TRASPORTO LOCALE

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore GENNAIO 1993 ANNO 2 - N. 1

Sped. abb. post. gruppo III/70



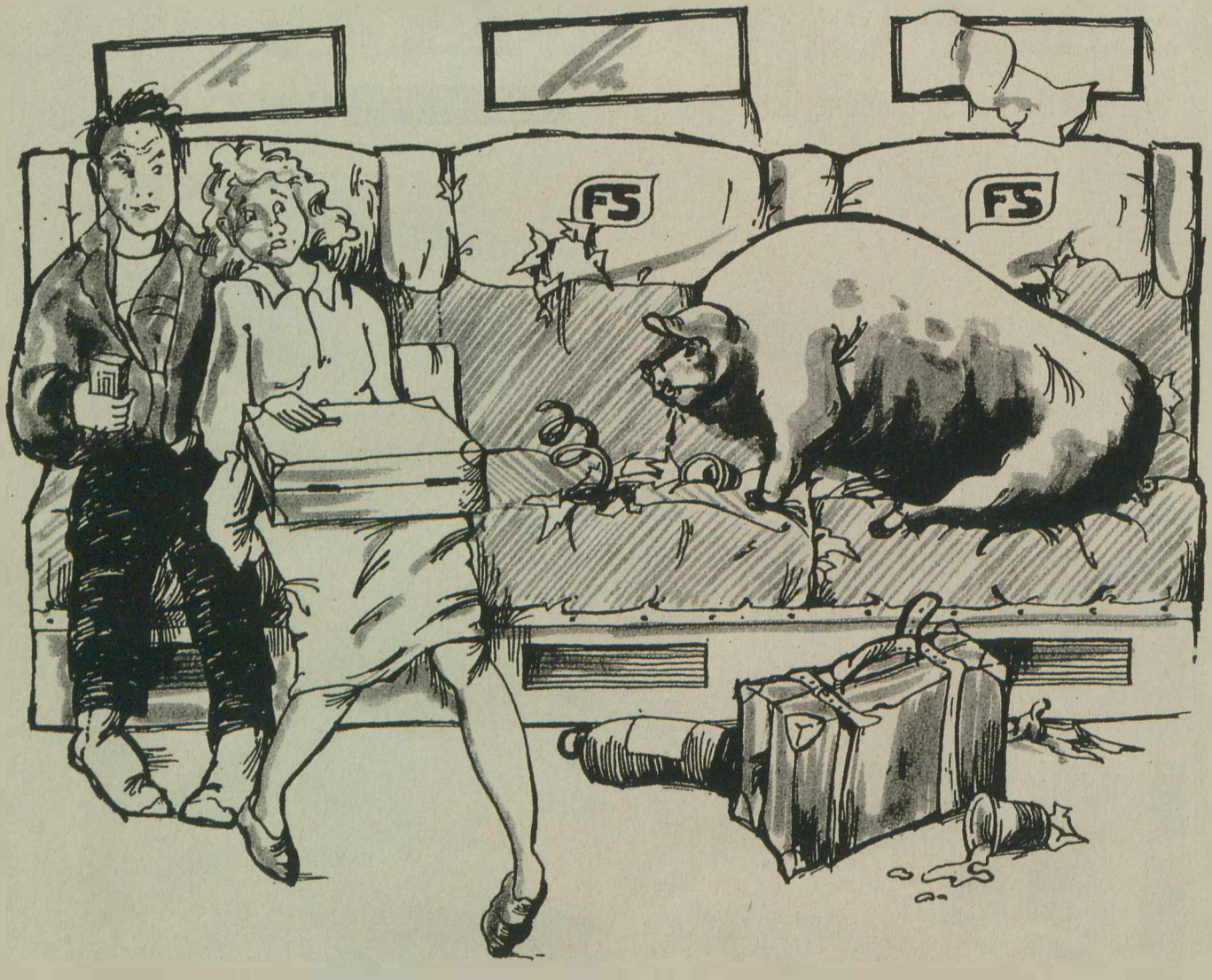
UNA POLITICA ORGANICA PER IL SETTORE TRASPORTI

I DOCUMENTI DELLA CONTRATTAZIONE CON LO STATO

INTERVISTA A SERGIO STAINO: BOBO NELLA TEMPESTA

PORCO MONDO

TIKI milano



Non distruggiamo ma costruiamo assieme, con un sorriso.
Le Ferrovie Italiane vogliono rendere sempre più confortevole e puntuale il servizio offerto.
Ti chiediamo di collaborare con noi per evitare che certi "amici" procurino miliardi di danni.

Anche il tuo contributo risulta decisivo per non vanificare i nostri sforzi.

FS ferrovie italiane
TRASPORTO LOCALE

F.S. L'Italia che si muove

SOMMARIO

AMICOTRENO

PERIODICO MENSILE PER L'ENTE F.S. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 2 - n° 1



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di redazione
Stefano Bernardi, Silvio Grandi, Luciano Luccini, Lorenzo Gallico e Piero Spila (Relazioni Esterne FS), Cesare Vaciago (Responsabile di Divisione)

Coordinamento redazionale
Cristina Forghieri

Segreteria di redazione
Giuseppe Bissanti

Collaboratori
Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Ludovico Bendivenni, Mario Benedetti, Marcello Bernardi, Beppe Bertoli, Giuseppe Bissanti, Silvano Bonaiuti, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Luciano Covi, Vincenzo Crolla, Angelo Dedda, Vittorio De Seriis, Giacomo De Stefani, Massimo Ferrari, Maria Di Gennaro, Alberto Duri, Bianca Maria Florillo, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Gino & Michele, Mirella Giustiniani, Fulvio Graglia, Sabina Guzzanti, Corrado Leonarduzzi, Maurizio Liurni, Enzo Lunari, Edo Magnani, Giuseppe Merone, Lorenzo Maruotti, Gian Luigi Montagna, Claudio Moretti, Diana Nobile, Athos Passalacqua, Giancarlo Pedrazzi, Gian Battista Rodolfi, Silvano Roggero, Paolo Rossi, Antonietta Sannino, Salvatore Sentina, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimè, Paolo Simini Trinchera, Piergiorgio Timone, Luisa Velardi, Francesco Vinci

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/67713314-86454860 - *Fax* 02/8693919

Progetto grafico e impaginazione
Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche:
Archivio FS pag. 33; Centro Audiovisivi FS pagg. 8-9; Farabolaloto pag. 28; Cesare Gerolimetto pagg. 31, 32, 34-35, 36-37, 38-39, 40; Guido Lucci pagg. 9 (in alto), 10-11, 13, 14-15, 19, 35 (in alto); Grazia Neri pagg. 6-7 (Scattolon-Casasoli), 20-21.

Le illustrazioni sono di Guido Orlandi

Stampa: Officine Grafiche Mondadori - Verona

Impianti per la stampa: Color System - Milano

Fotocomposizione
Centro Prestampa Grafotitoli - Sesto San Giovanni

Editore
Leonardo Periodici Srl - via Borgonuovo, 24 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 1.000.000 di copie

In copertina, fotografia di Guido Lucci e illustrazione di Guido Orlandi.

4 Stato o impresa

6 Una politica organica per il settore trasporti

8 La riforma del trasporto pubblico

10 I documenti della contrattazione con lo Stato

14 La strategia del trasporto locale

16 Una nuova politica degli investimenti

19 Le responsabilità dei contraenti

20 I contratti degli altri

22 Regione Lazio: così cambierà il trasporto regionale

24 "Terza classe"

26 Un giornale per tutti

28 Bobo nella tempesta

31 Speciale Compartimenti

41 Lettere & Lettere

Stato o impresa

La vicenda che vi raccontiamo in questo numero è un po' noiosa, come sono sempre le storie aziendali: eppure è necessario che chi vuole comprendere come ci stiamo muovendo, dove sbagliamo e dove non possiamo farne a meno, la segua e la capisca.

La premessa è semplice: nel giugno del 1991 la Comunità Europea ha emanato una direttiva (la n. 91/440) che dice, in sostanza:

1) gli Stati devono distinguere — almeno dal punto di vista contabile — la rete ferroviaria (i binari e gli apparati di terra) dalle imprese commerciali (che organizzano e fanno muovere i treni);

2) la rete ferroviaria deve riscuotere "noli" (= pedaggi) dalle imprese che vi fanno passare i treni, senza discriminare tra imprese pubbliche o private, nazionali o di altri Paesi della Comunità;

3) le imprese commerciali devono essere autonome dagli apparati politici e burocratici e funzionare perseguendo un utile di esercizio, in modo da offrire la migliore qualità ai prezzi più bassi, compatibilmente con l'equilibrio economico;

4) lo Stato può stipulare, verso queste imprese, 2 tipi di contratto:

— il contratto di servizio pubblico, con il quale compra dalle imprese commerciali quei servizi (in sostanza: quei treni) che esse, in base a logiche aziendali, non farebbero, o farebbero pagare di più (essenzialmente, proprio i treni del trasporto locale);

— il contratto di programma, con il quale lo Stato: a) finanzia alla rete ferroviaria una parte dei costi di manutenzione e funzionamento corrente; b) garantisce alla rete gli investimenti per nuove infrastrutture (nuovi binari o stazioni) e all'impresa commerciale quelli per materiale rotabile.

In pratica lo schema è il seguente:



L'Italia ha applicato la direttiva n. 91/440 della CEE in 2 tempi:

— il 12 agosto del 1992 ha trasformato le FS in Spa: noi oggi siamo, perciò, un'impresa posseduta, sì, dallo Stato, ma autonoma rispetto ad esso;

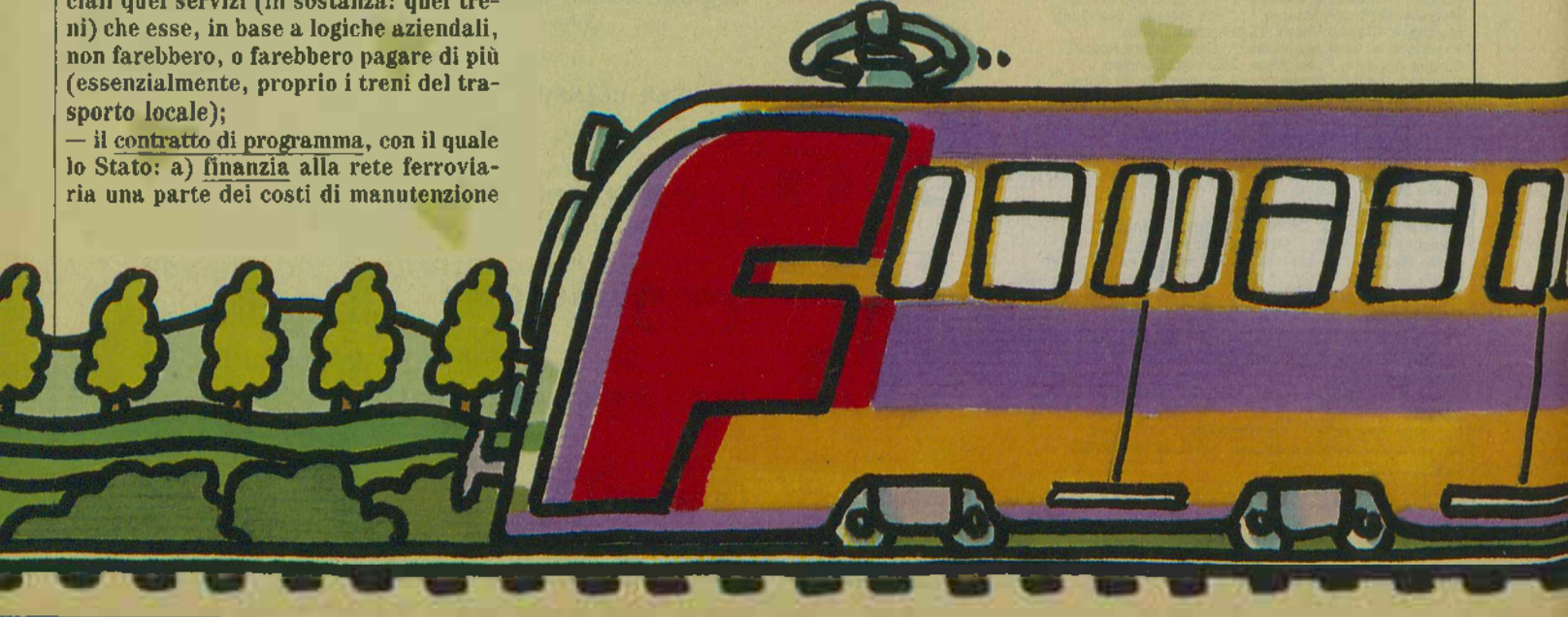
— il 29 dicembre del 1992 ha stipulato, con la Spa, i 2 contratti (di servizio pubblico e di programma); con il secondo si è confermato nostro azionista-finanziatore.

La rilevanza dei due contratti per il bilancio FS è dimostrata da questi dati:

* il contratto di servizio pubblico porta alle FS, nel 1993, 2.300 miliardi di ricavi (che si aggiungono ai quasi 5.000 dal mercato);

* il contratto di programma porta, nel 1993, 3.800 miliardi di finanziamento annuale alla rete (che si aggiungono ai 2.000 di pedaggi) e 38.750 miliardi di investimenti nel quinquennio '93/97 (che si aggiungono ai 20.000 miliardi che le FS ricavano, nello stesso periodo, da investitori privati).

In sintesi, i due contratti portano alle FS il 55% dei ricavi totali (rete + trasporto) e il 70% degli investimenti: quindi siamo un'impresa assistita dallo Stato.



Abbiamo doveri profondi di servizio, di miglioramento dell'infrastruttura del Paese, di efficienza (perché oltre a questi quattrini lo Stato non ce ne darà altri).
La scommessa è difficile e tutt'altro che vinta: pur impegnandoci noi a scendere dagli attuali 164.000 ferrovieri a 120.000 in tre anni (dal '93 al '95), al ritmo di 15.000 in meno all'anno, a bloccare per lo stesso periodo le retribuzioni e a vendere beni immobili al ritmo di 1.000 miliardi all'anno, a partire dal '94 i soldi dello Stato non saranno sufficienti: dovremo allora ridurre il servizio (cioè vendere meno treni allo Stato nel contratto di servizio pubblico del '94) e ridurre la rete (cioè assicurare meno km di linee in efficienza nel contratto di programma). Abbiamo già fatto i conti: se non interverrà un fatto nuovo (l'attesa riforma del trasporto pubblico locale, che passerà alle Regioni la responsabilità del contratto di servizio pubblico, creando un unico centro, nel territorio, per il finanziamento di tutto il trasporto locale: treni e autolinee) noi dovremo offrire, dall'Orario estivo '94, il 18% in meno di treni locali (aggiungendone, certo, nelle grandi aree metropolitane, ma togliendone dalle linee meno frequentate) e tagliare 2.000 km di linee a scarso traffico. E questo regime dovrà durare fino a quando i nuovi treni, acquistati grazie al contratto di programma (il 1996 sarà l'anno di entrata in esercizio) e i nuovi investimenti (1996 per le tecnologie di rete, 1997/98 per i quadruplicamenti tra Torino e Napoli) non avranno consentito di rendere più economico l'esercizio e più abbondante l'offerta. In questo quadro i prezzi saranno relativamente stabili: nessun aumento nel 1993, se non l'adeguamento alle tariffe ridotte regionali degli attuali abbonamenti a tariffa 22; 5% medio nel '94 e nel '95. Per voi, amici lettori e amici del treno, non si annuncia, però, un periodo facile:
— i ferrovieri saranno più nervosi, perché la ristrutturazione che vi abbiamo descritto sarà pesante;
— i lavori per i nuovi investimenti peggioreranno, a volte, i ritardi;
— gli abbonamenti rincareranno comunque;
— i miglioramenti di qualità (nuovi treni/nuove linee) si vedranno solo ad iniziare dal 1996.
Eppure... eppure il contratto consente:
— di offrire, nel '93, gli stessi volumi del '92 nel trasporto locale, tenendo tutte le linee in esercizio e dando tempo ai vari soggetti (al Parlamento, per legiferare sulla riforma del trasporto locale; alle Regioni, per razionalizzare la spesa fra i diversi modi di trasporto) prima di chiedere ulteriori sacrifici alla clientela;
— di liberare delle risorse enormi (38.750 miliardi pubblici e quasi 20.000 privati) per una infrastruttura ferroviaria indispensabile al Paese.
Con questi chiari di luna il Governo non poteva fare di più.
Ora, con queste risorse e con questi vincoli, tocca a noi, impresa, soddisfare le richieste di voi clienti:
— non potrete chiederci più treni; potrete chiederci treni più giusti, ad orari più consoni alle vostre esigenze;
— non potrete chiederci, per tre anni, carrozze migliori; potrete chiederci carrozze più pulite;
— non potrete chiederci più personale (ne abbiamo ridotto il 25% in tre anni e dobbiamo scendere di un altro 25% nei prossimi tre); potrete chiederci personale più preparato e gentile;
— alle Regioni, chiamate a scegliere e a finanziare, potrete chiedere, dopo la riforma, o il treno o l'autobus (meglio se intelligentemente integrati fra di loro): non il treno e l'autobus;
— avrete diritto di chiederci di operare, nel frattempo, per i materiali migliori e le linee più veloci al prezzo più basso;
— avrete diritto di criticarci ogni volta che vi sembrerà che i vecchi vizi (compiacere quel ministro, quel parlamentare, quel sindacato, quel fornitore...) si sovrappongano alla severa logica dei costi e dei ricavi;
— dovrete chiedere allo Stato prezzi più bassi e servizi sociali; a noi il giusto controvalore del prezzo totale che voi e lo Stato pagherete.
L'impegno — anche vostro — mi sembra rilevante, e in questo spirito (litighiamo con amicizia!) riapriremo nei prossimi giorni gli incontri di "Amico Treno".
Da un po' di tempo in qua le vostre lettere mi sembrano meno... "incazzate": siamo migliorati noi, o siete diventati meno combattivi? Forza, che ne abbiamo ancora da litigare!
P.S.
Per chi ne vuole sapere di più, questo numero ospita:
- un'intervista a Giancarlo Tesini, ministro dei Trasporti, per un giudizio politico sulla fase che il trasporto pubblico sta attraversando;
- un'intervista a Giuseppe Sciarrone, segretario generale del Cipet (l'organo interministeriale che dal '91 programma i trasporti), nostra controparte nei confronti, nei contratti appena conclusi e principale responsabile della prossima riforma del trasporto locale;
- i documenti della contrattazione con lo Stato;
- un'intervista a Stefano Bernardi, responsabile delle Strategie della Divisione Trasporto Locale dell'Ente FS Spa, per un'analisi più puntuale del contratto di servizio pubblico;
- un'intervista a Mauro Moretti, responsabile delle Tecnologie dell'Ente FS Spa, sul quadro complessivo degli investimenti approvati.
- la consueta nota dell'Assoutenti-UTP sugli stessi contratti e le considerazioni di Commuter sugli stessi strumenti negli altri Paesi europei.

Un po' noiosi sì... ma almeno esaurienti!

Cesare Vaciago
Responsabile Divisione Trasporto Locale



Una politica organica per il settore trasporti

Intervista al ministro dei Trasporti Giancarlo Tesini

Signor ministro, c'è una domanda nel Paese, più forte oggi che nel passato, per il potenziamento del trasporto ferroviario sia di passeggeri che di merci. Qual è la posizione del suo ministero?

«Lo sviluppo del trasporto ferroviario è uno degli obiettivi di fondo della politica dei trasporti del nostro Paese. Ridurre i livelli di congestione della rete stradale, abbattere l'inquinamento atmosferico ed acustico, aumentare la sicurezza del trasporto è possibile soltanto recuperando al trasporto ferroviario quote di mercato più elevate delle attuali (12% nel settore merci e 10% in quello viaggiatori), anche attraverso una integrazione spinta fra le varie modalità di trasporto (trasporto intermodale strada-rotaia e terra-mare).

Ciò è particolarmente vero nei segmenti di mercato più confacenti alle caratteristiche tecnico-economiche delle ferrovie, e cioè: nel trasporto internazionale (collegamenti transalpini); nel trasporto viaggiatori intercittà (rete Alta Velocità); nel trasporto viaggiatori nelle aree metropolitane (sistemi di trasporto integrati al servizio della mobilità locale); nel trasporto delle merci sulle medie e lunghe distanze (rete di interporti e trasporti combinati strada-rotaia).

Il conseguimento di questi obiettivi di servizio richiede necessariamente una sana ed efficiente gestione del trasporto ferroviario, sia nella fase di definizione delle scelte di investimento che in quella di produzione dei servizi».

Qual è il suo giudizio sulla trasformazione delle FS in Società per Azioni e sui contratti che sono stati recentemente stipulati tra Stato ed Ente FS?

«Attualmente il trasporto ferroviario costa troppo rispetto alla qualità dei servizi che offre ed ai risultati economici e di mercato che ottiene. A questo proposito è sufficiente ricordare che nel corso degli anni Ottanta le spese in conto capitale per investimenti in infrastrutture e mezzi di trasporto ferroviario sono raddoppiate (2.500 Mld nel 1980; 5.000 nel 1989) e che a fronte di tali investimenti le spese correnti sono aumentate del 30% (12.400 Mld nel 1980; 16.000 nel 1989) ed il traffico servito è aumentato in misura minima in termini assoluti (+13% dei passeggeri/km trasportati e +12% delle tonn/km trasportate), mentre la quota di mercato della ferrovia non è aumentata affatto.

Questo significa che i piani di investimento debbono essere predisposti tenendo conto delle risorse effettivamente disponibili. Lo scopo da perseguire è di porre termine al metodo dei piani faraonici, che portano poi inevitabilmente alla distribuzione a pioggia delle risorse, per privilegiare il metodo dei piani funzionali a precisi obiettivi di servizi di trasporto, che consentono di allocare le risorse sugli interventi effettivamente prioritari. Questo significa ancora che i costi di produzione dei servizi debbono essere tenuti costantemente sotto controllo e che il metodo del ripiano dei disavanzi a piè di lista deve essere abbandonato.

A fronte, pertanto, di questa situazione, la trasformazione in Spa delle Ferrovie dello Stato è sicuramente condizione necessaria perché tutto ciò diventi realizzabile. La forma della Spa consente infatti alle Ferrovie dello Stato di operare in termini di mercato e di essere gestita sotto la piena responsabilità dei suoi organi direttivi. Consente anche l'indipendenza amministrativa, contabile e patrimoniale dallo Stato. In sintesi, la Spa è la risposta corretta alle direttive comunitarie (n. 440/1991) in materia di organizzazione del trasporto ferroviario».

È sufficiente quindi la trasformazione dell'Ente FS in Società per Azioni per risolvere i problemi?

«La trasformazione in Spa delle FS non è una condizione sufficiente perché gli obiettivi posti vengano raggiunti. A questo fine è necessario che la creazione di un'azienda indipendente, operante su basi di sana ed efficiente gestione e responsabilizzata sui risultati, sia accompagnata dal pieno recupero da parte dello Stato della funzione di programmazione, indirizzo e controllo. In sostanza nella trasformazione delle FS in Spa assume particolare rilievo il problema dei rapporti tra Stato e Società per Azioni.

Dalla definizione di rapporti chiari e distinti, che responsabilizzino lo Stato nelle proprie scelte programmatorie e la Spa, nei propri compiti realizzativi e gestionali, dipende in larga misura la riuscita dell'operazione.

Si tratta, in sostanza, di mettere a punto degli strumenti operativi che dovranno recepire



L'onorevole Giancarlo Tesini, ministro dei Trasporti.

le scelte dello Stato in materia di politica dei trasporti, tenendo conto dei vincoli finanziari. Strumenti operativi che sono il contratto di programma ed il contratto di servizio pubblico, destinati entrambi ad integrare la disciplina della concessione».

Può fornirci un quadro generale delle opzioni del Governo in tema di politica dei trasporti?

«Il settore dei trasporti, in Italia, assorbe una quantità rilevante di risorse pubbliche cui non corrisponde un livello di dotazione equiparato a quello degli altri Paesi industrializzati, sia per quantità che per qualità di infrastrutture e servizi.

L'aumento della qualità dei servizi, il riequilibrio della domanda tra i diversi modi di trasporto e la riduzione della spesa pubblica nel settore, soprattutto quella di parte corrente, sono gli obiettivi di fondo di una politica di ristrutturazione del nostro sistema dei trasporti, e lo sono, a maggiore ragione, nell'attuale momento politico-economico del Paese.

Gli spazi di riduzione della spesa esistono e sono significativi, data la ancora bassa produttività delle risorse impiegate, comprese quelle di capitale. L'aumento degli investimenti, necessario per adeguare gli standard di infrastrutture e servizi al livello di altre nazioni europee è legittimabile solo a fronte di consistenti riduzioni dei disavanzi di esercizio e se la stessa spesa di investimento sarà rigorosamente selezionata e produttiva.

Per contro, una politica di tagli indiscriminati — cioè "non progettati" — può penalizzare il sistema produttivo e, in genere, la competitività del Paese; ma è anche vero che ciò non può giustificare il perpetuarsi di generiche politiche di investimenti in infrastrutture come surrogato di politiche organiche per il settore».

Quali sono gli elementi che devono caratterizzare la politica organica del settore trasporti che lei auspica?



«Da una parte occorre arrivare a concepire in modo unitario politiche infrastrutturali e politiche gestionali, dall'altra occorre prendere atto che il cammino di ingresso nella Cee impone un qualche superamento delle regole eccessivamente garantiste che hanno retto il settore fino ad ora, per una maggiore apertura alle regole del mercato.

In questi termini è necessario pertanto definire un insieme di criteri e di condizioni, rispetto ai quali il Piano Generale dei Trasporti e le specifiche azioni di governo del settore e dei singoli modi di trasporto, potranno — con maggior efficacia — determinare l'entità e la successione degli interventi.

Si tratta, quindi, di avviare una nuova politica dei trasporti ispirata al perseguimento di alcuni obiettivi strategici, che sono:

— *attivare il fondo unico trasporti* come solo strumento possibile per interrompere i meccanismi di crescita incontrollata della spesa pubblica nel settore e attuare una gestione coordinata e mirata delle risorse disponibili;

— *modificare le modalità di predisposizione dei piani settoriali di investimento*, tenendo conto delle risorse effettivamente disponibili, della necessità di predisporre piani funzionali a precisi obiettivi di servizi di trasporto, della esigenza di favorire lo sviluppo della intermodalità con riguardo al riequilibrio del nostro sistema di trasporto;

— *creare modalità e condizioni di finanziamento dei progetti* non più basate unicamente sulle risorse pubbliche, ma che — ove possibile — possano essere attrattive di capitali privati;

— *avviare un radicale processo di risanamento delle gestioni* che, attraverso il miglioramento della qualità di servizi e un più efficiente impiego di fattori di produzione, consenta di pervenire ad un più equilibrato rapporto costi/ricavi nelle aziende di trasporto;

— *definire risposte moderne e funzionali ai problemi occupazionali* che una politica di risanamento del settore potrà generare;

— *formulare un programma "sicurezza ed ambiente"*, finalizzato a internalizzare questi due fattori esterni nei processi di formazione e valutazione delle politiche di intervento e di scelta degli investimenti;

— *affrontare il problema della congestione e dell'inquinamento urbano* in maniera sistematica, sostituendo al metodo dell'emergenza quello della strategia di lungo periodo, articolata per risultati parziali da conseguire successivamente nel tempo;

— *rafforzare la nostra presenza tecnica in sede comunitaria* in modo da contribuire, in maniera tangibile, alla formazione delle politiche di trasporto comunitarie;

— *riorganizzare il settore della ricerca nei trasporti*, attraverso la creazione di un Centro Nazionale di Ricerca nei Trasporti, sul modello degli altri Paesi europei, in modo da dare stabilità e finalizzazione alla nostra debole ricerca di settore». ■

La riforma del trasporto locale

Il nuovo disegno di legge sarà presentato entro gennaio. Le principali novità spiegate dal segretario generale del Cipet, Giuseppe Sciarrone

Il 1993 sarà un anno importante per il trasporto locale. Entro la fine di gennaio sarà infatti presentato al Parlamento il disegno di legge che riforma l'intero settore del trasporto pubblico locale. La nuova legge quadro, che sostituirà la legge 151 del 1981, dovrà sanare una situazione finanziaria ormai diventata insostenibile introducendo nuove regole del gioco per gli attori del trasporto. Di questa importante riforma e dei suoi aspetti maggiormente innovativi abbiamo parlato con **Giuseppe Sciarrone**, segretario generale del Cipet (Comitato interministeriale programmazione economica trasporti).



Ingegner Sciarrone, quali sono le linee guida che hanno ispirato la riforma e quali gli elementi di maggior novità rispetto alla precedente legislazione?

«La filosofia di fondo del disegno di legge quadro fa perno su una serie di concetti che sono innovativi rispetto alla situazione precedente. Innanzitutto è stata ampliata la stessa definizione di "trasporto pubblico locale". Finora, con questa dizione, si intendevano sostanzialmente le linee di trasporto urbano e le autolinee extraurbane. Con la nuova legge invece il trasporto pubblico locale viene a comprendere tutto l'insieme dei servizi offerti (quindi anche quelli ferroviari regionali) per soddisfare la domanda di mobilità locale. È una novità importante perché senza questo allargamento mancherebbe la base per impostare qualsiasi discorso di coordinamento e integrazione. Un secondo punto importante è l'aver riunificato il livello decisionale e di programmazione dei servizi con quello della responsabilità finanziaria. Anche qui, quindi, si volta pagina: se fino a ieri le Regioni programmavano e lo Stato pagava, con la nuova legge questa deresponsabilizzazione non è più possibile. Le Regioni dovranno programmare i loro servizi di trasporto, essendo responsabili anche finanziariamente, sulla base delle risorse disponibili. Alla responsabilizzazione finanziaria si collega il terzo elemento di novità della legge di riforma: la costituzione presso le Regioni di un fondo che funzioni come "budget di spesa" quantificando annualmente le risorse finanziarie disponibili per il trasporto pubblico

Nella foto grande Giuseppe Sciarrone, segretario generale del Cipet. Qui a destra, un treno per pendolari in banchina alla stazione Centrale di Milano.





locale. In tale fondo confluiranno più entrate: le quote regionali del soppresso "fondo nazionale trasporti", determinate però secondo criteri nuovi, ancora in fase di definizione, che segneranno comunque la fine del vecchio — e ingiusto — criterio del riparto in base alla spesa storica; le risorse attualmente destinate alle FS e alle ferrovie concesse; le entrate derivanti dall'autonomia impositiva delle Regioni, da determinarsi caso per caso in base alla quantità e qualità dei servizi di trasporto che esse intenderanno offrire».

Come funzionerà il nuovo fondo e quale sarà il ruolo svolto dagli enti locali di governo e dalle aziende di trasporto?
«Per quanto riguarda i criteri di attribuzione delle quote del precedente fondo nazionale trasporti — come ho già detto — sono ancora in fase di definizione. La legge finanziaria ha rimandato infatti la determinazione di tali criteri, comunque ispirati al principio dell'equità e dell'efficacia, a un apposito decreto che dovrà essere emesso di concerto dal ministero dei Trasporti e dal ministero del Tesoro e che dovrebbe essere di prossima divulgazione. Una cosa è certa: il fondo sarà destinato non più a dare contributi per ripianare i disavanzi come è accaduto finora, ma ad acquistare servizi dalle aziende di trasporto, sulla base di contratti preventivamente stipulati, riferiti a costi standard e il cui valore deve essere coperto dalle risorse disponibili previste dal budget annuale. C'è quindi una separazione ben precisa di ruoli tra enti di governo (Regioni, Province, Comuni) ed aziende di trasporto. Ai primi spetta il compito di programmare i servizi di trasporto, stipulare i relativi contratti e controllare la qualità dei servizi erogati; alle aziende di trasporto spetta il compito di produrre tali servizi nel modo più efficiente ed economico. Le Regioni saranno poi libere di ripartire le risorse a disposizione, secondo scelte e criteri che determineranno, fra trasporto regionale ed urbano. Per il trasporto regionale, tutte le funzioni di programmazione spettano alle Regioni, per il trasporto urbano la competenza passa ai Comuni. Un caso a sé sono invece le Grandi Aree Metropolitane: per esse la legge prevede la possibilità che le Regioni attribuiscano la funzione di programmazione e contrattazione con le aziende di trasporto sia svolta da un apposito organismo (una "autorità metropolitana" sull'esempio tedesco e francese) che sovraintende a tutta la mobilità dell'area, quindi sia quella pubblica che privata. Da una gestione integrata della mobilità e da una corretta tariffazione di uso della rete stradale da parte del traffico privato si potranno inoltre reperire nuove risorse finanziarie da destinare al potenziamento del sistema dei trasporti».

Quali effetti vi attendete dall'applicazione della nuova legge?
«L'effetto più importante che ci attendiamo, e che è poi l'obiettivo principale a cui tende il disegno di legge, è il superamento di una situazione finanziaria assolutamente insostenibile. Nel periodo 1987/1992 il trasporto pubblico locale (e con questo mi riferisco al solo trasporto urbano e alle autolinee extraurbane della precedente dizione) è riuscito ad accumulare un disavanzo di 10 mila miliardi. A questi si aggiungono le voci in rosso delle ferrovie concesse e delle FS. La nuova legge, insieme alla recente trasformazione dell'Ente FS in Spa, apre la strada a un nuovo modo, economicamente sano, di gestire il settore: attraverso una programmazione rigorosa, aziende efficienti e un'adeguata politica tariffaria».

La riforma porterà quindi anche aumenti delle tariffe?
«Dobbiamo attivare una spirale positiva per cui ad aumenti della qualità del servizio corrispondano adeguamenti delle tariffe che ci portino gradualmente a standard europei. Oggi le nostre tariffe coprono appena il 25 per cento dei costi. L'obiettivo è di arrivare a una copertura di almeno il 40 per cento. Evidentemente non opereremo solo sul fronte delle tariffe, ma anche su quello del recupero di efficienza da parte delle aziende di trasporto».

Resta il problema dei 10 mila miliardi di debito pregresso. Cosa prevede la nuova legge? Per quanto riguarda invece le FS pensa che il prossimo contratto di servizio potrà essere "regionalizzato"?
«Per quanto riguarda il debito pregresso, evidentemente il nuovo sistema non può partire aggravato da un simile peso, in quanto vanificherebbe ogni possibilità di risanamento. Ed è per questo che il disegno di legge prevede un piano di ammortamento a carico dello Stato e delle Regioni. Tale piano sarà sostenuto, per la sua parte, dallo Stato solo però se tutti gli attori avranno accettato le nuove regole. Per quanto riguarda la domanda sul contratto di servizio 1994 delle FS, se il disegno di legge sul trasporto pubblico locale sarà approvato, come ci auguriamo che sia, sicuramente la competenza di programmare i servizi ferroviari regionali e di stipulare i relativi contratti passerà alle Regioni. Fatto di cui dovrà tener conto il prossimo contratto di servizio».

Cristina Forghieri

I documenti della contrattazione con lo Stato



Sintesi degli atti

Con delibera Cipe del 12/8/1992 l'Ente FS è stato trasformato in Spa. Con direttiva del 17/11/1992, l'Azionista della Società, rappresentato dai ministri del Bilancio e della Programmazione Economica, del Tesoro e dei Trasporti, ha invitato la Società a rivedere il programma già presentato al Cipe in data 30/4/92 e a predisporre per gli indirizzi e i vincoli della direttiva stessa: un analitico piano trimestrale di impresa accompagnato dal collegato flusso dei fondi e dal programma triennale di priorità degli investimenti; un quadro sintetico dei programmi per il periodo 1996-97 con proiezione fino al 2000 suscettibile di successivi aggiornamenti in base alle effettive risorse disponibili.

In esecuzione di tale direttiva, la Società ha presentato i propri piani di impresa redatti in conformità. In data 9/12/92 i Ministri rappresentanti l'Azionista, preso atto del piano d'impresa per il periodo 1993-2000, hanno tra l'altro deliberato:

— l'approvazione delle previsioni di bilancio presentate dalla Società per il 1993;

— l'approvazione del piano d'impresa presentato dalle FS Spa per il periodo 1993-95 inclusivo del piano di priorità degli investimenti esteso agli anni 1997-1998 sulla base delle risorse messe a disposizione dalla direttiva 17/11/92;

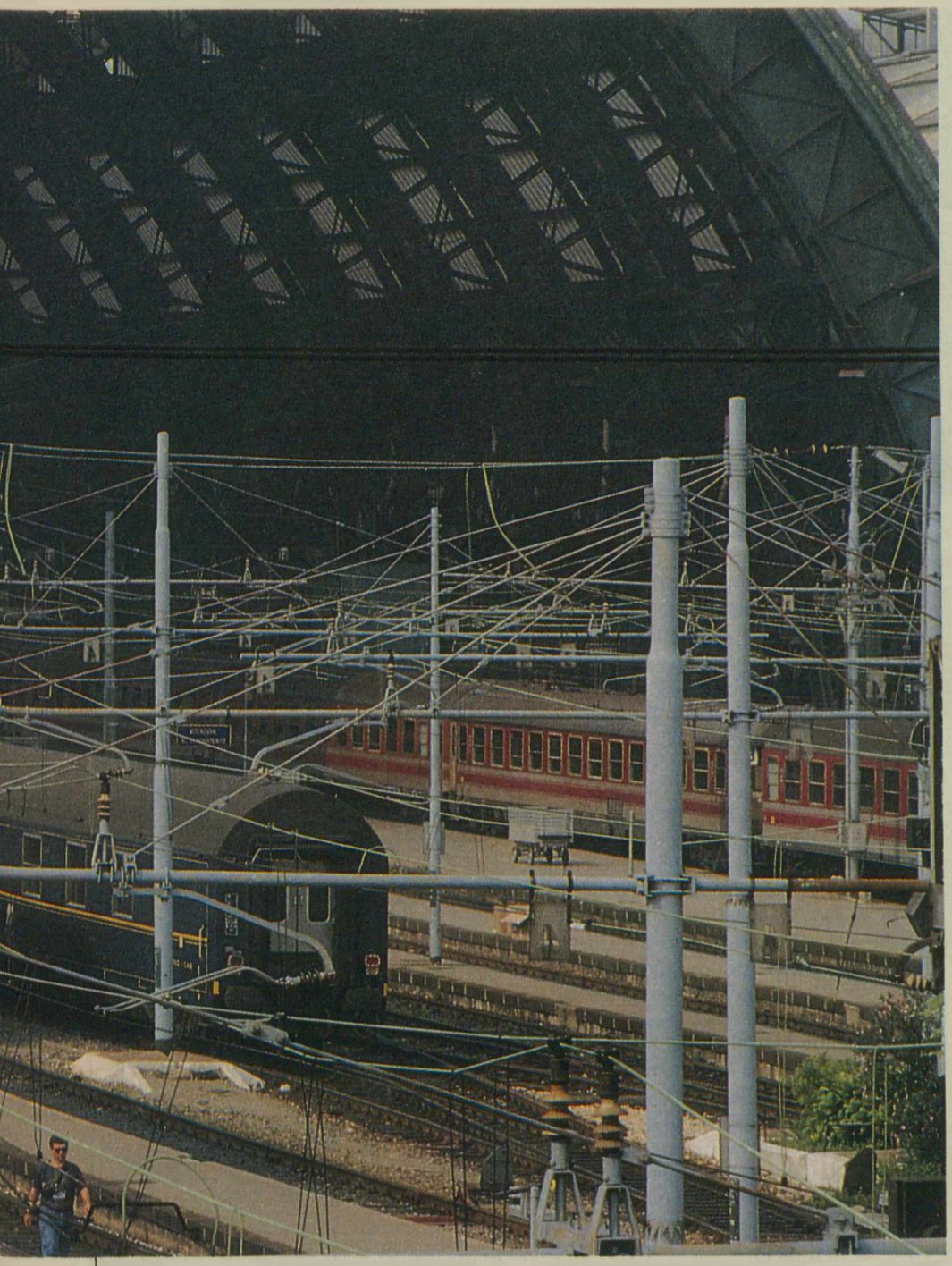
— la ripartizione delle risorse attribuite alla Società fino al '97;

— l'invito al rappresentante legale della Società a convocare l'Assemblea per l'approvazione dello Statuto sociale e la costituzione degli organi.

I Ministri, riuniti in sede Cipet il 23 dicembre 1992, hanno sottoposto a parere del Consiglio di Stato l'atto di Concessione predisposto dal ministro dei Trasporti. Tale sospensione non è però preclusiva per la stipula del Contratto di Programma e del Contratto di Servizio, adempimenti negoziali con la Spa e preliminari all'esistenza come impresa.

Statuto

La Società la cui denominazione sociale sarà "Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni" avrà sede legale in Roma,



piazza della Croce Rossa 1, con durata fino al 31 dicembre 2100.
Essa avrà per oggetto la gestione di tutte le attività e le partecipazioni già di pertinenza dell'Ente Ferrovie dello Stato e di quelle connesse, collegate e complementari.
Il capitale sociale sarà inizialmente determinato in lire 42.417.892.391.000, suddiviso in azioni da lire 1000 ciascuna.
La Società sarà amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da un numero di membri non inferiore a 3 e non superiore a 9, secondo le determinazioni dell'Assemblea.
È prevista la delegabilità di competenze nell'ambito del Consiglio ad uno dei suoi membri.
Il Consiglio ha la gestione ordinaria e straordinaria della Società e ha competenza su tutte le materie che la legge o lo Statuto non riservino all'Assemblea. Sono in particolare riservate all'Assemblea:
— l'approvazione del Bilancio;
— la nomina degli Amministratori e dei Sindaci e la determinazione dei relativi compensi;
— l'approvazione dei programmi annuali e pluriennali della Società;
— la cessione patrimoniale delle linee;
— la cessione e/o acquisizione di azioni in società quando determinano la perdita o l'acquisizione della quota di controllo;
— l'autorizzazione per la stipula di mutui anche obbligazionari.
Oltre agli organi di legge, è previsto il Consiglio Generale quale organo permanente della Società, con compiti consultivi ai fini dell'elaborazione delle strategie generali per il miglior conseguimento degli scopi sociali.
Il Consiglio Generale è composto da:
— Presidente e Amministratore Delegato della Società;
— 4 membri designati dal ministro dei Trasporti;
— 4 membri designati dalle Organizzazioni Sindacali;
— 4 membri designati dal Consiglio di Amministrazione della Società.
La qualità di membro del Consiglio Generale è assunta a titolo onorifico. Non sussistono altre particolarità rispetto ad un normale Statuto di una Società per Azioni.

Il piano di impresa 1993-2000

Il piano si articola:
— in una pianificazione degli investimenti con risorse pubbliche e private per il periodo '93-2000 (con un programma attuativo specifico per le risorse, di entrambi i tipi, già disponibili per il periodo '93-98), nel quadro del Piano Generale dei Trasporti e delle sue leggi attuative, con una selezione strategica ed economico-gestionale coerente con gli indirizzi contenuti nella Direttiva dei Ministri del 17/11/92;
— nella pianificazione gestionale di impresa fondata, da un lato, su una precisa periodizzazione ('93-95 per il risanamento gestionale;

Tipologia di intervento del programma di investimenti 1993-1998

(elaborato sulla base delle risorse disponibili)

Settore di attività	Mantenimento in efficienza dell'attuale sistema	Tecnologia	Materiale rotabile	Potenziamenti (velocizzazioni raddoppi e quadruplicamenti) nazionali e internazionali	Strutture e opere dedicate	Totale
Merci			1.681		1.060	2.741
Passeggeri			3.100		200	3.300
Trasporto locale			1.304		6.500 (1)	7.804
Infrastruttura	2.200	4.032		12.946		19.178
Totale	2.200	4.032	6.085	12.946 (2)	7.760	33.023
Riserva e trascinam.						2.227
Totale generale						35.250

(1) Mezzogiorno 1.500 (2) Mezzogiorno 4.700

'96-2000 per il consolidamento degli investimenti e l'afflusso dei benefici della diversificazione e della valorizzazione patrimoniale) e, dall'altro, su un modello organizzativo che distingue la "impresa di rete" (che accede al contributo pubblico, per la porzione di linee esercitate, in forza del principio di equa concorrenza tra gomma e rotaia) e le "imprese di trasporto", che producono servizi anche per conto dello Stato e/o delle Regioni e/o Enti Locali e che a tale scopo ricevono da quest'ultimi adeguati corrispettivi.

