & North Western** (che risale al 1848) allungando la rete da Omaha a Chicago e Minneapolis, utilizzando i diritti di operare le linee del ricco bacino carbonifero del Powder River in concorrenza con la Burlington Northern.

Nel 1996 la UP acquistò anche la **Southern Pacific Lines** espandendo il suo sistema di oltre 14.000 miglia di linee che si estendevano da nord ovest verso sud-ovest, da Portland fino a New Orleans oltre alla linea da Sacramento verso Ogden nello Utah, parte della famosa Central Pacific, mettendo finalmente le due estremità della linea transcontinentale sotto una unica proprietà.

Comprese nell'acquisto della SP erano le sussidiarie **Denver & Rio Grande Western** e **St. Louis Southwestern (Cotton Belt)** che aggiunsero linee da Ogden verso Denver, Kansas City, St. Louis e Chicago.

Non includendo i diritti di transito e i binari degli scali la UP opera direttamente oltre 36.000 miglia (58.400km) di ferrovia, collega 23 stati degli USA con tutte le maggiori città dell'ovest verso le quattro metropoli dell'est : Chicago, Memphis, St. Louis e New Orleans oltre ad avere accessi sempre più importanti con il Messico, Brownsville, Laredo, Eagle Pass, El Paso nel Texas, Nogales in Arizona, Mexicali in California.

La UP è stata anche abile a raggiungere accordi di transito con compagnie concorrenti come la BNSF per operare sui propri treni con proprio equipaggio sulle loro linee.

Le merci più importanti trasportate dalla Union Pacific sono il carbone, container e intermodale, prodotti chimici e industriali come acciaio e legno lavorato.

La UP movimenta 30 treni bloccati per trasporto carbone ogni giorno dal bacino del Powder river nel Wyoming destinati verso le centrali situate nel sud-ovest e midwest degli USA, con un ugual numero di treni vuoti di ritorno. Inoltre viene trasportato anche il carbone delle miniere dello Utah verso le centrali fino ai porti di Los Angeles e Long Beach. Altro carbone viene movimentato nel Colorado e Illinois.

La UP movimenta anche plastica, petrolio liquido, prodotti chimici dalle regioni produttrici lungo le coste del golfo del Messico da New Orleans verso Houston e Corpus Christi nel Texas. Anche i fertilizzanti vengono trasportati dal golfo verso i territori agricoli del centro ed ovest USA e Canada.

Treni bloccati di polveri di soda originano nel Wyoming e California e vengono trasportati alle fabbriche di vetro o verso i porti per esportazione.

Il legno origina dalle segherie del nord della costa del Pacifico e dalla regione del sud.

Il grano ed i prodotti agricoli del midwest e del ovest vengono movimentati verso i clienti interni, verso il Mexico ed i porti di esportazione del Pacifico o del Golfo. Mais e soya contribuiscono pesantemente ai traffici della UP, carni congelate e pollame sono trasportate alla costa ovest per esportazione, carri refrigerati di frutta,verdura e merci inscatolate si muovono in due corridoi dalla valle di San Joaquin in California verso New York e Boston, e dal nord-ovest Pacifico verso Atlanta e Florida.

Due dei maggiori clienti della UP sono la General Motors e la Pacer-International, i treni bloccati di auto e camion iniziati con la American President Lines nel 1984 si muovono giornalmente tra Chicago ed i terminali in California, un altro corridoio intermodale passa da Ogden verso Portland.

Le automobili costruite negli stabilimenti in USA o ricevute dal Mexico e dai porti sulla costa ovest forniscono un traffico costante attraverso tutte le linee.

La linea a tre binari tra Gibbon e North Platte è la più trafficata da treni merci di tutti gli USA con oltre 120 treni al giorno, a North Platte si trova lo scalo di smistamento di Bailey Yard che è il più grande del mondo.

Merci trasportate	Carri	Percent	Fatturato (in millions)	Percent
Carbone	1,930,000	21%	\$2,154	18%
Prodotti industriali (acciaio,legno,cemento, etc.)	1,431,000	16%	1,985	17%
Intermodale	2,916,000	33%	1,909	16%
Prodotti chimici	936,000	11%	1,640	14%
Prodotti agricoli	873,000	10%	1,400	12%
Automobili	815,000	9%	1,182	10%
Altre merci			1,630	13%
Totale	8,901,000		\$11,900	

Secondo il report annuale per gli investitori la Union Pacific alla fine del 2004 aveva più di 48.000 dipendenti, 7.861 locomotori e 87.725 carri merce, di cui 29.374 carri tramoggia chiusi hopper, 18.691 boxcar, 13.489 carri tramoggia aperti, 14.955 carri gondola e 11.296 carri di vario tipo oltre a 6.950 mezzi di manutenzione.

STRUTTURE

Maggiori scali : Avondale, La., Chicago, Ill. (Proviso, Yard Center), Cheyenne, Wyo., Denver, Colo. (North), El Paso, Texas, Fort Worth, Texas (Centennial), Hinkle, Ore., Houston, Texas (Settegast, Englewood), Kansas City, Kan. (Armourdale, Armstrong), Kansas City, Mo. (Neff), Livonia, La., Los Angeles, Calif., North Little Rock, Ark., North Platte, Neb., (Bailey, largest classification yard in the world), North Reno, Nev., Oakland, Calif., Pocatello, Idaho, Portland, Ore., Roseville, Calif., Salt Lake City, Utah, San Antonio, Texas, Stockton, Calif., Tucson, Ariz., West Colton, Calif.

Officine locomotive : Cheyenne, Wyo., Denver, Colo. (Burnham), Hinkle, Ore., Los Angeles, Calif., North Little Rock, Ark. (Jenks), North Platte, Neb. (Bailey), Salt Lake City, Utah

Officine carri: DeSoto, Mo.

Headquarters:

Union Pacific Railroad
1416 Dodge Street
Omaha, NE 68179
(402) 271-500
www.uprr.com

AMERICAN TRAINS

SCHEDE TECNICHE



Uno dei 60 nuovi locomotori da 2,100 hp tipo "Gen-Set" prodotti con nuovi concetti di protezione ambientale per la UP dalla National Railway Equipment Co.



Scalo di Ogden Utah