Secondo il piano la Società:

— avrà completato entro il 2000 il processo di trasformazione in un gruppo di trasporto intermodale in un quadro di efficacia, efficienza, economicità e riequilibrio modale;

— raggiungerà nello stesso tempo una quota di mercato pari al 20% nel settore delle merci e al 12,5% nel settore viaggiatori (con possibilità di raggiungere in quest'ultimo il 15% con il completo quadruplicamento con il sistema di Alta Velocità degli assi fondamentali della rete);

— avrà sviluppato un programma di valorizzazione patrimoniale e di diversificazione dei servizi alla clientela con buoni risultati economici e margini finanziari tali da remunerare, oltre il capitale pubblico e privato (quest'ultimo pari a circa 8.000 Mld) almeno parzialmente lo stesso capitale investito nel "core business";

— raggiungerà livelli di produttività dei fattori tecnici e tecnologici, umani e organizzativi, uguali a quelli che, al 2000, caratterizzeranno le migliori reti europee;

— presenterà in attivo sia il margine operativo lordo consolidato (sin dal 1995) che il margine operativo netto (dal 1999);

— presenterà uno Stato patrimoniale che evidenzierà un capitale investito lordo pari a circa 94.000 miliardi (1997), a fronte di 65.500 Mld a fine 1992;

— presenterà un fronte-impieghi con un autofinanziamento netto a partire dal 1996 e via via crescente nel tempo.

Il progetto di piano d'investimenti, traguardato al 2000, prevede una partecipazione dei privati con circa 31.500 Mld di lire e presenta un fabbisogno di risorse da Stato pari a 67.500 Mld.

Tale piano rappresenta l'insieme degli interventi per lo sviluppo del trasporto ferroviario che i Ministri ritengono necessario realizzare entro la fine del decennio e pertanto gli stessi ne hanno esplicitamente preso atto.

Tuttavia esso comporta un fabbisogno di risorse pubbliche superiore per circa 30.000 Mld rispetto a quelle al momento disponibili e specificate nella Direttiva del 17/11/92. Pertanto i Ministri ne hanno formalmente approvato la parte che comprende gli investimenti prioritari nella misura definita dalle attuali disponibilità di risorse, pari a 38.500 Mld.

Questo insieme di interventi prioritari è riportato nell'allegata tabella A, per quanto riguarda l'utilizzazione delle predette risorse, e nell'allegata tabella B per quanto riguarda gli interventi da realizzare nel triennio 1993-1995.

Il piano triennale di dettaglio 1993-1995

Il piano 1993-1995 è finalizzato a:

— stabilire, in un quadro di certezze reciproche, un rapporto contrattuale con l'Azionista pubblico, per individuare con trasparenza le risorse disponibili per l'acquisto di servizi di trasporto locale, per il mantenimento in esercizio della rete esistente, per i programmi di sviluppo infrastrutturale;

— completare il processo di ristrutturazione e di recupero di efficienza del sistema;

— allineare gli standard di produttività al livello delle reti europee;

— avviare un coerente programma di investimenti finalizzato a potenziare la rete; migliorare la qualità delle infrastrutture e del materiale rotabile;

— riformulare la politica commerciale delle Ferrovie in sintonia con le esigenze del mercato e con la qualità della domanda espressa dalla clientela.

Il piano si configura, quindi, come una tappa di avvicinamento rispetto alla situazione di ottimizzazione a regime, che si colloca nel '96, e come parte di un percorso più complessivo previsto dal piano d'impresa 1993-2000 sopra sintetizzato.

Le azioni gestionali per raggiungere tali obiettivi sono:

— sviluppo della politica commerciale per il segmento di mercato delle merci e dei passeggeri su media e lunga distanza, migliorando la qualità dell'offerta e introducendo azioni di ottimizzazione nella gestione delle risorse, attraverso un selettivo sviluppo del traffico laddove si addensa la domanda;

— ristrutturazione dell'offerta commerciale nell'area del trasporto locale, mediante una riconfigurazione della struttura di trasporto, con uno sviluppo dell'offerta all'interno delle grandi aree metropolitane (+ 10% rispetto all'attuale situazione) ed un ridimensionamento dei servizi su ferro nelle aree a domanda più debole e marginale; a quest'ultimo sarà dato corso solo a partire dall'orario estivo 1994, nel caso in cui non intervengano accordi con le Regioni, nell'ambito della riforma del trasporto locale, che consentano di reperire risorse aggiuntive per la gestione di tali servizi e delle relative infrastrutture;

— riassetto organizzativo e gestionale attraverso il confronto con le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori, e l'utilizzo degli ammortizzatori sociali in essere, con l'obiettivo di conseguire gli standard di produttività delle migliori reti europee;

— razionalizzazione nell'uso di tutti gli altri fattori della produzione, di natura tecnica, tecnologica e organizzativa;

— riduzione degli altri costi operativi, ovvero non da personale, fino al 20% entro gli anni di piano, ottimizzando il rapporto con i fornitori e introducendo criteri di selettività nella politica degli acquisti.

Il complesso delle azioni suddette comporterà notevoli miglioramenti all'equilibrio economico e allo stato patrimoniale delle FS Spa. In particolare, il conto economico presenterà:

— un margine operativo lordo che passerà da circa −4.000 Mld a circa +150 Mld;

— un margine operativo netto, dopo ammortamenti, che passerà da circa −4.750 Mld a circa −1.500 Mld.

Lo stato patrimoniale registrerà, nello stesso periodo, una crescita del patrimonio netto da

Tabella A

Programma di investimenti 1993-'98

(elaborato sulla base delle risorse già disponibili)

AREA DI INTERVENTO	UTILIZZAZIONI DISPONIBILITÀ
Sistema AV	
Linee e nodi:	
— TO-MI-BO-FI-RM-NA	8251
— MI-VE	50
— MI-GE	30
Materiale rotabile	1185
Totale sistema AV	9516
Mantenimento in efficienza	2200
Itinerari internazionali	1550
Tecnologie di rete	4032
Impianti merci	1060
Nodi	6500
Raddoppi e velocizzazioni	3065
Materiale rotabile (imp. man., navi)	5100
Ulteriori trascinamenti e risoluzioni contrattuali	1300
Primo totale parziale	34323
Riserva	927
Secondo totale parziale	35250
Ristrutturazione industriale	3500
Totale	38750

p.m. Investimenti per valorizzazioni patrimoniali: 7.900 miliardi di lire

Risorse finanziarie disponibili

(in miliardi di lire correnti)

Mutui residui al 31.12.1992 e cassa	3700
Mutui già autorizzati per legge (1993-98)	24500
ddl Finanziaria 1993 (aumenti di capitale) 1994-98	8250
Ulteriori risorse CEE e Mezzogiorno	2300
Totale	38750

circa 65.600 Mld a circa 77.300 Mld. Il triennio continuerà comunque a essere caratterizzato da scarsità di risorse finanziarie, prevedendo un'iniziale possibilità di autofinanziamento netto soltanto a partire dal 1996.
I suddetti risultati saranno raggiunti nel rispetto dei limiti ai trasferimenti da Stato contenuti nella Direttiva del 17/11/92.
Il piano prevede un programma di selettive dismissioni di beni patrimoniali non funzionali all'esercizio ferroviario e non riconducibili ad un piano di valorizzazione degli assets. L'insieme di tali dismissioni determinerà per la Spa ricavi da plusvalenze quantificabili in circa 700 Mld nel triennio, mentre il flusso finanziario complessivo, considerando che il programma si estende fino a tutto il '96, sarà pari a circa 2.600 Mld.
Il programma delle dismissioni sarà accompagnato da un programma di valorizzazioni dei beni non cedibili, finanziato con la partecipazione di capitale privato, condotto in stretto coordinamento con le autorità regionali e cittadine, per inserire in modo omogeneo ed organico i piani di riqualificazione nella programmazione dello sviluppo territoriale.



Tabella B
Spesa per investimenti 1993-1995 e risorse disponibili
(valori in miliardi di lire correnti)

AREA DI INTERVENTO	SPESA 1993-1995
Sistema AV	8250
— TO-MI-BO-FI-RM-NA	7170
— MI-VE	50
— MI-GE	30
— Materiale rotabile	1000
Mantenimento in efficienza	2200
Itinerari internazionali	830
Tecnologie di rete	2000
Impianti merci	700
Nodi	3000
Raddoppi e velocizzazioni	2000
Materiale rotabile	2500
Primo totale parziale	21481
Riserva	519
Secondo totale parziale	22000
Ristrutturazione industriale	3500
Totale	25500

Risorse finanziarie disponibili in miliardi di lire correnti

Mutui già autorizzati per legge (1993-95)	18500
ddl Finanziaria 1993 (aumenti di capitale) 1994-95	3300
Mutui residui al 31.12.1992 e cassa	3700
Totale	25500

Il programma di investimenti previsto dal piano rappresenta un punto di svolta rispetto alla tradizionale organizzazione degli interventi infrastrutturali, in quanto avvia e completa realizzazioni strettamente funzionali agli obiettivi che l'azionista ha assegnato all'impresa. Esso prevede, in particolare:
— il quadruplicamento (nell'ambito del sistema Alta Velocità e del relativo assetto finanziario) della tratta TO-MI-NA;
— l'avvio dei principali raddoppi per fasi funzionali ed il decollo, per quote, del piano di infrastrutturazione tecnologica della rete, di realizzazioni degli impianti merci, di acquisizione del materiale rotabile, di investimento sui principali nodi metropolitani, nonché la conservazione in efficienza dell'intero sistema di rete. Tali realizzazioni comprendono una prosecuzione selettiva di interventi già in corso su tutta la rete, per portarli a fasi funzionali valide per l'esercizio ferroviario. Si precisa, peraltro, che sarà comunque necessario interrompere interventi in atto, non congruenti con gli obiettivi in precedenza esposti, considerata la limitatezza delle risorse disponibili.
La spesa nel triennio ammonterà, per le sole risorse pubbliche, a 25.500 Mld di lire, già disponibili a legislazione vigente ed espressi nell'allegata tabella B. Con gli investimenti nel core business e con quelli per la diversificazione e per la valorizzazione del patrimonio non cedibile si aprirà e consoliderà una fase di espansione dell'occupazione, indotta dai programmi della società, di dimensioni tali da bilanciare gli effetti sull'occupazione che il risanamento del core business necessariamente produrrà (indicativamente 40.000 posti di lavoro stabile nell'indotto).

Conclusioni

Si conclude, con l'approvazione del Piano d'impresa dell'Ente FS Spa, e con i connessi atti contrattuali e societari, il processo di Amministrazione Straordinaria delle Ferrovie, che ebbe inizio il 1° novembre 1988. Negli oltre quattro anni di durata di questo processo sono stati realizzati:
— un recupero di produttività da 214.000 a 164.000 unità in presenza di offerta crescente, rilevante, anche se ancora non adeguato agli standard europei del settore;
— la definizione del piano organico di investimenti (di cui il Piano di impresa rappresenta il perfezionamento, nel quadro delle risorse effettivamente disponibili, e con specifiche finalizzazioni a opere complete e funzionanti) con una forma innovativa di project financing (il sistema TAV) per il quadruplicamento delle direttrici fondamentali della rete, che consentirà di realizzare l'opera con il 60% di risorse private;
— la definizione di piani e di strumenti operativi per la valorizzazione del patrimonio delle Ferrovie, che costituiscono strumento essenziale per l'equilibrio finanziario al 1996, ed economico-finanziario prima del 2000;
— un primo riassetto organizzativo dell'Ente per grandi comparti divisionali (merci-passeggeri-trasporto locale e rete) che ne consente, oggi, il pieno adeguamento alla direttiva CEE 440/91;
— una rinegoziazione completa dei rapporti tra l'impresa FS e i suoi referenti naturali (lo Stato, che ne è insieme azionista, cliente e controllore; ma anche le Regioni e gli Enti Locali; le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori e territoriali; le imprese fornitrici e clienti) che ha contribuito ad una diversa e più cosciente responsabilizzazione della dirigenza FS sui suoi obiettivi (di efficienza e qualità).
Il consolidamento istituzionale — ormai indifferibile — rappresentato dalla trasformazione in Spa e dalla creazione in questa, degli organi ordinari di governo, corona questo processo "fondazionale" e crea, per le Ferrovie, un nuovo ciclo di risanamento e sviluppo di estrema difficoltà attuativa, ma di trasparente rapporto con l'Azionista pubblico e con i propri obiettivi di impresa. ■

La strategia del trasporto locale

Sono state confermate le linee guida: occorre però un'accelerazione del processo di ristrutturazione dell'Ente FS



I recenti documenti (contratto di concessione, contratto di servizio pubblico e contratto di programma) hanno delineato uno scenario preciso per quanto riguarda ruoli e compiti svolti da Stato ed Ente FS Spa. In questo nuovo quadro, a partire dal 1993, come si colloca la strategia del trasporto locale? Lo abbiamo chiesto a **Stefano Bernardi**, responsabile Strategie della Divisione Trasporto Locale.

Ingegner Bernardi, i nuovi contratti richiedono una revisione della strategia messa a punto in questi anni dalla Divisione Trasporto Locale?

«I documenti recentemente firmati non richiedono aggiustamenti concettuali o modifiche sostanziali alle nostre linee strategiche. La strategia che è stata messa a punto dalla Divisione Trasporto Locale nel momento della sua nascita, e che in questi anni è sempre stata uniforme, proseguirà come prima in quanto sostanzialmente in linea con gli indirizzi e le scelte indicate dai contratti stipulati con lo Stato».

Vuole ricordarci quali sono gli elementi qualificanti di questa strategia e come essa è stata portata avanti dalla Divisione?

«Il principio di fondo, su cui fanno perno le diverse opzioni strategiche e le conseguenti linee operative, è stato sin dall'inizio quello del rapporto il più possibile trasparente ed esplicito con i nostri due clienti: lo Stato e il mercato. Per quanto riguarda il rapporto con lo Stato, è da due anni che ci stiamo attrezzando, pur con le difficoltà che dipendono dalla dimensione dei fenomeni che siamo chiamati a gestire, per svolgere in modo corretto il ruolo che ci è oggi assegnato dal contratto di servizio. Lo Stato (e, una volta che sarà approvata la riforma del trasporto pubblico, le Regioni) sono infatti i nostri clienti per i servizi ferroviari regionali. Questo perché tali servizi, anche se con peso ed importanza differenti nelle diverse aree del Paese, si caratterizzano per la loro "valenza sociale", che si traduce in minor inquinamento, minore congestione del traffico e maggiore sicurezza. Per questi servizi l'interlocutore può essere solo l'istituzione con la quale devono essere stipulati contratti chiari e di reciproca soddisfazione, tenendo conto che per alcune aree il prodotto che offriamo è un prodotto particolarmente pregiato per le ragioni che abbiamo visto prima.

Nei confronti del cliente mercato, la nostra strategia è quella di privilegiare i flussi pendolari più forti sia nelle aree maggiormente congestionate che in quelle dove la rete stradale è carente: due aspetti che rendono evidentemente non efficiente il trasporto su gomma.

Queste linee strategiche, tradotte a livello operativo, implicano lo spostamento di risorse sul territorio, là dove la domanda o il valore sociale del servizio è maggiore; aumentare l'efficienza delle risorse produttive (mezzi e personale); concentrare gli sforzi sulla qualità e regolarità del servizio, soprattutto laddove è più prezioso o insostituibile».

Fatte salve le strategie, come influisco-



Le scadenze a breve termine del processo di ristrutturazione dell'Ente FS impongono scelte efficienti soprattutto nell'ambito del trasporto locale.





no i nuovi contratti con lo Stato sulle azioni dell'impresa FS?

«Di certo impongono un'accelerazione del processo di ristrutturazione dell'Ente a fronte delle scadenze ristrette e dei limiti di bilancio drammaticamente ridotti, rispetto agli anni scorsi, che tali contratti hanno introdotto. Esistono sì una serie di ammortizzatori e di gradualità che lo Stato ci ha riconosciuto nei confronti delle parti sociali, ma il cammino da percorrere resta comunque tracciato e le scadenze definite. Sono impegni con cui dobbiamo fare i conti. I treni del trasporto locale hanno fatto fronte nel 1992 a una domanda di oltre 300 milioni di viaggiatori all'anno: per rispettare i vincoli economici posti dal contratto di servizio pubblico occorre assolutamente potenziare, se vogliamo soddisfare tale domanda, l'integrazione con gli altri mezzi del trasporto collettivo. Quindi, come Divisione, dobbiamo lavorare perché da una parte la domanda di mobilità con i mezzi pubblici sia comunque garantita, anche quando il costo del treno non è giustificabile; dall'altra dobbiamo impegnarci per sviluppare l'utilizzo del servizio ferroviario nelle situazioni in cui invece il treno si dimostri conveniente non solo per la sua valenza sociale, ma anche in termini di conto economico dell'azienda».

Con la prossima riforma del trasporto pubblico, la programmazione e la competenza finanziaria per i servizi ferroviari regionali passeranno alle Regioni. Siete preparati al dialogo con il nuovo interlocutore?

«Sin dal momento della sua costituzione la Divisione Trasporto Locale ha assunto le Regioni come interlocutori privilegiati sia per la programmazione dei servizi ferroviari regionali che per l'integrazione con le autolinee e le ferrovie concesse. Tale attenzione la possiamo rilevare anche dalla stessa articolazione organizzativa che la Divisione si è data e che fa perno, attraverso gli Uffici Trasporto Locale compartimentali, su un forte decentramento decisionale ed operativo. Ora è necessario che anche le Regioni evolvano per affrontare i nuovi compiti che saranno chiamate ad assolvere dalla riforma: devono, in altre parole, prepararsi non solo a partecipare alla programmazione dei servizi come già oggi fanno, ma anche a gestirli finanziariamente all'interno di budget definiti».

Cosa prevede il contratto di servizio pubblico 1993 per il trasporto locale?

«Con il contratto '93 lo Stato si è impegnato ad acquistare servizi di trasporto "non commerciali", quelli cioè che pur avendo un valore sociale non coprono i loro costi con le entrate tariffarie. A questa voce lo Stato ha destinato 2.600 miliardi, oltre ai quali non c'è copertura né possibilità, nella nuova logica contrattuale, di ripiano. A fronte di questa cifra, le FS si sono impegnate a produrre circa 170 milioni di treni km su scala regionale. I termini del contratto 1993 daranno luogo certamente a un disavanzo negativo per l'Ente. Disavanzo peraltro prevedibile e previsto sia per il fatto che si è scelto di diluire nel tempo la ristrutturazione dei servizi (in particolare il trasferimento dei flussi di traffico minori o socialmente meno importanti alle autolinee) sia perché la riorganizzazione produttiva non è stata ancora completata: i livelli di efficienza e produttività, pur in costante miglioramento negli ultimi cinque anni, non hanno infatti ancora raggiunto i livelli ottimali conseguibili da una razionale organizzazione del lavoro e da adeguati investimenti tecnologici».

Il contratto di programma destina al trasporto locale un investimento di circa 7.800 miliardi. Come saranno destinati?

«Per la parte di sua competenza la Divisione investirà coerentemente alle linee strategiche adottate: quindi nelle aree più congestionate attraverso il potenziamento dei nodi per aumentare l'offerta dove i volumi di domanda sono significativi e nelle altre aree per aumentare la qualità dei servizi offerti e contemporaneamente diminuirne i costi». **C.F.**

Una nuova politica degli investimenti

Analisi della domanda, obiettivi coerenti di sviluppo, copertura finanziaria certa delle opere, razionalizzazione complessiva degli investimenti: sono i punti fermi del nuovo programma di investimenti

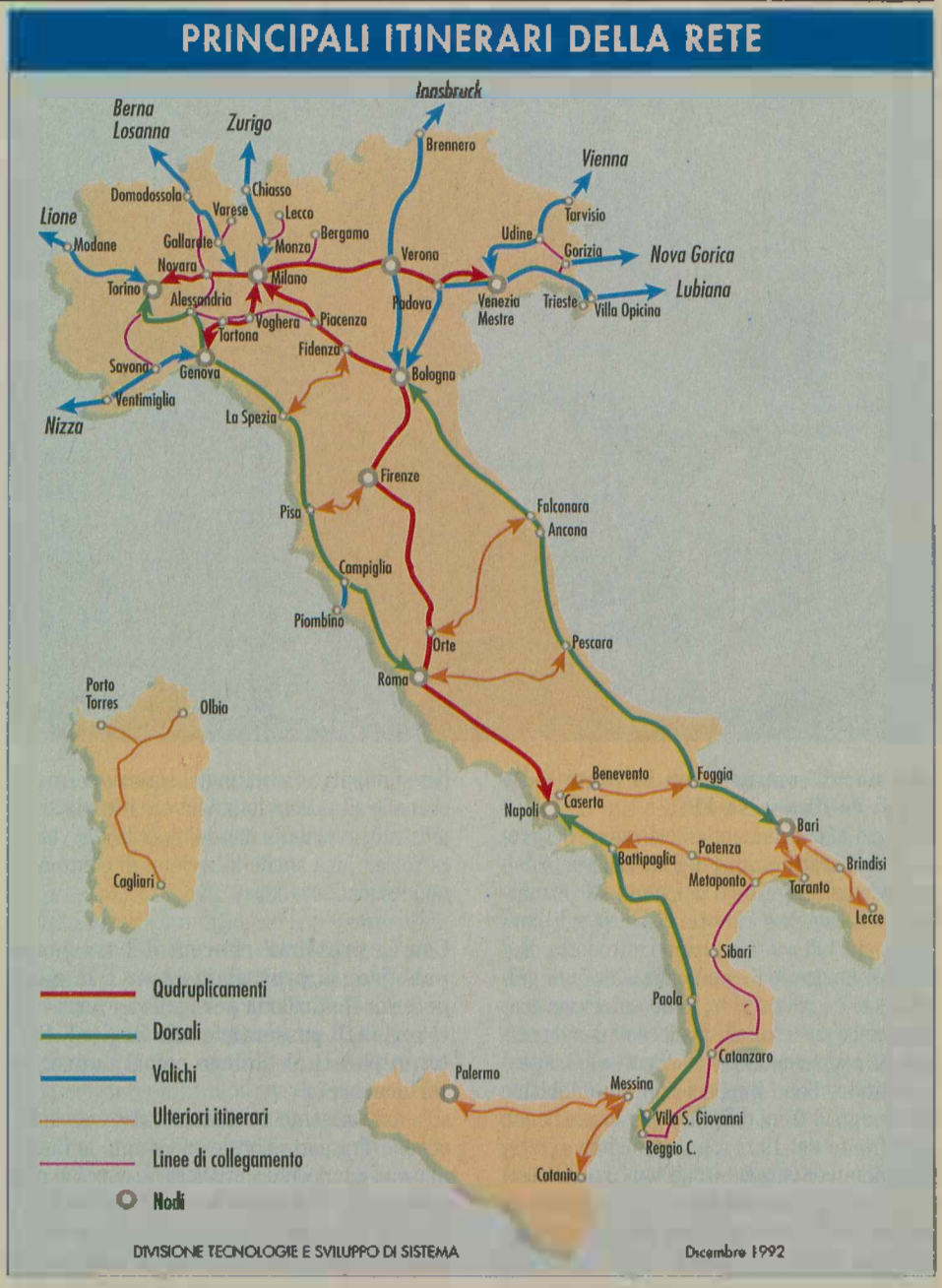
Con il recente contratto di programma, che approva il piano di investimenti 1993/2000 presentato dalla nuova Spa e il Piano triennale di dettaglio per il periodo 1993/1995, si è anche inaugurato un nuovo modo di impostare non solo la programmazione della spesa, ma la stessa politica degli investimenti. Un approccio e un'impostazione che tagliano completamente i ponti con il passato. Passato che è poi recente visto che l'ultimo Piano decennale per gli investimenti, che prevedeva una spesa di 130 mila miliardi, è del 1988. Quale era dunque la precedente logica che, sino a ieri, ha condotto a una situazione fortemente squilibrata a livello di investimenti?

«Nel Piano di Risanamento e Sviluppo precedente approvato da Governo e Parlamento c'era di tutto — risponde **Mauro Moretti**, vice responsabile della Divisione Tecnologie e Sviluppo di Sistema — Non si compivano scelte connesse a indirizzi e obiettivi dichiarati che consentissero di selezionare gli investimenti ad essi funzionali. Né veniva orientato l'uso delle risorse che si rendevano disponibili. Cosicché si sono iniziate numerose opere, senza avere certezza della loro completa copertura finanziaria, opere molto spesso di scarso o nullo contributo allo sviluppo e alla qualificazione della produzione di trasporto ferroviario. Da ciò cantieri iniziati, lavori lasciati a metà, dispersione dei finanziamenti su mille interventi incompiuti, e conseguente assenza del rendimento economico e/o sociale dell'investimento. Questa prassi ha contribuito anche a deresponsabilizzare l'industria delle forniture e delle costruzioni, che ha di fatto perso l'occasione di ristrutturarsi concentrandosi e qualificando i propri processi produttivi ed i prodotti. In quest'ottica si spiega la differenza qualitativa del servizio ferroviario italiano rispetto alle altre reti più avanzate, legata all'inefficienza delle passate gestioni delle FS e alla poco pregiata, talvolta cattiva ed in ogni caso tecnologicamente arretrata, produzione dell'industria di riferimento nazionale».

La nuova politica

Poi, per fortuna, questo tipo di logica e di sistema viene a rompersi. Il primo importante colpo è rappresentato dal Progetto Alta Velocità. La breccia aperta non è trascurabile in quanto, sin dall'inizio, oltre alla portata dell'investimento infrastrutturale e tecnologico, il progetto si è caratterizzato come sistema separato (attraverso la creazione della TAV, società con i privati e la SIS.TAV Italferr) e quindi sganciato dalle prassi consuete.

«Nell'ottica della nuova Società per Azioni — afferma Moretti — abbiamo rideterminato gli



obiettivi di sviluppo nelle aree operative (Trasporto Locale, Passeggeri e Merci) e su questa base abbiamo verificato il rapporto domanda-offerta e riselezionato gli investimenti ricomponendoli in un unico organico piano. Sono stati distinti i vari tipi d'investimento per ogni area, distinguendo tra quelli aventi un ritorno economico positivo e gli altri e operando tra quest'ultimi per evidenziarne il contributo marginale di efficacia».

I nuovi piani di investimento, recepiti nel contratto di programma, sono stati costruiti sulla base dell'analisi di quella che sarà la domanda futura (la data di riferimento è il 2000) di mobilità a livello nazionale ed europeo.

Lo scenario è stato costruito partendo dai dati attuali di concentrazione sia della popolazione che delle attività produttive considerando che la quantità di merci e di passeggeri trasportata è direttamente proporzionale alla grandezza dei poli d'insediamento residenziale e produttivo e inversamente proporzionale alla loro distanza.

«Si è condotta una verifica delle relazioni con l'Europa — precisa Moretti — che ha mostrato il crescente interesse per l'area dell'Est ma ha anche confermato che i maggiori scambi si avranno con le regioni europee del Nord-Ovest e soprattutto con quelle della fascia che si estende tra i corridoi Lione-Parigi-Londra e Monaco-Berlino».

Per quanto riguarda la situazione interna si è verificato che le grandi aree metropolitane generano e/o attraggono la maggior parte di traffico e le dimensioni dei flussi sono direttamente proporzionali alle dimensioni delle aree metropolitane e inversamente proporzionali alla loro distanza. I maggiori incrementi di traffico si concreteranno quindi sulla "T" ove sono insediate queste aree. Proprio sulle stesse relazioni le linee ed i nodi ferroviari sono già saturi o in saturazione incipiente. Trova conferma pertanto la necessità di quadruplicare quelle linee per soddisfare la crescita della domanda.

«A questo proposito — afferma Moretti — visto che le polemiche sull'Alta Velocità non sono ancora sopite vorrei fare alcune precisazioni. Il quadruplicamento non è concepito in modo separato. Con i collegamenti nei nodi e lungo linea e con caratteristiche (sagome, peso assiale massimo ecc.) che prevedono qualsiasi tipo di traffico compreso quello merci "combinato" di massimo ingombro e peso le linee dell'Alta Velocità saranno integrate con la rimanente parte della rete.

Considerando poi che le tecnologie per l'Alta Velocità non sono più costose rispetto alle tradizionali e sono più potenti (sistema di trazione a 25 kv e nuovi sistemi di comando-controllo-segnalamento-sicurezza), da un lato esse garantiranno che le nuove linee potranno portare più treni (circa 300 al giorno contro gli attuali 220) e, dall'altro, il costo d'investimento per treno prodotto sarà inferiore. Naturalmente l'avere treni più veloci (con carrozze di 1ª e 2ª classe) procurerà un ulteriore importante incremento di qualità nell'offerta alla clientela. Chiusa questa parentesi sull'Alta Velocità occorre dire che, nella proiezione al 2000, abbiamo suddiviso il piano per aree di attività commerciale e tipologia d'investimenti. In relazione alle disponibilità finanziarie abbiamo selezionato le priorità d'intervento determinando lotti funzionali ed utilizzabili, finanziariamente coperti, affinché, in altre parole, non vi siano cantieri che iniziano lavori che dovranno interrompersi per mancanza di soldi. Secondo questa logica per quanto riguarda i quadruplicamenti con Alta Velocità è prevista la completa copertura finanziaria della quota FS (40%) del tratto Torino-Milano-Roma-Napoli».

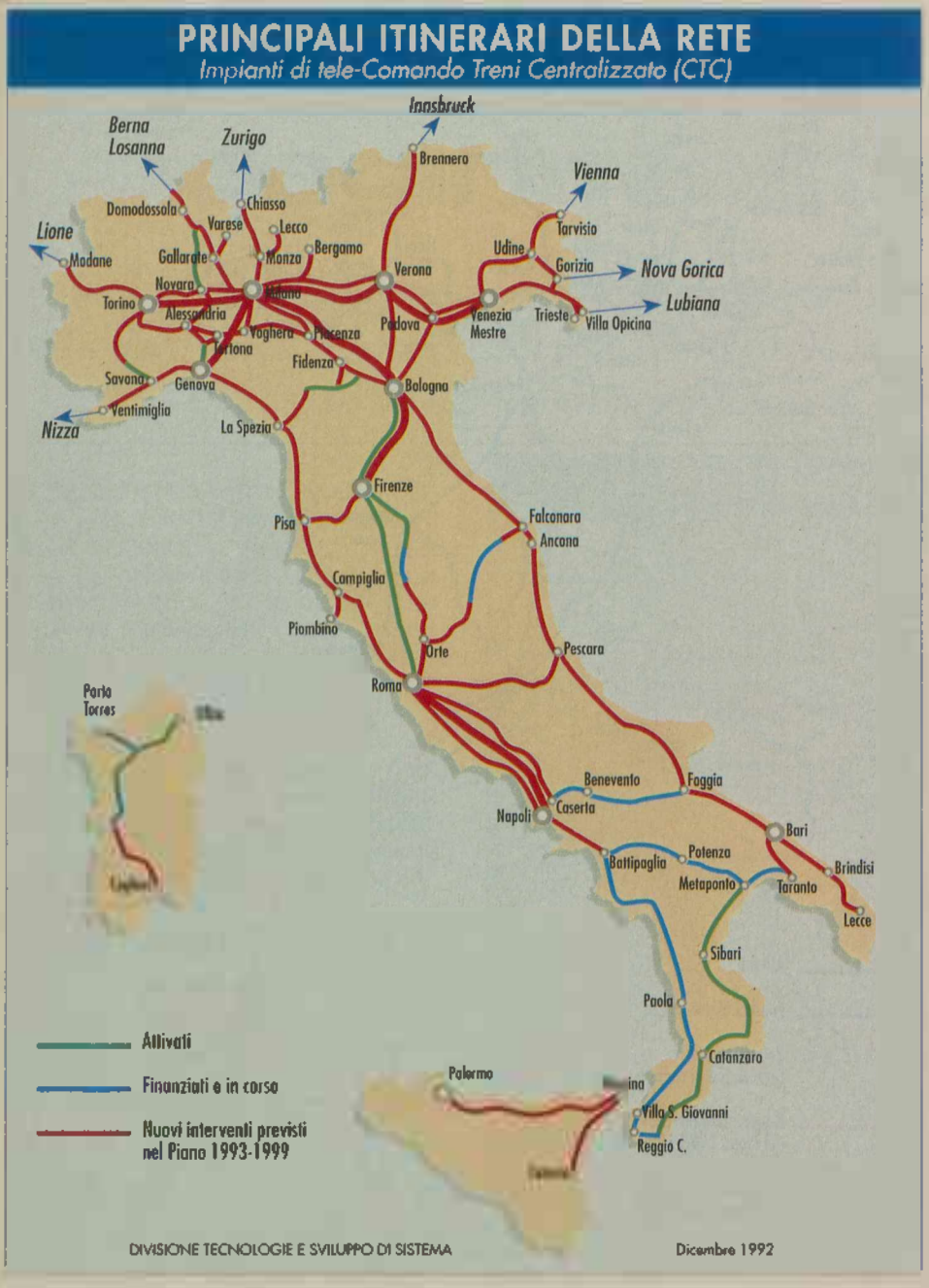


L'impegno tecnologico

Tra gli investimenti previsti dal contratto di programma una voce significativa è rappresentata dagli interventi tecnologici di rete (blocchi automatici, ripetizioni segnali in macchina, controllo circolazione treni, comunicazione treno terra con campo cellulare ecc.).

Si tratta d'investimenti importanti (circa 10.000 Mld) che risolveranno molti degli attuali disservizi (puntualità, sicurezza, velocità) che dipendono dal fatto che molte linee sono scarsamente dotate di tecnologia. I problemi di molte linee non sono quelli di aumentarne la capacità con raddoppi, sono spesso problemi di qualità.

«Una linea a doppio binario ben tecnologicizzata — commenta Moretti — consente un'offerta di qualità di 220 treni al giorno e una linea a binario unico di 90 treni al giorno. Dallo studio che abbiamo condotto ci siamo resi conto che molti raddoppi in costruzione o progetto



sono superflui. Se ad esempio su una linea a binario unico circolano 50 treni al giorno si ha una capacità residua di 40 treni. Prevedere su quella linea il raddoppio significa incrementare quella capacità residua a 170 treni ed è facile immaginare che quel raddoppio non sarà mai utilizzato. Il cliente-utente del treno chiede la qualità del servizio. Fino ad oggi ha pensato che essa dipendesse dall'avere due binari invece che uno e perciò ha chiesto il raddoppio: raddoppi che sono costosi e che rompono l'ambiente. Il nostro obiettivo è quello di dare risposta a quella sacrosanta domanda di qualità e di darla con moderne tecnologie e nuovi treni: è sicuramente una risposta meno costosa e più rispettosa dell'ambiente. È bene ricordare che l'impatto ambientale di un raddoppio è spesso addirittura superiore a quello relativo alla costruzione di una linea dell'Alta Velocità. Cosicché se con la tecnologia moderna e nuovi treni riusciremo a garantire sicurezza, puntualità e più velocità il cliente sarà ugualmente soddisfatto e avremo operato una trasformazione culturale sul modo di intendere gli investimenti infrastrutturali».
L'obiettivo è dunque di far sì che in ognuno dei fondamentali itinerari, indipendentemente dal numero dei binari, con la tecnologia saranno garantiti un sensibile aumento ed una maggiore omogeneità qualitativa.
Alla qualità del servizio contribuiranno anche gli investimenti previsti per il nuovo materiale rotabile. Una ricaduta che sarà positiva soprattutto per il trasporto locale: nuove motrici con maggiore accelerazione e carrozze a doppio piano garantiranno percorsi più veloci e confortevoli nonché una maggiore offerta nelle ore di punta alla clientela pendolare.

Gli interventi previsti per valichi, merci e trasporto locale e metropolitano

Per i collegamenti con l'Europa, sono stati selezionati gli itinerari principali della rete, ne è stato misurato l'attuale livello di saturazione e confrontato con la domanda prevista per il 2000. Quindi sono state decise le opere da fare e i relativi investimenti. Gli interventi più importanti previsti riguardano il completamento del raddoppio della Venezia-Tarvisio (Pontebbana) ed il completamento delle varianti dell'attuale Verona-Brennero. «In questo modo — precisa Moretti — saremo in grado di assicurare dal 1998, un'offerta di oltre 600 treni al giorno per l'area Nord-Est (che si estende ad Est del corridoio Monaco-Berlino): più del doppio dell'attuale. Per i collegamenti con il Nord Europa stiamo intervenendo sui valichi del Sempione e del Gottardo per permettere traffici combinati di sagoma più ampia e per i collegamenti con l'Ovest il completamento di alcuni tratti funzionali di raddoppio sulla Genova-Ventimiglia permetteranno di portare dal 1995 l'offerta a circa 110 treni al giorno. Rimangono due itinerari: quello di Chiasso (Milano-Stoccarda-Amburgo) già in saturazione e quello di Modane (Torino-Lione-Parigi) in saturazione incipiente. Su di essi concentreremo gli studi di fattibilità e di progettazione giacché essi coincidono con gli itinerari di maggiore sviluppo del traffico». Un'altra voce del Piano (2.741 miliardi) riguarda gli investimenti dedicati all'area "merci". Lo studio ha individuato quelli che sono i centri fondamentali e li ha gerarchizzati sulla base della loro capacità di attrarre, generare e trattare merci nonché sul ruolo svolto nei collegamenti con l'Europa ed in quelli marittimi (porti). Sono così stati individuati i centri oggetto di investimento di vario tipo: gli interporti (ed i porti), centri intermodali, scali merci e di smistamento. Sono inoltre previsti investimenti in nuovo materiale rotabile dedicato in grado di trasportare sia container che automezzi (rimorchio e trattore). Inoltre è stata prevista una "rete merci" ove cioè vi siano sagome limite che consentano alle varie tipologie di trasporto combinato di passare. Altri importanti investimenti riguardano i nodi delle grandi aree metropolitane. In essi, oltre agli innesti delle linee ad Alta Velocità, sono previsti numerosi investimenti per aumentarne il potenziamento al servizio del traffico locale con quadruplicamenti, bretelle, tecnologia impiantistica ecc. Per questi ultimi interventi (esclusi quindi gli innesti delle linee dell'Alta Velocità) sono previsti ben 8.400 miliardi di cui 6.500 miliardi già coperti finanziariamente. «Si tratta di interventi importanti che pongono nella giusta attenzione la questione "nodi" delle grandi aree metropolitane, troppo spesso sottovalutata che, insieme al rinnovo del materiale rotabile dedicato al trasporto locale (oltre 1900 miliardi di cui 1304 già finanziati), consentirà un'offerta assai migliorata nella quantità e, soprattutto, nella qualità». ■

Le responsabilità dei contraenti

Il Governo, con il taglio di 2.000 miliardi alla spesa corrente, costringerà nei prossimi mesi le Ferrovie a cancellare un quarto dei treni locali

Il bilancio di una grande azienda di trasporto pubblico è alquanto diverso da quello di una normale impresa produttrice di servizi. Tanto più se si tratta delle Ferrovie dello Stato, ossia della maggiore azienda operante in Italia. La differenza che appare subito evidente è rappresentata dal fatto che gli introiti tariffari — ossia il ricavato della vendita dei servizi sul mercato — non coprono i costi di esercizio. Anzi, nel caso dell'Ente FS tali introiti rappresentano solo una frazione (meno di un terzo) dei costi totali. Cosa che si verifica in tutte le nazioni industrializzate, seppure con percentuali diverse. Il bilancio delle altre reti ferroviarie è in genere meno negativo. Forse perché applicano tariffe maggiori, forse perché i costi sono minori, certamente perché in passato c'è stata maggiore responsabilizzazione nelle spese. Occorre perciò seguirne l'esempio.

Con i conti strutturalmente in rosso, ad una impresa privata non resterebbe che dichiarare fallimento. Per fortuna, non è il caso delle Ferrovie. Infatti il servizio reso alla collettività non si misura solo in termini di costi e ricavi. Ci sono altri benefici molto importanti per l'economia complessiva della nazione, per l'equilibrio territoriale, per l'ambiente, per la sicurezza, che giustificano il mantenimento ed il potenziamento dei treni rispetto ad altri mezzi di trasporto, comunque anch'essi in vario modo sovvenzionati. Già, ma come calcolare questi benefici che da soli giustificano l'esistenza delle Ferrovie?

Finora la regola era abbastanza semplice. L'azienda FS, a lungo considerata una semplice appendice dell'amministrazione statale, vedeva il suo disavanzo ripianato dal ministero del Tesoro. Ora la situazione viene ribaltata con lo strumento del Contratto di Programma. Ciò comporta che le FS, divenute Società per Azioni, e quindi responsabili del proprio bilancio a tutti gli effetti, contrattano di volta in volta con il Governo la quantità di servizi da offrire alla collettività e l'ammontare degli investimenti sulle infrastrutture e sul materiale rotabile, rispondendo poi al proprio committente.

Naturalmente è sempre la mano pubblica a fornire la maggior quota di denaro al bilancio delle FS. Ma l'opposizione non si riduce ad un semplice artificio contabile. Teoricamente, se il Governo decidesse di non "acquistare" alcun servizio dalle FS, l'Ente sarebbe costretto a far circolare soltanto quei pochi, forse pochissimi, treni in grado di pagarsi da soli i propri costi. Viceversa, se il Governo fosse realmente interessato a privilegiare il servizio ferroviario rispetto ad altri modi di trasporto più pericolosi ed inquinanti, si comporterebbe da "cliente" più generoso.

Sotto questo profilo, l'Assoutenti non può che giudicare positivamente il sistema del Contratto di Programma. Si tratta di un importante passo nella direzione di una maggiore responsabilità nella spesa pubblica che può servire a ridurre gli sprechi, a garantire la qualità dei servizi e la certezza nei tempi e nei costi degli investimenti.

Senonché, le preoccupazioni cominciano quando prendiamo in considerazione le scelte che nelle scorse settimane ha operato il Governo. Il quale si sta dimostrando un cliente poco propenso a spendere, forse in considerazione di una situazione economica non proprio confortante. Infatti, ha deciso non solo di lesinare sugli investimenti, che sono indispensabili per porre i treni in condizioni di competitività rispetto ai concorrenti. E che costituiscono il presupposto perché le FS possano vendere in futuro il loro prodotto ad una tariffa più remunerativa. Il Governo ha deciso anche di acquistare molti meno servizi. Tagliando di circa 2.000 miliardi i finanziamenti alla spesa corrente, costringerà nei prossimi mesi le Ferrovie a cancellare quasi un quarto dei treni locali. Scelta difficilissima ma, forse, temporanea: un futuro Contratto più generoso potrebbe tornare ad assicurare le risorse per ripristinare i convogli davvero utili. E, soprattutto, costringerà a chiudere circa 2.000 chilometri di linee secondarie: decisione ancor più dolorosa, perché probabilmente irreversibile. Questa volta, però, sappiamo per lo meno di chi sono le responsabilità.

Una via d'uscita per evitare questo drastico taglio, per la verità, potrebbe esserci. Se gli enti locali — ovvero le Regioni e le Province — divenissero acquirenti di quei servizi che il Governo centrale — forse perché troppo avaro, forse perché meno prodigo — non ha ritenuto necessario assicurare.

Ma ad essere in discussione non è lo strumento del Contratto di Programma. Anzi, semmai, si sente la necessità di tanti altri contratti, da stipularsi questa volta tra le FS e gli enti locali.

Massimo Ferrari

Presidente Nazionale Assoutenti - UTP



Una partita a carte oppure un giornale aiutano a vincere la monotonia del viaggio.

I contratti degli altri

La direttiva della Comunità europea sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario pone come obiettivo il riequilibrio dei bilanci senza pregiudicare lo sviluppo della rete ferroviaria dell'Europa del Duemila



Il vento delle riforme spira un po' dovunque sulle reti ferroviarie europee. Le ricette differiscono da nazione a nazione, ma alcune costanti sono comuni a quasi tutte le aziende del nostro Continente. La linea di tendenza è quella della maggiore autonomia gestionale, della riduzione dei vincoli burocratici, di più nette distinzioni tra direttive politiche e responsabilità manageriali. In una parola, di contratti di programma, anche se la formula può differire in modo significativo a seconda delle latitudini ed assume denominazioni diverse.

Tutto è cominciato il 21 giugno 1991, quando la Comunità europea ha emesso la direttiva sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario, che fa seguito ad indicazioni analoghe già adottate per il traffico aereo e stradale. Come ogni direttiva, anche quella comunitaria lascia ampi margini di autonomia ai diversi membri. Con un solo imperativo: la separazione contabile dei costi delle infrastrutture da quelli gestionali. E con un obiettivo di prospettiva: quello del riequilibrio dei bilanci, pur senza rinunciare al ruolo di servizio pubblico e senza pregiudicare lo sviluppo dell'offerta ferroviaria nell'Europa che si affaccia al XXI secolo con enormi problemi ambientali da affrontare. Ad ogni singola rete la scelta di collocarsi nell'ambito di questa direttiva e di riorganizzare le proprie strutture.

Apparentemente un'indicazione di questo tipo assomiglia molto alla quadratura del cerchio. Come è pensabile portare in breve tempo in pareggio i bilanci di imprese come quelle ferroviarie che da quasi mezzo secolo vivono grazie a sovvenzioni pubbliche più o meno cospicue? E, per di più, come ottenere un simile risultato senza smantellare gran parte delle linee che, fatta eccezione per poche relazioni tra grandi città, sono quasi sempre deficitarie? Anzi, con l'ambizione di consegnare al treno una quota di passeggeri e soprattutto di merci più consistente rispetto all'attuale? Un gigantesco rompicapo in cui si sono gettati gli organismi dirigenziali di quasi tutte le reti europee. Persino di quelle non direttamente interessate dalla direttiva comunitaria, come la MAV ungherese, che sta anch'essa impostando un contratto di programma con il proprio Governo, dopo decenni di economia pianificata. O come la SJ svedese, che ha fatto da battistrada e che già da quattro anni non è più proprietaria di stazioni e binari, ma si limita al ruolo di gestore della circolazione dei treni, pagando delle tasse per la manutenzione delle infrastrutture all'ente (Banverket), proprietario delle stesse.

Ma limitiamoci a vedere quel che succede nelle tre maggiori nazioni della Comunità europea, le cui reti sono comparabili per dimensioni alla nostra. La Gran Bretagna, fedele al suo particolarismo insulare e ai dogmi ultraliberisti che hanno permeato i Governi succedutisi negli ultimi 13 anni, punta senza mezzi termini sulla privatizzazione delle attività ferroviarie, quasi una restaurazione dell'Età Vittoriana di fine Ottocento. Un programma di 21 pagine, suddiviso in otto capitoli, prevede lo smembramento della British Railways (16.000 km



Nella foto grande, l'aggressiva linea di due treni intercity sullo sfondo di una stazione londinese. Qui a fianco, locomotori tedeschi per il traffico locale.



di rete) in più società: Railtrack, incaricata della gestione delle infrastrutture e del controllo del traffico, Railfreight and Parcels (servizio merci), Intercity (servizio passeggeri a lunga distanza) e Regional Railways (ossia traffico suburbano e locale). Railtrack riscuoterà pedaggi dagli utilizzatori dei binari, Railfreight dovrà essere autosufficiente, salvo sovvenzioni limitate ai casi in cui il trasporto merci su rotaia possa dare benefici all'ambiente. Più problematico il caso del trasporto passeggeri, dal momento che solo la rete Intercity attualmente può fornire degli utili, per altro molto risicati, ai potenziali investitori. Gli auspici sono dunque tutt'altro che favorevoli al successo dell'operazione, tanto più che l'unico esperimento finora tentato — quello della Stagecoach, che da qualche mese ha ottenuto il diritto di agganciare le proprie vetture agli espressi notturni tra Londra e la Scozia — si è rivelato un fallimento sotto il profilo economico. L'opinione pubblica britannica sembra molto tiepida nei confronti della privatizzazione dei treni, mentre comunità locali, organizzazioni sindacali e comitati di utenti temono lo smantellamento di gran parte dei servizi, se un programma così radicale dovesse essere portato avanti con coerenza.

Assai diverso il panorama in Germania, dove è attualmente nel vivo la fusione tra le due società che gestivano le ferrovie nella Repubblica Federale (Deutsche Bundesbahn) e nell'ex Repubblica Democratica (Deutsche Reichsbahn). Il colosso in gestazione (oltre 41.000 km di sviluppo, con 426.000 dipendenti) sarà una società per azioni (Deutsche Bahnen Aktiengesellschaft). Entro tre anni il trasporto viaggiatori, il traffico merci e la gestione delle infrastrutture costituiranno tre distinti settori di impresa. Tale holding avrà una durata di cinque anni e dovrebbe poi sciogliersi per dar vita a tre società del tutto indipendenti. Sotto il profilo delle strategie comuni è prevista una forte riduzione del personale (che era pletorico soprattutto all'Est) ed un coinvolgimento delle comunità locali nella gestione del traffico pendolare. Il presidente della DB, Heinz Dürr, esclude che vi sia l'intenzione di abbandonare le linee secondarie. Resta comunque da risolvere il problema del gigantesco indebitamento dell'azienda (il passivo ammonta a 50.000 miliardi di lire), perdurando il quale è del tutto illusorio ritenere che vi siano privati disposti ad investire nel settore. Tra le altre misure, il Governo sta pensando di destinare al finanziamento delle ferrovie parte delle tasse sul carburante e nuove imposte sul traffico merci stradale, ritenuto una grave minaccia per l'ambiente.

Relativamente più tranquilla la situazione francese. Il Governo di Parigi non ha mai pensato seriamente di privatizzare la SNCF, che, pur in mano pubblica dal fatidico 1936, è sempre stata una delle aziende ferroviarie più efficienti e dinamiche d'Europa. Ciò non esclude che proprio la Francia sia stata antesignana nel seguire la strada dei contratti di programma, non solo a livello centrale, ma, in anni più recenti, anche a livello locale. Le regioni francesi concordano periodicamente con la SNCF dei patti (denominati "convenzioni"), con cui si impegnano a fornire un certo numero di servizi locali, in funzione dei contributi accordati. Può capitare, in questo ambito, che alcune linee vengano chiuse al traffico passeggeri e sostituite con servizi di autobus, ma è anche successo che tratte abbandonate da anni vengano riaperte perché nel frattempo la zona è tornata a popolarsi. Nel complesso la rete è stabile ed alla SNCF sono già in grado di prevedere oggi quanti chilometri saranno in esercizio nel 2002 (circa 31.500), quanti TGV saranno in circolazione e quali saranno i tempi di percorrenza tra le varie città dell'Esagono. Ma, si sa, sulle rive della Senna la pubblica amministrazione è sempre stata molto professionale.

Commuter

Regione Lazio: così cambierà il trasporto regionale

Numerosi gli impegni e i progetti avviati per lo sviluppo delle Ferrovie

Il 1992 si chiude per i trasporti della Regione Lazio con due importanti novità: la firma del protocollo d'intesa tra Regione ed Ente FS per la definizione del nuovo assetto dei trasporti ferroviari regionali e l'elaborazione del Piano Regionale Trasporti, il primo della Regione, la cui approvazione dovrebbe avvenire ad inizio 1993. Su questi temi ha risposto alle domande di "Amico Treno" **Giuseppe Paliotta**, vicepresidente della Giunta regionale e assessore Trasporti, Sistema integrato dei trasporti, Protezione civile, Energia.

Assessore Paliotta, vuole parlarci del nuovo Piano Regionale Trasporti, presentato lo scorso maggio?

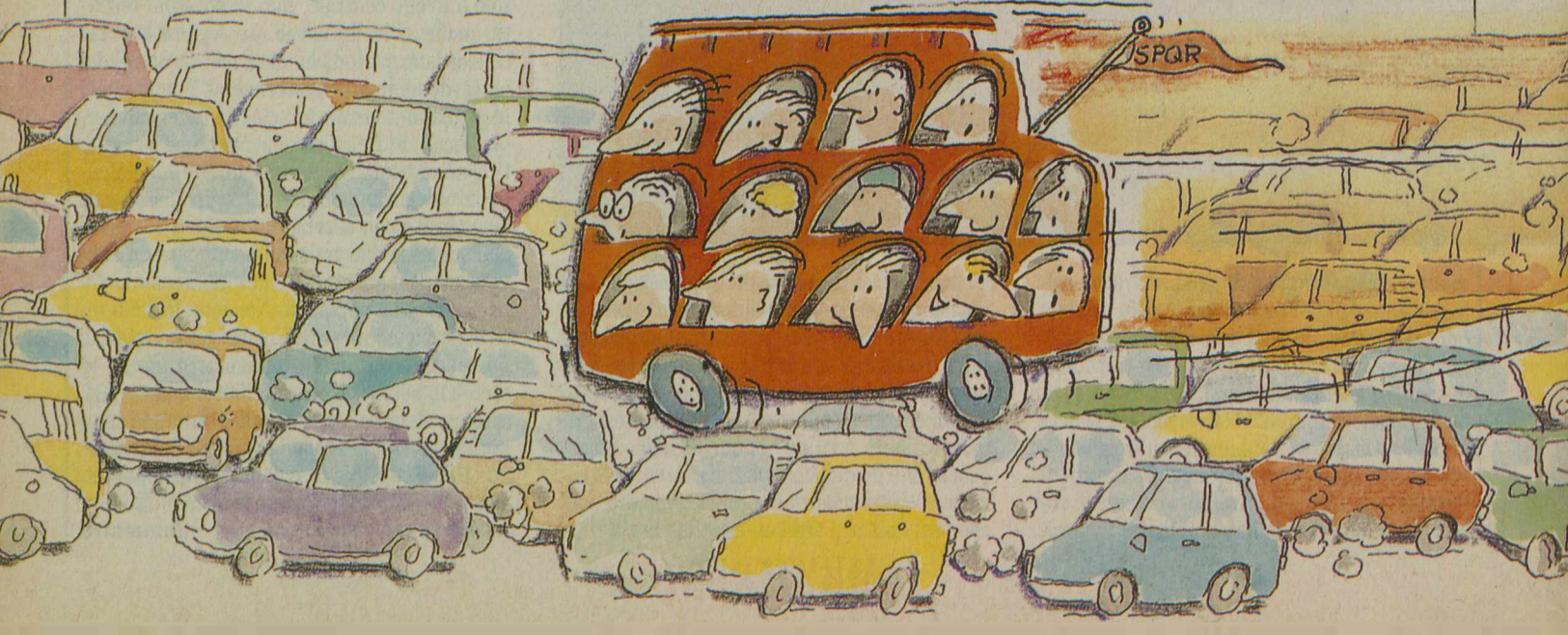
«Per quanto riguarda l'iter siamo ormai alla stretta finale. Stiamo esaminando le osservazioni che ci sono giunte dagli enti locali e dagli altri soggetti interessati: sulla base di queste predisporremo immediatamente le necessarie modifiche o aggiornamenti. A questo punto si potrà procedere, con l'inizio dell'anno, all'approvazione. A livello di obiettivi, abbiamo ritenuto che il Piano dovesse puntare soprattutto sulla razionalizzazione e il miglioramento delle reti esistenti e sul riequilibrio dell'offerta di trasporto. Ciò vuol dire che da una parte dobbiamo incrementare le prestazioni complessive dell'offerta in modo da soddisfare la domanda di trasporto sia di persone che di merci, aumentando nello stesso tempo l'efficienza del sistema attraverso l'integrazione modale e la riorganizzazione dei servizi; dall'altra si deve recuperare traffico passeggeri e merci alla ferrovia e riequilibrare territorialmente le aree oggi deboli collegandole con la rete di interesse nazionale e ottimizzando i collegamenti intra-bacino. Infine, ogni intervento ipotizzato ha tenuto conto del principio di minimizzazione dell'impatto ambientale anche sotto il profilo dei consumi energetici».

Quali sono gli aspetti più critici nell'attuale situazione dei trasporti regionali?

«Il problema dei problemi è il nodo di Roma. Ed è un problema non solo per la mobilità dell'area metropolitana romana e laziale, ma anche per il traffico nazionale sulla direttrice Nord-Sud. Ed è con questa duplice ottica che abbiamo affrontato la progettazione del nuovo nodo di Roma. Per risolvere i problemi della città e della sua area metropolitana abbiamo proposto la creazione di una metropolitana leggera lungo quattro direttrici (Salaria, Guidonia, Pontina, Castelli Romani) e individuato una serie di nodi di interscambio con il trasporto su gomma. Il primo ad essere realizzato sarà quello di Passo Corese sulla direttrice di Rieti. Insieme alla Divisione Trasporto Locale dell'Ente FS stiamo inoltre completando uno studio per la realizzazione dell'anello ferroviario di Roma e abbiamo ipotizzato un programma comune di esercizio per il trasporto ferroviario urbano. Per ovviare invece alle interferenze con il traffico nazionale è prevista per il trasporto merci la linea di gronda orientale (Romano-San Cesareo) che by-passa il nodo di Roma permettendo così il collegamento diretto sulla direttrice Milano-Napoli. Mentre, a livello viario, abbiamo proposto la realizzazione di una bretella ovest che collega l'autostrada per Civitavecchia con l'A1 a sud di Velletri».

Per la realizzazione concreta degli obiettivi del Piano che tempi prevede?

«Per i tempi bisogna fare i conti con le attuali difficoltà finanziarie e i problemi legati alla trasformazione della legge 151 che ha abolito il fondo nazionale trasporti e introdotto il fondo libero, modificando in modo significativo le percentuali di ripartizione tra le Regioni. Nel passato la Regione Lazio attingeva circa il 20%, oggi con il nuovo fondo la percentuale che ci è assegnata è del 9%. Il Governo ha poi ipotizzato una riduzione degli stanziamenti per il trasporto locale da 7.500 a 5.000 miliardi. Tradotta in cifre la previsione per la Regione Lazio è di uno stanziamento per l'anno



1993 di 500 miliardi, contro i 1.100 del 1992. La situazione non è quindi rosea. Io sostengo che si può e si deve razionalizzare per contenere la spesa della voce trasporto ma, vista l'entità dei tagli, chiediamo anche che ci siano dati gli strumenti necessari (prepensionamenti, cassa integrazione e così via) per poter procedere».

La Regione è impegnata anche sul fronte dell'integrazione tariffaria. A che punto siete?

«Stiamo lavorando, e con grande impegno, da alcuni mesi per l'introduzione di un unico titolo di viaggio valido per treni, metropolitana e linee Atac e Acotral. Non nascondo che abbiamo dovuto fronteggiare non poche resistenze, soprattutto da parte del Comune di Roma e dell'Acotral. Siamo riusciti a concludere un accordo con il Sindaco di Roma e il Comune si è adeguato alle disposizioni regionali con decorrenza 31 dicembre '92. È in atto poi la riforma dell'Acotral e spero che con la nuova dirigenza potremo superare le difficoltà che finora abbiamo incontrato».

Nei prossimi giorni sarete chiamati dal ministero dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale sull'Alta Velocità. Quale sarà il vostro parere?

«Anche se alcuni Comuni non hanno aderito, il parere della Regione è favorevole. Sono convinto che l'Alta Velocità creerà vantaggi straordinari per il trasporto regionale e i viaggiatori pendolari, i cui disagi — voglio sottolinearlo — non sfuggono alle istituzioni. C'è però un obiettivo problema di saturazione delle linee, per cui molte delle richieste che come assessorato abbiamo sottoposto alle Ferrovie per venire incontro alle esigenze del traffico pendolare mi rendo conto che non potevano essere soddisfatte con le attuali infrastrutture. Per questo il quadruplicamento dell'Alta Velocità e la specializzazione delle linee (le attuali saranno convertite al trasporto locale) rappresentano una grande opportunità. A questa si aggiungono gli impegni che l'Ente FS ha confermato con la firma del protocollo di dicembre 1992».

Quali sono i contenuti più importanti di questo protocollo?

«L'obiettivo di ampio respiro dell'accordo è quello di una collaborazione attiva, anche per quanto concerne il coordinamento di interventi ed investimenti, tra Regione ed FS per sviluppare il trasporto su rotaia creando una rete di nodi di interscambio e un sistema di interporti interconnesso con la rete ferroviaria e promuovendo l'integrazione tariffaria. C'è poi una serie di interventi specifici che riguardano la ristrutturazione di impianti tecnologici e stazioni e il potenziamento di alcune linee. L'elenco è lungo. Vorrei ricordare il quadruplicamento della Ciampino-Casilina, il raddoppio della S. Pietro-La Storta Bracciano e della Prenestina-Guidonia, il completamento della linea di "cintura" S. Pietro-Tor di Quinto-Tiburtino-Smistamento, comprensivo del sestuplicamento Tiburtina-Smistamento. Per quanto riguarda le stazioni, sono previste le ristrutturazioni di Termini, Tiburtina, Ostiense, Trastevere, Tuscolana, Prenestina e Casilina. Altri interventi riguardano il porto di Civitavecchia, con il ripristino della linea Civitavecchia-Capranica e il potenziamento dell'esercizio su alcune linee (Roma-Napoli via Cassino e via Formia). Per quanto riguarda l'insieme di questi interventi sono in corso di verifica le disponibilità finanziarie, che presumibilmente non permetteranno la cantierizzazione nel breve periodo di tutti gli interventi previsti. Il protocollo prevede inoltre la creazione di una società partecipata, come previsto dalla legge 385 del 1990, per la gestione delle linee ferroviarie regionali. Su questo progetto stiamo lavorando attivamente insieme con le FS».

Cristina Forghieri



Giuseppe Paliotta, vicepresidente della Giunta regionale e assessore Trasporti.

Spostamenti giornalieri generati e attratti dai comuni capoluogo

	Spostamenti dai capoluoghi							
	Attratti		Generati		Attratti		Generati	
	1981 v.a	1985 v.a.	1981 v.a	1985 v.a.	1981 %	1985 %	1981 %	1985 %
Roma	39.366	30.805	7.613	6.676	69,3	65,6	75,7	81,0
Latina	6.123	5.689	922	638	10,8	12,1	9,2	7,7
Frosinone	5.840	5.608	405	456	10,3	12,0	4,0	5,5
Viterbo	3.493	3.534	570	328	5,1	7,5	5,7	4,0
Rieti	1.992	1.252	548	147	3,5	2,7	5,4	1,8
Totale	56.814	46.888	10.058	8.245	100	100	100	100

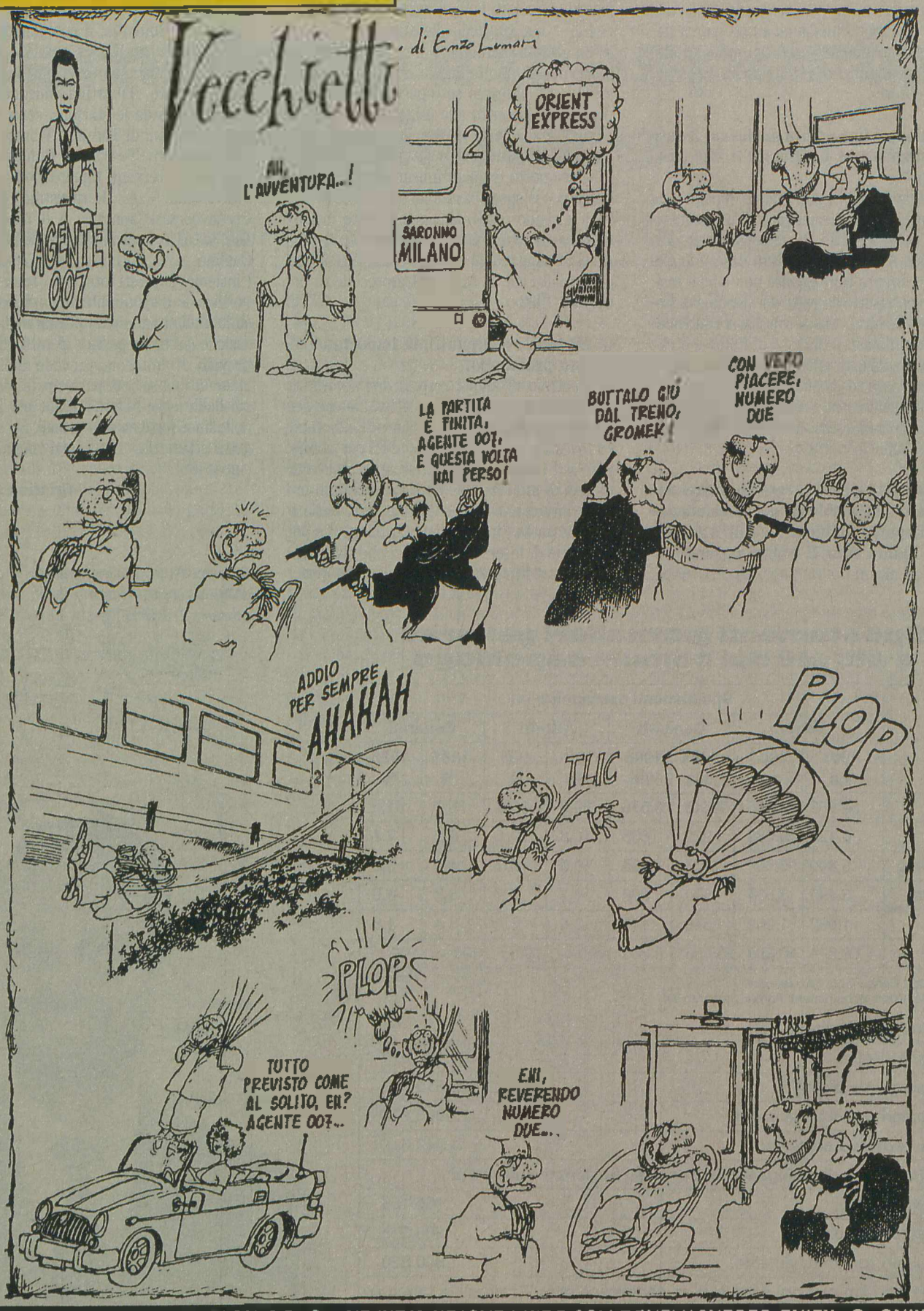
Fonti: 1981 Censimento Istat (ottobre)
1985 Rilevazioni abbonamenti Acotral (novembre)

Autolinee extraurbane	
Viaggiatori totali	94.709.811
Viaggiatori con biglietto	22.612.933
Viaggiatori con abbonamento	72.096.878
Linea Termini-Aeroporto	1.949.317
Linee urbane e di collegamento con scali ferroviari e marittimi	
Viaggiatori totali	2.766.158
Viaggiatori con biglietto	965.338
Viaggiatori con abbonamento	1.800.820

I viaggiatori-km prodotti sono stati in complesso oltre 2 miliardi; il percorso medio del passeggero è stato dell'ordine dei 21 km.

la SMEMORANDA EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEG



● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE
● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE WINDOW ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● TO DAL FINESTRINO

TERZA CLASSE

Milano-Roma: ore 7 e 40

di Gino e Michele

La canzonetta dice: mi sono informato c'è un treno che parte alle 7 e 40. Il traffico è lento all'ora di punta... Presto, presto...
Una canzone d'amore vero per una donna e forse per un treno. La canzonetta dice: ricordati di non scordare. Dice di prendere un taxi, presto, presto, e di correre, ché perfino i nostri treni c'è il rischio che qualche volta partano in orario.
Quante volte l'abbiamo cantata, la canzonetta. È uno dei classici, quando salta fuori una chitarra in un assembramento di più di due persone di più di vent'anni. E cantandola ci siamo visti lei bellissima, altissima, magrissima, tutta spettinata, che mette su i primi vestiti che trova in giro in casa, presto presto, senza neanche avere il tempo di farsi la doccia. Ma i primi vestiti che trova naturalmente le stanno benissimo e lei è in fondo pulita, pulitissima, anche se a ben guardare non solo non ha fatto la doccia, ma non si è neanche lavata la faccia. Presto, presto... ha messo nelle valigie le prime cose che ha trovato in giro: un paio di jeans, una maglietta fina, mezzo dentifricio (ma, presto presto-carie carie, ha dimenticato lo spazzolino), il beauty case. Vogliamo mettercelo un libro? E mettiamocelo, in valigia. È un bel libro, con un segno a pagina sette e uno a pagina quaranta. Tante volte il caso... Intanto si sono fatte le 7 e 10. Non c'è molto tempo, presto, presto... Lui rincoglionito come mai si aggira per casa in mutande (ma perché nelle canzonette soprattutto d'amore non si dice mai che lui dorme in mutande e maglietta di lana e che alla mattina quando va in bagno a lavarsi i denti tira delle scaracchiate tremende?), ma siccome le vuole bene ha approntato alla men peggio la vecchia cuccuma del caffè e adesso le sta versando in una tazzina il peggior moka della storia della loro convivenza. Beve il caffè, chiama il taxi, Sirio 40 in 7 minuti (banale, ma era peggio se fosse stato Sirio 7 in 40 minuti).
E così si arriva alle 7 e 20. Ciao, ciao, bacio, partita. Foera di ball, si direbbe dalle nostre parti. La canzonetta sarebbe finita qui. Prenderà il treno? Lo prenderà. Come nei film e come nelle canzonette lei salirà all'ultimo secondo, mentre il capostazione ritarda il fischio con uno sguardo benevolo e gli uccellini della primavera cinguettano complici. Lo prenderà. Però non è vero che la canzonetta è finita perché c'è un aereo che parte alle 8 e 50. Come cavolo farà lui a saperlo, la canzonetta non dice. Forse lui fa il pilota (lei fa sicuramente l'indossatrice). Forse lui fa il pilota e sa a memoria il Grippaudo dell'Alitalia. Lui finisce l'ignobile miscuglio di caffè, cambia le mutande, toglie la maglietta di lana, improvvisa una doccetta ustionante. Niente valigie, neanche una borsa da ginnastica. Mi sono informato, c'è un volo che parte alle 8 e 50. Presto, presto. Ha infilato una calza blu e una verde. Presto, presto. Ha messo una camicia ancora da stirare e un paio di jeans (di lei) che gli stanno triturando le palle. Presto, presto, il traffico è lento nell'ora di punta. Taxi? All'aeroporto! Ma presto, presto... «Sunt minga l'Alboreto» dice il taxista, però arriva in tempo perché nelle canzonette tutto scorre, panta rei (citazione dotta a sproposito, come nelle canzonette).
Un'idea forte, da innamorato vero: prendo l'aereo delle 8 e 50, arrivo prima del treno, mi faccio trovare alla stazione con un bel fiore all'occhiello e poi andiamo insieme alla casa numero due (sarà la casa di lei?): la chiave l'ho messa al solito posto, lì sulla finestra.
Lei scenderà dal treno. E lo vedrà là in fondo ai binari, ma all'ultimo momento. Emetterà un oh soffocato, le spunterà una lacrima (emozione? commozione?), gli getterà le braccia al collo e lì forse lui si ricorderà che, va bene tutto, ma lei la doccia non se l'è proprio fatta. Presto, presto... Taxi. Ci porti alla casa numero due, quella con le chiavi lì sulla finestra.
Arrivo, finestra, chiavi, doccetta anche lei (era ora), letto e via, a fare l'amore con le finestre aperte e i peschi in fiore fino a quando la musica non sfuma. Questo dice la canzonetta e quello che non dice suggerisce.
Questo dice, ma potrebbe dire altro perché le canzonette possono avere anche finali più affascinanti.
Per esempio: arrivano alla casa due e non trovano la chiave al solito posto, lì sulla finestra. Oppure: la trovano, entrano, ma lui soffre come una bestia, altro che far l'amore con i peschi in fiore. Soffre per un'orchite maturata nell'ora di volo coi jeans di lei che gli trituravano le palle. Oppure ancora: presto, presto, lui arriva alla stazione, ma lei ha sbagliato treno; oppure: lui perde l'aereo; oppure: l'aereo viene dirottato; oppure: c'è la nebbia e l'aereo atterra a Tunisi; oppure: lui muore sull'aereo segato in due dai jeans di lei.
Oppure, gran finale per una gran canzonetta. Lui arriva bello e pimpante. Lei scende bella e pimpante. Lei guarda verso il fondo dei binari, lui è lì; lei gli corre incontro sorridente, lui le corre incontro pazzo di gioia. Lei molla la valigia — e chi se ne frega — apre le braccia. Lui apre le braccia e chiude gli occhi, felice, «Amore mio!...». Lui apre gli occhi e chiude le braccia nel vuoto. Accanto a lui lei sta abbracciando un altro. «Amore, amore mio (cazzo, lo sta baciando: esagera, come nelle canzonette vere) mi sei mancato un casino. Pensa che a momenti perdo il treno, per colpa di quello stupido. Non è un cattivo ragazzo, ma è pignolo: incomincia a metterti l'angoscia appena sveglia. "Guarda che lo perdi, guarda che lo perdi"... Per fortuna ci sei tu, adesso, amore mio. Che si fa, si va subito a casa? La chiave è al solito posto lì sulla finestra. Presto, presto. Più presto...».

Un giornale per tutti

Brillanti risultati della Petizione per i Diritti delle generazioni future

Questa volta nello spazio normalmente dedicato a Jacques-Yves Cousteau (che comunque ritornerà sui prossimi numeri), abbiamo voluto pubblicare due lettere, che ci sembrano importanti per testimoniare come la collaborazione con l'Associazione "Verdi Ambiente e Società" a favore della sottoscrizione della "Carta dei Diritti delle generazioni future" stia dando dei frutti insperati. Non solo, infatti, grazie al nostro giornale giungono alla sede dell'Associazione numerose firme al documento, ma succede che la capillare diffusione di "Amico Treno" tocchi pendolari che vorremmo definire d'"eccezione", come è accaduto con Ivano Barighini. Sì, d'"eccezione": perché per noi è estremamente significativo riuscire a creare un contatto anche con individui che vivono esperienze non comuni, come quella di Ivano. Ci conferma che "Amico Treno" è veramente un giornale per tutti.

Naturalmente l'invito che ci è stato esteso dai responsabili dell'Associazione "Verdi Ambiente e Società" è accettato: anche noi ci recheremo in visita alla comunità di Castiglione Chiavarese. A presto Ivano.



Caro Direttore,
il lavoro di divulgazione della Petizione Cousteau continua e registriamo sempre maggiori attenzioni da parte di tante e tante persone che si mettono in contatto con noi: "Amico Treno" ci sta dando davvero una bella mano, e di questo sono contento. Oggi però ti voglio parlare di una lettera un po' speciale che abbiamo ricevuto qualche tempo fa. Sai, è proprio vero che nel corso del nostro lavoro si verificano momenti, fatti, gesti concreti che si rivelano particolarmente significativi: paradigmi stessi di quella solidarietà che gli articoli della Carta dei Diritti delle generazioni future affermano.
Dunque: alcune settimane fa sulla mia scrivania giunge una busta contenente una quindicina di firme di adesione alla Petizione (per fortuna, sono parecchie le persone che autonomamente si danno da fare per raccogliere le adesioni tra i propri amici e parenti). Il nostro presidente Guido Pollice scrive immediatamente una risposta di ringraziamento, insieme alla quale spediamo anche un po' di documentazione. Negli ultimi giorni di novembre ci viene recapitata la lettera che ora ti allego. Che cosa ha di particolare? E perché ti propongo di pubblicarla?
Leggendola, potrai verificare di persona quanto sia importante questa nostra collaborazione; quali corde interiori va a toccare il messaggio che stiamo divulgando; quali splendide energie può mettere in moto. Ho parlato con l'autore della lettera per chiedergli l'autorizzazione a pubblicarla. Quando gli ho domandato se accettava di far apparire la sua firma, non ha esitato e mi ha risposto che non c'è alcun problema. Ivano Barighini è una persona che sta uscendo dal buio della solitudine della droga: in una comunità, con la propria determinazione, sta costruendo una sua nuova esistenza. Non so altro di lui: soltanto che le sue parole e il suo esempio (sta raccogliendo le firme all'interno della comunità, dove ha allestito un banchetto con manifesti e moduli) hanno dato a tutti noi di "Verdi Ambiente e Società" una spinta incredibile ad impegnarci ancora di più in questa avventura. Ivano, con grande sincerità, afferma che la Petizione Cousteau "rasenta forse l'utopia": eppure decide di non voler rimanere con le mani in mano. Ecco che allora la raccolta delle firme rappresenta ai nostri occhi un contributo alla sua lotta, alla sua volontà di essere e di esistere come individuo, parte viva e attiva della collettività. E il suo esempio vale assai più di tutte le parole che potrei mettere insieme io.
Il nostro presidente, accogliendo con grande piacere l'invito di Ivano, andrà molto presto a trovare lui e i suoi amici: ti invito ad esserci, perché Ivano ha saputo della Petizione proprio dalla tua rivista, durante uno dei suoi viaggi quotidiani in treno verso la comunità e mi sembra giusto il riconoscimento a chi ha consentito "di fatto", l'attivazione di questo contatto. Un'altra testimonianza da conservare nel bagaglio di esperienze che il treno ha consolidato dal suo apparire.
Caro Direttore, la collaborazione tra "Verdi, Ambiente e Società" e "Amico Treno" sulla Petizione Cousteau funziona davvero e ciò ci gratifica entrambi, soprattutto quando verifichiamo che i principi di solidarietà che la Carta dei Diritti delle generazioni future afferma si manifestano così profondamente.
Un saluto e un abbraccio

Massimo Guerra
Associazione Verdi Ambiente e Società



Signor Guido Pollice,
rispondo volentieri alla sua lettera, anche se dovremo fare i conti, io che scrivo e lei che legge, con la mia dialettica vagamente somigliante alla lingua italiana.
Sono un ragazzo di ventotto anni, ex tossicodipendente, in terapia presso una comunità apposita da quasi un anno.
Abito a Deiva Marina, che è un piccolo paese in provincia di La Spezia. Tutte le mattine vado in comunità, prima con il treno fino a Sestri Levante e poi con un piccolo autobus che si arrampica sui monti della Val Petronio fino ad arrivare a Castiglione Chiavarese, piccolo paesino arroccato su di un ripido monte. Dalle nostre finestre si vede una vallata molto bella con boschi fitti di castagni e chiazze di pini; di fronte sovrasta la vetta di un monte che è la cima del Passo del Bracco, dove a volte si vedono roteare dei bellissimi falchi.
In questa comunità siamo quindici ragazzi residenti più due operatori che ci seguono nel corso del programma terapeutico.
Qui sto imparando a vivere senza droga e affini, ci sto riuscendo e apprezzo la vita sempre di più, per quello che è. Ma più l'apprezzo e più m'incazzo a guardare gli scempi che si compiono sotto gli occhi di tutti, verso il nostro pianeta stanco.
Un tempo mi dicevo che è uno schifo e che io non posso fare niente: oggi è un po' diverso; so che non posso fare molto, ma nel mio piccolo non ho intenzione di stare seduto a guardare. Una mattina, sfogliando "Amico Treno" mentre andavo in comunità, ho conosciuto la petizione che state portando avanti ed ho deciso di collaborare. In comunità ho trovato il consenso degli operatori e poi anche la loro adesione e quella di tutti i miei compagni. Ora in un atrio della comunità ci sono appesi i due poster da voi inviati e, sotto, i fogli della petizione, altre fotocopie, la sua lettera e uno dei vostri giornalini. Ogni volta che viene in visita qualcuno cerco brevemente di spiegare di cosa si tratta e, anche se non lo fanno tutti, alcuni firmano. Anche se ho il sospetto che la petizione rasenti l'utopia, ogni volta che si aggiunge una firma sono contento.
Ho spiegato la questione anche al direttore della comunità il quale, oltre a firmare a sua volta, mi ha comunicato che posso invitarla a pranzo qui da noi, in una data che lei vorrà scegliere. Quindi la invito a farci visita e allego alla presente il numero di telefono della comunità per un eventuale precedente contatto. In comunità ci siamo dal lunedì al venerdì, dalle ore 9.00 alle 18.00.
Grazie e a presto

Ivano Barighini





VERDI AMBIENTE E SOCIETA'

Gli articoli della Petizione

Articolo 1
Le generazioni future hanno diritto a una terra indenne e incontaminata, e a goderne quale luogo della storia e dell'umanità, della cultura e dei legami sociali che assicurano l'appartenenza alla grande famiglia umana di ogni generazione e di ogni individuo.

Articolo 2
Ogni generazione, nel condividere in parte l'eredità della Terra, ha il dovere di amministrarla per le generazioni future, di impedire danni irreversibili alla vita sulla Terra nonché alla libertà e alla dignità umana.

Articolo 3
È pertanto responsabilità essenziale di ogni generazione, allo scopo di proteggere i diritti delle generazioni future, attuare una sorveglianza costante ed attenta sulle conseguenze del progresso tecnico che potrebbero nuocere alla vita sulla Terra, agli equilibri naturali e all'evoluzione dell'umanità.

Articolo 4
Tutte le misure adeguate, ivi comprese l'educazione, la ricerca e la legislazione, saranno prese per garantire tali diritti e accertare che essi non vengano sacrificati a imperativi di vantaggi o convenienze immediate.

Articolo 5
I governi, le organizzazioni non governative, le singole persone sono chiamate a mettere in opera detti principi, dando prova di immaginazione come se fossero presenti le generazioni future i cui diritti vogliamo fondare e difendere.

Nel firmare la petizione della Fondazione Cousteau, chiedo al Presidente della Repubblica e al Presidente del Consiglio di esercitare tutta la loro influenza perché la Dichiarazione dei Diritti delle generazioni future sia adottata dalle Nazioni Unite.

NOME (in maiuscolo)	INDIRIZZO	FIRMA

NUMERO VERDE
1678-66158

Promossa da:
Foundation Cousteau
Petizione Diritti delle generazioni future
233, rue du Faubourg Saint Honoré
75405 Paris cedex 08

Per l'Italia inviare a:
Associazione Verdi Ambiente e Società
Petizione per i Diritti delle generazioni future
Corso Vittorio Emanuele 251 - 00186 Roma
Tel. (06) 68300858 - Fax (06) 68300859

Bobo nella tempesta

Intervista a Sergio Staino, disegnatore di strisce e regista. Un hobby, quello del disegno, che ha realizzato il sogno della sua vita: essere pagato per fare una cosa che gli piace tantissimo

Barbuto e un po' grasso, capelli grigi e folti, parla lentamente, a voce bassa. Ha 52 anni. La prima impressione che ho vedendolo è quella di trovarmi davanti ad un sosia di Karl Marx, glielo dico: «È la stessa cosa che mi disse Oreste Del Buono al nostro primo incontro», mi ribatte Sergio Staino, che con successo alterna la sua passione per le strisce a quella per il cinema. Da poco ha pubblicato per la Gut edizioni di Milano un libro del quale è protagonista "Bobo", un personaggio che ha incuriosito anche Pietro Ingrao, il dirigente del Partito Democratico della Sinistra, che ha accettato di scriverne la prefazione. «Mi incuriosisce il segno di penna con cui vengono fuori questo Bobo e i suoi familiari — scrive Ingrao — le cose che fanno ridere e anche quelle che non fanno ridere, a cui alludono». E i personaggi del libro parlano spesso di politica, quella politica a cui tutti oggi riservano sguardi attenti. Il titolo che è stato dato alla raccolta di strisce, poi, è di per sé significativo: "Tempeste". Le "Tempeste" saranno per caso quelle che stanno attraversando i politici e i loro partiti?

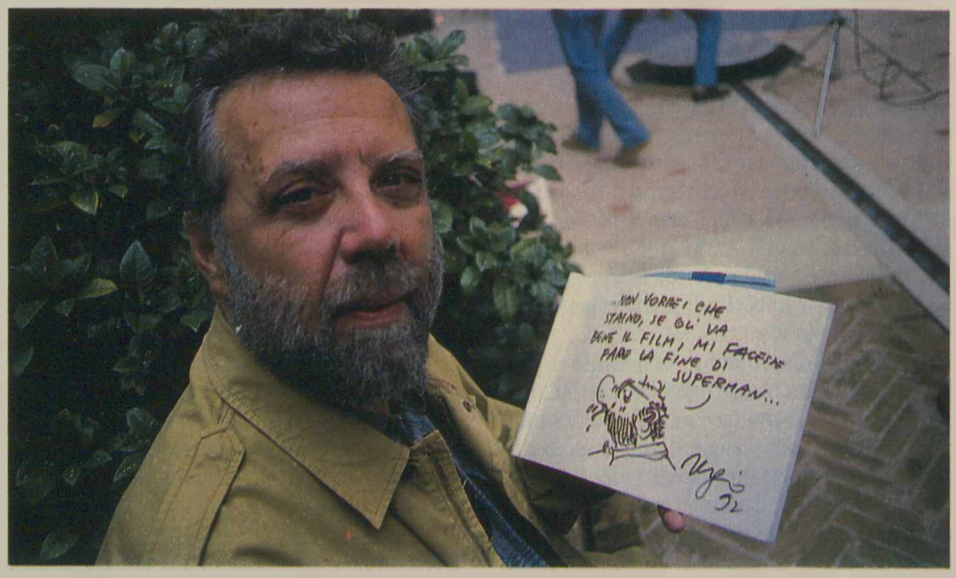
Curiosi di saperne di più su questo ultimo libro e di "Non chiamarmi Omar", il film che è stato presentato all'ultimo Festival di Venezia, abbiamo voluto porre a Staino alcune domande per i lettori di "Amico Treno".

Sergio, quando ha avuto inizio la tua carriera di disegnatore?

Ho iniziato a disegnare molto tardi, a trentanove anni. Però mi sono reso conto di non essere stato l'unico; anzi, probabilmente pare sia questa una caratteristica che unisce tanti disegnatori satirici. Ad esempio anche Forattini, solo per citare uno dei colleghi italiani più noti, ha cominciato a farlo in età matura. Forse ci vuole un po' di storia alle spalle prima di mettersi a pubblicare disegni satirici.

Cosa facevi prima di intraprendere questa strada?

Ho fatto di tutto. Da ragazzo ho smesso di studiare presto; sono andato a lavorare in una fabbrica di ceramiche per alcuni anni; prima avevo lavorato come garzone in una latteria; poi son tornato a studiare e mi sono laureato in Architettura; ho esercitato la professione di urbanista per alcuni anni; sono andato, in seguito, ad insegnare nelle scuole medie. E, infine, mi sono impegnato in un'intensa attività politica nei gruppi dell'estrema sinistra. Quando nel 1979 è crollata ogni cosa ho cominciato a raccontare delle storie a fumetti.



Sergio Staino mostra all'obiettivo un disegno di Bobo, il feroce critico del sistema politico italiano.

Quali sono stati i tuoi primi approcci con il disegno?

Il disegno mi ha sempre accompagnato nella vita, fin da quando ero piccolissimo. L'amore per il disegno me l'ha trasmesso mia madre; trattandosi di una passione legata a quel momento magico che è la primissima infanzia, sicuramente uno psicanalista potrebbe vederlo come un ritorno al ventre materno, come la ricerca di una sicurezza e di una serenità che al momento attuale mancano. Quando avevo l'età di due o tre anni mio padre era in guerra e io vivevo solo con mia madre, che era giovanissima, a Piancastagnaccio, sul monte Amiata, il paesino dove sono nato. Lei si dedicava a me per delle ore (non c'erano in casa, ovviamente, né televisione né radio), e insieme passavamo tantissimo tempo a disegnare. Copiavamo i disegni dai libri di favole che mia madre riusciva a recuperare. Sì, credo che la mia "vocazione" sia nata proprio in quel periodo. Debbo dire che in seguito nelle scuole ufficiali ho dovuto subire anche delle notevoli frustrazioni: in seconda media, ad esempio, sono stato bocciato proprio in disegno. Questo fatto non mi diede certamente una gran gioia in quel periodo, anche se poi, da grande, ho scoperto che Albert Einstein era stato bocciato in matematica e questo mi ha in parte consolato.



Come nascono le tue storie a strisce?

Da sempre il disegno ha rappresentato per me una grande valvola di sfogo: anche nei momen-

ti di più "casino", di maggiore crisi interiore, dovevo scendere dal cartolaio a comprare i fogli, la penna a china e la china per poter trovare sfogo, per rilassarmi. Anche i momenti più noiosi sia del lavoro sia dell'attività politica erano occasioni propizie per disegnare: mentre i ragazzi facevano i compiti, quando insegnavo, o durante lunghissime riunioni sindacali o politiche. Non ho mai pensato però che questa cosa, che mi era tanto utile per far trascorrere il tempo serenamente, potesse un giorno diventare una attività vera e propria, un lavoro con i frutti del quale poter vivere. Quando questo è successo mi è sembrato un sogno: essere pagato per fare una cosa che ti piace tantissimo e che non consideri affatto faticosa. Credo si tratti di un evento che raramente si verifica, ma che io comunque auguro accada a tutti di poter gustare: è la cosa più bella che può capitare ad un individuo. Il lavoro vero e proprio nasce con la collaborazione a "Linus"; il direttore di allora, Oreste Del Buono, appena vide i miei disegni volle subito pubblicarli. E poi altri giornali: "Panorama", "Il Messaggero", l'approdo a "L'Unità". Nel giro di pochi anni il lavoro si è sviluppato tantissimo, confortato dall'apprezzamento da parte dei lettori, al punto che se oggi vai a chiedere alla gente da quanti anni esiste Bobo ti rispondono sicuramente esagerando di almeno il doppio la sua età.

Come nascono Bobo e gli altri personaggi delle tue strisce diventati ormai famosi? Ti ispiri a persone reali?

Bobo è la mia caricatura. Naturalmente una caricatura molto feroce: rappresenta l'immagine di come mi sentivo quando ho cominciato a disegnare questo personaggio. L'ho ingrassato un po' di più, gli ho fatto crescere il naso e, siccome perdevo i capelli a vista d'occhio, gli ho tolto i capelli: l'ho rovinato più di quanto fosse necessario, quasi volessi prepararmi ad accettare quella che penso sarà la mia figura fra qualche anno. La famiglia di Bobo è la mia famiglia, sono mia moglie e i miei figli; e i rapporti e le sensazioni che vivono quei personaggi sono il quadretto satirico del mio vero vissuto quotidiano.

Il personaggio di Bobo è stato da sempre critico con il sistema politico e soprattutto con i comunisti e il Partito Democratico della Sinistra. Neppure la collaborazione fissa a "L'Unità", nonostante negli ultimi tempi ti sia stato addirittura concesso uno spazio in seconda pagina, è riuscita ad ammorbidire la tua matita. Come vivi e come viene vissuto il rapporto con i dirigenti del Pds?

La mia collaborazione a "L'Unità" è il frutto dell'intelligenza di un grande dirigente dell'ex Partito Comunista, oggi Pds, Emanuele Macaluso, che all'epoca era il direttore di quel giornale. Nel suo progetto di rinnovamento del giornale Macaluso — il suo obiettivo era quello che altri, dopo, hanno raggiunto: sganciare la testata dall'orbita del Partito e farne un giornale d'opinione della sinistra — pensava a linguaggi nuovi, compreso quello dei fumetti, per raggiungere lo scopo. Pensò a me dopo aver letto le strisce su "Linus" e mi propose di iniziare una collaborazione. Io, come tanti altri creativi, in quel periodo guardavo a "L'Unità" con grande diffidenza, la vedevo come un foglio confezionato con le veline passate dai dirigenti e dai funzionari del Partito: mi appariva come un giornale che facesse più gli interessi del Pci che quelli dell'informazione. A mio avviso era estremamente difficile trovare spazio in quel contesto per le mie strisce dal sapore anarchico e ribelle. Le storie di Bobo mi parevano veramente inconciliabili con "L'Unità" di quegli anni. Risposi di no alla



proposta di Macaluso; dissi che non avevo nessun interesse a lavorare per quella testata. Ma egli non si arrese e continuò a tentare di convincermi a ritornare sulla mia decisione, anche producendo pressioni attraverso alcuni dei miei più cari amici. Alla fine debbo dire che non sapevo come liberarmi da quell'assedio e decisi di fare in modo che fossero loro, i dirigenti di quel Partito per il quale in fondo provavo simpatia, a rinunciare. Pensai di fare delle strisce molto cattive nei confronti del Partito in modo da indurre il direttore del giornale a non pubblicarle. E invece fu la molla del successo: Emanuele Macaluso, senza batter ciglio, le pubblicò.

E non ci fu nessuna reazione alla decisione di Macaluso?

Non esageriamo! Qualcuno si è arrabbiato moltissimo: ho preso anche del "fascista" da alcuni dirigenti di Partito. Però la maggioranza dei lettori colse subito che era una voce nuova, fuori dagli schemi e dalle regole, quella che appariva sul giornale. Le mie strisce, proprio perché scritte da uno che si trovava sulla stessa barricata, vennero lette dai militanti come sana autocritica e non furono avversate. Ben altra probabilmente sarebbe stata la reazione se gli stessi disegni fossero apparsi sul "Corriere della Sera".

Come nasce il volume che si intitola "Tempeste"? E a cosa è dovuto il titolo?

La ragione della raccolta in volume di queste strisce è che le storie in esse narrate, pur facendo parte di uno stesso discorso, erano state pubblicate in tempi diversi su vari giornali: "L'Unità", "Linus", "Rinascita", "Cuore", "L'Espresso", "Il Corriere della Sera" ecc. Sono partito dal presupposto che non era stato possibile a tutti seguirmi su queste testate per leggerle tutte quante e comprendere il filo unico che le tiene insieme; il discorso complessivo poteva venir fuori soltanto ordinandole dal punto di vista editoriale in un unico libro. Raccogliere le strisce in un unico volume ha rappresentato anche per me una



rilettura organica del processo dialettico profondo che ha interessato la nostra società in questi anni. Le "Tempeste" sono proprio quelle che ha dovuto attraversare, e che ancora non ha finito di attraversare, la nostra società.

C'è un pubblico particolare al quale ti rivolgi?
Non mi pongo mai un obiettivo preciso. Preferisco parlare ad un pubblico indifferenziato. Non è un caso che una delle collaborazioni a cui tengo di più sia quella a "TV - Sorrisi e Canzoni", che per le sue caratteristiche si rivolge ad un pubblico eterogeneo come nessun altro: fra i suoi dodici milioni di lettori c'è di tutto, dall'appartenente a Rifondazione Comunista al fascista. Io spero di riuscire a dare un elemento di piccola intelligenza e un sorriso a una larga parte di queste persone. Certo, esiste anche per me un pubblico particolare a cui mi piacerebbe rivolgermi: le giovani generazioni, per poter stimolare l'azione e la voglia di fare in quelli che sono i depositari dei destini dell'Italia e dell'Europa del domani.

Parlami del tuo ultimo film "Non chiamarmi Omar".
Il film è stato una bellissima esperienza, non in contraddizione con quello che faccio abitualmente. Si è trattato di un modo diverso di raccontare le stesse cose. La collaborazione iniziata con Altan, un collega che stimo tantissimo e che penso sia il massimo autore satirico che abbiamo in Italia, e forse in Europa, mi sembra una bella strada che mi piacerebbe continuare per fare della satira politica anche nel cinema. Non c'è una grande tradizione in Italia e forse neanche negli altri Paesi europei, se si esclude l'Inghilterra. Un percorso difficile da seguire, perché trovo che ci siano molte prevenzioni per chi arrivi al cinema dopo aver avuto successo in altri campi.

È complicato mutuare, come hai fatto, il linguaggio cinematografico da quello delle strisce?
Si è trattato di un esperimento interessante. Non è affatto facile, come puoi facilmente immaginare, riuscire a trasportare su pellicola e



rendere fruibili per lo spettatore gli ambienti, gli umori dei personaggi e le atmosfere dei lunghi racconti di Altan.

E dei giudizi sul film dati dai critici e dalla gente cosa ne pensi?
Come sempre mi spiazzano i giudizi quando sono estremamente contrastanti. Mi rendo conto che debbo ripensare per i fatti miei alle cose che ho fatto: se chiedo aiuto alla critica non ottengo grossi risultati, anzi non capisco più nulla. Ci sono stati critici che hanno esaltato il mio film e altri che lo hanno distrutto con una ferocia impensabile. Debbo dire, però, che alle persone di cui ho una particolare stima è piaciuto molto.

Le esperienze cinematografiche precedenti?
Soltanto due: il film "Cavalli si nasce", del 1988, e "Io e Margherita", un telefilm del 1990. In media un lavoro ogni due anni. Fare del cinema mi piace molto perché amo il lavoro collettivo e il raccontare una storia per immagini in movimento.

Una domanda d'obbligo per il mio giornale: qual è il tuo rapporto con il treno?
Il treno io lo uso molto. Il motivo principale è che ho rinunciato in maniera definitiva e completa all'automobile non prendendo neppure la patente. Il secondo è che risiedendo a Firenze e, dovendomi spostare per lavoro principalmente su Roma e Milano, non è affatto conveniente adoperare l'aereo. Ovviamente ci sono degli aspetti negativi legati al viaggio in treno che sembra sia difficile eliminare. Cito, ad esempio, alcuni casi fra i più banali e che per questo si verificano frequentemente: è possibile fare il biglietto con la carta di credito solo presso alcuni sportelli e solo con certi tipi di carta. Se poi ti capita di andare a chiedere il rimborso di un biglietto ti trovi davanti a tali ostacoli burocratici che viene la voglia di rinunciare. Non parliamo delle condizioni igieniche di alcune toilette dei treni di lusso, come i pendolini, o di scompartimenti che non sembrano essere stati puliti negli ultimi tre anni. E come non citare l'episodio di un treno che si arresta lungo la linea: ti lasciano per decine di minuti senza alcuna informazione, come se invece di viaggiatori paganti si trattasse di bestie; è una cosa estremamente irritante, basterebbe che qualcuno passasse a dire che si è guastato il locomotore o altro per tranquillizzare tutti quanti. Voglio comunque parlare anche dei vantaggi del viaggio in treno: innanzi tutto il fatto che puoi parlare con i compagni di viaggio e socializzare. Apprezzo molto le carrozze pullman, quelle in cui puoi vedere tutti gli occupanti di una vettura e parlare con tanta gente. Oggi le conversazioni con occasionali compagni di viaggio sono però più difficili: le impediscono i telefonini e i computer portatili a cui si attaccano in tanti durante il viaggio. Quando però accade di fare una bella chiacchierata in treno sono molto contento. Un'altra cosa che mi piace fare quando viaggio in treno è andare al vagone ristorante, non al self-service. Ultimamente mi è capitato di farlo su un treno proveniente dall'Austria, il Romulus che viene da Vienna e va a Roma. Le cose che mangi costano un po' meno di quanto le pagheresti su un treno italiano, e l'atmosfera è impagabile, non dico da Orient-Express, ma quasi. Gli austriaci riescono a sfruttare bene il fascino che ancora sa dare il treno. Gli italiani dovrebbero imparare.

Carlo Pino

Le strisce di Sergio Staino sono riprodotte dal volume "Tempeste" (Gut edizioni - Milano, 1992) per gentile concessione dell'editore.



SPECIALE

Compartimenti

SPECIALE

Ancona

Il bilancio dell'attività svolta dall'Ufficio Trasporto Locale di Ancona nel corso del 1992 è sostanzialmente positivo per i risultati che sono stati conseguiti e avviati: una valutazione che ha avuto sovente generali consensi, anche esterni, a riprova dell'efficacia del lavoro svolto.

Un'iniziativa importante è stata indubbiamente quella del "Vi segnalo che..." accolta favorevolmente dalla stampa e dall'opinione pubblica. Un sistema molto semplice, ma efficace, che consente alla clientela di colloquiare con gli uffici ferroviari responsabili sui vari aspetti del servizio.

Tantissime le schede raccolte che segnalano i disservizi, come del resto era prevedibile, ma molte anche quelle che propongono soluzioni ai diversi problemi. Non sono mancate delle precise annotazioni sulla generale difficoltà che si determina in certe situazioni che purtroppo vedono come protagonisti molti studenti. Difficile tenere tutti al loro posto e ci vorrebbero mezzi spropositati per tenere la situazione sotto controllo. Molti viaggiatori però si lamentano e il problema va sicuramente affrontato con decisione, sperando sempre che ci possa essere, con il prosieguo dell'anno scolastico, un calo di animosità.

L'aspetto che ha costituito un preciso impegno dell'Ufficio Trasporto Locale è stato quello di dare una risposta diretta a tutte le persone che hanno indicato il loro indirizzo, anche per spiegare certe situazioni che a volte, per i non addetti ai lavori, possono apparire astruse e senza logica.

Da segnalare l'accordo raggiunto con la Regione Umbria, l'azienda di trasporti di Perugia (l'ATAM) e la Ferrovia Centrale Umbra, per l'introduzione di un abbonamento integrato mensile per studenti FS/ATAM, per l'utilizzazione dei mezzi urbani nell'ambito del centro di Perugia, e un abbonamento FS/FCU con validità sei mesi, per gli studenti che si recano nel centro studi di Piscille, località della rete della Ferrovia Centrale Umbra, che si allaccia alla rete FS attraverso la stazione di "scambio" di Perugia Ponte S. Giovanni.

Sulla base della positiva accoglienza che hanno ottenuto gli abbonamenti mensili per studenti con destinazione Perugia, dal 1° gennaio l'iniziativa è stata estesa anche ai lavoratori che usufruiscono dei normali abbonamenti a riduzione, con luogo di lavoro Perugia ed Ellera e che utilizzano i due vettori, treno e bus dell'ATAM.



Il centro storico di Ancona, con il Duomo in primo piano. Sullo sfondo, il porto.

L'iniziativa più recente portata in porto è quella del "Treno della Neve" che collegherà nei giorni festivi, per tutta la stagione sciistica, Pescara e Campo di Giove-Monte Maiella, nel cuore dell'Abruzzo: la richiesta è stata seguita con molta attenzione e disponibilità e alla fine gli interlocutori diretti sono stati i titolari di due agenzie pescaresi che praticamente "acquistano" il treno di volta in volta ad uso esclusivo degli sciatori.

Sempre attiva la collaborazione con molti enti locali per l'integrazione delle informazioni: sono state previste delle "bacheche" da installare nei punti nevralgici di molti centri per pubblicizzare gli orari e le altre informazioni riguardanti il servizio ferroviario. Saranno inoltre esposti nelle stazioni gli orari di corse automobilistiche di interesse generale. Uno dei primi esempi di realizzazione concreta ha riguardato proprio Ancona, dove nella via principale, corso Garibaldi, è stata già installata una "bacheca" che riporta l'orario ferroviario e altre indicazioni utili.

Altro aspetto seguito con interesse sono le gite scolastiche: nei mesi di ottobre e novembre hanno usufruito del treno oltre 2.500 bambini delle scuole elementari e medie per l'effettuazione di viaggi di istruzione. Meta preferita, quest'anno, all'inizio dell'anno scolastico, la mostra "Prima di Colombo" che è stata organizzata a Civitanova Marche.

In cantiere, per confermare il successo dello scorso anno, il treno per lo Sferisterio di Macerata: il numero dei treni si raddoppia e passa da quattro a otto, metà provenienti dalla Romagna, come lo scorso anno, e l'altra metà, novità per quest'anno, dall'Abruzzo.

Come sempre, poi, c'è stata la massima attenzione per "Natale Sereno": gli interlocutori sono stati gli amministratori di Ancona, Macerata, Perugia e Chieti. Sono state snellite le procedure per l'emissione dei biglietti, realizzando un unico recapito di viaggio, e sono state di gran lunga migliorate le condizioni per l'utilizzo dei mezzi urbani con la realizzazione di un biglietto quasi di "libera circolazione" a un prezzo bassissimo (1.600 lire).

Bari

Tracciare il bilancio dell'attività di un intero anno di lavoro rappresenta sempre un momento di riflessione sui risultati conseguiti e sui miglioramenti da perseguire. Nel fare il punto dei rapporti con la clientela pendolare non va dimenticata l'efficacia, quale cassa di risonanza, dell'incontro svoltosi il 15 aprile con la clientela nella splendida cornice del Castello di Barletta.
Con il trascorrere del tempo i contatti con la clientela sono divenuti più puntuali soprattutto dopo l'attivazione di quell'utilissimo canale di comunicazione che si è rivelato il "Numero Verde" compartimentale.
Le continue richieste di notizie e suggerimenti pervenute sono state oggetto di attenta analisi poiché, sebbene in gran parte motivate da esigenze personali, non è stata mai trascurata una risposta quando richiesta.
Inoltre, attraverso i numerosi contatti diretti telefonici sono state fornite sempre esaurienti risposte alle, a volte, concitate richieste della clientela.
Durante l'anno appena terminato è stato particolarmente curato l'orario dei treni regionali, soprattutto per quanto concerne le coincidenze presso le stazioni di diramazione. Si è resa più veloce la percorrenza dei treni sulle linee Foggia-Potenza e Barletta-Spinazzola. Inoltre, a dimostrazione che le istanze della clientela ove possibile vengono accolte, è stato inserito un nuovo treno da Bari a Taranto nella fascia pomeridiana per favorire la clientela pendolare della zona industriale di Bari.
In grande considerazione si è tenuta l'informazione al pubblico per cui si è attivato il B.O.I. (Banca Orari Integrata): un sistema di informazione immediata degli orari dei treni in partenza che la clientela ha mostrato di apprezzare. Inoltre, presso le stazioni di diramazione sono in allestimento pannelli sui quali saranno segnalati anche gli orari dei mezzi di altri vettori.
Per quanto riguarda le attività pubblicitarie si segnala l'iniziativa "Natale Sereno" che ha visto impegnati con l'Ente FS due aziende di trasporto pubblico su gomma: l'AMAT di Taranto e la SITA di Potenza. È stata un'iniziativa che, sebbene in un arco di tempo limitato, ha trovato il più ampio consenso da parte della clientela. Infatti, a Taranto e Potenza, con l'acquisto di un biglietto integrato era consentita la libera circolazione sui treni e i mezzi urbani.
Un'analoga iniziativa è stata attuata dal 6 dicembre '92 al 6 gennaio '93, nell'ambito della zona conurbata di Bari, denominata "Shopping Pass". Con il patrocinio del Comune di Bari e la collaborazione delle aziende di trasporto operanti nell'area metropolitana barese è stato commercializzato un biglietto del costo di L. 4.000 che consentiva, con validità giornaliera, la libera circolazione su tutti i mezzi su ferro e gomma dei sei vettori che hanno aderito alla convenzione. L'iniziativa intendeva favorire sia coloro che dall'hinterland barese, in un'area individuata di 15 km, volessero recarsi in città per gli acquisti natalizi che gli stessi abitanti di Bari, i quali potevano spostarsi all'interno della città utilizzando anche le fermate urbane dei mezzi extraurbani. Ai vantaggi derivanti dal costo esiguo del biglietto a fronte dei servizi offerti si è aggiunta l'offerta "Rinascente". Infatti, a tutti coloro che hanno effettuato acquisti presso il magazzino La Rinascente, per un importo superiore a 30 mila lire, è stato rimborsato il prezzo del biglietto.
Infine, è da segnalare l'attività nell'ambito del turismo scolastico che, sebbene offerto con modalità quasi improvvisate, ha fornito positive risposte tanto che ci ha convinti a predisporre per il 1993 un'offerta più articolata che sarà presentata alle scuole con un elegante catalogo.

Bologna

Nel 1992 i rapporti tra i pendolari e l'Ufficio Trasporto Locale di Bologna si sono sviluppati prevalentemente attraverso due canali. Il primo è rappresentato dagli incontri fra gruppi organizzati, Ferrovie e rappresentanti degli enti locali interessati. Sono state trattate, in questo modo, le problematiche dei bacini di traffico di S. Benedetto Val di Sambro, di Ravenna, della Porrettana. L'altra modalità di scambio di informazioni o richieste avviene attraverso la corrispondenza indirizzata all'Ufficio, al Direttore Compartimentale, o tramite il libro dei reclami esistente in tutte le stazioni presenziate. Le risposte vengono inviate, nei limiti del possibile, entro 30 giorni dalla data della richiesta.
Inoltre è stato curato, anche se per quest'anno a livello sperimentale, il rapporto con gli studenti delle scuole medie inferiori (specialmente terze classi) per illustrare le possibilità di utilizzo del treno, fornire la conoscenza dei servizi svolti dalle stazioni, insegnare a leggere l'orario ferroviario, far conoscere le possibilità di viaggio con i mezzi pubblici più adeguati.
Relativamente all'orario in corso si è puntato soprattutto al potenziamento e alla razionalizzazione dei treni regionali e diretti tra Faenza e Bologna, oltre ad attuare specifici interventi per migliorare la regolarità di marcia. Queste azioni, insieme con quelle organizzative attuate nel settore dell'esercizio, hanno portato ad un significativo miglioramento della puntualità.
Nel corso dell'anno è stata sviluppata anche una specifica attività nei settori promozionale e pubblicitario.
Oltre alla presenza di uno stand del Trasporto Locale alla Fiera Europolis, che si è svolta a Bologna dal 16 al 20 settembre, le iniziative promo-pubblicitarie sono state realizzate soprattutto a sostegno di iniziative per treni turistici organizzati dall'Ufficio.
Con la formula "Treno Neve", in collaborazione con l'Assessorato Provinciale al Turismo e l'ATC (Azienda Trasporti Comunali) di Bologna, dal gennaio al marzo '92, ogni domenica, una coppia di treni ordinari attrezzati con porta-sci, ha trasportato sciatori da Bologna e dalle immediate adiacenze fino alla stazione di Porretta, in coincidenza con i mezzi dell'ATC per il proseguimento sui campi di discesa e di fondo degli impianti di Corno alle Scale. Per la stagione sciistica '92-93, visti l'incoraggiante risultato e l'espressa richiesta degli enti territoriali, le offerte del "Treno Neve" sono state potenziate e diversificate per sabati, domeniche e week-end, compreso anche un pacchetto per chi non scia (accompagnatori, escursionisti invernali).



Nel Compartimento di Bologna è in atto un notevole sforzo per migliorare il traffico pendolari.

Il trekking col treno è stato il naturale proseguimento, per la Porrettana, in primavera, estate ed autunno, con gli stessi partner e l'attiva collaborazione di Comuni e strutture recettive e commerciali dell'Appennino tosco-emiliano. Da aprile ad ottobre, tutte le domeniche, per complessive 21 giornate ad itinerari diversificati, escursionisti entusiasti hanno provato la formula treno+bus, percorrendo anche tratti a cavallo o in mountain-bike. L'iniziativa verrà riproposta in veste più articolata nel 1993, molto probabilmente anche in collaborazione con il Compartimento di Firenze e le strutture territoriali ed economiche toscane.

Il "Treno Azzurro", organizzato dall'Ufficio Trasporto Locale di Bologna su richiesta della Regione Emilia Romagna, ha trasportato ogni notte, nei mesi di luglio e agosto, soprattutto giovani "con la febbre del sabato sera" verso discoteche e locali della riviera adriatica in tutta sicurezza. Sono già in corso contatti per rinnovare l'offerta estiva che, pur nella sua formula sperimentale, ha riscosso l'adesione e il consenso di ragazzi e genitori.

Altri treni turistici speciali e a vapore sono stati realizzati nel corso del '92. A maggio per la Festa del Ciliegio in Fiore a Vignola (MO), a luglio per collegare Bologna e tutte le stazioni fino a Faenza con Brisighella (RA) in occasione delle Feste medievali, ad ottobre per la tradizionale Festa delle Castagne a Marradi (FI), a novembre da Modena su Bologna e Parma per il concerto dei cantanti Carboni e Jovanotti e il 26 dicembre per la visita alla undicesima edizione del Presepe Vivente a Brisighella.

Cagliari

Si è appena concluso il 1992 ed è pertanto possibile fare un primo bilancio delle attività svolte dall'Ufficio Trasporto Locale nel suo primo vero anno di vita. La progettazione di un nuovo orario e la sua pubblicizzazione, il dialogo con la clientela, gli interventi finalizzati al miglioramento della qualità, l'avvio di un serio confronto con le istituzioni e con gli altri vettori mirato ad ottenere una migliore integrazione sono state le attività sulle quali si è posto il maggiore impegno.

Il nuovo orario, entrato in vigore nel mese di maggio 1992, è stato progettato sulla base dei dati di mobilità (origine/destinazione) e i saliti e i discesi per treno e per stazione.

Gli elementi di novità sono stati numerosi. Ne riassumiamo alcuni fra i più significativi.

Il treno 794 Cagliari-P. Torres è stato ritardato in partenza da Cagliari di 35 minuti (partenza alle 14.25 ed arrivo a P. Torres alle 18.58) per migliorare la coincidenza marittima con Genova. Nella tratta S. Gavino-Oristano sono state assegnate le fermate di Pabillonis, Uras e S. Anna e confermata quella di Marrubiu per consentire ai pendolari di quelle località di ridurre i tempi di percorrenza mediamente di 25 minuti rispetto al precedente collegamento garantito dal treno in partenza da Cagliari alle 14.35.



Nel bilancio attivo del Compartimento di Cagliari (nella foto, la stazione) un nuovo orario.

Il treno espresso 795 Sassari-Cagliari è stato impostato con partenza da Sassari alle 6.50 ed arrivo a Cagliari alle 10.05 (20 minuti prima del precedente orario) per migliorare la relazione fra la seconda città dell'isola ed il capoluogo di regione.

Per soddisfare una domanda più volte denunciata inevasa da parte degli organi di stampa, i collegamenti P. Torres-Sassari, nella fascia 7.00-8.00, sono stati potenziati raddoppiando i posti offerti ed inserendo un nuovo treno.

Anche sulla relazione Iglesias-Cagliari è stato istituito un nuovo treno con partenza da Iglesias alle 7.10 ed arrivo a Cagliari alle 8.02.

La modesta frequentazione accertata su alcune relazioni più deboli ha imposto invece la soppressione di alcuni treni e la sostituzione di alcune corse con autolinee.

Con l'attivazione dell'orario invernale (settembre '92), infatti, i collegamenti festivi fra Villamassargia e Carbonia e tra Olbia e Golfo Aranci sono garantiti da 4 autocorse per relazione e per senso di marcia. Le medie degli spostamenti festivi, accertate su dette relazioni, sono rispettivamente di 80 e di 50 viaggiatori/giorno per ogni senso di marcia.

In generale i provvedimenti adottati hanno avuto riscontri positivi (nel 1992 gli abbonamenti sono aumentati nel complesso del 3%). Unica eccezione il potenziamento del mattino sulla P. Torres-Sassari. L'utilizzo medio dei due treni programmati è stato infatti accertato in circa 260 viaggiatori ed ha imposto la riduzione della composizione di uno dei due convogli.

La pubblicizzazione dell'orario estivo (maggio '92) è stata effettuata distribuendo "fiches" relative alle diverse relazioni del Compartimento. Con l'avvio dell'orario invernale in ogni stazione sono stati affissi, con tipologia grafica comune, i Quadri Orario di tutti i treni compartimentali.

Per la consultazione tascabile sono stati invece realizzati tre pieghevoli. Il primo raccoglie l'orario di tutti i treni circolanti sulle relazioni Cagliari-Iglesias/Carbonia, il secondo quelli relativi alla relazione Cagliari-Macomer, il terzo quelli relativi alle relazioni Macomer-P. Torres e Macomer-G. Aranci. Sugli ultimi due è pure possibile leggere gli orari di partenza e di arrivo dei collegamenti Cagliari-Sassari-P. Torres e viceversa, nonché Cagliari-Olbia e viceversa. I tascabili vengono distribuiti gratuitamente nelle stazioni e in tutte le agenzie di viaggio abilitate alla vendita dei biglietti FS.

Le osservazioni della clientela, segnalate con lettera o riportate sul registro dei reclami presente in tutte le stazioni, hanno consentito, nella maggior parte dei casi, di intervenire con tempestività per rimuovere le cause dei disagi segnalati. Per motivi tecnici non sempre comunque si è potuto provvedere a soddisfare particolari richieste quali quelle relative al potenziamento delle composizioni. Questo è stato possibile solo in alcuni casi. L'Espresso 796, ad esempio, in partenza da Cagliari alle 16.00 è stato rinforzato con una automotrice nelle giornate di venerdì sulla tratta più frequentata Cagliari-Oristano.

I rapporti di collaborazione avviati con gli altri vettori hanno consentito in generale di migliorare gli scambi nelle stazioni di coincidenza. Rimangono comunque ancora alcuni problemi da risolvere. Tra questi la coincidenza a Sassari del treno Espresso 795 (partenza per Cagliari alle 6.50) con il treno delle Ferrovie della Sardegna proveniente da Alghero. Pur consci dell'importanza di tale coincidenza, le caratteristiche dell'Espresso 795 (unico treno capace di collegare Sassari con Cagliari in tre ore e 15 minuti) non consentono di accordare ritardi al treno proveniente da Alghero. La coincidenza può pertanto essere garantita solo se quest'ultimo arriva a Sassari in orario.

Con la Regione e con gli altri vettori sono stati avviati i primi studi finalizzati all'individuazione di una forma integrata di trasporto che consenta di eliminare inutili ed onerose sovrapposizioni e di migliorare il servizio e i tempi complessivi di spostamento.

In previsione di un'auspicata integrazione tariffaria e dei documenti di viaggio, nel 1993 sarà intanto possibile acquistare biglietti ed abbonamenti FS in punti vendita esterni alle stazioni ferroviarie.

Firenze

Il 1992 è stato un anno importante per l'Ufficio Trasporto Locale del Compartimento di Firenze. Il lavoro portato avanti si è svolto su due fronti: quello dell'attività giornaliera per migliorare il servizio offerto ai clienti che ha prodotto, anche se limitati dai vincoli infrastrutturali esistenti, non pochi risultati; e quello rivolto al consolidamento dei rapporti con la Regione e con gli enti locali per avviare un programma comune di razionalizzazione del trasporto pubblico regionale. I frutti di quest'ultimo impegno, una volta tradotti in accordi, consentiranno di avviare nel 1993 sulle principali direttrici della mobilità regionale sia il riordino dei servizi che l'integrazione tariffaria. Nel frattempo, dall'analisi dei principali flussi di mobilità, a partire da quelli confluenti nell'area metropolitana di Firenze, è stato avviato un programma di potenziamento che ha fatto registrare l'introduzione di nuovi treni, un incremento della composizione di molti convogli, la riduzione dei tempi di percorrenza di alcuni treni mediante la soppressione di fermate.

Nutrito anche il calendario delle iniziative promozionali che hanno proposto il mezzo treno per una serie di importanti manifestazioni e spettacoli regionali: dal Carnevale di Viareggio per il quale sono stati programmati una serie di treni straordinari al concerto fiorentino di Claudio Baglioni a quello di Antonello Venditti a La Spezia. Su questo fronte, vista la buona riuscita delle iniziative, riconfermiamo agli organizzatori di queste manifestazioni la nostra disponibilità alla collaborazione.

Alla voce "attivo" del bilancio 1992 vogliamo registrare anche il rapporto con le associazioni ambientaliste e naturaliste della regione. Con esse abbiamo lavorato per la messa a punto di alcune proposte per la valorizzazione a fini turistici e ricreativi di linee secondarie ad alto valore paesaggistico. La sezione "Giacomo Toni" del Club Alpino Italiano, ad esempio, ha più volte utilizzato il mezzo ferroviario (treni dedicati, ma anche ordinari) per l'organizzazione delle proprie gite. Inoltre, l'impegno della sezione per la riattivazione di alcuni sentieri collegati con le stazioni ferroviarie della tratta Borgo S.L.-Marradi della linea Firenze-Faenza, consentirà di proporre, nella prossima primavera, un programma comune di iniziative "Treno e trekking". Tra i molti interventi realizzati in ambito compartimentale ricordiamo i collegamenti offerti per il Palio di Siena e quelli per la visita al parco naturale di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli e al Mugello con la bici sul treno. Non siamo invece riusciti ad organizzare l'offerta "Treno Neve" perché è mancato l'accordo con le autolinee, che dalle stazioni di Pracchia e Porretta T. avrebbero dovuto assicurare il collegamento con le piste dell'Abetone e del Corno alle Scale. Insuccesso che siamo impegnati a non ripetere per la prossima stagione sciistica.



Firenze. Un'immagine del centro storico.

Viareggio: Carnevale '93 Centoventesima edizione

Il Carnevale di Viareggio deve la sua popolarità a livello internazionale ai grandi carri di cartapesta che sfilano sui viali a mare; le costruzioni alte fino a 18/20 metri e larghe 10, sono in totale 15 (9 di prima categoria e 6 più piccole di seconda). A queste vanno ad aggiungersi 13 mascherate in gruppo e 10 maschere isolate. Un folto corteo multicolore che nei giorni 7/14/21 e 23 febbraio percorrerà i tre chilometri e mezzo dei viali a mare. A questi si aggiungono per la giornata inaugurale, almeno 500 maschere in rappresentanza dei Carnevali di tutto il mondo. Alla cerimonia di apertura, così come a quella di chiusura, gli spettatori potranno assistere ad un grande spettacolo pirotecnico.

I temi dei carri — celebre è la satira dei costruttori viareggini — sono ovviamente legati alla stretta attualità, ai fatti di cronaca, alla politica italiana ed internazionale.

L'Ufficio Trasporto Locale nell'occasione ha organizzato, in aggiunta alla programmazione ordinaria, numerosi treni straordinari dalle principali località della Toscana e, in accordo con le Filiali Passeggeri, dalle Regioni limitrofe. Sono state inoltre previste fermate straordinarie a Viareggio e nelle stazioni principali delle linee confluenti così da garantire un adeguato servizio ferroviario, per un più facile spostamento in treno, in linea con le aspettative della clientela.

È stato inoltre raggiunto un accordo con la Fondazione Carnevale di Viareggio che prevede uno sconto del 20% sul prezzo del biglietto d'ingresso ai corsi mascherati per i viaggiatori FS: un motivo in più quindi per utilizzare il treno. Nelle stazioni è disponibile il programma completo dei servizi ferroviari programmati per l'occasione.

Premio letterario Dulcamara

È stato istituito un nuovo Premio letterario. Nuovo sia perché è questa la prima edizione sia perché si rivolge al solo "genere", la cui importanza storica è superfluo sottolineare, della *letteratura di viaggio*.

Il fatto poi che la partecipazione sia aperta ai soli racconti inediti, costituisce un'altra peculiarità non certo frequente nel pur ampio panorama dei concorsi letterari.

L'iniziativa non ha assolutamente alcun fine di lucro. L'ambizione che principalmente ha mosso l'Organizzazione è stata, seppur possa sembrare strano in questi non fulgidi tempi, quella di poter contribuire al "fare cultura".

La letteratura di viaggio non può essere ricondotta a uno specifico ambiente culturale, a un determinato periodo storico, a una corrente artistica, a un'area linguistica.

Travalica età e culture e comprende, pur rifiutando la riduzione a genere, un'infinità di testi tra cui molti capolavori ormai classici.

Il viaggio letterario, o letterariamente narrato, ha storicamente accompagnato e sottolineato il volubile rapporto tra la scrittura e la comunicazione sociale in genere. L'essere divenuto il viaggio una esperienza di massa (anche se, non dimentichiamolo, limitatamente alla parte più ricca del mondo cui apparteniamo) non ne ha comunque cambiato le possibili valenze letterarie e culturali. Si tratta solo di (ri)scoprirle. E di scriverle.

Compongono la giuria:
Giovanni Bogani, *giornalista*
Curzio Casoli, *viaggiatore*
Gastone Menegatti, *regista*
Grazia Paoletti, *economista*
Vanni Paoletti, *editore*
Giorgio Van Straten, *scrittore*
Mario Vezzani, *insegnante*
Tommaso Colombini, *del "Dulcamara"*
Stefano Rolle, *della libreria "Il Viaggio"*.



Genova

Giunti al termine di un anno di lavoro, è tempo di consuntivi. Cos'è stato fatto? Innanzi tutto abbiamo intensificato i rapporti con i rappresentanti di diversi comitati dei pendolari, perché il dialogo con la clientela rappresenta uno dei principali punti di forza di chi opera nei servizi.
La conferenza di Chiavari ha dato buoni risultati. Non abbiamo accontentato tutte le richieste che ci sono state avanzate tuttavia, dove i flussi di traffico sono più rilevanti, sono stati compiuti tutti gli sforzi possibili per riuscirci. Ad esempio, in corso d'orario attuale, siamo intervenuti aumentando la composizione dei treni 33822, 2890, 2323 e 2257 sulla linea La Spezia-Genova. Analogo provvedimento è stato adottato sulla linea Ventimiglia-Genova per i treni 2900/2901 e 2154.
Un segnale indicativo è dato dal numero e dalle motivazioni dei reclami della clientela. Nell'anno '92 abbiamo avuto un leggero incremento nel numero dei reclami rispetto all'anno precedente: le più numerose riguardano però il comfort delle vetture, mentre sono diminuite quelle sui ritardi e sugli altri disservizi in genere. Questo a dimostrazione che, gli interventi di miglioramento dell'orario e dell'organizzazione del servizio, come ad esempio il potenziamento delle informazioni alla clientela, stanno dando risultati soddisfacenti.
Il potenziamento ed il miglioramento del parco vetture è un argomento già affrontato sul n. 5 del nostro giornale, ma possiamo aggiungere che per ciò che è di competenza del nostro Compartimento, in particolare pulizia e manutenzione, ci sono stati interventi mirati.
Sul piano più strettamente commerciale vanno ricordate le integrazioni tariffarie già realizzate o in corso di realizzazione con le aziende di trasporto pubblico dei nostri quattro capoluoghi di provincia. A Genova le vendite del biglietto "Treno + Bus", che al prezzo di L. 4.000 consente di viaggiare tutto il giorno sui mezzi FS ed AMT nell'ambito urbano, hanno ormai assunto un andamento crescente costante. Quelle relative ai biglietti "Treno + Città di Imperia" e "Treno + Savona Bus" (L. 2.000 in aggiunta al biglietto di andata e ritorno per queste città danno la possibilità di viaggiare tutto il giorno sui mezzi pubblici urbani), essendo di recentissima istituzione, non registrano ancora risultati apprezzabili. Buon successo ha ottenuto il biglietto turistico "Cinque Terre", anch'esso giornaliero, che al prezzo di L. 3.500 con partenza anche da La Spezia e Levanto, consente la libera circolazione con possibilità di sosta nei paesi delle Cinque Terre. Per restare in zona, ricordiamo un'altra iniziativa col biglietto speciale Manarola-Riomaggiore, istituito per facilitare lo spostamento fra le due località dopo l'interruzione dell'unica strada pedonale.
L'entrata in vigore della nuova normativa che regola il servizio "Treno + Bici", nel nostro Compartimento è stata accolta favorevolmente e, unitamente a una migliore offerta di treni utilizzabili, ha favorito una maggiore affluenza di clienti cicloamatori singoli e in gruppo. Possiamo ancora ricordare lo sviluppo dato nell'anno in corso alla rete di vendita dei biglietti a fasce chilometriche. Rete che gestiamo direttamente e che attualmente comprende 40 esercizi convenzionati. Visto il trend decisamente positivo della vendita di questi biglietti provvederemo nell'immediato futuro ad una presenza più capillare sul territorio dei punti vendita.



A Genova (nella foto), risultati soddisfacenti nel miglioramento dell'orario e del servizio.

Milano

Il 1992 è stato un anno impegnativo per l'Ufficio Trasporto Locale del Compartimento di Milano. Riportiamo di seguito le iniziative realizzate nei diversi settori e le principali novità che sono state avviate nel corso dell'anno.



Iniziative commerciali: tra le molte ricordiamo l'organizzazione dei treni straordinari per la visita del Papa a Caravaggio, l'introduzione di un servizio speciale di spola tra Milano e Biassono in occasione del Gran Premio automobilistico d'Italia e l'inserimento sui treni pendolari della carrozza "Rossini" per ascoltare musica classica durante il viaggio.
Nel corso del 1992 è stato inoltre inaugurato un programma di gite scolastiche per gli studenti di Milano. Il risultato di questo primo anno è stato soddisfacente: all'iniziativa hanno infatti aderito oltre 750 ragazzi.
Biglietti a fasce chilometriche: dopo un periodo di sospensione è ripreso l'affidamento della vendita di questo tipo di biglietti agli esercizi commerciali delle diverse località della Lombardia. L'impegno attuale è quello di ampliare la rete di vendita in modo da consentire a un numero sempre maggiore di clienti di evitare le code nelle biglietterie delle stazioni.
"Fiches orarie": con l'introduzione dell'orario estivo 1992 abbiamo provveduto a stampare e diffondere le "fiches" che riguardano gli orari delle principali linee locali. Per l'orario invernale ne sono già state diffuse 15. Per la conoscenza completa degli orari dei diversi treni, ricordiamo la pubblicazione del nuovo orario ferroviario tascabile in vendita presso le edicole.
Reclami: l'analisi dei 200 reclami pervenuti nel corso dell'anno (e ai quali abbiamo cercato di rispondere il più rapidamente possibile) ha fatto registrare una diminuzione, rispetto al 1991, dei reclami riguardanti l'informazione ai viaggiatori, il comportamento del personale ferroviario e la pulizia sui treni. Rimangono invece al primo posto i reclami per i ritardi.
Da segnalare, per quanto riguarda il miglioramento del servizio, l'utilità dei rapporti dei capitreno, grazie ai quali abbiamo potuto intervenire tempestivamente per risolvere numerosi piccoli e grandi problemi: dal vetro rotto all'aumento della composizione di un treno, dalle carrozze poco pulite al treno in ritardo.
Iniziative promozionali: la più importante

è stata la riproposta del biglietto "Natale Sereno" che nel mese di dicembre ha offerto un biglietto ferroviario di andata e ritorno scontato che consentiva la libera circolazione sui mezzi pubblici di Milano. L'iniziativa ha avuto un notevole successo: circa 35 mila biglietti venduti contro gli 11 mila dell'anno precedente.

Attività in cantiere: stiamo portando avanti le iniziative di integrazione tariffaria non solo sul fronte del trasporto pendolare ma anche su quello dei "pacchetti turistici". L'obiettivo principale resta comunque quello dell'introduzione di un unico documento di viaggio che consenta la libera circolazione su tutti i mezzi di trasporto pubblici regionali.

Ci stiamo inoltre impegnando per incrementare molti dei servizi che abbiamo iniziato ad offrire alla clientela: dal trasporto bici in treno alle macchine emettitrici di biglietti alla creazione di nuovi parcheggi per auto e bici in prossimità delle stazioni.

Napoli

Dopo una prima fase di studio e riflessione, con il 1992 l'Ufficio Trasporto Locale del Compartimento si è posto come punto di riferimento e di coagulo di tutte quelle forze disponibili ad impegnarsi su di un terreno che abbandoni la vecchia concezione assistenzialista e sprecona dei servizi in generale e di quelli dei trasporti in particolare.

L'attività dell'Ufficio Trasporto Locale si è orientata nella direzione di:

— perseguire una razionalizzazione dei servizi (e quindi un abbattimento dei costi) sottraendo risorse materiali e umane dalle relazioni scarsamente frequentate per utilizzarle meglio su quelle cosiddette forti;

— perseguire un incremento dei ricavi attraverso un adeguamento delle tariffe: in particolare su quelle relazioni dove, nonostante la fortissima lievitazione della domanda, esse erano ferme da anni;

— avviare un'iniziativa forte di comunicazione e di promozione del trasporto locale (e del suo prodotto) presso la clientela: in particolare lavoratori e studenti;

— rendere più appetibile il nostro prodotto anche attraverso un miglioramento degli impianti e delle strutture al fine di renderle più facilmente accessibili e godibili.

Sul versante dei costi di esercizio, il monitoraggio costante e il reporting periodico che si è riusciti ad attivare sulla frequentazione dei treni hanno consentito di disegnare, in ambito compartimentale, un'offerta molto più razionale che consente da un lato un risparmio di 800 km/treno e dall'altro, ad esempio, l'incremento delle corse della metropolitana dalle 200 alle oltre 250 giornaliere, con una riduzione dei tempi medi di percorrenza da dodici a otto minuti (notevole successo, dentro questo discorso, ha ottenuto il treno non-stop da Salerno che, immettendosi direttamente sul tratto metropolitano, consente di attraversare la città senza dover cambiare treno).

Sempre nell'ottica della razionalizzazione, da settembre, nei giorni festivi, sulle linee Avellino-Benevento-Campobasso e Avellino-Rocchetta S.A., si è provveduto a sostituire i treni con i bus. Tale impostazione consente, senza arrecare disagi significativi, un notevole abbattimento dei costi di esercizio.

D'altro canto i bus continuano a funzionare sulle linee chiuse al traffico (Battipaglia-Potenza e Sicignano-Lagonegro) dove, a partire dallo scorso orario estivo, sulla base delle indicazioni della clientela (raccolte sia attraverso via epistolare che in momenti assembleari come quelli del maggio scorso), si è provveduto ad adeguare opportunamente gli itinerari in funzione dell'allocazione dei luoghi di lavoro e di studio. Per queste linee, è stato stipulato un accordo che consente all'autista del bus di emettere i biglietti direttamente sul mezzo.

Sul versante dei ricavi i risultati più significativi assoluti e relativi sono quelli realizzati dalla Metropolitana FS i cui introiti, a parità di periodo considerato (gennaio-ottobre), hanno marcato, nel 1992, un incremento del 66,3% rispetto all'anno precedente. Ancor più eloquente il dato relativo ai viaggiatori che nello stesso periodo sono aumentati di 2.664.663 unità (+ 33,4%). Queste cifre fanno giustizia delle proteste che hanno attraversato la città nei primi giorni di attuazione del provvedimento di adeguamento tariffario dimostrando che esso, lungi dal penalizzare le fasce deboli della popolazione, era molto ben saggiamente calibrato.



Napoli. Lo splendido chiostro di Santa Chiara.

Alla ristrutturazione della tariffa 14/NA, si è accompagnato, recentissimamente, il provvedimento di esternalizzazione della rete di vendita dei biglietti che, al di là dell'abbattimento ulteriore dei costi, evita alla clientela il disagio delle lunghe code alle biglietterie. Un manuale per i rivenditori esterni ed uno per il personale di scorta ai treni supportano i nuovi criteri di commercializzazione e le nuove norme di utilizzo dei recapiti di viaggio. Sul piano commerciale, una voce importante del cambiamento è la ristrutturazione della rete di vendita dei biglietti a fasce chilometriche, al momento gestita direttamente dai funzionari dell'ufficio.

Ognuno di questi provvedimenti, ovviamente, è stato supportato con iniziative di comunicazione (comunicati stampa, manifesti, avvisi sonori e così via).

Per quanto riguarda gli impianti, ricordiamo la ristrutturazione della stazione di piazza Amedeo, che sarà ultimata tra breve, l'introduzione di obliteratrici automatiche in ogni stazione e i tornelli a piazza Garibaldi dove, tra l'altro, sono state abbattute le barriere architettoniche.

Ulteriori interventi sono o in fase di attuazione (riapertura in uscita del tunnel di collegamento della stazione di piazza Garibaldi col suo lato opposto) oppure in avanzata fase di elaborazione e di studio (parcheggi di Pozzuoli, Casoria e S.G. Barra).

Per quanto invece riguarda le iniziative turistiche sono partite quelle del treno per la neve (Laceno — febbraio), realizzato in accordo con Mc Donald's, e quella (Praia a mare — luglio/agosto) del treno per il mare. Entrambe queste iniziative consentivano, nell'arco di una sola giornata, di godere una piccola vacanza.

Lo sforzo più consistente, però, è stato fatto nei confronti delle scuole.

Su questo versante è stato avviato un lavoro integrato di cui già si intravedono i frutti.

La realizzazione del catalogo turistico per le scuole che, rilanciando l'idea della gita fuori porta, è stato significativamente intitolato "In treno alla scoperta della tua regione", ci ha consentito di contattare circa 700 scuole medie della regione e di colloquiare, nei saloni del Museo di Pietrarsa, direttamente con 150 presidi sulle nostre prospettive e sulle loro esigenze.

La banca dati che va definendosi consentirà un colloquio costante con il mondo della scuola; all'interno del quale contiamo di introdurre a breve il nostro giornale che, quotidianamente, con numerosissime lettere ci viene chiesto dagli istituti scolastici.

Corollario di questa iniziativa è stata la sponsorizzazione del catalogo "Le fonti di ispirazione del cinema italiano" realizzato dall'associazione Moby Dick che si propone di far circolare, nei luoghi di studio, il cinema di qualità.

Tra le iniziative promozionali di questo periodo non vanno dimenticati il nuovo accordo con l'ATAN (Azienda Tramviaria Autofilotramviaria Napoli) per il biglietto integrato City-Pass e l'accordo con l'Automobile Club di Salerno che ha offerto ai possessori di un biglietto regionale obliterato di utilizzare i parcheggi dell'A.C.S. con uno sconto del 30 per cento.

Palermo

Si è concluso all'insegna della metropolitana il secondo anno di attività dell'Ufficio Trasporto Locale del Compartimento siciliano. Dopo il finanziamento della Provincia regionale di Palermo per la costruzione della stazione della metropolitana

"Orleans-Palazzo Reale" e la consegna del progetto tecnico da parte delle Ferrovie, che ha avviato la fase esecutiva della realizzazione della fermata, anche il Comune ha deciso di fare la sua parte. Il neo sindaco Manlio Orobello, appena eletto, ha dichiarato di considerare prioritaria la risoluzione della questione del trasporto pubblico, individuando come base di partenza la realizzazione del progetto dell'Ufficio Trasporto Locale per l'estensione del servizio della metropolitana nella parte nord della città, con la costruzione delle fermate denominate "Belgio-Anas", "Viale Francia" e "Cardillo-Zen".

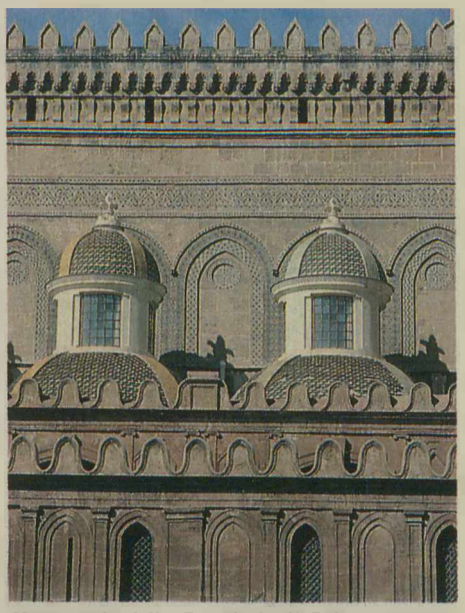
L'esigenza di realizzare nell'area metropolitana di Palermo un assetto integrato dei trasporti, che fosse in grado, da un lato, di potenziare i collegamenti con i comuni della fascia costiera e il capoluogo della regione e, dall'altro, di aumentare il livello di integrazione fra i quartieri della città, era stata ribadita, nel corso del convegno sul tema "Costruiamo insieme il trasporto pubblico locale" tenutosi a giugno a Palazzo Comitini, sede della Provincia regionale, dai viaggiatori pendolari, dagli studenti, dai cittadini e dai rappresentanti delle associazioni ambientaliste e di tutela degli utenti.

Per fare fronte a queste necessità la Direzione Compartimentale ha presentato ai presidenti dei Consigli di Quartiere di Resuttana-S. Lorenzo, Tommaso Natale-Sferracavallo e Pallavicino, il progetto di estensione del servizio di metropolitana alla parte nord della città, elaborato dall'Ufficio Trasporto Locale, che prevede, tra l'altro, la possibilità di giungere attraverso accordi specifici tra vettori, alla emissione di biglietti unici per il percorso ferroviario e quello stradale, realizzando forme di integrazione tariffaria che facilitino la fruibilità dei diversi tipi di trasporto.

Per intanto otto nuove carrozze andranno a potenziare i convogli della metropolitana. Lo ha stabilito la Divisione Trasporto Locale nel piano per la ripartizione del materiale rotabile tra i vari Compartimenti, in considerazione della notevole affluenza di viaggiatori registrata nella metropolitana del capoluogo siciliano.

I dati relativi all'andamento del traffico e dei ricavi del servizio di metropolitana riportano, infatti, nel mese di novembre 1992, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, un aumento delle vendite di biglietti del 12 per cento e un incremento del 103 per cento degli abbonamenti.

Non sono mancate le iniziative per i viaggiatori pendolari delle altre province siciliane. Per potenziare i collegamenti nella fascia oraria pomeridiana fra le città di Messina e Catania è stato istituito un nuovo treno diretto che, in un'ora e mezza, collega i due capoluoghi. L'effettuazione del nuovo treno è stata disposta per venire incontro alle esigenze dei lavoratori pendolari che, terminato il loro lavoro nel primo pomeriggio, hanno la necessità di rientrare nelle località di residenza, senza attendere i treni provenienti dal continente.



Uno scorcio della Cattedrale di Palermo.

Da un'indagine di mercato è stata, invece, rilevata la potenziale domanda di un nuovo collegamento tra Siracusa e Messina, che ha comportato l'effettuazione nei giorni festivi del treno Regionale 34876.

Per i pendolari che non potevano prendere posto sul treno 1924 — Palermo-Roma delle ore 19.05 — in quanto formato solo da carrozze letto e cuccette, l'Ufficio Trasporto Locale ha provveduto a far mettere in composizione al treno una vettura di seconda classe utilizzabile dai passeggeri diretti nelle stazioni di Termini Imerese, Cefalù, S. Stefano di Camastra, S. Agata di Militello, Capo d'Orlando, Patti, Barcellona, Milazzo e Messina.

E proprio con partenza dalla città dello Stretto è stato preparato un programma per la realizzazione di un collegamento ferroviario, ad orario cadenzato, di tipo metropolitano, fino alla stazione di Giampilieri.

Per venire incontro alle esigenze degli studenti di Catenuova, che frequentano le scuole superiori di Enna, sono stati istituiti due treni speciali che collegheranno i due centri per tutto il periodo dell'anno scolastico. Con la SAIS, la società di autolinee di Enna, è stato concordato, altresì, il servizio di trasporto urbano in coincidenza con l'arrivo dei treni.

Sempre da una richiesta degli studenti di Canmarata è partita l'iniziativa di creare un nuovo sistema di collegamenti con Palermo e Agrigento per i bacini di traffico, individuati dall'Ufficio Trasporto Locale, della "Valle dei Platani" e della "Valle del Torto". I due diversi progetti nel mese di settembre sono stati proposti ai sindaci dei comuni interessati. Si tratta di una nuova formula di trasporto integrato tra Ferrovie ed autoservizi, che ha lo scopo di razionalizzare l'attuale assetto, aumentando i collegamenti con i due capoluoghi e fra gli stessi paesi interessati.

Treni speciali anche per gli spettacoli. "In treno per Baglioni" è stato lo slogan con il quale l'Ufficio Trasporto Locale ha organizzato a marzo una serie di treni no-stop, con una speciale composizione e posti assegnati, che hanno collegato direttamente le stazioni di Palermo Notarbartolo e Marsala, dove Claudio Baglioni ha tenuto per tre giorni consecutivi lo spettacolo "Oltre il concerto". Ciò ha costituito una novità in materia di trasporto ferroviario in Sicilia, che ha permesso il razionale e organizzato spostamento, nelle tre giornate, di circa tremila giovani per assistere ad uno spettacolo musicale di grande richiamo, senza gli effetti negativi che contraddistinguono il trasferimento di tante persone con gli autoveicoli.

Anche gli estimatori delle rappresentazioni classiche hanno preferito il treno per recarsi al Teatro Greco di Siracusa. Due convogli speciali, con vetture tipo sleeperette, sono partiti da Enna per la città aretusea, ripartendone, lo stesso giorno, subito dopo la fine degli spettacoli.

Un'altra occasione per il tempo libero è stata offerta ai numerosi appassionati del pedale, istituendo prima sulla linea Messina-Catania e dopo sulla Palermo-Messina, il servizio "Treno+Bici".

Reggio Calabria

Dopo gli importanti interventi di riorganizzazione strutturale che sono stati portati a compimento nel corso del 1991, l'impegno dell'Ente nel '92 si è maggiormente orientato verso la clientela alla quale si è cercato di offrire treni puntuali e il più possibile confortevoli e sicuri.

L'Ufficio Trasporto Locale di Reggio Calabria ha effettuato un'analisi obiettiva della domanda, al fine di migliorare gli standard di qualità e con l'intento di offrire al cliente un servizio organico e integrato.

L'obiettivo prioritario nel corso del 1992 è stato il miglioramento complessivo della gestione, realizzato mediante azioni selettive rivolte in particolare alla qualità del servizio e alla sperimentazione organizzativa (nuovi modelli operativi e recuperi di produttività).

Sono stati migliorati molti orari, cosiddetti "caldi", di notevole flusso pendolare; sono stati istituiti nuovi collegamenti per le specifiche esigenze della "clientela scolastica"; è stata prolungata fino a Reggio Pellaro, con alcune corse, la metropolitana di superficie Reggio C.-Villa S.G. (in tal modo è stato coperto quasi per intero il bacino dell'"area dello Stretto").

In sinergia con il locale Nucleo Passeggeri è stato inoltre realizzato un nuovo collegamento mattutino fra Reggio Calabria e Cosenza con l'assegnazione della fermata a Paola dell'IC 560, e coincidenza in quest'ultima con un treno Regionale fino a Cosenza.

Per quanto riguarda il rapporto con la clien-

tela pendolare si è instaurato un consistente "flusso epistolare" che dimostra come esista un dialogo costante con l'esterno per individuare insieme le soluzioni ai problemi esistenti. Dialogo che non sempre è stato facile, ma che è proseguito nel corso dell'anno.
Le iniziative promo-pubblicitarie sono state molteplici. Ad ogni cambio orario si è proceduto ad avvisare la clientela delle novità con la stampa di locandine e volantini che sono stati distribuiti su tutto il territorio compartimentale e in alcuni uffici pubblici di interesse collettivo.
Sono state altresì realizzate 5 mila plastic cards Treno+Bici, che sono state distribuite in tutti i punti vendita compartimentali, presso enti pubblici e associazioni ciclo-amatoriali e presso vari Dopolavoro.
Sono in distribuzione, inoltre, tre pieghevoli-orario, stampati in 50 mila esemplari, che coprono tutte le linee compartimentali, offrendo in maniera chiara e semplice al viaggiatore gli orari di tutti i collegamenti dei vari bacini di traffico.
Per quanto riguarda, infine, l'offerta turistico-scolastica, l'Ufficio Trasporto Locale di Reggio Calabria ha in avanzata fase di realizzazione una "brochure" in cui vengono illustrati i più interessanti itinerari turistico-culturali della regione, con cenni storico-geografici, raggiungibili col treno. Una vera e propria riscoperta della Calabria più bella e antica, attraverso itinerari di uno o più giorni fuori dal "cliché" del turismo di massa, per le attività didattico-formative delle scuole.

Roma

Presentiamo sinteticamente le iniziative che l'Ufficio Trasporto Locale del Compartimento ha avviato nel corso del 1992.
Rapporto con la clientela: l'istituzione del "telefono verde" ha consentito ai nostri clienti l'opportunità di stabilire con noi un dialogo diretto e aperto. Questo contatto, non più impersonale, ci ha permesso di sondare da vicino le impressioni della gente e di dar loro risposte immediate. Le richieste e i suggerimenti sono stati valutati e, là dove è stato possibile, siamo intervenuti sia direttamente per fornire una risposta soddisfacente oppure segnalando il problema in questione alle strutture competenti.
Sono stati inoltre organizzati incontri con i comitati dei pendolari a seguito dei quali sono state apportate alcune modifiche alla nostra offerta.
Miglioramento dell'orario: è stata aumentata l'offerta di circa 200 posti sulla direttrice Avezzano-Roccasecca-Cassino. Un programma di ottimizzazione è stato predisposto anche per la Roma-Viterbo con l'allungamento di percorrenza di alcuni treni a Capranica e Bracciano. Dall'ottobre scorso è stato istituito un treno sulla tratta Aprilia-Roma. Alcuni treni, invece, sulle linee dei Castelli (Albano Laziale-Frascati-Velletri) e sulla Priverno-Terracina sono stati sostituiti nei giorni festivi con autocorse.
Informazioni alla clientela: in occasione dell'entrata in vigore dell'orario invernale 1992/1993 sono stati predisposti i relativi manifesti informativi ed affissi presso le biglietterie del Compartimento.
Adeguata informazione è stata anche data per quanto riguarda la pubblicazione dei biglietti a fasce chilometriche.



Roma. Trinità dei Monti.

Torino

Un occhio al mercato ed ai clienti, uno ai costi ed al bilancio: questi i criteri che hanno ispirato l'attività dell'Ufficio Trasporto Locale di Torino nel corso dell'anno appena trascorso. Nei primi mesi, dopo l'attivazione del nuovo orario invernale '92/93, i clienti hanno confermato nel complesso la loro fedeltà al treno: su alcuni bacini gli abbonati sono in aumento, su altri si registra qualche leggera flessione. Certo occorre tenere conto che in Piemonte, nello stesso periodo, tutti i parametri economici sono peggiorati: produzione industriale, cassa integrazione, occupazione. Meno lavoro dunque, un campanello d'allarme per la nostra regione e, per i servizi regionali delle ferrovie, minori opportunità per trasportare pendolari. In questo contesto il risultato raggiunto è comunque positivo, segno che il nuovo orario '92/93 ha centrato il suo obiettivo. È stato il nostro primo grande impegno, un nuovo orario, fortemente innovativo che ha coinciso con la riapertura nel corso dell'anno di ben 13 linee secondarie che erano rimaste chiuse per lavori di ammodernamento e di riqualificazione. Il treno è così felicemente ritornato al servizio di comunità locali che lo avevano richiesto con forza e che, in qualche caso, lo hanno accolto con autentiche feste popolari.
I modelli di esercizio e gli orari sono stati ripensati tenendo conto dei tempi di percorrenza, dell'aumento delle velocità delle linee e del mercato. Si è cercato, non solo sulle linee locali, ma anche su quelle più importanti, di programmare treni capaci di rispondere alle esigenze della mobilità nelle ore di punta per soddisfare la nostra clientela, acquisirne di nuova e per viaggiare con treni adeguatamente utilizzati. Siamo parzialmente soddisfatti dei risultati che non sono sempre all'altezza delle aspettative e delle risorse impegnate. Il 1993 sarà dedicato ad una più attenta analisi del mercato, del livello di utilizzazione dei nostri treni e ad una programmazione particolarmente attenta alla corretta utilizzazione delle scarse risorse disponibili. Ed è proprio l'attenzione rivolta al bilancio, ai costi, agli indici di utilizzazione dei nostri servizi che ci ha indotto a sostituire con bus alcuni treni nei giorni festivi. Abbiamo cercato sempre di accompagnare le nostre scelte con la concreta volontà di comunicare con i nostri clienti e con le istituzioni.
La conoscenza del nostro cliente è passata attraverso il contatto diretto e capillare della "Carrozza Punto Incontro", accogliente strumento itinerante che è stato utilissimo per presentarci in tutto il Compartimento alle autorità locali, alla stampa, ai pendolari in modo gradevole e originale. Successivamente i contatti si sono sviluppati con le rappresentanze organizzate, in particolare in Val Pellice, Ivrea-Aosta, Novi, Novara con intese positive, ma anche con qualche problema peraltro connesso ai diversi ruoli ed interessi. Il dialogo continua comunque con tutti. A livello istituzionale con la Regione Piemonte è stato concluso un accordo per la societarizzazione del trasporto regionale, un analogo progetto è in discussione con la Valle d'Aosta. Con le Province si è instaurato un notevole livello di collaborazione, in particolare con Torino, Novara, Vercelli e Asti.
La logica che si è affermata nei rapporti con questi enti è quella della programmazione integrata del superamento definitivo della vecchia logica secondo cui gli enti locali presentavano le loro richieste alle Ferrovie, disinteressandosi della effettiva consistenza della domanda e dei costi. Questo atteggiamento continua a persistere da parte di alcuni Comuni, con molti altri invece si sono instaurati rapporti eccellenti per la costruzione di parcheggi, per la sorveglianza e la pulizia delle stazioni impresenziate, per la soppressione di passaggi a livello e per il livello del servizio ferroviario. Sul terreno tariffario, caratterizzato come noto da prezzi per abbonamenti molto bassi, sono state avviate sperimentazioni importanti. L'obiettivo è quello di semplificare ed integrare fra loro le tariffe di tutti i servizi pubblici: treni, bus extraurbani, bus e tram di città. Le realizzazioni su larga scala saranno possibili quando i prezzi saranno confrontabili, con tariffe FS non così



A Trieste (nella foto, piazza Unità d'Italia) molto è stato fatto, ma il cammino è ancora lungo.

basse, tuttavia si sono avviate sperimentazioni significative. Sulla Novara-Varallo è in vendita un abbonamento jolly integrato bus-treno che viene acquistato da circa il 10 per cento di tutti i clienti pendolari, risultato più che incoraggiante che dimostra l'interesse per questo genere di offerta commerciale. A Torino si è concluso, con una formale proposta agli enti locali, lo studio per l'integrazione tariffaria nell'area metropolitana, la cui prima fase di realizzazione sarà avviata per gli abbonamenti fra Atm e Satti e per un biglietto 24 ore fra Atm, Satti ed FS. Con la Satti continua felicemente l'applicazione della Convenzione che prevede l'utilizzo dei treni nell'ambito della città di Torino ai clienti della ferrovia regionale. Importanti progetti di integrazione tariffaria sono in fase di studio con l'Atm e con la Regione Valle d'Aosta, ma di questi parleremo nei prossimi mesi.

Trieste

Un anno vissuto pericolosamente: parafrasando un noto film, questo potrebbe essere il bilancio dell'anno che si è concluso. Perché impiantare un ufficio nuovo, come l'Ufficio Trasporto Locale del Compartimento, significa avere addosso gli occhi di tutti, creare aspettative, curiosità, qualche volta simpatia, più spesso un'attenzione critica. Proviamo allora a ripercorrere quanto abbiamo realizzato in questi 12 mesi, ciò che ancora non siamo riusciti a fare e gli impegni che ci attendono nel futuro.

L'orario

Possiamo dire che l'intervento di potenziamento dell'offerta (27 treni nuovi per un totale di 1200 treni-km al giorno) ha avuto un gradimento notevole, stando alle prime valutazioni dei dati di frequentazione che in questi giorni stanno affluendo.

La risposta migliore proviene sicuramente dalla clientela della linea Udine-Trieste, mentre piuttosto deludente sembra essere l'incremento di viaggiatori sulla tratta Carnia-Udine.

Se è vero che una maggiore affluenza sui nostri treni, nonché le lettere di incoraggiamento e di approvazione che abbiamo ricevuto, sono un riconoscimento del lavoro svolto, non possiamo non menzionare alcune critiche che la clientela ci ha mosso. Sono tutte lamentele relative alla soppressione di alcuni treni fra Carnia e Tarvisio e fra Udine e Trieste. Abbiamo già spiegato che si è trattato di scelte per arrivare ad un primo esperimento di integrazione vettoriale che prevedeva la sostituzione dei treni meno frequentati con autobus, inseriti comunque nella maglia delle coincidenze assicurate dai treni. L'esperimento è fallito anche per la difficoltà di convincere gli altri operatori del trasporto pubblico locale a sviluppare le necessarie sinergie per migliorare il prodotto conseguendo nel contempo sensibili risparmi di risorse.

Informare per coinvolgere

Trasformare il cliente in "azionista" delle FS: questo è lo slogan che abbiamo lanciato per evidenziare la necessità di coinvolgere il viaggiatore nelle problematiche del trasporto locale, informandolo delle possibilità che l'orario gli offre, dei motivi delle scelte operate, delle cause e dei rimedi ai disguidi più significativi, agli inevitabili incidenti di percorso. Abbiamo cercato perciò di rispondere tempestivamente a tutte le istanze che ci giungevano. Presto questo colloquio "privato" diventerà un'altra occasione di informazione pubblica attraverso la nascita di "box-notizie" da attivare in ogni stazione, dove potrete lasciarci i vostri messaggi, le proposte o le lamentele e ricevere informazioni sul trasporto locale, sulle nostre offerte commerciali, sugli esiti dei vostri suggerimenti. Per i gruppi, ed in particolare per le scuole, è uscita, a settembre, una nostra pubblicazione dal titolo "Imparare con il treno" che illustra una serie di itinerari turistici e didattici usufruibili con il treno; la risposta della clientela è stata finora positiva. A ottobre inoltre il nostro Ufficio ha realizzato un'altra iniziativa editoriale: la pubblicazione dell'orario regionale del Friuli Venezia Giulia completo di tutti i collegamenti su rotaia e su strada, nonché delle funivie, seggiovie, dei collegamenti con l'aeroporto di Ronchi e di quelli marittimi. Soltanto la nostra regione e la Lombardia si sono dotate di questo importante strumento di promozione del trasporto pubblico.

L'orario regionale è reperibile presso tutte le edicole al prezzo di lire 3.900.

Sempre nell'ambito promozionale, con l'orario invernale sono uscite le "fiches orarie" (gli orari tascabili di rapida consultazione), distribuite assieme ad un quotidiano a diffusione regionale. Contestualmente, in tutte le stazioni sono stati affissi manifesti che riassumono e pubblicizzano le principali novità dell'orario 1992/93.

Inoltre, su una rete locale, alle pagine del Televideo, sono in allestimento i quadri orari ferroviari interessanti la regione ed i principali collegamenti nazionali. Questo sforzo di informazione pare essere stato premiante, dal momento che, da una ricerca effettuata dalla Pragma risulta che la clientela del Compartimento di Trieste, assieme a quella del Compartimento di Cagliari, è la più informata sulle novità introdotte con l'orario in corso.

Le proposte speciali

Nel corso dell'anno sono stati effettuati 39 treni speciali, treni cioè dedicati al tempo libero, di cui 16 "treni della neve" (Trieste-Tarvisio e Cervignano-Tarvisio), 9 treni intitolati "binari sconosciuti di Trieste" (Trieste-Aquilinia-Rozzol-Villa Opicina-Trieste), 4 Trieste-Bled, ed altri ancora.

Per il 1993 stiamo pensando ad iniziative per escursionisti e cicloamatori, per i quali sono stati programmati treni festivi "dedicati" sulle linee Trieste-Udine, Udine-Tarvisio e Gemona-Sacile. In questo senso, stiamo stipulando importanti accordi con associazioni del tempo libero: chiunque sia interessato a queste iniziative può telefonarci (0432-592177).

Programmi a breve termine

A parte l'elaborazione dell'orario 1993-94, che è in dirittura d'arrivo e che contiene svariate novità, fra i progetti a breve termine abbiamo posto un nuovo sistema veloce e personalizzato per trattare i reclami (di cui daremo conto nei prossimi numeri), nonché la realizzazione dei primi parcheggi per auto, moto e bici nell'ambito delle più importanti stazioni del Compartimento.

In particolare, a Sagrado il Comune ha avuto da parte delle FS la disponibilità di un'area interna della stazione per la costruzione di un parcheggio scambiatore.

È stata inoltre completata l'elaborazione di un progetto simile per la stazione di Udine che, superato l'esame delle diverse strutture tecniche competenti, prevederà un parcheggio per automobili in corrispondenza dell'attuale binario tronco prospiciente v.le Europa Unita.

Programmi a medio termine

Resta per noi di prioritaria importanza la realizzazione dell'integrazione vettoriale e tariffaria sulla quale concentreremo tutti i nostri sforzi e la nostra attività nel 1993.

Qualche buon progetto già si intravede.

Notizie brevi

Variazioni dell'orario 1992-93 a decorrere dal 7 gennaio 1993. Sulla linea Udine-Trieste il treno 2841 è anticipato alle 7.06, il che consente di migliorarne la puntualità, in precedenza non soddisfacente.
Sulla linea Gemona-Sacile è stato realizzato il prolungamento da Maniago a Pinzano del treno 6036 (si chiamerà 33702, con partenza alle 14.35 ed arrivo alle 15.07) per consentire il rientro da Sacile degli studenti, ed è stato effettuato il treno 33701 da Pinzano (16.53) a Maniago (17.23) con proseguimento per Sacile come treno 6043.
Fra Portogruaro e Udine verrà realizzato un collegamento Portogruaro (ore 6.17)-Udine (ore 7.32), con cambio a Palmanova, ed uno in senso inverso con partenza da Udine alle 19.28 e arrivo a Portogruaro alle 20.39 (sempre con cambio a Palmanova).
Infine, sulla linea Udine-Cervignano sarà istituito un nuovo treno Regionale in partenza da Cervignano alle 8.48.



Venezia. Il ponte di Rialto.

Venezia

Uno degli obiettivi più importanti del Trasporto Locale è il miglioramento del servizio offerto al cliente pendolare, nei suoi molteplici aspetti che riguardano l'adeguamento dell'offerta, la realizzazione dell'integrazione tariffaria e vettoriale, la costruzione di infrastrutture, la comunicazione, la qualità. A chiusura del '92, possiamo fare un bilancio dell'attività dell'Ufficio, partendo dai rapporti con il cliente per eccellenza del trasporto locale e cioè il viaggiatore pendolare.
Tali rapporti sono complessivamente migliorati, grazie alle iniziative che sono scaturite dall'incontro del 28 aprile a Padova con i pendolari del Veneto, promosso dalla Divisione Trasporto Locale e dalla Assoutenti-UTP nazionale, con la partecipazione del rappresentante Assoutenti Veneto. Abbiamo intensificato i contatti con il delegato regionale, concretizzandoli in confronti sull'orario, sulla qualità dell'informazione alla clientela pendolare, su problemi specifici di gruppi di utenti. Oltre che con l'Assoutenti, nostro principale interlocutore per la promozione della conoscenza e cultura del mezzo di trasporto pubblico, abbiamo curato i rapporti con altri gruppi, che rappresentano soggetti significativi per il traffico pendolare, quali i rappresentanti degli operatori economici ampezzani e il rappresentante degli studenti universitari di Padova.
La ricerca di soluzioni per i problemi del trasporto in un'area diffusamente metropolitana, quale il Veneto, ci ha visto protagonisti in gruppi di lavoro insieme ai rappresentanti di aziende di trasporto pubblico e di enti locali. Obiettivo di tali gruppi lo studio di soluzioni a breve termine per realizzare un'integrazione vettoriale e tariffaria. I gruppi hanno lavorato parallelamente al più ampio progetto del SFMR (Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale) nel quale le FS sono impegnate assieme alla Regione ed alla Motorizzazione Civile, per realizzare un sistema integrato di trasporto pubblico.
Sempre per il miglioramento dell'offerta, il nostro Ufficio ha predisposto tre indagini sulla frequentazione di tutti i treni d'interesse locale, in marzo, giugno e dicembre, con rilevamenti effettuati sull'arco di quindici giorni. I dati inseriti nel computer daranno la fotografia della situazione domanda/offerta. Parallelamente è stato sviluppato lo studio dei diversi bacini di traffico con l'esame di varie linee commerciali, integrative, locali per trovare soluzioni alle esigenze della clientela.
L'integrazione tariffaria/vettoriale ha avuto concretizzazione, nel '92, in una convenzione con l'ACTV (Azienda Consorzio Trasporti Veneziano) che ha permesso l'istituzione, in occasione del Carnevale di Venezia, di un biglietto treno+vaporetto, consentendo di utilizzare nel tempo di 90 minuti il treno tra Mestre e Venezia ed il vaporetto negli spostamenti lagunari. Notevole successo tra i clienti pendolari ha incontrato l'abbonamento integrato FS-ACTT (Azienda Consorzio Trevigiano Trasporti) valido per le autolinee del servizio urbano comunale ed intercomunale ACTT e per il treno fra Treviso ed una delle stazioni della tratta Treviso-Venezia.
In occasione della mostra di gioielli maschili "Il tesoro Trieste", svoltasi a Padova dal 7 giugno al 27 settembre, abbiamo collaborato alla sua promozione in veste di sponsor tecnico, assicurando ai clienti delle Ferrovie, muniti di biglietto FS non scaduto con destinazione Padova, la riduzione sull'ingresso. Nel corso del '92, come interventi di miglioramento dell'orario, abbiamo concorso a realizzare un'offerta di 20 treni, dei quali 14 sulle linee di maggior traffico con 5 treni in fasce pendolari, e 7 su linee di minor traffico. Abbiamo posto maggior attenzione alle fermate, valutando le richieste della clientela e concedendo le stesse in via sperimentale, confermandole dopo opportuna verifica della loro utilizzazione. Abbiamo inoltre apportato variazioni d'orario su 25 treni, tenendo prevalentemente conto delle esigenze della clientela. Oggetto di valutazioni controverse è stato quest'anno l'orario sulla relazione Venezia-Belluno-Calalzo. Con l'orario invernale abbiamo provveduto a ripristinare tre treni (precedentemente sostituiti con bus) fra Conegliano e Ponte nelle Alpi, uno tra Belluno e Calalzo e ad istituire, sempre su questa tratta, un nuovo treno, come estensione di percorso di un treno Padova-Belluno già esistente. In tal modo, l'ultima relazione diretta tra Padova e Calalzo è alle 16.42.
In un discorso di qualificazione dell'ambiente stazione, rientrano gli studi attivati per la realizzazione di parcheggi per cicli e motocicli negli impianti più importanti; sul piano operativo entro i prossimi mesi del 1993 è prevista la realizzazione a Padova di un parcheggio con circa 300 posti. Altro aspetto importante è rappresentato dalla riduzione dei minuti complessivi dei ritardi dei treni maturati nel nostro Compartimento. A tal proposito, dal raffronto tra i mesi di ottobre '91 e '92, risulta che il maggior numero di ritardi è concentrato nella fascia da 0-5' che è aumentata in percentuale (74% ottobre '91 - 84% ottobre '92), mentre è sensibilmente diminuita la percentuale di ritardi compresa tra 6 e 15' (23% ottobre '91 - 11,7% ottobre '92).

Verona

Il lavoro svolto dall'Ufficio Trasporto Locale, nel corso del 1992, ha contribuito a consolidare i rapporti con la clientela e in particolare con quella pendolare.
Il dialogo è stato condotto sia con i gruppi formali, che rappresentano i viaggiatori pendolari con cui si sono affrontate le tematiche generali del trasporto collettivo, sia con quei gruppi occasionali che di volta in volta si sono costituiti per chiedere soluzioni a specifici problemi di una linea o di un singolo treno. Ma spesso sono state anche singole persone che si sono rivolte all'Ufficio per segnalare disfunzioni o sollevare problemi ed esigenze condivise anche da altri viaggiatori e quindi indicative delle più generali esigenze della clientela.
Le richieste più frequenti hanno avuto come oggetto l'ampliamento dell'offerta di trasporto nell'arco della giornata, l'aumento del numero di treni, le coincidenze, l'affollamento e la vetustà delle carrozze.
A una parte di queste richieste è stato possibile fornire una risposta immediata, per altre occorrerà attendere la stesura dei prossimi orari e per altre ancora i tempi sono destinati forzatamente a slittare, in quanto le soluzioni sono legate ad interventi infrastrutturali o al piano di rinnovo del materiale rotabile. Per quanto invece concerne le iniziative di tipo promozionale e pubblicitario ricordiamo la stampa degli orari tascabili dei servizi ferroviari ed automobilistici per il bacino nord-est della provincia di Modena, l'offerta "Treno + Bici" e l'offerta dei treni della neve iniziata il 13 dicembre e che si protrarrà fino a metà marzo 1993.

LETTERE & LETTERE

Cari lettori,
mentre da un lato cresce il numero degli abbonati ad ''Amico Treno'', dall'altro diventa sempre più difficoltosa la distribuzione presso le circa 2.500 stazioni ferroviarie disseminate lungo tutta la penisola. Inviare regolarmente, e soprattutto puntualmente, i pacchi dei giornali ad un numero così alto di destinazioni risulta veramente problematico. Le festività natalizie, ad esempio, hanno fatto sì che in alcune località ''Amico Treno'' giungesse con un ritardo poco compatibile con la sua periodicità. La nostra piccola organizzazione interna non riesce neppure a controllare che tutte le copie vengano messe in distribuzione con la dovuta solerzia dal personale delle biglietterie e dei treni. Com'è nostro costume non nascondiamo nemmeno questo tipo di difficoltà e vi chiediamo di aiutarci a continuare il nostro dialogo su queste pagine: abbonatevi al giornale, non costa nulla riceverlo a domicilio. Ricordiamo che basta inviare alla redazione di ''Amico Treno'' poche righe o una semplice cartolina postale contenente il vostro nome, cognome, indirizzo, Comune, Provincia e il Cap, per attivare la spedizione.
Crediteci, siamo costretti a prender questo provvedimento: -5 dalla cessazione della distribuzione in stazione, dopo questo numero ancora 4 uscite in stazione e poi chi non sarà abbonato e vorrà leggere ''Amico Treno'' dovrà acquistarlo presso le edicole delle stazioni ad un prezzo ancora da definire. Approfittate di questi mesi per garantirvi gratuitamente il giornale presso le vostre case.
Collaborate con noi per poter continuare il dialogo.
Grazie.

Chi ruba?

Spettabile Cesare Vaciago, ho letto il suo editoriale su ''Amico Treno'' n° 5 di settembre — il titolo è certo efficace — e le tante cifre che ha citato, valori assoluti, inopinabili.
Vorrei allora rispondere alla sua domanda con una contro-domanda altrettanto retorica. Quanta parte di quei duemila miliardi investiti in materiale rotabile finisce indebitamente nelle mani di politici ed amministratori corrotti e di imprenditori approfittatori?
Pago ogni mese il mio abbonamento in lire sonanti e sono consapevole che una parte di esso, in qualche modo, è già stato rubato. Quello stesso denaro che si sarebbe potuto tradurre in un servizio migliore, moderno e competitivo.
Questa, per i viaggiatori, è la beffa dopo l'imbroglio.
Visto che a suo stesso dire vale ''il dialogo e non la propaganda'', che ''solo le bugie non sono scusabili'', risponda sinceramente sul prossimo numero di ''Amico Treno''.

Walter Andino - Treviso

In questo numero di ''Amico Treno'' è illustrato — e spiegato nel dettaglio — il Contratto di Programma tra l'Ente FS Spa e lo Stato. Esso prevede 38.750 miliardi di investimenti. Questi sono elencati e commentati.
Ciascuno di essi, sia in materiale rotabile che in infrastrutture, corrisponde ad un prezzo pari o inferiore alla media europea che si è registrata nel settore.
Chi stilerà i contratti — e chi ne curerà l'esecuzione — sarà sottoposto a controlli, sia sistematici che casuali. Qualcuno ruberà lo stesso? Sarà difficile, non impossibile.
Io non rubo. E lei?

Cesare Vaciago



Da Bassano: chi paga?

Egregio direttore, un articolo come l'editoriale di settembre di ''Amico Treno'' a firma Cesare Vaciago lascia ''arrabbiati'', come voi stessi prevedete, ma soprattutto sconcertati per la ''filosofia'' che ne traspare e che non pare certo la più rispondente ad un rilancio del trasporto su rotaia nel nostro Paese.
Una premessa: tutti noi che viaggiamo assistiamo quotidianamente allo stato di congestione e degrado in cui versa la circolazione stradale; evidente traspare l'esigenza di alternative che offrano contestuali benefici in materia di riduzione dell'inquinamento ambientale e che non comportino nuovi investimenti in infrastrutture, resi sempre più problematici dalla situazione del bilancio statale. Questa alternativa, nell'ambito del trasporto merci in primo luogo ma anche in quello passeggeri, può essere il trasporto ferroviario, adeguatamente ristrutturato; è possibile che proprio chi decide le strategie del trasporto locale delle Ferrovie dello Stato non abbia chiaro questo punto? Entriamo nel merito dell'editoriale. Si parla di squilibrio tra costi e ricavi e della indubbia necessità di ridurre questo divario.
Aumentare le tariffe? Si tratta di una scelta inevitabile, che non ci trova contrari se unita ad un miglioramento del servizio, in termini di VELOCITÀ, FREQUENZA e PUNTUALITÀ dei treni.
Vaciago però non affronta contestualmente il problema dell'incapacità dell'attuale Dirigenza delle FS nel migliorare l'impiego delle risorse e nell'incrementare la produttività; nessun impegno da parte sua nel ridurre anche i costi — eccessivi ed in molti casi ben oltre quel 25% citato — dovuti alle inefficienze di gestione. Cosa pensa di fare la Dirigenza FS in termini di agente unico, automazione delle linee, introduzione di obliteratrici meccaniche sui treni?
È noto che, in media, un macchinista delle FS non percorre che poche centinaia di chilometri al giorno, che negli uffici centrali di Roma e di alcuni Compartimenti c'è abbondanza di personale impiegatizio, che su molte linee esiste ancora personale utilizzato a comandare sul posto passaggi a livello.
Di fronte a queste inefficienze è evidente che il servizio ferroviario costa, ma non si può pretendere di far pagare gran parte di questi costi agli utenti!
Contestiamo fermamente poi la semplificazione: ''il costo di un treno è dell'ordine di 30.000 lire/km''. Ma di che treno si tratta? Quanto costa al chilometro un treno a carrozze con più bigliettai e due macchinisti su una linea piena di passaggi a livello non automatici? E quanto una coppia di automotrici ad agente unico su linea gestita con C.T.C.?
Allora il primo treno potrà essere passivo con gli auspicati 200/250 viaggiatori, il secondo, invece, economicamente conveniente con molto meno!
Ma quello che nell'articolo ci lascia veramente sconcertati è l'affermazione ''chiedendo maggiore frequenza di corse (e quindi minore saturazione, per definizione) gli oneri per la collettività non possono che salire''. Perché poi?
Se al crescere dell'offerta (supponiamo un aumento del 50% delle corse) corrisponde, per il servizio finalmente adeguato, un aumento della domanda di passeggeri mettiamo del 30%, la saturazione media cresce, il costo unitario del treno scende (stante i molti costi fissi di impianto che non variano), gli oneri diretti per la comunità diminuiscono, oltre ad avere benefici indiretti in termini di minor inquinamento e congestione sulle strade. Vogliamo precisare che questo non è un esempio solo teorico, ma la sintesi di quanto

è successo negli ultimi vent'anni di attività del nostro Comitato sulle linee Bassano-Padova e Bassano-Venezia, linee a binario unico, a trazione diesel, con gestione ormai quasi completamente automatizzata di passaggi a livello e stazioni.

Grazie anche all'impegno del Compartimento di Venezia, in queste nostre linee le corse sono state opportunamente intensificate (un aumento di circa il 50%), l'utenza è più che raddoppiata e le linee, una volta rinsecchite, hanno tassi di frequentazione dei treni fra i più elevati del Compartimento, anzi la Bassano-Venezia è quella con miglior rapporto tra posti offerti ed occupati, con beneficio nel coefficiente di esercizio (già più favorevole di quello medio nazionale) che migliorerà con il completamento dei lavori di automazione anche della Bassano-Padova.

Questi risultati già soddisfacenti potranno essere ulteriormente migliorati, ed in maniera significativa, con treni ancora più frequenti e veloci ed in tal senso nuovi contatti sono in corso con il Compartimento.

In conclusione, il problema del costo del trasporto ferroviario è serio e nessuno lo disconosce; l'utenza sarà costretta a farsene diretto carico (come pure di tanti altri servizi pubblici) più che nel passato. Ma proprio per questo dev'essere affrontato correttamente, evitando semplificazioni o slogan utili solo a giustificare scelte impopolari e finzionali ad altri interessi.

Per il "Comitato Linee Bassanesi"

Luigino Bordignon - S. Giuseppe di Cassola (Vicenza)

Cari amici, se la competenza e l'entusiasmo che dimostrate non vi abbandoneranno (con un eventuale ripassino di matematica: quella saturazione che cresce, con la domanda che cresce meno dell'offerta, proprio non convince) potremo fare molta strada insieme: vedrete in questo numero di "Amico Treno" che 7.000 miliardi in tecnologie di linea, 5.000 in nuovo materiale rotabile e — lato costi — 44.000 unità di personale in meno sono tutti passi nella direzione che suggerite.

Ma i treni bisogna riempirli, come avete fatto a Bassano, dappertutto.

Cesare Vaciago



Un trenino da salvare

Spettabile "Amico Treno", sarei grato se venisse pubblicata sulla vostra rivista questa segnalazione, molto importante.

Anch'io, che non guido la macchina, quando vado a Courmayeur debbo cambiare treno molte volte: il servizio diretto che c'era una volta, in partenza da Milano P. Garibaldi alle ore 14, era molto comodo.

"Caro direttore, il 14 gennaio '93 il trenino che da Aosta arriva a Prè St. Didier verrà soppresso. Dicono che se qualcosa si deve fare per evitare questo ennesimo torto a chi ama il ritmo naturale della vita, bisogna che si provveda entro tale data.

Mi hanno detto che sono stati spesi fra i 12 e i 13 miliardi tra il 1990 ed il 1992 per lavori su questo tratto di ferrovia. A che pro spendere tale cifra se poi decidono di soffocare ciò che, se ben pubblicizzato, può diventare un'altra attrattiva della Valle d'Aosta? In Austria, in Germania, in Svizzera ci si trova a volte a viaggiare su trenini che paiono modellini o giocattoli di un plastico e si rimane incantati. Si attraversano così paesini, si fiancheggiano torrenti dalle acque trasparenti e verdi, ci si tuffa in gallerie che paiono di fiaba tanto son piccole e, dopo poco se ne esce e ci si trova nel verde del bosco e di fianco ai giochi d'acqua di qualche cascata.

Ebbene, come turista in Austria, Germania, Svizzera e chissà in quale altro Paese, mi trovo a desiderare qualcosa di analogo per i nostri suggestivi angoli italiani. E il fatto è che lo abbiamo. Lo abbiamo e lo vogliamo sopprimere perché, dicono, poco utilizzato e perché non è motivo di sufficiente introito! Però 12/13 miliardi per le migliorie di quel binario sono stati spesi. E adesso? Si vogliono buttare? Non lo sapevano prima? Non farebbero meglio a pubblicizzare anche il poetico trenino della Valle d'Aosta attraverso i giornali e la televisione? Oltre all'Italia dello sci, dei boschi rasi al suolo per creare sempre nuove piste, c'è anche quell'Italia che ogni tanto ama concedersi un ritmo più pacato di vita. Cerchiamo di favorire, invece di eliminare, ciò che potrebbe piacere.

C'è un motto meraviglioso: 'Se vuoi puoi, se puoi devi, quindi fai'. E allora perché la Valle d'Aosta non fa? Mantenga quel trenino e lo pubblicizzi.

Elisa Isaia - Reggio Emilia "da "il Giornale" del 18 novembre 1992

Carlo Vanzina - Arona (Novara)

Con la Regione autonoma Valle d'Aosta stiamo realizzando — così come già fatto in Lombardia — il Servizio Ferroviario Regionale (S.F.R.) che ha come scopo l'integrazione dei diversi modi di trasporto nella Valle (su ferro, su gomma, su fune), la gestione delle linee locali e la loro valorizzazione. In quest'ottica devono essere giudicati gli investimenti ferroviari degli ultimi anni: sono state rifatte stazioni e ammodernati impianti proprio per garantire un miglior servizio e porre la linea Aosta-Prè St. Didier "al centro" di un sistema che la vede integrata, ad esempio, con la linea Cogne-Pila e con gli impianti di risalita delle stazioni sciistiche.

Non possiamo però mai perdere di vista costi, ricavi e statistiche: sulla Aosta-Prè St. Didier circolano giornalmente 14 treni e solo un paio di questi "lavorano", trasportando mediamente 120 persone contro i 6/12 viaggiatori degli altri convogli.

Per quanto riguarda la soppressione completa dei treni, prevista ora — come noto — nei soli giorni festivi (quando i viaggiatori trasportati diventano complessivamente 70/80 nell'intera giornata e sui 14 treni) si può stare tranquilli... almeno fino alla scadenza dell'Orario invernale (maggio '93) ed a meno di una improvvisa crisi — oggi non prevedibile — nel negoziato con la Regione autonoma Valle d'Aosta.

Treni panoramici

Per il necessario rilancio delle FS è indispensabile crederci e saper trovare metodi semplici ed economici, che facciano maggiormente apprezzare il treno alla gente; ne indico uno.

La maggior parte dei viaggiatori si dedica alla lettura e si stanca, molti non fanno nulla e si annoiano; tutti finiscono per trovare il viaggio troppo lungo e ne traggono negative valutazioni, che trasmettono a coloro con cui parlano. Solo pochissimi guardano fuori dai finestrini con interesse.

Il viaggio può invece diventare un interessante incontro con l'ambiente attraversato, un suggestivo contatto con le varie realtà, avendo il treno queste possibilità: ampi finestrini, notevole spazio a disposizione sia per guardare in varie direzioni che per alzarsi liberamente e meglio osservare, notevole altezza da terra e soprattutto tante linee che attraversano zone turisticamente interessanti, con lunghi tratti panoramici; ad esempio, limitandoci all'Italia centrale, la Roma-Pescara, la Terni-Sulmona, la Sulmona-Carpinone.

Queste eccezionali possibilità non sono purtroppo mai state sfruttate. Con la moderna tecnologia (fonodiffusori e incisioni su nastro a cura degli Enti turistici regionali) si possono dare ai viaggiatori, in modo economico, tutte le notizie sulle zone attraversate: informazioni geografiche, storiche, folcloristiche; sulle attività, i prodotti tipici; nozioni e curiosità florofaunistiche e geologiche; il tutto detto in modo semplice e psicologicamente accattivante.

Logicamente, richiamando l'attenzione dei viaggiatori su tante cose da vedere, questi troveranno utile o necessario ripetere il viaggio, per appagare sempre nuove curiosità; ci sarà richiamo della gente e gite scolastiche intese come veri viaggi di istruzione; gli Enti locali, se chiamati a contribuire alle spese delle ferrovie che li interessano, troveranno la

ricaduta turistica come valido motivo in più per farlo.
Però si sa che, per esempio, le automotrici in servizio non sono equipaggiate per detto servizio di informazione: si è provveduto ad ordinare il nuovo materiale rotabile adatto a questo promettente scopo?

Elvio Biscetti - Rieti

Sì, il nuovo materiale — idoneo anche a soddisfare esigenze come quelle evidenziate dal nostro lettore — è stato ordinato, ma non sarà disponibile prima del 1995. Nell'attesa abbiamo cercato di stimolare i viaggiatori a guardare fuori dai finestrini per apprezzare la bellezza dei paesaggi attraversati, inserendo nell'Orario Ufficiale ben 39 tavole illustrative, realizzate in collaborazione con il WWF.
Buona visione.

Turismo sì, ma...

Studente a Viterbo, residente in provincia di Latina ed utente delle ferrovie, voglio inoltrare alcune lamentele riguardanti il nuovo Orario invernale ed il cattivo stato dei collegamenti tra Roma e Viterbo.
Acquistata l'edizione da 6.900 lire, ho scoperto che mancano il tariffario, i regolamenti e l'elenco dei treni con particolari condizioni di ammissione. Vada per i prezzi, che possono aumentare durante l'anno (anche se è importante conoscerli per programmare un viaggio), ma è necessario conoscere regolamenti e condizioni di ammissione su certi treni.
Alcune linee che attraversano le riserve del WWF vengono definite "pittoresche" e "bellissime" in modo a dir poco ingannevole: sono tratte non elettrificate, percorse da vecchie automotrici, senza scambi e segnali automatici.
Secondo me è una vera presa in giro per gli utenti, specie se lavoratori e studenti: il loro maggior interesse è arrivare al lavoro e tornare in orari decenti più che il paesaggio.
Come utente della linea Viterbo-Roma esprimo il mio più totale disappunto per quanto riportato a pag. 42 di "Amico Treno" di giugno-luglio. Questa linea è la più incriminata per quanto riguarda i ritardi, perché a binario unico non elettrificato, percorsa da automotrici di una lentezza angosciante, con perditempi legati a incroci, passaggi a livello, segnali che si guastano... Non mi rendo conto di come si possa migliorare l'offerta aumentando il numero delle fermate e i tempi di percorrenza, di per sé già assurdi: ad esempio il treno 9828 delle 8.35 da Roma Termini arriva alle 10.50 contro le 10.20 del vecchio Orario invernale, pur mantenendo le stesse fermate.
Altra cosa inconcepibile è la mancanza di treni diretti da e per Roma, in coincidenza con l'inizio e la fine delle lezioni all'Università. Questa li ha chiesti, ma il Compartimento FS di Roma ha fatto orecchie da mercante anzi, quasi a voler fare un dispetto, ha preso



in considerazione solo la richiesta dei lavoratori.
Vi sembra giusto che, mentre si strombazza l'Alta Velocità e mentre per andare da Roma a Milano (600 km) ci si mettono 4 ore, per coprire un percorso di circa 90 km si impieghino 2 ore e più?

Maurizio Bedin - Viterbo

Nell'Orario abbiamo compiuto delle scelte sbagliate. Non si ripeteranno.
Però, chi vuole conoscere nel dettaglio prezzi e condizioni di trasporto dovrebbe investire 6 mila lire in più ed acquistare l'Orario più grande!
Che alcune linee siano pittoresche e suggestive è indiscutibile, tanto più che le bellezze del paesaggio poco dipendono dall'elettrificazione della linea. Ovviamente i panorami vengono ben più apprezzati da coloro che tali linee percorrono per scelta che non per recarsi a scuola o al lavoro; fermi restando i problemi strutturali di alcune linee, stiamo pensando anche a questi clienti, che necessitano di maggiori attenzioni.
Attivando l'Orario invernale, si è proceduto ad una revisione dell'offerta sulla linea Viterbo-Roma (dei cui problemi siamo ben consci) migliorandone l'andamento, almeno un poco.
Le fermate ai treni sono state valutate nell'incontro con i Comitati pendolari, tenutosi a Roma nel marzo scorso, alla luce dell'effettivo utilizzo delle stesse.
D'altro canto, una parte della clientela lamenta proprio l'esiguo numero di fermate assegnate ai treni. Chi accontentare?
Infine, proprio per non peggiorare ulteriormente la regolarità di marcia dei treni, non è possibile inserirne di nuovi, almeno fino a quando la completa realizzazione del programma "Alta Velocità" non lo consentirà.

Un viaggio "salato"

Egregio signor Vaciago, ho letto con molto interesse il suo pregevole articolo "Chi paga?" pubblicato sulla rivista "Amico Treno" n° 5 del settembre 1992, ma la domanda che mi è sorta spontanea è stata "chi saranno i passeggeri di cui parla l'autore?".
Penso proprio che l'obiettivo di un'azienda che vuole crescere di fatturato non sia solo quello di aumentare le tariffe ma sia soprattutto quello di aumentare il bacino d'utenza. Solo con questo presupposto il suo articolo ed i suoi conteggi rimangono validi. Ritengo però che le FS facevano poco prima e fanno poco anche ora che sono Spa per attirare i viaggiatori, e quello che mi è successo il 27 ottobre scorso ne è una ulteriore riprova. Quel giorno dovevo andare al funerale di una mia nonna fissato per le ore 14 a Montevarchi. Così, consultato l'orario dei treni, vedo che prendendo un treno alle 9.15 da Roma Termini e cambiando ad Arezzo, con il regionale delle 11.20 sarei arrivato in tempo per dare l'ultimo saluto alla nonna.
Rassicurato dal personale delle FS che avrei fatto in tempo a prendere il treno regionale ad Arezzo, benché l'intervallo fra l'arrivo del primo e la partenza del secondo fosse di soli otto minuti (qualcuno aveva anche avanzato l'ipotesi che, in caso di ritardo del treno da Roma, avrebbero atteso qualche minuto), scelgo di prendere il treno e rinuncio così ad un viaggio in automobile; per giunta su quel treno incontro una zia che faceva lo stesso viaggio per lo stesso motivo.
Tutto quasi bene fino ad Arezzo, dove arriviamo alle 11.25, con 17 minuti di ritardo per delle soste intermedie di cui non ho capito il motivo.
Il regionale era già partito, in orario, e così io e mia zia ed altri passeggeri provenienti da Roma siamo rimasti a piedi.
Abbiamo protestato con il capostazione di Arezzo: poteva far partire il regionale con qualche minuto di ritardo, aspettando i passeggeri da Roma. Questi si è appellato ad una autorità superiore di Firenze, che gli avrebbe detto di far partire il regionale senza attendere il treno da Roma (meno male che nelle Spa c'è meno burocrazia e più elasticità!).
Abbiamo dovuto prendere un taxi da Arezzo a Montevarchi, che ci è costato 60.000 lire; solo così siamo arrivati in tempo per il motivo per cui eravamo partiti.
Questo viaggio per due persone ci è costato 134.800 A/R in 2ª classe, ben più del costo di un analogo viaggio in macchina, che sarebbe stato più comodo (senza cambi ad Arezzo), più igienico (converrà che le carrozze ed i WC sono alquanto sporchi) e più puntuale.
Non è la prima volta che mi è capitato di perdere la coincidenza ad Arezzo in analoghi viaggi, ma prima eravate statali, poi Ente, ora siete Spa e, come lei stesso dice, dovete far quadrare i conti ma funzionare anche meglio!
Le chiedo: chi fa gli orari con coincidenze di soli 7 minuti di intervallo tra due treni, fra i quali c'è sicuramente trasbordo di passeggeri? Chi è questa ottimistica persona che crede le FS puntuali? E chi è che non acconsente al ritardo sulla partenza di un treno regionale per non attendere alcuni minuti l'ar-

rivo di un altro treno proveniente da più lontano?
Così facendo e ragionando, penso che i passeggeri diminuiranno perché i conti che lei ha fatto li sanno fare anche gli utenti e quando, come nel mio caso, uno ci rimette a prendere il treno, la prossima volta sceglie l'automobile e così facendo i passeggeri diminuiscono ed il suo articolo purtroppo non è più valido per mancanza di materia prima.
La ringrazio se mi vorrà dare una risposta e se vorrà interessarsi per il rimborso del costo del taxi (di cui allego copia della ricevuta), visto che ho dovuto prenderlo per una mancanza della sua società. Distinti saluti.

Sandro Neri - Roma

Per il rimborso, niente da fare: con il funerale alle ore 14, avrebbe potuto prendere da Arezzo il treno 3062 alle 12.51 — 1 ora e 24 minuti dopo l'arrivo del suo treno — per giungere a Montevarchi alle ore 13.11.
Per il disservizio — invece — ci scusi, senza dimenticare che il nostro problema è servire con un sistema rigido una clientela dalle esigenze molteplici: la media delle esigenze non è mai, purtroppo, l'esigenza media. Ma il cliente ha sempre ragione: ci segua con irritata simpatia.

Poche teste e poche fermate

Ho letto con interesse il numero 5 della rivista, trovata alla stazione di Roma Balduina (linea Viterbo-Roma) dove tutte le mattine prendo il treno per andare al lavoro.
Mi ha stupito la dichiarazione di Carlo Pino, nell'articolo di pagina 7, secondo cui il maggior investimento nei prossimi anni sarà per l'Alta Velocità. Immagino che questo sia programmato per portarci ai livelli degli altri Paesi europei, ma ci si dimentica che gli altri Paesi si sono occupati dell'Alta Velocità DOPO aver organizzato efficienti sistemi di traffico locale e metropolitano. In Italia perdura, al solito, la tendenza alla "bella figura" a scapito della funzionalità.
Qual è la proporzione tra l'uso dell'Alta Velocità e l'uso del trasporto locale? Il "conto delle teste", ipotizzato nell'articolo a pagina 4, quasi certamente darebbe come risultato la sospensione dell'Alta Velocità, se in questa è incluso il Pendolino Roma-Venezia che ho usato la settimana scorsa e che certo non avrebbe passato la prova.
Sempre a proposito dell'articolo "Chi paga?", la dimostrazione che tutti i piani e programmi si fanno sulla carta, senza conoscere la realtà quotidiana, si può avere sulla linea che uso tutti i giorni, qualificata come servizio urbano. Dei quattro treni che passano alla Balduina tra le 7.15 e le 8.15 — orario di massimo movimento dei pendolari — solo quelli delle 7.20 e delle 7.50 fermano, mentre quelli che transitano alle 7.33 e alle 8.09, unici diretti alla stazione di Roma Termini, sono considerati "espressi" e saltano di conseguenza la fermata.
Proprio questa mattina (26 ottobre), visto che non è stato possibile a tutti salire sul treno delle 7.50 (arrivato alle 8.20!), il capostazione ha comunicato a quelli rimasti a terra che avrebbe fatto fermare l'espresso delle 8.09 (arrivo previsto alle 8.30!).
Mi domando se qualcuno abbia mai fatto il conto delle teste sulla Viterbo-Roma la mattina e si renda conto della buona volontà che occorre per perseverare nell'uso del mezzo pubblico.

Carla Vivalda - Roma

Sono uno dei tanti pendolari che utilizzano quotidianamente la linea Roma-Viterbo, dalla stazione di Roma Balduina, per recarsi al lavoro. Ho letto per caso il numero 5 della rivista, mi ha fatto buona impressione e voglio esporre alcune osservazioni.
Fin dal 1990, quando la linea è stata riattivata dopo 5 anni di lavori, noi utenti (per favore non chiamateci clienti) abbiamo lamentato in più occasioni la cronicità dei ritardi: ci è sempre stato risposto che la colpa è del binario unico. La mia modesta opinione è che le cause siano due: a) questa linea è spesso usata per fare scuola-guida; b) vengono usati molti convogli ALn a vestibolo centrale (ultimamente addirittura vagoni per lunga percorrenza), con porte strettissime e scalette di accesso che comportano lunghi tempi di discesa/salita.
Conosco la linea Pavia-Cremona-Mantova sulla quale, nel tratto tra Cremona e Mantova — pur essendo a binario unico, con intensissimo traffico di treni locali, a lunga percorrenza e merci — quasi tutti i convogli viaggiano in perfetto orario. È un'altra Italia? Gli orari non potrebbero tener conto dei tempi reali?
Con l'entrata in vigore dell'Orario del 31/5/92 è stata soppressa la fermata alla Balduina di alcuni treni in ore di punta, tra i quali il 9823 — unico della mattina che arriva a Termini — ed il 7378 unico nell'arco di 2 ore e mezza che va a Viterbo. A giugno abbiamo inoltrato al competente servizio una domanda con una cinquantina di firme; ai primi di ottobre, dopo aver visto che anche il nuovo orario era immutato, abbiamo raccolto un intero foglio protocollo di firme, ma nulla è cambiato. In giugno ho anche parlato per telefono con una persona che si era qualificata come il responsabile del servizio urbano, ma mi ha risposto che per esigenze di servizio non era possibile modificare gli orari. Mi chiedo e le chiedo: ma l'esigenza di servizio non dovrebbe essere quella di soddisfare i bisogni del "cliente"? Ecco perché prima l'ho pregata di non chiamarci clienti: l'impressione è infatti che siano cambiate le parole, ma le persone continuino ad essere le stesse. Come conseguenza dei punti precedenti, viaggiamo stretti come sardine — a volte anche nei gabinetti! — ed un numero sempre maggiore di noi lascia il treno per altre soluzioni, perché al lavoro ed a scuola bisogna arrivare in orario. Ma non dovrebbe avvenire il contrario? Che si voglia proprio questo per giustificare la chiusura dei così ottenuti "rami secchi"?
Disposto a rivedere le mie idee, sarei molto lieto di avere una sua risposta sulla rivista.

Fabrizio Soldi - Roma



L'Alta Velocità — che altro non è che il quadruplicamento delle direttrici fondamentali — non è che un mezzo per migliorare ANCHE il trasporto metropolitano e regionale, perché solo con nuovi binari, quelli dove far correre i treni veloci a lunga percorrenza, potremo aumentare la potenzialità delle linee, soprattutto di quelle più congestionate.
Per quanto riguarda, in particolare, la linea Viterbo-Roma e la stazione Balduina, occorrono alcune precisazioni.
1 - Con l'attivazione dell'Orario invernale 1992/93 è stata fatta una revisione dell'offerta, per ottenere un sensibile miglioramento nell'andamento dei treni; l'obiettivo ci risulta raggiunto.
2 - Le fermate ai treni della Viterbo-Roma sono state valutate, nell'incontro tenutosi a Roma nel marzo scorso con i Comitati pendolari della linea, alla luce dell'effettiva utilizzazione delle stesse e delle diverse richieste avanzate. D'altronde, una consistente parte della nostra clientela lamenta l'eccessivo numero di fermate assegnate ai treni. A chi dare ascolto? Noi siamo ancora pronti a discuterne, in un prossimo nuovo incontro.
3 - La possibilità di aumentare la capienza dei convogli è allo studio, ma la soluzione del problema rimane legata alla disponibilità (non certo a breve scadenza, vedi "Amico Treno" n° 5 di settembre) del nuovo materiale rotabile in costruzione.
Infine, non abbiamo alcuna intenzione di ricorrere a machiavellici artifici per giustificare razionalizzazioni o economie nel servizio, anche se comportano tagli o chiusure: quando siamo costretti a farlo, lo diciamo chiaro e tondo.

Un pesante novembre

Egregio signor Vaciago, ormai da mesi si protrae una situazione diventata insostenibile per tutti i viaggiatori della linea Brescia-Milano, che causa notevoli ritardi e non pochi problemi.
Un ultimo episodio risale alla giornata odierna (26/11/1992): saliti alla stazione di Morengo Bariano il capostazione annuncia che il treno regionale 10756 delle ore 7.37 viaggia con un ritardo di 40 minuti a causa di un guasto al locomotore.
Passati i primi 40 minuti, il capostazione annuncia nuovamente che il suddetto treno arriverà con ALTRI 40 minuti di ritardo, e siamo a quota 80.
Arrivati ormai alle ore 9.00 passate viene annunciato l'arrivo di un treno (il diretto 2070 proveniente da Verona) che effettua alcune fermate straordinarie. È quasi impossibile la salita, si può solo immaginare quanto fosse pieno: basti pensare che molte persone erano addirittura poste nello scomparto bagagli.
Dopo un lungo e penoso tragitto siamo giunti a Milano Lambrate, ma qui il nostro calvario non termina. Infatti una porta del treno non si chiude; così, ritardo più, ritardo meno, abbiamo perso altri minuti prima di risolvere il guasto. Minuti importanti visto che ci vengono detratti dallo stipendio.
A questo punto mi chiedo: "È possibile che nell'era dei treni ad alta velocità ci siano questi problemi? È possibile che non esista un locomotore di emergenza nelle stazioni? Non era possibile far passare prima quel diretto ed evitare tutti questi inconvenienti?".
Questo è solo UNO dei problemi che ho, per non parlare delle carrozze troppo fredde in inverno o troppo calde d'estate. Da quattro giorni ormai viaggio imbacuccata come se dovessi partire per il Polo Nord, continuano le lamentele col capotreno che segnala il guasto tutti i giorni sul giornale di bordo, risultato: NULLA.
Ora spero che questa mia lettera non venga cestinata come tutte le altre e che, se siete in buona fede, mi giunga una risposta.
Claudia Majerna - Sergnano (Cremona)

Il novembre '92 è stato un mese "pesante" per quanto riguarda i ritardi sulla linea Milano-Brescia: una serie di guasti agli apparati, alla linea aerea di contatto ed ai locomotori, in giorni diversi ed in alcune stazioni, ha provocato gravi disagi ai nostri clienti pendolari e per questo ci scusiamo.
Le voglio comunque assicurare che la Milano-Brescia, una delle linee a più alta intensità di traffico della rete, è costantemente tenuta sotto controllo, in particolare nelle ore di punta: come avrà potuto notare, nel mese di dicembre — tradizionalmente uno dei mesi più critici per la circolazione dei treni — il servizio è nettamente migliorato.
Per quanto riguarda il caso da lei segnalato, la informo che il guasto al treno 10756 del 26/11/92 è avvenuto in piena linea fra Brescia ed Ospitaletto T. e questo ha contribuito a complicare le operazioni di soccorso ai viaggiatori e di ricovero del materiale.
Ne è risultata sconvolta anche la circolazione su tutta la Milano-Brescia e la soppressione del treno 10756, specializzato nel trasporto di pendolari, con un'offerta di 1.350 posti, ha avuto ricadute negative anche per il conseguente sovraffollamento degli altri convogli e, tra questi, del treno 2070.
Infine, circa il problema del riscaldamento, le segnalo che il materiale di cui attualmente disponiamo è utilizzato in servizi continui durante la giornata e può capitare che, nonostante l'intervento del personale tecnico, la manutenzione corrente non sia sempre efficace come la riparazione in officina.
Spesso si tratta di valutare l'opportunità di provocare ritardi al treno in partenza, per sganciare la vettura guasta, diminuendo i posti offerti oppure mantenerla in composizione, con interventi tecnici nelle stazioni di sosta; le anormalità segnalate dal capotreno, infine, vengono *sempre* tenute in considerazione.
Come certamente avrà avuto modo di leggere anche sul nostro periodico ("Amico Treno" n° 5, settembre 1992), la Divisione Trasporto Locale ha in programma il rinnovo del parco rotabile specializzato per il traffico pendolare a partire dal 1995 e tra le innovazioni è prevista anche la climatizzazione delle vetture, proprio per migliorare le condizioni di viaggio nelle stagioni estiva ed invernale, venendo incontro alle esigenze che i clienti pendolari ci hanno segnalato attraverso le nostre periodiche indagini e sulla stampa.



Sono spariti i biglietti a fasce

Sono un utente assiduo della tratta Bergamo-Treviglio-Milano e vorrei esporre alcuni suggerimenti e lamentele. Il 16/9/92 ho dovuto fare il biglietto in vettura sia all'andata che al ritorno da Milano, con una spesa di 20.000 lire anziché 5.600 (viaggio A/R, con Carta Verde, Verdello Dalmine-Milano) in quanto vi era coda agli sportelli delle biglietterie e le edicole di Verdello e Milano Lambrate non avevano i biglietti a fasce chilometriche, che sarebbero gran bella idea se applicata continuativamente e capillarmente (a Milano erano in distribuzione, poi sono spariti).
Vidimazione obbligatoria per il ritorno dei biglietti A/R inferiori a 50 km: un avviso a Milano Lambrate la dice non più necessaria. È un errore: la prescrizione era di facile adempimento (basta una penna) e giustissima, ad evitare "riciclaggi"; inoltre gli utenti hanno bisogno di una normativa chiara, definitiva, permanente, anche ad evitare battibecchi con il personale.
Se è necessario risparmiare, è giusto che gli utenti paghino più cari i biglietti, ma risparmiare significa anche: sfoltire l'organico, rinnovare il materiale, ridurre il numero di carrozze dei convogli notturni con pochi viaggiatori. Del resto, aumentare troppo il prezzo dei biglietti è sbagliato perché le FS — pur sempre servizio pubblico che dev'essere accessibile a tutti — già sono finanziate con pubblico denaro ed inoltre non è bene arrivare ai livelli tedeschi, dove le pur efficienti Bundesbahnen costano quasi quanto l'auto: come pretendere che il singolo abbandoni l'auto quando, ad esempio, un viaggio in treno da Verdello a Bergamo e ritorno costa solo il 10% in meno di uno in auto?
Gradirei sapere per quando è previsto il quadruplicamento della intasata tratta Treviglio-Milano e se è previsto il raddoppio della tratta Treviglio-Bergamo. (...)
Narno Pinotti - Levate (Bergamo)

Ricordiamo innanzitutto che i biglietti fino a 50 km possono essere acquistati con un giorno di anticipo. Biglietti a fasce chilometriche: ci sono stati dei problemi con la Società cui era stata affidata la distribuzione, ma presto torneremo alla normalità.
Per quanto riguarda la vidimazione sui biglietti A/R, renderla obbligatoria aveva suscitato numerosissime lamentele da parte della nostra clientela, che abbiamo finito per ascoltare.
Parlando di risparmi, possiamo ben dire che da parte nostra qualche cosa è stata fatta (soppressione dei treni festivi scarsamente frequentati e loro sostituzione con autocorse). Attualmente sono allo studio una serie di provvedimenti che permetteranno di utilizzare più razionalmente sia le risorse di materiali che quelle umane, ma i prezzi del trasporto ferroviario dovranno comunque aumentare anche da noi.
La scelta del treno, comunque, noi pensiamo debba essere motivata da ragioni diverse dal semplice calcolo economico
L'inizio dei lavori per il quadruplicamento della Milano-Treviglio dovrebbe essere imminente, tanto che l'orario dei treni sulla tratta ha subito allungamento di percorrenza, in previsione dell'apertura dei cantieri.
Per finire, abbiamo sottoposto i suoi numerosi suggerimenti — che per brevità omettiamo — ai nostri "orari sti", ma dobbiamo farle rilevare come l'attuale scenario, con la mancanza di linee specializzate per i diversi tipi di trasporto (merci, regionale, intercompartimenta-

le) e soprattutto la mancanza di materiali "dedicati", talvolta non consente di ritoccare, anche di pochi minuti, un orario, se non causando scompensi su altre tratte.



Siate più sensibili ai nostri problemi

Siamo un numeroso gruppo di pendolari "a lungo percorso" cioè passeggeri che percorrono centinaia di chilometri ogni giorno, trascorrendo in media 4 ore sui treni: per lavoro, dalla costa ligure ci rechiamo la mattina a Milano, rientrando la sera.

Dal 1988 abbiamo contatti epistolari con le Direzioni Compartimentali FS di Milano e Genova o meglio, con cadenza annuale, abbiamo inviato petizioni per chiedere di fermare a Milano Rogoredo l'Intercity 670 del mattino (Tigullio). Al quarto anno la nostra richiesta è stata accolta, consentendoci un risparmio di almeno 30' giornalieri nel tempo di viaggio.

Abbiamo allora inoltrato istanza affinché anche l'Intercity 677 della sera (Caravaggio) faccia la stessa fermata e, considerata l'importanza che va assumendo la stazione di Rogoredo, siamo fiduciosi di ricevere una risposta affermativa.

Possiamo quindi affermare che l'Ente Ferrovie ed in particolare la Divisione Trasporto Locale si sono dimostrati sensibili alle necessità dell'utenza e non solo sulle richieste da noi inoltrate: infatti a nostro avviso ora i treni viaggiano con maggior puntualità ed anche con alcuni servizi accessori migliorati.

Concludendo, vorremmo chiedere che questa nostra lettera venga pubblicata, per far conoscere l'opinione dell'utenza abituale della linea Milano-Genova e, lo confessiamo, anche nella speranza di accelerare i tempi di esame della nostra petizione (se ottenessimo quanto richiesto entro pochi mesi, il risparmio di tempo sull'arco di 4 anni ammonterebbe a circa due mesi di vita!).

Franco Mangini (e 200 firme) - Genova

Ci sarebbe piaciuto pubblicare senza commenti questa lettera che riconosce i nostri sforzi per migliorare, ma onestamente dobbiamo a nostra volta confessare che la competenza sui treni Intercity è della Divisione Passeggeri alla quale abbiamo segnalato le vostre esigenze, anche utilizzando questo spazio.

Quant'è lontana Paderno?

Sono annunciate prossime positive novità sulla linea Milano-Bergamo via Carnate da me giornalmente utilizzata. Questo fa senz'altro piacere, trattandosi di una linea cui le FS non avevano mai attribuito rilevante importanza.

Mi permetto alcuni suggerimenti:

1) accorciamento dei tempi di percorrenza (ci sono convogli che, da Paderno a Milano, impiegano anche 55 minuti);

2) generalizzato utilizzo di materiale rotabile di tipo leggero, con prestazioni rispondenti alle caratteristiche della linea ed in grado di transitare senza problemi sul vetusto ponte sull'Adda;

3) frequenza delle corse più rispondente alla tipologia dell'utenza, con orari cadenzati e coincidenti con quelli delle autolinee. Per esempio si potrebbero istituire: a) un nuovo treno fra Carnate e Bergamo, in corrispondenza con il Diretto 2612 (Milano C/le 23.15, Carnate 23.37), per consentire il rientro in orario successivo a quello dell'ultimo treno per Bergamo (da Milano P. Garibaldi alle 22.15); b) un nuovo treno da Carnate a Bergamo che permetta di raggiungere la città orobica prima delle 7.00, per consentire:

- coincidenza con Diretto 33261 per Brescia;

- coincidenza con autolinee per località montane;

- ingresso in orario degli studenti che frequentano istituti in periferia di Bergamo;

- arrivo in orario a chi deve iniziare il lavoro prima delle 7.32, teorico orario d'arrivo del treno 10461.

Per concludere, ricordo il problema della distanza tra Milano e Paderno Robbiate che, grazie a due successivi arrotondamenti, uno su Milano-Carnate ed uno su Carnate-Paderno, finisce per cadere nello scaglione 31-40 km piuttosto che in quello, più realistico, dei 21-30.

Angelo Villa - Paderno d'Adda (Como)

Rispondiamo punto per punto.

1) la percorrenza dei nostri convogli risulta normalmente contenuta in 30-35 minuti nelle fasce orarie di "morbida", mentre i tempi medi si allungano (40' circa) nelle fasce orarie di punta, quando il maggior numero di treni circolanti sulla linea (a semplice binario) provoca più incroci con conseguenti perditempi.

2) stiamo cercando di ottimizzare l'utilizzo del materiale rotabile — vedasi "Amico Treno" n° 5 — ma potremo fare di più e meglio quando carrozze e locomotori di nuova assegnazione saranno disponibili;

3) non sono arrivate richieste per nuovi treni in numero tale da far ipotizzare l'istituzione di nuove relazioni; si deve inoltre tener presente che l'Ente FS Spa deve tendere, per legge, al pareggio di bilancio: da ciò la soppressione di treni scarsamente frequentati (e la loro sostituzione con autocorse). È comunque nata S.F.R. (Società Ferroviaria Regionale), con la partecipazione di FS, Ferrovie Nord Milano e Regione Lombardia, che tra gli altri obiettivi ha proprio l'integrazione fra i vari sistemi di trasporto pubblico.

Infine, la distanza fra Milano e Paderno Robbiate. Dalle "Tavole Polimetriche" in vigore, unica pubblicazione ufficiale in materia, per la modifica delle quali è competente il ministro dei Trasporti, risulta essere di 'km 31.

Siamo pendolari bistrattati

Siamo un folto gruppo di pendolari di Arenzano e Cogoleto che per molti anni — e fino al 25/9/92 — hanno usufruito del treno regionale 11250 in arrivo ad Arenzano alle ore 14.05.

Dal giorno 28 settembre 1992, con l'entrata in vigore del nuovo Orario, abbiamo avuto la sgradita sorpresa che detto treno era limitato a Voltri.

Per l'ennesima volta bistrattati e penalizzati, chiediamo il ripristino della fermata di Arenzano, dato che il treno era molto affollato sia d'inverno che d'estate.

seguono le firme di 77 viaggiatori

Per ora non è possibile accogliere la richiesta, ma con il prossimo Orario estivo il treno 11250 avrà come destinazione Savona, con fermata ad Arenzano.

Attese ad Isernia

A cosa serve aumentare l'offerta dei treni nelle fasce orarie in cui la domanda è quasi nulla (per esempio treni 8033 e 8034, Isernia-Vairano e viceversa) mentre si cambia l'orario del treno 8039, Campobasso-Napoli, nella stazione di Isernia, dalle 14.10 alle 14.28, costringendo così a lunghe attese studenti e lavoratori?

Nicola Di Lorenzo - Isernia

Le giuste osservazioni del nostro lettore, relative ad un più opportuno orario per studenti e lavoratori che da Isernia rientrano dopo le ore 14.00, hanno trovato soluzione nell'impostazione della nuova offerta per l'Orario invernale 1992/93.

Da settembre, inoltre, è stato inserito un nuovo treno da Isernia a Vairano, con partenza alle 14.05 ed arrivo alle 14.53.

Da Broni domande e proposte

Da più di un anno pendolare sulla tratta Broni-Milano Rogoredo, vorrei alcuni chiarimenti.

Da Broni per Milano, al mattino, ci sono tre treni alle 5.48, 6.20 e 6.57; perdendo quest'ultimo, si è costretti ad andare in macchina a Bressana Bottarone per prendervi il locale Voghera-Milano delle 7.48 oppure a Pavia e salire sul primo treno che passa. Non si può inserire un nuovo treno, magari con poche carrozze, che transiti da Broni verso le 7.30? Chi può arrivare a Milano entro le 9.00 avrebbe così anche una maggiore scelta.

Tra Broni e Bressana Bottarone la velocità non è elevata; dipende dall'alimentazione elettrica, dalla massicciata o da cos'altro? Il treno ipotizzato delle 7.30 — o anche altri, per esempio alla sera nel ritorno — non potrebbe saltare Barbianello e Bressana Argine, visto che poco distante ci sono proprio Broni e Bressana, garantendo così una percorrenza sui 45 minuti anziché 60 ed oltre?

Diego Meneghel - Broni (Pavia)

La linea Tortona-Milano, sulla quale si inserisce la Stradella-Bressana, è percorsa da un gran numero di treni, al limite della potenzialità, vista la grande affluenza di pendolari e siamo certi che l'inserimento — all'orario suggerito — di un nuovo treno, sarebbe accolto favorevolmente, ma il problema è che mancano le condizioni per la circolazione di un nuovo treno nella tratta Pavia-Milano.
La ridotta velocità dei convogli nella tratta Stradella-Bressana è legata essenzialmente al numero di fermate che i treni devono fare, senza poter sviluppare la massima velocità consentita; ciò nonostante, non ci sembra opportuno sopprimere le fermate proprio ai treni che circolano nella fascia oraria pendolare, la più utilizzata.

Marciapiedi bassi e "arrampicate"

(...) Nei tempi di percorrenza attuali, sembra avere rilevanza il tempo occorrente per il riempimento e lo svuotamento delle carrozze.
Da modesto viaggiatore che ha girato un po' all'estero e dalla quotidiana esperienza con il metrò, non potendo dall'oggi al domani cambiare le porte a tutte le carrozze, chiedo se non sarebbe possibile alzare le pedane di accesso ai treni, evitando ai passeggeri arrampicate di 6° grado.

Gennaro Piedimonte - Napoli

È vero, spesso i perditempi causati dall'incarrozzamento dei viaggiatori sono notevoli, come notevoli sono talvolta i disagi per "arrampicarsi" a bordo.
Il programma di ristrutturazione di impianti e linee ferroviarie, che prevede anche il rialzare dei marciapiedi nelle stazioni a 60 centimetri, è in corso di attuazione (vedasi risposta al signor Ballarini sul numero 4 di "Amico Treno").



Da Arona a Savona: un'Odissea

Da incorreggibile amico dei treni, ho avuto l'audacia di tentare un viaggio da Arona a Savona (due centri non piccolissimi, su linee internazionali) in questa stagione in cui, proprio quando c'è nebbia e migliaia di anziani vanno al mare, vengono immancabilmente soppressi i collegamenti diretti Domodossola-Genova.
Col nuovo Orario è stato presentato, con una certa enfasi, il diretto 2523 Vercelli-Genova (che si spinge fino a Sestri Levante nei festivi!) con coincidenza a Novara col diretto 2431 Domodossola-Torino. Ma sono bastati 5 minuti di ritardo nell'arrivo a Novara (7.33 anziché 7.28) e il diretto per Genova era partito (puntualissimo).
So che le coincidenze di soli 5 minuti non sono assicurate, ma sarebbe molto più logico fissare qualche minuto più tardi l'orario di partenza da Novara. Se fossi riuscito a prendere quel treno, sarei arrivato a Genova P. Principe alle 9.12; bene, un locale per la riviera di Ponente parte alle 9.11, il successivo alle 10.18. Se è uno scherzo, non l'ho capito!
Non ho mollato e sono avventurosamente arrivato a Savona cambiando anche a Mortara, Alessandria (coincidenza volante di 5' andata bene) e Genova: 5 treni, 4 ore.
Al ritorno, naturalmente, sono passato da Milano e me la sono cavata in 4 ore e mezza. In auto avrei impiegato al massimo un'ora e tre quarti!
Ho l'impressione che si faccia di tutto per scoraggiare gli utenti (potrei aggiungere, per quanto riguarda la mia zona, anche la soppressione festiva dei treni sulla Novara-Arona e Santhià-Arona, in zone piene di nebbia: ciò comporta tempi di percorrenza perfino doppi, con i pullman sostitutivi!).
Quando le FS avranno perso anche gli irriducibili come me (ormai ci manca davvero poco), potranno chiudere i battenti! Cordiali saluti.

Claudio Pasciutti - Arona (Novara)

Ha ragione di lamentare la soppressione festiva dei treni su linee dove, specie nel periodo invernale, le condizioni climatiche rendono gli autoservizi sostitutivi molto più lunghi e molto meno pratici.
Ma forse è opportuno ricordare a tutti i nostri clienti che le lamentele andrebbero indirizzate più che alle FS Spa — che sono costrette a razionalizzare i servizi offerti e recuperare risorse — a quelle autorità politiche locali che definiscono, pagandoli, i servizi da effettuare.
È legittima la perplessità sulle 4 ore — quando va bene — per recarsi in treno da Arona a Savona e viceversa, ma non abbiamo una disponibilità di mezzi e di risorse che possa permetterci di collegare fra loro in modo permanente, veloce e con più corse giornaliere tutte le città d'Italia.

Quel treno per Livorno

Siamo un gruppo di pendolari della tratta Grosseto-Livorno e con questa lettera vogliamo far presente il nostro quotidiano disagio.
Da tempo abbiamo fatto presente il nostro problema alle varie autorità: Amministratore Straordinario FS, ministro dei Trasporti, Direttore Compartimentale di Firenze (per ben tre volte) ma non c'è stata MAI risposta; perché?
In breve, chiediamo un razionale uso dei treni, che ne possa garantire un utilizzo continuo, debitamente calcolando gli orari di lavoro (6-14-22) dei potenziali viaggiatori.
Chiedevamo che l'attuale Locale 11728 fosse anticipato di 20-30 minuti: sarebbe tornato utile per i moltissimi insegnanti, studenti, impiegati; per tutta risposta è stato posticipato di 5-10 minuti.
Il Locale per Livorno transitante da Campiglia M.ma alle 5.05, unico treno comodo, è stato anticipato di circa 30 minuti, determinando un grosso disagio ed il suo inutilizzo: in pratica è divenuto quasi impossibile usare il mezzo pubblico.
Privilegiare gli Intercity può essere un'ottima scelta ma non dimentichiamoci dei treni regionali, che vedono in lavoratori e studenti i loro più numerosi ed "affezionati" clienti.

Paolo Galoppini - San Vincenzo (Livorno)
Angelo Scotto - Livorno

Il treno 11728 (Grosseto 12.50-Firenze 16.57), ritardato in partenza di 5 minuti rispetto all'Orario precedente, non può essere anticipato per non ridurre la fascia oraria dedicata alla manutenzione della linea.
L'orario del treno 6672 (che ora parte da Campiglia alle ore 4.55 anziché alle 5.05, per giungere a Livorno alle 5.50 invece delle 6.10) è stato modificato cercando di mediare l'esigenza della maggior razionalizzazione possibile di mezzi e risorse con l'esigenza dei pendolari che debbono raggiungere Livorno tra le 5.50 e le 6.10.

Errata corrige

Ne "L'angolo delle informazioni - Biglietti a fasce chilometriche" pubblicato nel numero 7 (dicembre '92) di "Amico Treno", causa l'infelice formulazione di un periodo, l'espressione "senza costi aggiuntivi" — riferita al rilascio in treno di biglietti di congiunzione, modifica e prolungamento d'itinerario, cambio classe e supplemento rapido in appoggio ai citati biglietti a fasce chilometriche — si presta ad una errata interpretazione e deve intendersi "senza costi aggiuntivi tranne che il diritto di esazione in treno, quando previsto".

C'è

chi lo usa perchè 

gli fa compagnia, chi lo usa 
per tenersi informato chi  lo usa per scriverci vibrate proteste, chi per conoscere gli angoli più belli d'Italia,  chi per farsi quattro  risate con un Amico sincero.

C'è poi chi, dopo averlo letto, lo usa. 



AMICO*TRENO*

il mensile di proposte in movimento

ferrovie italiane

TRASPORTO LOCALE

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore FEBBRAIO - MARZO 1993 ANNO 2 - N. 2

Sped. abb. post. gruppo III/70



TAVOLA ROTONDA: FERROVIE, WWF, LEGAMBIENTE

INTERVISTA CON ANTONIO ALBANESE

JACQUES-YVES COUSTEAU: IL NOSTRO PIANETA È SEMPRE PIÙ INQUINATO

i Treni OGGI

modellismo NORIMBERGA '93

STORIA
ATTUALITÀ
MODELLISMO

135

RMista mensile - anno XIV - n. 135 - marzo 1993 - Ediz. ETR, Salò (BS) - Spediz. in abb. post. gr. 3°/70 - lire 8.500



Treviglio ieri e oggi
carrozze FS ungheresi
sul treno in bicicletta
la mostra di Monfalcone

ETR - Editrice Trasporti su Rotaie, Casella postale 190, 25087 Salò (Brescia), telefono (0365) 41087

È IN EDICOLA IL NUOVO NUMERO

SOMMARIO

AMICOTRENO

PERIODICO MENSILE DELL'ENTE F.S. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 2 - n° 2



4 Quattro chiacchiere con gli amici del treno

6 Seduti intorno allo stesso tavolo

24 "Terza classe"

26 Veneto: la politica "verde" dei trasporti

28 Alta Velocità: cos'è successo oltre le Alpi

30 Sbuffi

32 Un futuro poco "pulito"

34 Ma se avessimo già le nuove linee...

35 Ma chi, ma come, ma che...

38 La città degli intrighi

41 Lettere & Lettere

Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di redazione
Stefano Bernardi, Silvio Grandi, Luciano Luccini, Lorenzo Gallico e Piero Spila (Relazioni Esterne FS), Cesare Vaciago (Responsabile di Divisione)

Coordinamento redazionale Cristina Forghieri

Segreteria di redazione Giuseppe Bissanti

Collaboratori
Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Ludovico Bencivenni, Mario Benedetti, Marcello Bernardi, Beppe Bertoli, Silvano Bonaluti, Renato Calabrese, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Luciano Covi, Vincenzo Crolla, Angelo Dadda, Vittorio De Seriis, Giacomo De Stefani, Anna Maria D'Agaplio, Davide Dragoni, Massimo Ferrari, Maria Di Gennaro, Alberto Dut, Bianca Maria Fiorillo, Paolo Galletta, Neda Gaudino, Gino & Michele, Mirella Giustiniani, Fulvio Graglia, Sabina Guzzanti, Corrado Leonarduzzi, Maurizio Liurni, Enzo Lunari, Edo Magnani, Giuseppe Marone, Lorenzo Maruotti, Gian Luigi Montagna, Claudio Moretti, Diana Nobile, Athos Passalacqua, Giancarlo Pedrazzi, Gian Battista Rodolfi, Silvano Roggero, Paolo Rossi, Antonietta Sannino, Salvatore Sentina, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimò, Paolo Simini Trinchera, Piergiorgio Timone, Luisa Velardi, Francesco Vinci

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/67713314-86454860 - *Fax* 02/8693919

Progetto grafico e impaginazione
Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche:
Richard Kalvar/Ag. Contrasto pagg. 6-7; Roberto Koch/Ag. Contrasto pagg. 8, 9; Henry/Ag. Contrasto pagg. 10, 16, 20-21; Mario Fourmy/Ag. Contrasto pagg. 12, 22-23, 28-29; Franco Tanel/Action Press pagg. 12-13; Action Press pagg. 14-15; Gran V Faint/T.I.B. pagg. 16-17; Marco Bruzzo/Action Press pag. 19; Cesare Gerolimetto pagg. 26-27; Foto Mairani pag. 26 (foto piccola); Foto Attualità pag. 27 (foto piccola); Roberto Koch/Ag. Contrasto pag. 34; Maurizio Buscarino pagg. 35, 36-37; Ovidio Guaita pagg. 38-39 (foto grande), 40; Fotografia Oggi pag. 39 (foto piccola).

Le illustrazioni sono di Guido Orlandi

Stampa: Officine Grafiche Mondadori - Verona

Impianti per la stampa: Color System - Milano

Fotocomposizione
Centro Prestampa Grafotitoli - Sesto San Giovanni

Editore
Leonardo Periodici Srl - via Borgonuovo, 24 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 1.000.000 di copie

In copertina, fotografia di Fausto Numanni

Quattro chiacchiere con gli amici del treno

Ognuno di noi ha degli amici con cui litigare. Si tiene per la stessa squadra; si è soci della stessa azienda; si frequenta lo stesso bar; si vota per lo stesso partito e, per tutte queste ragioni, si litiga alla grande. Perché Vialli è meglio avanzato (arretrato); perché bisogna sviluppare il nuovo (difendere il vecchio); perché nel cappuccino ci vuole la schiuma (non ci vuole); perché bisogna fare l'unità con tutti meno che con... ecc. Gli amici dei ferrovieri sono gli ambientalisti, la composita galassia dei movimenti, che siamo ormai abituati a trovare davanti, dietro, di fianco o contro di noi, comunque sempre intorno: simpatici e insopportabili accompagnatori, pungolatori, avversari e tifosi di quel lento pachiderma in movimento che sono le FS.

Abbiamo deciso di aprire ai lettori di ''Amico Treno'' le porte del bar in cui si svolgono i nostri litigi principalmente per tre ragioni:

— perché la grande stampa nazionale comprime in termini troppo esigui (per chi è interessato al dibattito) le nostre e le loro ragioni;

— perché si tratta di una discussione comunque di grande importanza e carica di ragioni ideali (che ascoltare o leggere, di questi tempi, non fa male a nessuno);

— per dimostrare che si può restare amici senza pretendere di avere l'ultima parola (perché ''Amico Treno'' è uno stile di lavoro, non un bollettino aziendale).

Per i lettori meno addentro alle nostre dispute ''trenologiche'' credo che qualche premessa a questa ''palestra aperta'' non guasti, innanzitutto su quel che ci unisce agli amici ambientalisti, rappresentati, in questo numero, da WWF e Legambiente. Noi siamo portatori, come loro, di alcune certezze di fondo:

• i trasporti sono la priorità strategica del nostro Paese, troppo lungo, stretto e montagnoso per poter andare in Europa (con i suoi uomini e i suoi prodotti) senza una fortissima infrastruttura di rete;

• fra i vari sistemi di trasporto solo il treno garantisce, oggi e per i prossimi 50 anni (fino allo sviluppo industriale del motore a ioni), adeguate caratteristiche di risparmio energetico e di rispetto ambientale;

• nonostante il grave ritardo in cui mezzo secolo di motorizzazione di massa e di ''demenza autostradale'' ha precipitato il nostro Paese, esiste ancora la fattibilità tecnico-economica per un ''progetto Ferrovie'' estremamente oneroso (più di 80mila miliardi entro il 2000), difficile da realizzare (perché ormai contrastante con decenni di sviluppo alternativo delle metropoli e dei loro collegamenti), ma capace di farci ''riacchiappare l'Europa'' almeno nelle quote di mercato passeggeri e merci.

Questo progetto passa, però, attraverso alcuni snodi obbligati:

— un drastico risanamento dell'azienda ferroviaria;

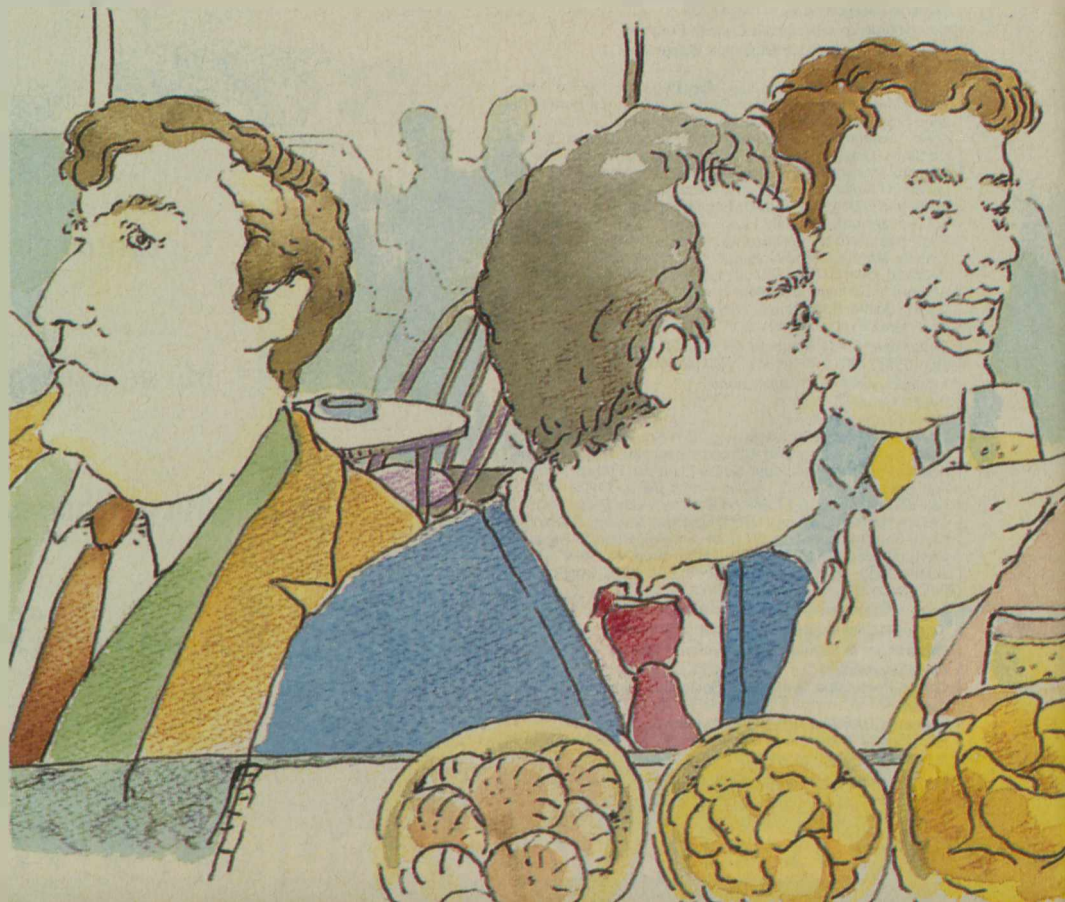
— l'aumento della potenzialità della rete attuale;

— una crescita mirata del traffico merci (che deve raggiungere e superare, nel 2000, il 20% contro l'attuale scarso 12% del mercato);

— un forte intervento di ''sbottigliamento'' degli attuali principali ''ingorghi'' del traffico ferroviario, rappresentati dai nodi metropolitani;

— la riforma del trasporto locale, con la crescita dei nuovi soggetti (Regioni e aree metropolitane) responsabili del finanziamento e della programmazione del comparto, in un'ottica di integrazione intermodale.

Queste certezze condivise ci portano a ritrovarci nello stesso bar nel quale vi abbiamo invitato oggi.



Intorno ai suoi tavolini iniziamo a discutere dei nostri tormentoni che, essenzialmente, si riducono a tre:
• la scelta del quadruplicamento Torino-Milano-Napoli, rispetto ad altre priorità di piano, e le relative modalità attuative (sinteticamente riassunte con il termine "Progetto Alta Velocità");
• le modalità del risanamento gestionale (se, cioè, l'impresa FS possa sospendere o rincarare servizi "sociali" in assenza di domanda e di finanziamenti adeguati e a quali condizioni si possa migliorare l'efficienza del servizio sulla rete);
• l'impatto ambientale dei progetti FS.
Questi tre tormentoni spesso degenerano e si fanno noiosi, quando, di volta in volta, noi o i nostri amici indulgiamo al vezzo nazionale di sostituirci nelle responsabilità dell'altro ("se io facessi il ferroviere...", "se io facessi il politico..."). E questo non mancherà di capitare, qua e là, nelle pagine successive di questo giornale.
Potrà allora, cari amici, sembrarvi un dibattito sterile. Non crediatelo.
Il dibattito ambientale occuperà sempre di più, nei prossimi anni, l'attenzione e le cronache. Farà perdere tempo, susciterà critiche e causerà ritardi: ma ci accorgeremo, alla fine, di aver scelto per le nuove linee percorsi più rispettosi delle città e delle campagne; di aver migliorato i risultati senza troppo penalizzare la domanda sociale; di aver scelto soluzioni tecnologiche coraggiose per compensare le esigenze di costo e quelle del servizio.
Come l'attrito ostacola il cammino, ma consente di procedere, così la dialettica territoriale frena il progresso tecnologico e lo stimola; ostacola i piani e li rafforza; pregiudica il consenso e lo consolida.
L'essenziale è procedere. Litigando e rispettandosi: da amici veri.

Cesare Vaciago
Responsabile Divisione Trasporto Locale

WWF e Legambiente sono due associazioni ecologiste impegnate da molti anni contro l'aumento del traffico motorizzato, inquinante e pericoloso per la salute, che hanno sempre sostenuto la necessità di riequilibrare il sistema dei trasporti a favore delle ferrovie e del trasporto pubblico. Hanno dedicato molte energie contro il traffico in città e la realizzazione di nuovi progetti autostradali. Ma quando sono stati presentati i progetti per l'Alta Velocità ferroviaria, hanno sentito il dovere di presentare critiche e proposte per assicurare che gli urgenti potenziamenti ed i necessari raddoppi dei binari servissero davvero a risolvere i problemi di mobilità che abbiamo in Italia.
Hanno trovato nelle Ferrovie dello Stato un interlocutore attento, corretto e disponibile: questo numero di "Amico Treno" ne è una prova. Ma restano diversità profonde ed idee differenti che alimentano da molti mesi discussioni accese. Partendo dal dato inequivocabile che il 75% dei cittadini che usano il treno e l'automobile non fa più di 100 km per tratta, è a questi milioni di passeggeri che occorre offrire un servizio pubblico efficiente e competitivo.
E, secondo le nostre valutazioni, troppo pochi sono i benefici diretti ed indiretti che questi utenti ed il trasporto merci avrebbero dalla realizzazione delle linee ad Alta Velocità. La "lite tra amici", come direbbe Vaciago, non si è certo soffermata sul ruolo chiave che debbono avere le Ferrovie, sulla necessità di risanare anche i conti finanziari, sull'urgenza di realizzare anche nuovi binari e riqualificare le degradate stazioni, ma "sul come" arrivare a questi obiettivi, con quali progetti, finanziamenti e priorità.
Non riteniamo utile realizzare una nuova linea "dedicata al viaggiatore d'affari" mentre pendolari e merci restano su quella attuale; siamo in disaccordo sul meccanismo di finanziamento e riteniamo che la TAV, dopo la privatizzazione delle FS, debba essere sciolta. Opinioni differenti, non solo sull'elevato impatto ambientale dei tracciati, ma anche sulla scarsa utilità collettiva di un progetto che privilegia l'Alta Velocità a scapito dell'alta capacità.
Certo, non dimentichiamo che i nostri avversari veri sono i grandi sostenitori di nuovi tracciati stradali ed autostradali, come chi oggi, in nome dell'emergenza occupazionale, vorrebbe far decollare la variante di Valico Bologna-Firenze. E proprio in alternativa a questo occorre una ferrovia moderna ed utile a quanti oggi usano l'automobile. Ciò si può ottenere soltanto potenziando anziché tagliando i 2mila km di rete locale che si vorrebbe chiudere dal giugno 1994 e finanziando la realizzazione di tramvie e metropolitane.
Pertanto continueremo, da amici veri delle ferrovie, a chiedere la bocciatura del sistema Alta Velocità in cambio del potenziamento e velocizzazione delle ferrovie che privilegi il trasporto regionale e merci.
Abbiamo avanzato anche la richiesta di un anno di moratoria per confrontare tratta per tratta, progetti e tracciati differenziati, per scegliere alla fine quelli che assicurano il minimo di sacrificio ambientale ed il massimo di utilità collettiva, convinti come siamo che solo da un confronto pubblico, anche aspro e polemico, nascano idee utili per il nostro "Belpaese".

Grazia Francescato
Presidente WWF Italia
Ermete Realacci
Presidente Legambiente

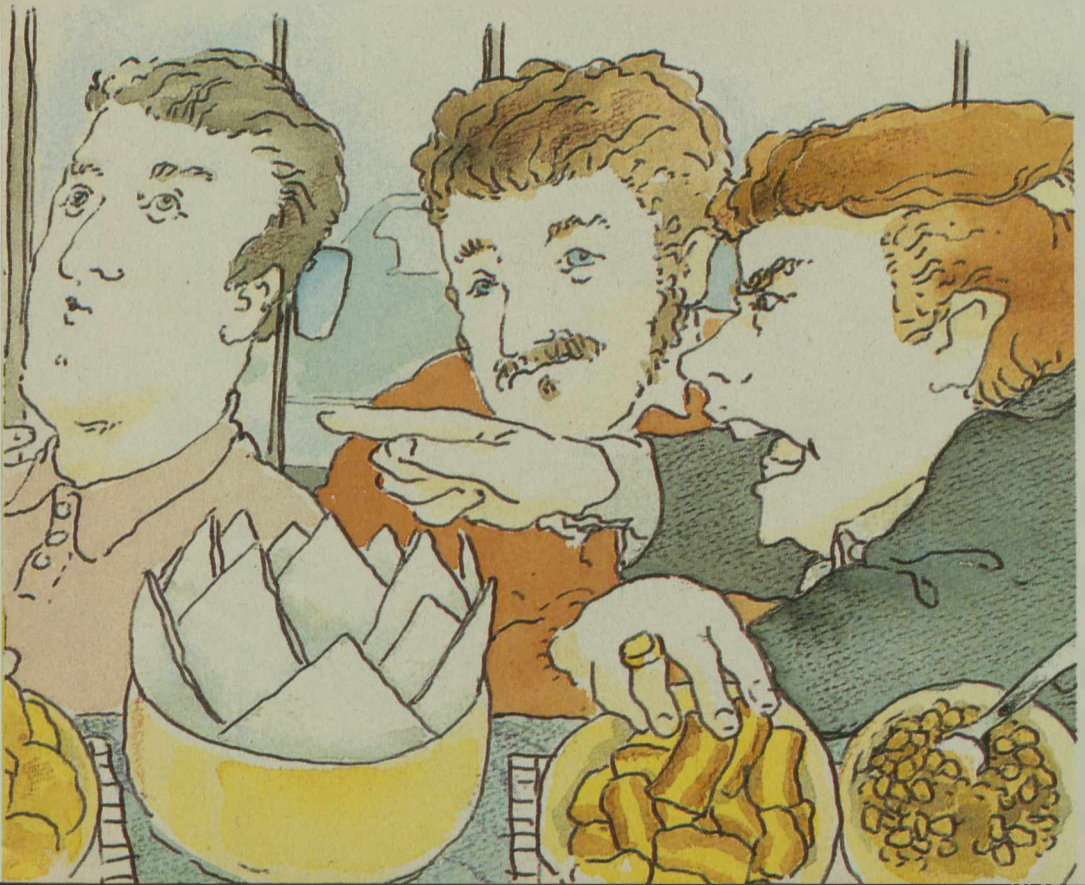


TAVOLA ROTONDA

Seduti intorno allo stesso tavolo

Si sono incontrati a Milano rappresentanti delle Ferrovie e di due fra le organizzazioni maggiormente rappresentative degli ambientalisti

Il 15 febbraio alcuni rappresentanti degli "amici del treno" si sono seduti attorno ad un tavolo (non era in questo caso un tavolino del bar di cui parla Vaciago nell'articolo di fondo, ma quello di una sala riunioni nella sede della Divisione Trasporto Locale di Milano) per discutere sui temi che da qualche tempo danno vita a dibattiti pubblici e assemblee su buona parte del territorio italiano. Per le organizzazioni degli ambientalisti erano presenti: **Anna Donati**, per il WWF Italia, **Alberto Santel**, per la Legambiente e **Mariarosa Vittadini**, docente del DAEST-Istituto Universitario di Architettura di Venezia in veste di supervisore scientifico delle due organizzazioni. In rappresentanza delle Ferrovie sedevano al tavolo: **Cesare Vaciago**, Responsabile della Divisione Trasporto Locale, e **Stefano Bernardi**, Dirigente del Servizio Strategie della stessa Divisione. Per la redazione di "Amico Treno" c'erano **Carlo Pino** e **Cristina Forghieri**.

Crediamo che riproporre su queste pagine quello che è stato detto durante la riunione milanese possa contribuire a chiarire le diverse posizioni: non ci sono stati "vincitori e vinti" e così doveva essere.
L'obiettivo era quello di ricercare possibili intese per migliorare i progetti attuali: la strada ci è sembrata percorribile... e difficile.
Per continuare a discutere rivolgetevi, oltre che alla redazione del nostro giornale, a:

WWF
Anna Donati
Via Salaria, 221
00199 Roma
tel. 06/8417232-8417634

Legambiente
Alberto Santel
Murazzi del Po, arcata 57
10123 Torino
tel. 011/8125386-887176

Alta Velocità e quadro istituzionale

Vittadini: La maggior area di dissenso tra noi e l'Ente FS continua ad essere l'Alta Velocità. L'Alta Velocità non è certamente il problema prioritario per il trasporto del Paese: i problemi dei trasporti urbani, regionali, delle merci sono al confronto più gravi ed urgenti. Dal punto di vista della politica strettamente aziendale la scelta dell'Alta Velocità può essere comprensibile in quanto si sceglie di quadruplicare le direttrici della "T" (le linee Torino-Venezia-Milano-Napoli) dove le FS affermano che si concentra l'80 per cento della domanda. Se questo è vero, è però altrettanto vero che si tratta di una politica totalmente insensibile verso altri obiettivi: quello della copertura territoriale della rete e del riequilibrio, a livello di collegamenti, delle varie parti del Paese. Ciò non toglie che dove le linee sono effettivamente sature i quadruplicamenti sia-



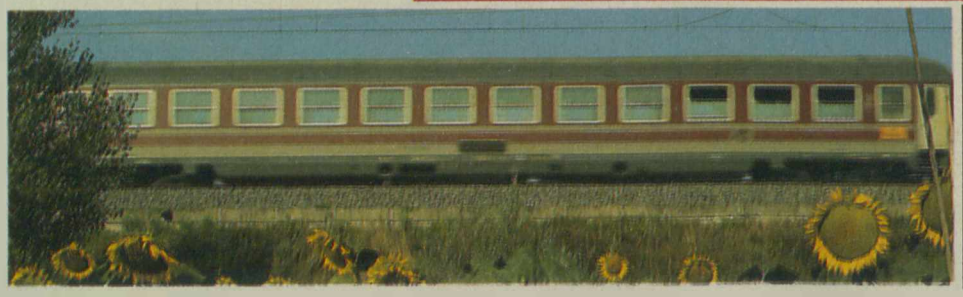
no necessari e prioritari. Su questi siamo perfettamente d'accordo. Non credo invece al grande progetto complessivo, vista oltretutto l'attuale congiuntura economica. Anche se la parola non è delle più felici, in quanto può evocare i mille cantieri iniziati nel passato, sono convinta che sarebbe preferibile un frazionamento del progetto di quadruplicamento, il che vuol dire quadruplicare quelle tratte su cui ci sono problemi di circolazione e potenziare tutto il resto della rete portandolo uniformemente ad elevate prestazioni. Sta di fatto però che la formula del finanziamento che è stata adottata (il coinvolgimento dei privati che è stato sbandierato come un vessillo per ottenere consenso e che alla fine altro non è che un prestito bancario, tra l'altro ultragarantito dallo Stato) ha determinato una scatola chiusa, quella dell'intero quadruplicamento della "T", che pone poche alternative.

Vaciago: Prima di entrare nel merito della discussione sull'Alta Velocità vorrei mettere a fuoco alcuni problemi di ordine generale, che determinano lo scenario in cui ci troviamo a muoverci e con cui dobbiamo fare tutti i conti. Il primo problema è che manca una pianificazione nazionale del trasporto perché il Cipet sta muovendo i primi passi. Il secondo è che il quadro normativo (riforma del trasporto locale) è ancora carente. Su questo sfondo non possiamo permetterci di ridiscutere gli equilibri del piano di investimenti FS già approvato e inserito nella Legge Finanziaria 1993 né le scelte che esso comporta. Possiamo discutere invece sulle priorità. Si può sostenere ad esempio, come faranno gli amici ambientalisti, che l'intervento sui nodi è prioritario rispetto all'Alta Velocità . Teniamo conto, però, che entrambi i progetti sono oggi finanziati, e che entrambi possono essere realizzati in tempi certi: non c'è "concorrenza" o alternativa tra i due.

Donati: D'accordo, abbiamo capito che tutte le risorse sono già stanziate nel bilancio dello Stato. Ma se gli investimenti per l'Alta Velocità ad un certo momento fossero concorrenti con altri, chi deciderebbe?

Vaciago: Per quanto ci riguarda, ragionando in termini di cassa, per le FS non è necessaria una scelta fra alternative. L'Alta Velocità rappresenta un volume relativamente ininfluente rispetto al complesso degli investimenti, anche grazie al meccanismo TAV. Quindi, per noi, gli investimenti possono essere avviati contemporaneamente. Il problema sono i tempi: nessuno degli investimenti che abbiamo programmato è in grado di partire senza una notevole trattativa con il territorio.

Bernardi: Ai tempi di trattativa vanno aggiunti anche quelli di progettazione. I progetti esecutivi già ultimati sono pochi, perlomeno rispetto al volume degli investimenti previsti. Penso che tra progettazione e trattativa



Quale deve essere la strategia di fondo del potenziamento delle FS Spa?

FERROVIE

Il potenziamento FS si articola su tre scelte di fondo:
— agevolare la mobilità nelle Grandi Aree Metropolitane;
— integrare e velocizzare i collegamenti fra le aree stesse (medie e lunghe distanze);
— conquistare la quota europea di traffico merci (20% del mercato).
Queste sono, in effetti, le linee lungo le quali è forte la domanda sociale ed è forte anche la prospettiva di redditività. Si tratta, inoltre, delle linee lungo le quali la concorrenza gommata deve cedere posizioni (al di là delle note ragioni energetiche ed ambientali) per la semplice considerazione della inaccessibilità automobilistica dei grandi centri urbani. In termini di politica degli investimenti questa scelta determina tre corollari:
1) un intervento massiccio sui nodi metropolitani (per evitare "l' ingorgo" che oggi deteriora la qualità del servizio nelle ore più richieste e per soddisfare, contestualmente, il trasporto infra-metropolitano);
2) il quadruplicamento delle direttrici fondamentali lungo le quali si sviluppa oltre l'80% del traffico e la cui potenzialità limitata impedisce ulteriori aumenti dell'offerta;
3) un poderoso e coerente rafforzamento del materiale rotabile (in particolare: locomotive ed elettromotrici), il cui parco, oggi obsoleto, soggetto a guasti frequenti, costituisce il principale ostacolo alla percezione del miglioramento della qualità del servizio.

WWF - LEGAMBIENTE

Per potenziare il servizio ferroviario bisogna "rubare" merci e passeggeri ad altri sistemi di trasporto, quindi alla strada che ne trasporta più di tutti. Chi decide le strategie di FS deve offrire agli automobilisti, specie nelle aree congestionate, un servizio che li convinca a scendere dalla macchina e a salire sul treno. Dunque *prima* definiamo qual è il livello di servizio concorrenziale alla strada e *dopo* quali interventi infrastrutturali sono necessari per garantirlo. Questi interventi devono:
— consentire l'universalità dell'esercizio e quindi la compresenza e l'incrocio di convogli anche merci;
— aumentare l'effetto rete e quindi prevedere più itinerari alternativi anziché concentrare l'offerta solo sulla dorsale centrale (usare ad esempio itinerari alternativi per il traffico merci può diminuire il livello di saturazione di altre linee e liberare capacità per il trasporto pendolare). L'intervento strategico è l'ammodernamento e la velocizzazione delle linee locali (76% del traffico passeggeri) per ridurre la congestione e l'inquinamento nelle aree urbane. La maggiore carenza di FS Spa risiede nell'incapacità gestionale più che nella saturazione delle linee o nelle carenze di mezzi e strutture; dunque FS deve sviluppare una rete ferroviaria moderna in cui la maggiore attenzione sia dedicata alla qualità del servizio e la velocità ne sia una conseguenza, non l'obiettivo prioritario. Si deve investire nella gestione e avere servizi complementari efficienti, offrire la piena integrazione con tutti i servizi di trasporto locale, garantire il cadenzamento dell'orario e coincidenze sicure ad ogni ora (mezz'ora nelle aree più affollate) in tutte le stazioni e per tutta la rete.



Quali implicazioni avrà la strategia di potenziamento delle FS Spa sulle Aree di trasporto Merci, Passeggeri e Trasporto Locale?

Nell'area delle Merci l'adozione organica della strategia proposta consentirà il previsto aumento delle quote di mercato.
I Passeggeri, nel loro insieme, dovrebbero salire dall'11% al 15% di quota di mercato e il Trasporto Locale dovrebbe avere un incremento di almeno il 3% all'anno, fino a raddoppiare nel 2000 gli attuali volumi di clientela servita (stima 2 milioni di pendolari/giorno).
Si noti che tale strategia non passa necessariamente attraverso la prevista restrizione dei servizi offerti sulle linee meno remunerative a partire dall'Orario estivo 1994: tale restrizione è dovuta solamente alla scelta del Governo di contenere lo stanziamento di bilancio (scelta che può essere ancora modificata in sede di Legge Finanziaria 1994).
È ovvio che il solo potenziamento delle infrastrutture e dei rotabili non consente di conseguire i risultati anticipati. Con esso debbono muoversi, coerentemente, una politica gestionale di forte compressione dei costi operativi e un'adeguata politica di indirizzo da parte dell'Autorità di Governo (ad esempio, con la fissazione di noli politici per l'impiego dell'infrastruttura, con regolamentazioni severe della circolazione urbana, e della sosta in particolare, con incentivi alla riconversione degli autotrasportatori al traffico combinato ecc.).
In altri termini, la dirigenza FS deve essere considerata responsabile dell'azione sui costi, sulla qualità, sul mercato e della realizzazione degli investimenti pattuiti.
La scelta treno è una scelta programmatica, nazionale e locale.

Il Piano di Impresa di FS Spa prevede, fra il 1993 e il 2000, di passare dall'11 al 12,5% del trasporto Passeggeri a lunga distanza, e di arrivare al 15% dopo la realizzazione delle linee A.V. Mi-Na, To-Ve, Mi-Ge, spendendo oltre 38.000 mld ovvero "tanto rumore per nulla". Il servizio per i passeggeri inoltre peggiorerà: nelle aree deboli del Paese i treni saranno tagliati per aumentarli nelle aree forti (i 6.000 km della rete commerciale). Del resto, nei programmi di investimento della Spa non sono mai presi in considerazione gli effetti di equilibrio/squilibrio territoriale. La politica del territorio è certamente compito del Governo e non di FS. Tuttavia, poiché il Governo non esiste, l'azienda persegue politiche aziendali, ovvero non si pone neppure il problema di considerare la ferrovia come uno degli elementi attraverso cui riqualificare e decongestionare le aree urbane. Anzi rincorre quella parte di utenza che oggi prende l'aereo per recarsi da una grande città ad un'altra (4% degli spostamenti) rinunciando a promuovere una politica dei trasporti che abbia il treno come chiave di volta. Secondo i progetti FS nel caso del sistema A.V. l'offerta di treni veloci, comodi, frequenti creerà la domanda che serve a remunerare l'investimento, mentre nel caso della rete per il Trasporto Locale la domanda di trasporto pendolare viene considerata insensibile alla qualità dell'offerta. Si vede che i manager sono abituati e apprezzano le comodità, mentre il popolo no.

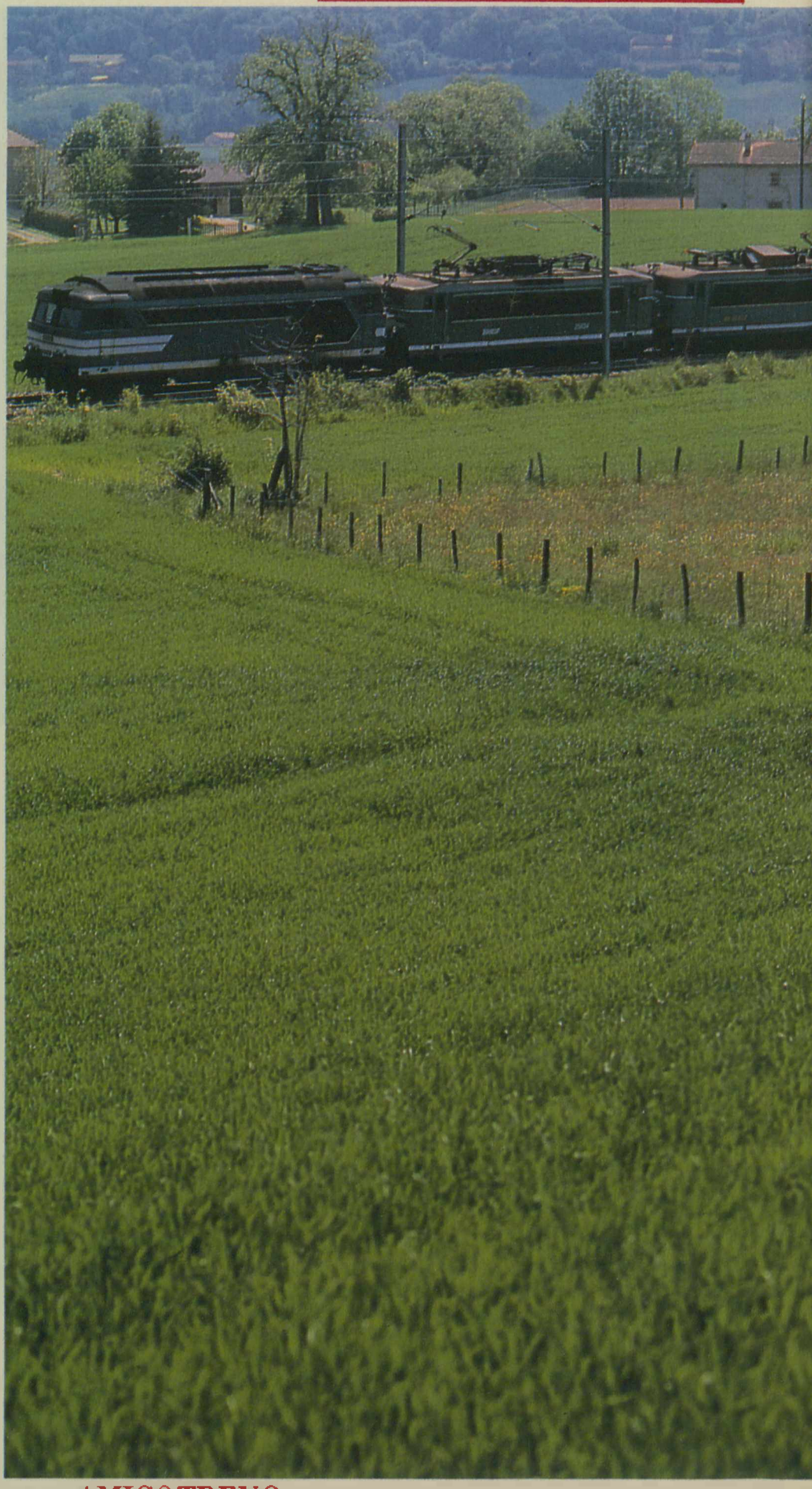
(molte sono già avviate, ma non completate) e successivo avvio dobbiamo mettere in conto quasi un anno. Sono tempi lunghi tecnicamente.

Santel: Per quanto ci riguarda, a livello di priorità, la nostra scelta va ai nodi perché, se gli interventi fossero gestiti in modo rigoroso, sull'esempio "svizzero", si potrebbe già con i treni e le linee attuali, per quanto deficitari, intervenendo solo sulla gestione, portare notevoli miglioramenti al servizio. Per quanto riguarda le linee, visto che i tempi ci sono, si potrebbe discutere su quali devono essere le prioritarie fra quelle approvate: ad esempio siamo d'accordo su alcuni tronchi della Milano-Napoli, mentre non ha alcun senso la Torino-Milano se non viene risolto prima il problema di quale assetto dare al trasporto merci in relazione al progetto della Torino-Lione, la cui fattibilità pare assai dubbia. Per quanto riguarda invece il trasporto locale, oltre a rivedere i criteri degli stanziamenti per definire come spendere meglio i soldi, secondo me va tenuto conto che il futuro interlocutore Regione presenta non pochi rischi. Se andiamo a vedere, le Regioni sono quelle che hanno foraggiato di fatto le autolinee coprendo situazioni fallimentari con il ricorso al piè di lista, per non parlare delle capacità pianificatorie ridotte a zero dopo anni di non programmazione. Mi chiedo se non ci troveremo di fronte a casi in cui gli enti regionali alla fine troveranno più comodo fare piani di trasporto in cui le Ferrovie non sono contemplate.

Vaciago: È un rischio che non si correrà, perché il progetto di legge per la riforma del trasporto pubblico prevede che almeno per un quinquennio le Regioni non possano modificare gli equilibri esistenti tra gomma e ferro a svantaggio di quest'ultimo. Per quanto riguarda il timore circa le capacità pianificatorie delle Regioni, è stata proposta la creazione di due grandi scuole, una per il Nord e una per il Sud, di formazione alla programmazione territoriale dei trasporti per i funzionari regionali.

I temi dell'accordo e quelli del dissenso

Bernardi: Tornando al nostro confronto, mi sembra che le coincidenze di veduta tra FS e movimenti ambientalistici ci siano. Si potrebbe concordare, ad esempio, che si tratta di dare un ruolo più progettuale alle conferenze dei servizi, che nella recente esperienza non hanno funzionato come avrebbero dovuto. Allo stesso modo è interesse delle FS estendere il proprio mercato e non solo sviluppando offerta sulle linee sature. Ovviamente non andremo ad offrire un prodotto dove non c'è richiesta, ma crediamo ad un'espansione territoriale laddove il treno è socialmente più utile: non perché sia compito dell'impresa FS fare un servizio sociale, ma perché andare ad offrirlo dove



Quale dovrebbe essere la strategia dell'Ente FS Spa per acquistare traffico merci dalla strada?

FERROVIE

Nelle sue grandi linee la strategia per la conquista del traffico merci passa attraverso:
a) gli investimenti. Non solo quelli comuni sulle infrastrutture e sul materiale rotabile, ma anche quelli specifici (interporti, raccordi, allargamento di gallerie ecc.) che il Contratto di Programma quantifica in oltre 1.000 miliardi;
b) la creazione di un'alleanza con i trasportatori su gomma che consenta loro di operare lungo tratte brevi di collegamento degli stabilimenti/clienti con lo scalo, anziché di competere su tratte lunghe con il vettore ferroviario;
c) la creazione di una somma di soggetti con partecipazione, anche maggioritaria, di privati (di cui alcuni, come la Cemat, sono già attivi con successo) che scelgono il treno come vettore dominante.
Accanto a queste leve che oggi sono nelle nostre mani ce n'è un'altra politica: una scelta, finalmente forte e chiara, del Governo per il traffico merci su ferro, di cui alcune recenti svolte non sembrano indicare la strada (approvazione in extremis della variante di valico sulla Firenze-Bologna, interventi di sostegno agli autotrasportatori, aumento di velocità per i Tir).

WWF - LEGAMBIENTE

In Italia usano il treno circa 1/3 delle merci che vengono trasportate per ferrovia in Paesi CEE che hanno politiche a vantaggio della rotaia. Il modello di esercizio di FS Spa per le nuove linee A.V. prevede il passaggio di 26 treni/gg sulla nuova dorsale appenninica e fino a 50 treni/gg sulla linea est-ovest. Poiché la capacità di trasporto delle nuove linee è dichiarata in oltre 300 treni/gg è evidente che il loro uso per il trasporto delle merci è residuale. Infatti passeranno solo treni per merci di qualità e ad alta redditività con velocità da almeno 120 fino a 160 km/h e peso da 400 a 700 tonn. Ma la maggiore carenza del progetto di investimenti FS è la mancanza di un modello di come saranno le merci da trasportare in futuro: pesanti oppure leggere e voluminose?, una spedizione al mese di tanto materiale oppure tanti invii di poca merce?, e con quali modi e verso quali aree questi flussi dovrebbero muoversi. Ad esempio sulle nuove linee non ci sarà trasporto intermodale di "strada viaggiante", che del resto non potrà usare neppure le linee vecchie dove le sagome sono insufficienti. Come si concilia questo con le politiche dei Paesi confinanti (tanto per agganciarci all'Europa): la scelta svizzera di raddoppiare il trasporto dei Tir sul treno costruendo una galleria di base al Gottardo e una verso il Sempione e quella francese di realizzare una nuova linea tutta merci "*autostrada ferroviaria*" fra la Manica e Marsiglia per togliere dalla strada fino a 30.000 Tir/giorno (di cui fra 6 e 12.000/gg potrebbero interessare la nuova linea da Lione a est passando per la Pianura Padana)? Gli ambientalisti hanno posto la domanda ma da FS non è giunta risposta.

Quali sono le conseguenze prevedibili della riforma del Trasporto Locale?

FERROVIE

In linea di principio, la riforma in discussione (che assegna alle Regioni tutta la responsabilità in materia di Trasporto Locale, anche ferroviario) porterà certamente una maggiore razionalità nel mondo del trasporto: se un Ente è chiamato a rispondere anche finanziariamente delle proprie decisioni (= chi decide paga), questo Ente è automaticamente motivato a ponderare bene i propri indirizzi programmatici e a valutarne le conseguenze.
Se questo Ente ha una scala territoriale limitata, ed è competente anche in materia di coordinamento territoriale, è auspicabile che la pianificazione del trasporto sia — appunto — ben coordinata con lo sviluppo reale del territorio.
Se poi lo stesso Ente può decidere (e finanziare) parallelamente sia l'assetto del trasporto su ferro che l'assetto del trasporto su gomma, c'è da sperare che finalmente la tanta sospirata "integrazione" diventi realtà.
Se, infine, questo Ente ha la capacità di coagulare un robusto consenso politico, nonché la professionalità tecnica di governare efficacemente il settore, il salto di qualità rispetto ad oggi è assicurato.
Ce lo auguriamo tutti.

WWF - LEGAMBIENTE

Si parla da anni di rivedere la legge 151 e ricondurre ad un'unica autorità in ambito regionale i vari sistemi di trasporto pendolare. Ed in attesa di una necessaria ed urgente riforma il Trasporto Locale è destinato ad andare sempre peggio: niente investimenti per l'ammodernamento del trasporto pubblico e riduzione dei fondi per il ripiano dei disavanzi delle aziende pubbliche che farà aumentare le tariffe a parità di disservizio, sospensione nel 1993 dei finanziamenti per la realizzazione di tramvie e metropolitane. E neanche il piano di investimenti delle Ferrovie dello Stato 93/2000, che privilegia l'Alta Velocità, non sarà molto utile a quel 55% di passeggeri trasportati dalle FS che utilizza forme di abbonamento e percorre in media 45 km ed a tutti quei pendolari che usano l'automobile non avendo una valida alternativa, e che congestionano ed inquinano le città. Infatti con la realizzazione delle nuove ferrovie veloci, si toglierà certamente dalle linee attuali il traffico di lunga distanza, che sarà però prontamente sostituito dall'incremento del trasporto merci che dovrebbe passare dal 12 al 20%. In pratica sulla linea attuale passeranno merci e pendolari mentre le nuove linee veloci serviranno solo agli utenti di lunga distanza che sono il 30% del totale. Se poi si aggiunge il taglio di 2.000 km di rete locale che dovrebbe scattare dal giugno '94 ritenuta inefficiente, si ridurrà ulteriormente l'offerta ad aree deboli del Paese producendo risparmi finanziari risibili. E per evitare questo si sta pensando di "regalare" alle Regioni queste linee locali, senza però destinare risorse finanziarie per il loro potenziamento e riconversione.

può creare un bilancio sociale positivo (in termini di minor inquinamento, minor traffico e maggiore sicurezza) significa anche avere delle carte in più per poter chiedere delle contribuzioni che corrispondano ai maggiori vantaggi indotti dal treno rispetto ad altri mezzi di trasporto. Va anche detto che questo obiettivo, in un momento in cui ci troviamo con l'acqua alla gola, perché sulle linee critiche non riusciamo a far fronte alla domanda, non può essere prioritario. I temi in cui invece mi sembra che il consenso non ci sia sono quelli delle priorità delle scelte. Ma a mio avviso, rispetto a questo problema, le FS possono intervenire solo sul piano tecnico per dare indicazioni o studiare problemi: non compete loro, né dovrebbe competere, definire a livello nazionale la priorità delle scelte.
Altro elemento di dissenso è la qualità progettuale (questa sì di competenza delle FS), che secondo me rappresenta il vero terreno di scontro da trasformare in incontro costruttivo. Su questo fronte non mancano ostacoli, perché gli strumenti che ci sono già (le citate conferenze dei servizi, che dovrebbero essere il tavolo intorno al quale si discutono i progetti) hanno dimostrato di non funzionare. Io credo però che, più che inventare nuovi strumenti, si tratti di far funzionare gli attuali con regole diverse di efficacia e obiettivi chiari e dichiarati.

Donati: Non credo che le conferenze dei servizi nate per accelerare le procedure ed evadere i controlli ordinari possano essere "migliorate". Penso, invece, che occorra un tavolo aperto di confronto con tutti i soggetti isituzionali e non coinvolti dai progetti, che valuti differenti soluzioni del quadruplicamento.

Santel: Se avete incontrato difficoltà nelle conferenze dei servizi è perché i vostri progetti partivano tutti dal presupposto che l'Alta Velocità deve andare a 300 km/h, con tutto quello che comporta in termini di tracciati, raggi di curvatura, pendenze etc. Se aveste assunto una velocità minore, allora avreste avuto anche minori problemi.

Bernardi: È vero, ma anche l'Alta Velocità può essere progettata sia bene che male. Si può spezzare un territorio oppure no, tagliare in due una città o trovare un'altra soluzione. Molti dei nostri progetti, dalla prima stesura a quella finale, sono migliorati nettamente. Riconosco comunque che sulla progettazione possiamo essere carenti. Ed è per questo che siamo disponibili al confronto, perché sarebbe utile per primi a noi.

Santel: A questo proposito vorrei sollevare un problema. Una cosa che in Italia non si fa mai, e invece sarebbe bene definire programmaticamente e studiare insieme, è il controllo della realizzazione delle opere. Una volta approvato un progetto nessuno interviene più







Il progetto Alta Velocità è prioritario o no per il Paese?

FERROVIE

Il quadruplicamento delle direttrici fondamentali lungo l'asse Torino-Milano-Napoli è, come abbiamo più volte detto, la priorità assoluta per lo "sbottigliamento" del traffico.
Questa priorità non si contrappone, anzi è complementare, ad un effettivo potenziamento del Trasporto Locale, i cui effettivi volumi possono raddoppiare solo in presenza di linee che adducano su altro percorso i passeggeri a lunga distanza e le merci sui nodi metropolitani.
La contrapposizione fra il quadruplicamento e il potenziamento dell'intera rete è fittizia e destinata a portare acqua al mulino di chi vuole 100 cantieri inutili sparsi per l'Italia, anziché una concentrazione degli investimenti sui punti realmente necessari.

WWF - LEGAMBIENTE

Il problema non è se l'Alta Velocità è prioritaria o no, ma se le nuove linee veloci servono ai problemi di mobilità che ci sono in Italia. Secondo WWF e Legambiente c'è bisogno di costruire nuove linee ferroviarie dove si è raggiunta la saturazione, come nel caso del tratto Milano-Bologna, ma devono assicurare la massima utilità e capacità di trasportare passeggeri pendolari, di lunga distanza, e merci. Debbono cioè avere un carattere universale: proprio quello che i tracciati proposti a 300 km/h dedicati ad una sola categoria non hanno, anche perché non toccano le città intermedie ma solo i capoluoghi regionali. Non a caso nei documenti delle Ferrovie si parla di Alta Velocità rivolta "al viaggiatore d'affari", disponibile a pagare tariffe salatissime per risparmiare poche decine di minuti.
Ma il 75% dei cittadini che ogni giorno usa il treno o l'automobile, anche in autostrada, non fa più di 100 km ed è a questi che occorre offrire valide alternative di trasporto ferroviario di breve e media distanza. Non c'è dubbio che porsi l'obiettivo di fare concorrenza all'aereo è sensato, riducendo così inquinamento, rumore e spreco energetico, ma prima bisogna risolvere i problemi di quei milioni di cittadini che ogni giorno si muovono intorno alle aree metropolitane. Ed a noi pare che per questi utenti l'utilità del progetto Alta Velocità sia assai scarsa e determinata esclusivamente dal trasferimento del traffico di lunga distanza sulla nuova linea, che però sarà sostituito dall'incremento del traffico merci. E dato che i nuovi tracciati non prevedono fermate e distano anche 10 km dalle città intermedie non potranno essere utilizzati da tutti gli utenti che si muovono in ambito regionale. Per questo occorre rivedere i progetti ed i tracciati: e magari si scoprirà che è più utile andare solo a 200 km/h e consentire l'attraversamento delle città intermedie.

Le modalità tecniche di realizzazione finanziaria del progetto Alta Velocità sono coerenti con la strategia complessiva del potenziamento delle FS Spa?

FERROVIE

Le modalità tecniche di realizzazione finanziaria del progetto Alta Velocità (già descritto nel n° 6 di "Amico Treno", in sintesi l'anticipazione da parte di banche nazionali e internazionali di una quota di capitale con rimborso cinquantennale) sono irrilevanti dal punto di vista della strategia del potenziamento delle FS Spa, ma utili in quanto attenuano l'esposizione di cassa dello Stato.
Le preoccupazioni di "influenza del capitale privato sulle scelte pubbliche", così come le speranze di privatizzazione della rete attraverso il meccanismo TAV, sono, entrambe, prive di significato. Infatti, se chiedo un prestito alla banca per comprarmi l'automobile non sono diventato "schiavo" del banchiere né ho avuto l'auto in regalo.

WWF - LEGAMBIENTE

Per dotare l'Italia di un trasporto pubblico moderno ed efficiente, FS propone di realizzare il sistema A.V.

Caratteristiche tecnico-economiche delle linee A.V. approvate...

linea	km	tempi (minuti) oggi	tempi (minuti) con A.V.	costi (mld)	mld/km
TO-MI	150	112	52	2.700	18
MI-BO	202	107	65	3.700	18,3
BO-FI	90	83	40	2.600	28,8
FI-RM	262	144	90	—	—
RM-NA	222	119	85	4.950	22,2
...e di quelle "in attesa di approvazione"					
MI-VE	260	163	97	5.400	20,7
MI-GE	127	95	40	3.300	25,9

Il progetto dovrebbe essere realizzato in parte con prestiti raccolti sul mercato internazionale dei capitali, da restituire grazie alla redditività della linea; a questo scopo l'allora Ente FS ha costituito una società finanziaria apposita (la TAV Spa) i cui debiti sono pagati direttamente da FS attraverso l'affitto dei binari e godono comunque della garanzia dello Stato. Ad oggi non esistono ancora valutazioni certe dei costi, ad esempio per la linea BO-FI è vera la stima (di Italferr) di 2.600 mld riportata nella tabella o è vera la stima di 40 mld/km (pari a circa 3.800 mld) dichiarata dall'Ing. Marani (presidente di Italferr) in una recente intervista a "Mondo Economico"? Anche le stime sul numero di passeggeri sono incerte, di conseguenza assai poco si conosce sulla reale redditività della linea. Anche il Governo non si fida di questi conti, tanto che ha chiesto, agli americani della Cooper's & Lybrand, la certificazione della validità economica e finanziaria del progetto A.V., rendendo giustizia alle osservazioni presentate dalle associazioni ambientaliste e dai cittadini. Quello che manca però è un confronto fra progetti alternativi, ed in particolare fra l'utilità di quello A.V. e quella di altri progetti che abbiano come fine principale un consistente trasferimento di merci e passeggeri dalla strada alla ferrovia. Sulla base di questo confronto si potrà decidere se investire spesa (pubblica) per la linea Alta Velocità oppure spesa (pubblica) per mettere a disposizione binari ad Alta Capacità. Oggi che anche FS è diventata Spa, TAV non ha più ragione di esistere come intermediario finanziario e va sciolta.

a vedere come la realizzazione delle opere viene poi eseguita e, nove volte su dieci, è questa la causa (pensiamo alle autostrade) delle varie catastrofi ambientali e territoriali.
La progettazione delle nuove linee dell'Alta Velocità è stata pubblicizzata come progettazione di alta qualità, con una serie di standard imposti ai "general contractor" a costi e tempi certi, ma non c'è scritto da nessuna parte che anche la qualità dell'intervento di realizzazione deve essere garantita. Penso a quelli che potrebbero essere gli sbancamenti per l'attraversamento del Mugello. Su questi aspetti un controllo è necessario, perché è dalla realizzazione che dipende poi il prezzo maggiore che si deve pagare sul piano del territorio.

Donati: Ritorniamo al quadro istituzionale e al merito dei progetti FS. Ritengo l'approvazione del Parlamento un passaggio insopprimibile. Ma rispetto ai piani FS come è intervenuto il Parlamento? Ha fatto un piano di risanamento delle Ferrovie, che chiamare piano credo sia un insulto rispetto alle cose da fare, e una leggina che consente all'Ente di essere in minoranza in qualsiasi società. Ma una vera discussione dei piani delle FS in Parlamento non c'è stata. Ed i conti veri dell'Alta Velocità non sono mai stati presentati. Ancora oggi non sappiamo se il tratto Bologna-Firenze costa 2.700 miliardi, come si legge nei documenti FS, o se invece costa 3.800 miliardi, come ha dichiarato l'ing. Maraini di Italferr in una recente intervista a "Mondo Economico". Quello che noi come ambientalisti chiediamo è che si facciano investimenti là dove c'è reale domanda e vogliamo che siano valutati caso per caso i progetti previsti per le linee. Siamo d'accordo su certi quadruplicamenti, ma vogliamo entrare nel merito dei tracciati e delle tecnologie, perché su questi non siamo d'accordo. E non siamo neppure d'accordo su certe strategie di fondo che privilegiano il cosiddetto "viaggiatore d'affari" delle lunghe percorrenze, mettendo allo stesso tempo in competizione traffico merci e traffico pendolari sulle linee esistenti. Sono scelte che impostano anche la politica del futuro e che tolgono alla ferrovia il suo carattere universale. Con questi piani il risultato è che avremo linee veloci che non attraversano le città e quindi sottoutilizzate, e le merci e i pendolari (la cui domanda di trasporto crescerà) sulle attuali linee. Credo che il Paese dovrebbe ridiscutere queste scelte.

Vaciago: Per evitare di far apparire, dopo questo intervento, noi come antiparlamentari e i movimenti ambientalistici come coloro che portano al centro le istituzioni, sarebbe utile — anche per l'informazione dei lettori — tracciare una breve storia delle vicende FS di questi ultimi anni. Questa storia inizia nel 1980 quando, per la prima volta dopo decenni di disattenzione, il Parlamento approva un piano di sviluppo delle Ferrovie, che all'Ente



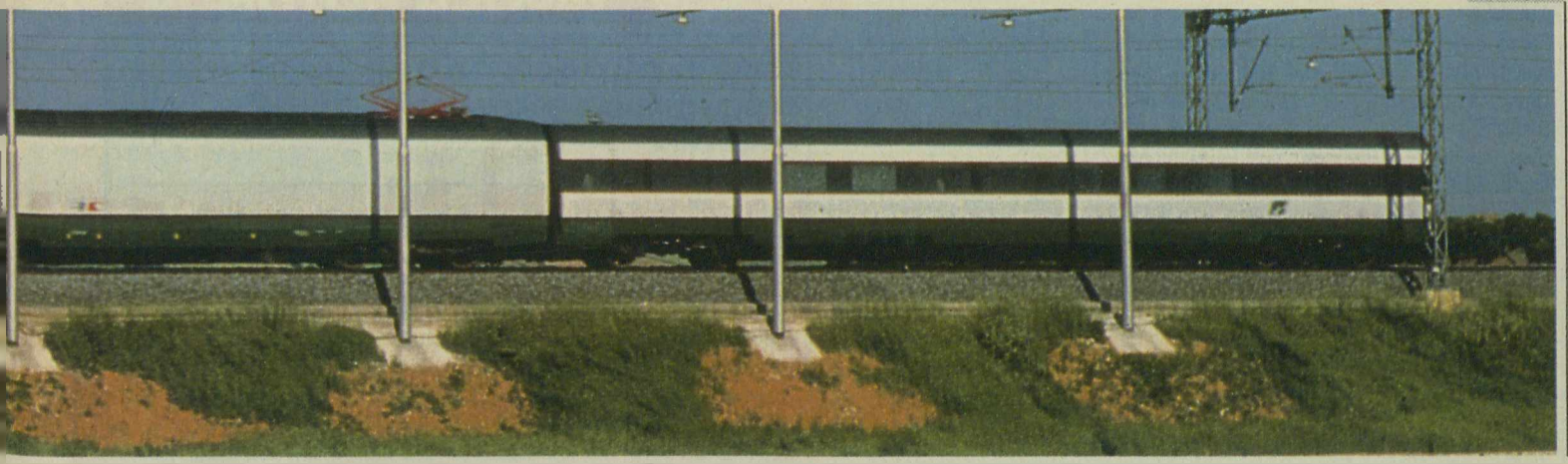
I tracciati proposti per le linee ad Alta Velocità sono ottimali?

FERROVIE

È nota la cosiddetta "logica del cortile": le opere necessarie alla collettività vanno realizzate..., ma non nel cortile di casa mia. Ciò rende praticamente difficile la decisione pubblica (si tratti dell'Alta Velocità o della costruzione della centrale elettrica o della discarica) quando alcuni cittadini debbano farsi carico di sacrifici per un interesse più generale.
Ciò premesso, e quindi sapendo che degli scontenti ci saranno sempre (quelli sul cui "cortile" cade la scelta), le FS Spa si sono sforzate di progettare nel rispetto di tutti i criteri sociali, economici e tecnici richiesti dalla normativa vigente.
Ogni sforzo è, comunque, perfettibile e ogni risultato è negoziabile. Anche i nostri percorsi lo erano e lo sono. A patto che al termine del negoziato ci sia un percorso e non un nuovo negoziato.

WWF - LEGAMBIENTE

I nuovi tracciati ferroviari ad Alta Velocità non sono ottimali né per l'ambiente né per il territorio che attraversano soprattutto perché il "sacrificio ambientale" che viene richiesto non serve per un progetto ad elevata utilità collettiva.
Il vincolo tecnico costituito dagli ampi raggi di curvatura, necessari per permettere la velocità massima di 300 km/h, determina rigidi tracciati incompatibili con le attuali direttrici. Per questo i quadruplicamenti accanto alle linee attuali sono stati scartati, perché permetterebbero velocità massime di soli 220 km/h, e le Ferrovie hanno scelto tracciati completamente alternativi. E così da Milano a Bologna la nuova linea è progettata per un terzo aderente all'autostrada e due terzi ad una media di 5 km più a nord; da Bologna a Firenze è prevalentemente in galleria (67 km su 80) ed arriva alla stazione di Campo di Marte; da Roma a Napoli il tracciato è completamente autonomo rispetto alle due linee esistenti. Da Torino a Milano il tracciato è aderente all'autostrada e taglia fuori Vercelli; da Milano a Venezia la nuova linea passa a sud del percorso attuale e taglia fuori Vicenza con una galleria sotto i Monti Berici.
Il tratto Milano-Genova non merita nemmeno di essere discusso, perché gli utenti sono talmente pochi e le merci hanno bisogno di Alta Velocità da rendere ingiustificata la nuova linea. Sono previste interconnessioni con alcune città intermedie, ma le Ferrovie sostengono che servono solo in caso di problemi e sicurezza. Del resto, nell'ottica FS, sarebbe impensabile che il treno velocissimo entrasse ed uscisse dalla nuova linea ogni 50 km per raccogliere utenti. Molto meglio allora, come sostiene WWF e Legambiente, raddoppiare la linea esistente, toccando tutte le città e viaggiando "solo" a 200 km/h: anche questo ovviamente richiederà "sacrifici ambientali" che saranno però ampiamente ripagati dalla diffusa utilità per tutti i cittadini.



Quali sono gli effetti dell'Alta Velocità sull'ambiente?

Quando si realizza una grande opera ingegneristica è indubbio che vi siano degli impatti ambientali importanti. Gli effetti di questi impatti sono noti: la "rottura" territoriale e, soprattutto nel caso che trattiamo, rumori e vibrazioni. Nel valutare l'impatto occorre, però, osservarlo secondo due distinte ottiche: la prima che tende a confrontarlo con opere equivalenti ed alternative (ad esempio, se non si fa una ferrovia si deve fare un'autostrada). Secondo questo punto di vista occorre valutare a parità di risultato (passeggeri o volumi di merce trasportati) la soluzione meno dannosa; la seconda è quella di valutare per ogni tipo di impatto le migliori soluzioni possibili per abbatterne gli effetti dannosi (ad esempio, facendo riferimento al rumore, considerandone le sorgenti si può agire per abbatterlo in diversi modi: profilando in maniera opportuna la superficie delle ruote, schermando le ruote stesse con materiali fonoassorbenti ecc.).
Così facendo si sono già avuti risultati sperimentali importanti, per cui l'ultima generazione di treni ad Alta Velocità producono, a 290 km/h, un rumore equivalente a quello di un normale treno Intercity lanciato a 200 km/h: risultato ancora parziale e migliorabile.
Normalmente si pensa che l'Alta Velocità produca anche un inquinamento elettromagnetico dovuto al sistema 25 Kv c.a. Questa affermazione non è vera se si riferisce a danni che può comportare per la salute dell'uomo: non vi è differenza rispetto al tradizionale sistema a 3 Kv c.c. Vi sono, in verità, degli inquinamenti verso le linee di telecomunicazione, ma anche questo è un rischio potenziale, giacché esistono oggi sistemi tecnologici che consentono di filtrare questo disturbo.

I nuovi tracciati ferroviari presentati da Iri, Eni e Fiat hanno un notevole impatto ambientale: dovendo assicurare la velocità massima di 300 km/h che impone notevoli rigidità, non si adattano per nulla alla morfologia ed orografia dei territori che attraversano. Come è già avvenuto nel caso delle autostrade, il tracciato diventa indifferente al territorio che attraversa. Tra Milano e Bologna, da un punto di vista strettamente ambientale, il tracciato, non essendo nemmeno aderente all'autostrada, attraversa aree agricole pregiate e crea una nuova fascia di espansione insediativa non prevista nei piani territoriali degli enti locali. Nel tratto appenninico Bologna-Firenze il rigido tracciato prevalentemente in galleria (67 km su 80) non evita gravi danni ad aree pregiate da un punto di vista naturalistico: il territorio del Mugello ad esempio — dove è in corso di realizzazione la diga del Bilancino — risulterebbe gravemente compromesso sia per l'impatto acustico e paesaggistico per le popolazioni e sia durante la realizzazione delle gallerie disseminando il territorio di cave e discariche.
Il tracciato Torino-Milano, aderente all'autostrada, sottovaluta ampiamente il problema del rumore sulle aree densamente abitate che attraversa, come ad esempio a Novara. Questo tracciato, sostengono le FS, ha senso di esistere se connesso alla prosecuzione da Torino verso Lione: si passerebbe nuovamente nella valle di Susa dove è in corso di realizzazione l'autostrada del Frejus, che verrà così attraversata da migliaia di Tir di transito. Una valle che non è in grado di sopportare un ulteriore corridoio di transito.
In conclusione, secondo WWF e Legambiente, i tracciati presentati non sono compatibili con i territori che attraversano e per questo hanno presentato osservazioni al Ministero dell'Ambiente chiedendo di esprimere un giudizio negativo che imponga una riprogettazione dei tracciati e delle tecnologie.



FS viene chiamato piano Semenza, in Parlamento piano Libertini, dal nome del suo più tenace sostenitore, e in ambienti governativi piano Signorile: è sempre lo stesso piano. Un piano che a lire attualizzate costa 100 mila miliardi e difatti comprende tutto lo scibile possibile e non del merito ferroviario. Tra il 1980 e il 1985 tale piano viene speso poco e male, perché si accavalla con la riforma istituzionale dell'Ente. Riparte nel 1985 ma viene subito stroncato dal commissariamento delle FS. Tra il 1988 e il 1989 il Commissario straordinario Mario Schimberni elabora un nuovo piano. Il ridimensionamento rispetto al piano storico è drastico: da 100 mila a 40 mila miliardi. È un piano di grande severità sul quale però, di fatto, il Parlamento organizza un tiro incrociato che fa cadere l'amministrazione straordinaria di Schimberni. La nuova amministrazione straordinaria vara un altro piano, che accompagna la trasformazione delle FS in Spa, per il valore di 80 mila miliardi (nel quale rispetto al piano Schimberni sono previsti più interventi al Sud) e che è caratterizzato da un insieme più organico degli investimenti, dal mantenimento in esercizio dell'intera rete al potenziamento del trasporto locale anche sulle linee a scarso traffico. Il piano viene approvato dal Governo con Delibera del Cipet del 12 giugno 1992. Poi interviene la legge finanziaria per il 1993, che taglia drasticamente i fondi sia per la rete che per la gestione e si arriva alla definizione del Contratto di Programma tra Stato ed FS che, in termini di risorse, ritorna ai 40 mila miliardi del piano Schimberni per quanto riguarda gli investimenti e fissa a 6 mila miliardi (secondo me pochi) la spesa per la gestione corrente. Fatta questa storia, la mia preoccupazione è che se riapriamo la discussione in Parlamento rischiamo di far perdere ulteriore tempo al treno, visti poi i recenti orientamenti del Governo e del Parlamento a favore del trasporto su strada con l'approvazione della variante di valico sull'A1 Firenze-Bologna e la relativa liberalizzazione tariffaria concessa alle autostrade, mentre nello stesso tempo si sta imponendo il blocco delle tariffe ferroviarie.

La mia proposta è di aprire un tavolo intorno al quale discutere i piani già finanziati: nodi e quadruplicamenti per i quali non mi sembra che si pongano problemi per quanto concerne le priorità visto che sono stati già indicati come prioritari dal piano del 1980, dal piano Schimberni, dal Cipet, dal secondo piano dell'amministrazione straordinaria, dal Contratto di Programma. Il materiale di confronto e discussione esiste dato che esistono molti piani (che riguardano Torino, Milano, Genova, Roma, Firenze, Bologna, Napoli, Bari, Palermo) e una serie di sottopiani per le città minori, che possono essere implementati con relativa facilità e intelligenza. Se non facciamo questo si rischia un dialogo tra sordi o tra ingegneri affezionati ai loro progetti, oppure con comitati che privilegiano interessi corporativi o di singoli e non scelte politiche.

Cosa ci possono insegnare le esperienze estere di Alta Velocità?

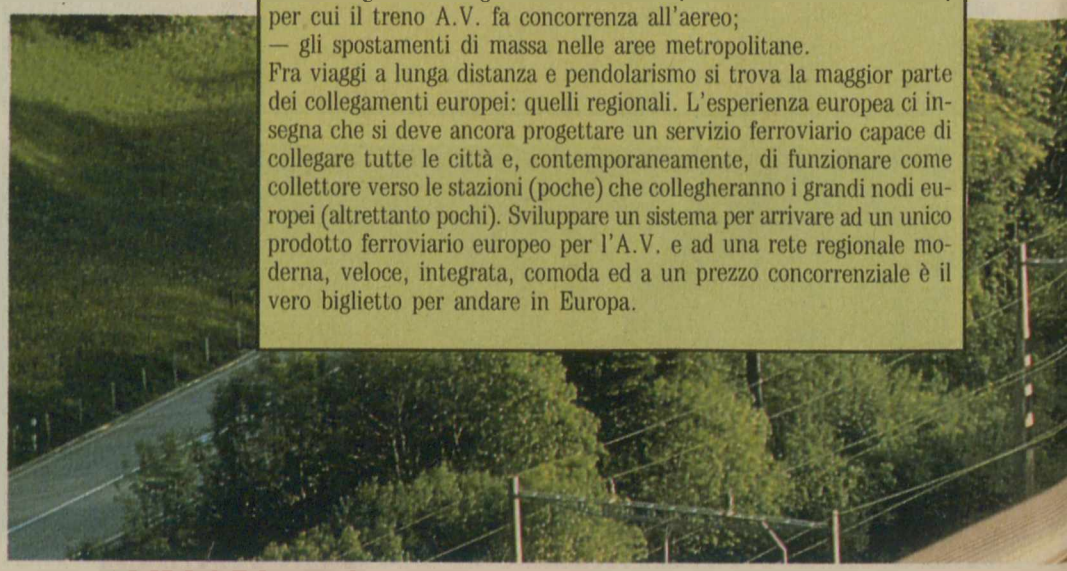
FERROVIE

Tutte le esperienze straniere, pur così diverse fra loro, hanno in comune due elementi fondamentali.

* La scelta della filosofia di fondo (linee dedicate o miste, maggiore o minore inserimento nella rete esistente, velocità massima di progetto ecc.) dipende, innanzitutto, dall'assetto del territorio: ad una struttura costituita da poche grandi città poste a distanza notevole, si fa fronte con linee specializzate, progettate per velocità molto alte e poco integrate nella rete esistente; ad una struttura territoriale basata su una rete di città medie, relativamente vicine fra loro, si fa fronte con la progressiva velocizzazione delle relazioni principali, puntando più alla diffusione del servizio che alla velocità massima.
* Il programma commerciale dei nuovi servizi è molto orientato al mercato: tutte le nuove ferrovie ad Alta Velocità sono state concepite non per offrire servizi di lusso ad un mercato ristretto, ma per offrire servizi attrattivi ad un mercato vasto. La ferrovia deve essere un sistema di massa, altrimenti non è economicamente valida.

WWF - LEGAMBIENTE

In Europa A.V. non è sinonimo di 300 km/h: la Cee considera come A.V. sia le linee "di connessione" a 160 km/h, che quelle esistenti fino a 200/250 km/h, che quelle specializzate a 300 km/h. In Europa esiste la babele dell'A.V.:
— 3 modelli alternativi: francese, tutto passeggeri (poche città importanti, a distanze di centinaia di chilometri e pochi vincoli geografici, velocità > 300 km/h); tedesco, misto merci e passeggeri (città più vicine, velocità ≥ 250 km/h, integrazione fra servizi IC e regionali); svizzero, misto (velocizzazione IC fino a 200 km/h, cadenzamento almeno ogni ora di un treno per qualunque destinazione sulla rete e coincidenza, in tutte le stazioni, alla stessa ora e per tutti i treni passeggeri);
— paesi, come l'Irlanda o la Grecia, in cui si può arrivare a 160 km/h su qualche linea;
— problemi tecnici di incompatibilità: fra i sistemi di alimentazione (1,5 Kv c.c., 3 Kv c.c., 15 Kv a 16 2/3 hz c.a., 25 Kv a 50 hz c.a.); per la linea (scartamento dei binari a 1,436 mt misurato in modi diversi nei diversi Paesi e che in Spagna rimane a 1,668 mt); per i sistemi di comunicazione, controllo e comando nei diversi Paesi, da cui dipende la sicurezza, anch'essi incompatibili.
Ovunque i problemi da risolvere sono due:
— il collegamento di grandi centri urbani, distanti fra 300 e 500 km, per cui il treno A.V. fa concorrenza all'aereo;
— gli spostamenti di massa nelle aree metropolitane.
Fra viaggi a lunga distanza e pendolarismo si trova la maggior parte dei collegamenti europei: quelli regionali. L'esperienza europea ci insegna che si deve ancora progettare un servizio ferroviario capace di collegare tutte le città e, contemporaneamente, di funzionare come collettore verso le stazioni (poche) che collegheranno i grandi nodi europei (altrettanto pochi). Sviluppare un sistema per arrivare ad un unico prodotto ferroviario europeo per l'A.V. e ad una rete regionale moderna, veloce, integrata, comoda ed a un prezzo concorrenziale è il vero biglietto per andare in Europa.



Quali dovrebbero essere i criteri di finanziamento del sistema ferroviario?

L'attuale sistema, introdotto con il Contratto di Programma e con il Contratto di Servizio Pubblico, costituisce un considerevole passo in avanti. Esso prevede, infatti, che l'infrastruttura di rete riceva dallo Stato un finanziamento, parametrato per km di linea, ma sostanzialmente stabile e consistente (perché nessun privato può, oggi, gestire e sviluppare le infrastrutture e perché sarebbe anche opinabile che un criterio privatistico presiedesse a scelte di programma nazionale). Esso prevede, inoltre, che tra le diverse imprese di trasporto ferroviario la Divisione Trasporto Locale venda allo Stato (domani alle Regioni) il servizio socialmente necessario, in un quadro di programmazione che non il vettore ferroviario, ma lo Stato e l'Ente locale debbono coerentemente realizzare.
Il sistema pare, dunque, equilibrato e intelligente; il problema sta ora nelle quantità.
Da un lato compete alla Spa FS abbattere i costi del lavoro e dello spreco, fino agli standard europei più ragionevoli. Spetta d'altra parte allo Stato e alle Comunità locali decidere la quantità di rete e di servizio che intendono mettere a disposizione dei cittadini.
Queste scelte di quantità, pur coraggiose nell'attuale stretta economica, non sono adeguate a tenere in vita a partire dal 1994 l'intero volume di rete (taglio previsto 2000 km) né l'intero volume di servizi locali (taglio previsto 18%). Queste scelte non sono dell'impresa FS, ma dello Stato. È ovvio che l'impresa FS, dovendo tagliare, taglia i treni vuoti e non quelli pieni.
Nei rinnovi del Contratto di Programma e del Contratto di Servizio Pubblico, previsti per l'estate 1994, il contraente FS si concentrerà sostanzialmente su due punti:
* Ridurre al minimo i noli, cioè i pedaggi da pagare all'infrastruttura di rete (ciò in quanto la strada è iniquamente favorita dalla gratuità sostanziale delle infrastrutture). Se si vogliono realizzare le quote di passeggeri e merci su rotaia è necessario garantire al treno condizioni concorrenziali competitive.
* Garantire volumi corrispondenti almeno alla domanda in essere e alla sua crescita fisiologica, senza dover far ricorso a tagli indiscriminati.
Non pensiamo invece che debba essere, almeno in questa fase, incrementato il volume degli investimenti previsti (già rilevanti e di difficile gestione) quanto piuttosto che si debba spingere perché lo Stato concretizzi, con coerente cultura programmatoria, gli impegni che troppo spesso assume con leggerezza e disattende con burocrazia.

Si è molto insistito sul fatto che il progetto A.V. sarà finanziato per il 60% con risorse private: a garanzia di una nuova efficienza nell'operato delle FS e di una reale redditività dell'Alta Velocità. Dall'autofinanziamento discende l'affidamento della realizzazione alla concessionaria TAV Spa. In teoria TAV dovrebbe cercare i finanziamenti sul mercato, coprire i costi attraverso le tariffe pagate dagli utenti (tranne un contributo pubblico a fondo perduto da parte dello Stato) e garantire tempi e costi certi di realizzazione.
In realtà le cose stanno in modo ben diverso. TAV è un puro strumento finanziario nel quale gli investitori privati sono messi al riparo da qualunque rischio: il contributo a fondo perduto dello Stato abbatte di bel oltre il 50% il costo delle opere, le FS pagano agli investitori un affitto delle linee tale da garantire (come si legge nel contratto FS-TAV) la normale remunerazione dei capitali investiti e oltre a tutto questo lo Stato garantisce i mutui di TAV. Se anche il progetto A.V. dovesse rivelarsi un clamoroso fallimento tutte le perdite ricadranno sullo Stato.
La formula di finanziamento adottata ha due importantissime conseguenze sul progetto. La presenza della concessionaria TAV costringe al "megaprogetto" unitario e quanto più possibile separato dalla rete FS: accanto ad alcuni interventi necessari stanno molti interventi non necessari, e anzi scandalosi (basti per tutti l'esempio della Milano-Genova). D'altro canto le risorse (interamente pubbliche) da dedicare all'A.V. sono in oggettiva concorrenza con le risorse (interamente pubbliche) da dedicare al potenziamento del resto della rete. Non c'è dubbio che, in presenza di risorse scarse, marcerà piuttosto il progetto A.V. con i suoi contratti di concessione, il suo indebitamento con le banche, le sue penali, il suo coinvolgimento dei privati. L'A.V., grazie alla sua formula di finanziamento, sottrarrà risorse agli interventi per i servizi locali e per le merci.



Donati: Come associazioni ambientaliste non c'è dubbio che vogliamo porci come interlocutori quando si tratta di grandi scelte. Però non sottovaluterei i comitati cittadini. L'esperienza mi ha insegnato che le persone non sono così egoiste da difendere il proprio particolare quando c'è di mezzo l'interesse collettivo. Certo, alle volte possono essere state avanzate proposte ingenue o assurde. Ma il progetto Alta Velocità implica un elevato impatto ambientale in cambio di scarsa utilità collettiva per gli utenti: per questo i cittadini sono giustamente arrabbiati. Ma anche qui è il problema di far crescere la gente, di informare, di svolgere un ruolo di stimolo nei confronti dei movimenti dei cittadini che si pongono domande alle quali bisogna fornire delle risposte. E non sempre le risposte sono chiare. Prendiamo ad esempio il problema degli appalti: se evitate la gara, come è stato fatto per la Milano-Napoli, perché c'è un problema di difesa dell'industria italiana, allora ditelo in maniera esplicita. E spiegate anche perché poi si ricorre alla gara per la Torino-Milano. A questo punto non si capisce più quali sono i criteri che in un caso fanno applicare le direttive Cee e nell'altro no.

Vaciago: Non sono strettamente competente su questa materia. Personalmente non credo molto al concetto di tutela dell'impresa italiana se il settore è quello delle costruzioni. Ci credo invece per le tecnologie: se spendiamo i 4 mila miliardi previsti per il nuovo materiale rotabile e i 7 mila per le tecnologie senza l'impresa italiana rischiamo di svendere un progresso tecnologico che ci farebbe diventare leader mondiali per molti anni. Non capisco però questo timore per la trattativa privata: è con il sistema delle gare che il Paese si è ridotto allo stato attuale o, più esattamente, con un sistema che ha sancito il dominio del fornitore sul committente. Allora il problema che si pone è quello di una ristrutturazione del committente, che si deve riappropriare di competenze tecniche e negoziali.

La strategia delle merci e la politica tariffaria

Vittadini: Vorrei aprire il problema del traffico merci, sul quale c'è una grossa ambiguità: le nuove linee porteranno o non porteranno le merci? Le merci possono infatti essere trasferite su ferro solo se si farà una riforma incisiva del trasporto stradale, della quale peraltro non si vedono le premesse. Al contrario sono stati dati aumenti di velocità e si è tenuta in piedi, con agevolazioni varie, una struttura di imprese di autotrasporto che non avrebbero dovuto sopravvivere. Per riassorbire la situazione che è stata creata ci vorranno almeno 20 anni. In questo contesto l'escludere la strada viaggiante come mezzo per trasferire merci alle ferrovie a me sembra una scelta suicida. Per di più mentre altri Paesi,

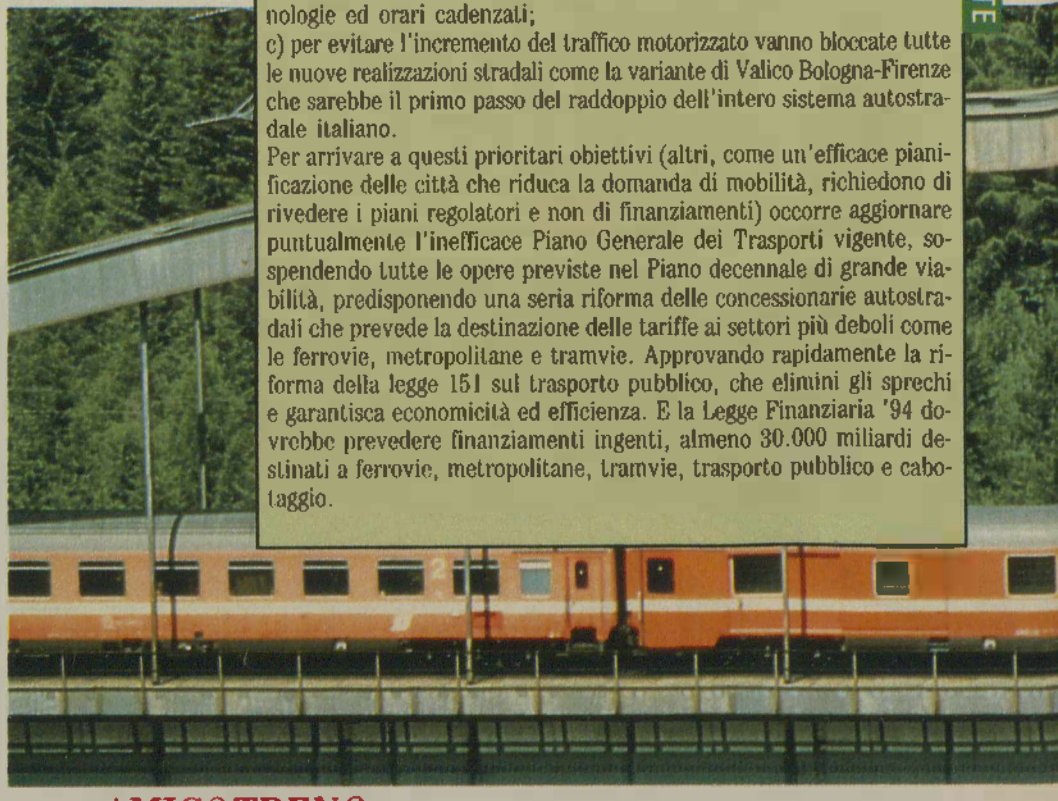
Cosa fare in vista della Legge Finanziaria 1994?

FERROVIE

Gli amici del treno avranno il dovere di cacciare l'attuale gruppo dirigente FS se fallirà nell'azione prospettata di riduzione dei costi. Notate bene che questi costi non derivano tanto da punte retributive conseguite da categorie professionali (ad esempio, i macchinisti) attraverso il loro sindacalismo aggressivo, quanto dalla cattiva gestione che ha consentito a masse rilevanti di personale di riallinearsi con quelle punte. Non è scandaloso che *alcuni* macchinisti guadagnino quattro milioni al mese: è grave che per automatismo *tutti* i macchinisti raggiungano quella retribuzione.
Serve, quindi, una nuova severità nel gestire i processi di qualificazione e di accesso ai vertici dei singoli mestieri. Questo è il nostro dovere insieme alla qualità del servizio. Ma i nostri amici debbono francamente smetterla di darci il tormento se i volumi di finanziamento erogati dallo Stato non sono sufficienti a coprire l'acquisto di servizi considerato ottimale. Per non tagliare 2.000 km di rete nell'estate del 1994 servono 500 miliardi in più nel Contratto di Programma; per non tagliare il 18% dei servizi locali servono 500 miliardi in più nel Contratto di Servizio Pubblico: in totale 1.000 miliardi in più, pari ad un aumento di circa 50 lire del prezzo della benzina o, se preferite, ad un aumento del 20% delle multe per divieto di sosta. Su questo terreno avremmo avuto piacere di vedere più sforzo degli amici deputati Verdi, forse troppo impegnati nelle tavole rotonde sull'Alta Velocità: possiamo sperare di meglio per l'anno prossimo?

WWF - LEGAMBIENTE

Prima occorre stabilire cosa si deve fare per risolvere i problemi di congestione urbana e mobilità dei cittadini:
a) è urgente finalizzare il potenziamento del trasporto pubblico mediante la realizzazione di tramvie e metropolitane, la riconversione dell'offerta esistente, e la realizzazione di reti per le piste ciclabili e di aree pedonali;
b) vanno potenziate le ferrovie, anche raddoppiando i binari che debbono essere in grado di trasportare ingenti quantità di merci, riconvertendo le linee di interesse locale e trasformandole in metropolitane di superficie quando attraversano aree urbane, mediante nuove tecnologie ed orari cadenzati;
c) per evitare l'incremento del traffico motorizzato vanno bloccate tutte le nuove realizzazioni stradali come la variante di Valico Bologna-Firenze che sarebbe il primo passo del raddoppio dell'intero sistema autostradale italiano.
Per arrivare a questi prioritari obiettivi (altri, come un'efficace pianificazione delle città che riduca la domanda di mobilità, richiedono di rivedere i piani regolatori e non di finanziamenti) occorre aggiornare puntualmente l'inefficace Piano Generale dei Trasporti vigente, sospendendo tutte le opere previste nel Piano decennale di grande viabilità, predisponendo una seria riforma delle concessionarie autostradali che prevede la destinazione delle tariffe ai settori più deboli come le ferrovie, metropolitane e tramvie. Approvando rapidamente la riforma della legge 151 sul trasporto pubblico, che elimini gli sprechi e garantisca economicità ed efficienza. E la Legge Finanziaria '94 dovrebbe prevedere finanziamenti ingenti, almeno 30.000 miliardi destinati a ferrovie, metropolitane, tramvie, trasporto pubblico e cabotaggio.



Come si fa a far costare meno le opere ferroviarie?

FERROVIE

Le condizioni necessarie sono sostanzialmente tre:
* una progettazione accurata e compiuta fino a livello esecutivo e di dettaglio, affinché gli imprevisti siano ridotti al minimo possibile;
* che vi sia, fin dall'inizio, il completo finanziamento dell'intera opera;
* che vi sia una responsabilizzazione contrattuale dei costruttori sull'intera opera, con precisa definizione di tempi e di costi.

WWF - LEGAMBIENTE

Per le infrastrutture ferroviarie, come per tutte le altre opere pubbliche (e private), innanzitutto si deve poterne verificare la necessità, in relazione all'obbligo di considerare il territorio come risorsa finita. Se è necessaria, si deve trovare la migliore soluzione progettuale applicando rigorose procedure di confronto fra alternative diverse. Una volta definita la soluzione migliore deve essere cancellato il mercanteggiamento che in questi anni ha caratterizzato la realizzazione delle opere pubbliche, aggiungendo altro inutile cemento come compensazione o acquisizione del consenso locale. Il progetto deve essere predisposto da FS che poi affida i lavori mediante gare d'appalto come previsto dalla direttiva in vigore dal 1° gennaio '93. Solo l'intreccio tra questi diversi fattori, l'utilità, la progettazione separata dall'esecuzione, gare d'appalto e strumenti efficaci di controllo possono assicurare costi davvero competitivi. Nel progetto Alta Velocità invece si è proceduto nel modo opposto: si sono scelti prima i concessionari (Iri, Eni, Fiat) piuttosto che decidere se un tracciato era utile o no, la progettazione è stata fatta dai general contractor, che hanno scelto a trattativa privata le imprese che realizzeranno i lavori.
Una procedura che ha scatenato una notevole rissa, quando, rinviati nel tempo i tratti Milano-Genova e Milano-Venezia, si è capito che la Fiat avrebbe realizzato due tratte, squilibrando la spartizione. A quel punto la soluzione "politica" a cui si sta pensando è di andare a gara internazionale su una sola tratta, la Torino-Milano. Come dire che le regole si piegano a seconda delle esigenze.

Cosa si può fare oggi per migliorare il sistema ferroviario?

FERROVIE

Molte cose si possono fare per aumentare la qualità del servizio offerto: incrementare il numero dei treni che viaggiano in orario, intervenendo sul controllo della circolazione e sulle manutenzioni per diminuire i guasti; migliorare le coincidenze e velocizzare alcuni treni, intervenendo sugli orari e sopprimendo fermate poco utilizzate; migliorare la pulizia, controllando meglio le imprese che la eseguono; facilitare l'acquisto dei biglietti, agendo sul sistema di distribuzione; migliorare l'accessibilità all'intero sistema "trasporto pubblico", coordinando gli orari di treni e autobus e facilitando i trasbordi; ecc.
Tutto ciò non richiede massicci investimenti, ma solo un grande impegno professionale dei ferrovieri di ogni ordine e grado. Ma per alcune cose sono indispensabili i grandi investimenti: non si può aumentare l'offerta dal 60 o 70%, come il mercato richiederebbe nelle grandi aree metropolitane, senza quadruplicare gli itinerari fondamentali, senza intervenire sui grandi nodi, senza acquistare nuovo materiale rotabile.

WWF - LEGAMBIENTE

La differenza principale fra la rete italiana e quella degli altri Paesi europei consiste nel forte squilibrio fra i vari tronchi: il 70% del traffico è concentrato su meno del 20% della rete, mentre il 10% è distribuito sul 60% delle linee. Questo squilibrio rimane (anzi verrà accentuato dalla scelta di quadruplicare la T) nonostante gli alti investimenti ferroviari degli ultimi 20 anni, ed i contributi ordinari dello Stato all'azienda FS:

1978/1987	Italia	Francia	Germania	Inghilterra
mld/anno	2.994	2.579	4.435	1.136
mld/km linea	1,7	0,67	1,5	0,6
quota sui ricavi	67,4%	28,2%	32%	14%

Oggi si tratta di preparare un progetto gestionale che integri nuove e vecchie linee, non basta far circolare più treni se dovranno partire ed arrivare nelle stesse fasce orarie, e nelle stazioni italiane si continuerà a movimentare un treno nello stesso tempo in cui in quelle svizzere o tedesche ne partono e arrivano da tre a cinque. Questa è la limitazione, gestionale e tecnologica, non strutturale, su cui si deve intervenire prima di tutto. Solo dopo avere esaminato cosa non ha funzionato nelle opere realizzate e solo dopo avere individuato, tratta per tratta, quali sono gli effettivi livelli di servizio che si vogliono garantire rispetto alla domanda di trasporto e, di conseguenza, quali sono gli interventi strutturali necessari, si potrà procedere alla progettazione degli interventi effettivamente necessari.



come la Svizzera e soprattutto la Francia (che sta pensando di creare addirittura una rete specializzata), si stanno attrezzando in questo senso. Noi invece rifiutiamo questa soluzione e ci prepariamo a fare nuove linee che, date le loro caratteristiche di indipendenza accentuata e alta velocità, non rendono conveniente il passaggio di treni merci lenti. Tutto ciò mentre si afferma che i nostri investimenti ferroviari hanno tra gli obiettivi primari quello di "catturare" merci dalla strada. L'intera impostazione mi sembra pochissimo chiara e convincente.

Vaciago: Potenzialmente il trasporto merci è l'altra gamba dell'Alta Velocità: su di essa dovranno viaggiare le merci di lunga percorrenza e non solo durante la notte, ma anche in una significativa parte delle cosiddette ore di morbida. Credo poi che si dovrebbe adottare una strategia di alleanza, sui collegamenti Nord-Sud, con i piccoli trasportatori che dovrebbero, perché questa alleanza possa concretizzarsi, riconvertirsi passando dai camion tradizionali ai portacontainer (e in questo senso dovrebbe essere orientata anche la politica degli aiuti e delle facilitazioni oggi dispersa nelle varie leggine).
Tra l'altro la proposta che le FS potrebbero fare è vincente in quanto sulle lunghe percorrenze delle linee dell'Alta Velocità possiamo garantire consegne più rapide dei trasporti medio-grandi autostradali. A questo punto diventano però essenziali la geografia degli interporti, le forme di penetrazione all'interno delle città, le gronde per lo smistamento del traffico merci.

Anche per questi problemi io credo che la situazione attuale non debba essere rimontata con uno schieramento generalizzato, ma rielaborata attraverso una negoziazione sul merito. La battuta potrebbe essere che il trasporto è una cosa troppo seria per lasciarla fare solo agli ingegneri, ma è troppo seria anche per lasciarla fare solo ai politici.

Santel: Parliamo di tariffe. Con il 1° aprile sarà abolita la tariffa 22 (la tariffa ridotta per lavoratori e studenti). Dire che la tariffa 22 sarà abolita e nello stesso tempo non aprire un confronto, dal nostro punto di vista rende la proposta attaccabile. Non facciamo un problema di 50 lire in più o in meno, però c'è da considerare che le tariffe regionali di riferimento sono secondo noi campate in aria, perché sappiamo tutti che le politiche nei confronti delle autolinee regionali sono state quelle di tamponare a piè di lista i disavanzi regalando quattrini senza controlli. Concordiamo sulla tariffa integrata, ma l'aumento delle tariffe deve comunque essere discusso.
Sappiamo che all'estero le tariffe sono più care a fronte però di una ben diversa qualità del servizio. Quindi il problema dell'aumento deve essere legato alla qualità e in questo senso la tariffa integrata è un primo passo, ma non può essere il solo.



Valorizzazione immobiliare: speculazione o strategia di finanziamento?

FERROVIE

Il piano d' impresa FS prevede nel primo triennio un flusso di 2.300 miliardi da dismissioni patrimoniali (ad esempio, caselli abbandonati, case di ferrovieri, partecipazioni non strategiche della FS Spa) e un successivo flusso dell'ordine di grandezza di 1.000 miliardi all'anno da valorizzazioni patrimoniali (ad esempio, costituzione e quotazione di società per lo sfruttamento commerciale e gli spazi di stazione ecc.). Si tratta di denaro che i contribuenti risparmiano sotto forma di minori finanziamenti all'infrastruttura o per investimenti e i clienti sotto forma di minori rincari.
Le valorizzazioni immobiliari, di cui abbiamo fornito alcuni esempi nel numero 7/92 di "Amico Treno" con i progetti di Renzo Piano, sono piani urbanistici e di valorizzazioni di aree sottoposti, come quelli di qualunque impresa, all'approvazione degli Enti locali, particolarmente attenti alle vocazioni urbanistiche delle città.
Sono buone opere, non sono opere buone. Per altro chi preferisce lo "status quo" del degrado e dell'abbandono, scandito da chiacchiere e inerzia, è invitato a trascorrere una serata gradevole a Roma Termini.

WWF - LEGAMBIENTE

Il piano di investimenti delle FS Spa prevede che, in autofinanziamento, si realizzi un programma di valorizzazioni patrimoniali sui nodi delle 13 aree metropolitane, pari a 24.000 miliardi di investimenti nelle aree dismesse o connesse con le stazioni ferroviarie. Il piano di investimenti al 2000 prevede 7.900 miliardi di valorizzazioni patrimoniali: quindi si tratta di speculazioni immobiliari che produrranno un reddito che verrà reinvestito nell'ammodernamento delle stazioni. C'è indubbiamente bisogno di rendere le povere e squallide stazioni di oggi luoghi vitali e centrali per la vita delle città. Ma i progetti in corso di elaborazione e non ancora resi pubblici non lasciano presagire nulla di buono. Si è avuto modo di assaggiarne la qualità in occasione della presentazione dei nodi di Bologna: alberghi, centri commerciali, strade sopraelevate, l'offerta di parcheggi per 3.000 posti auto. Un grande progetto riempitivo, in contrasto con le previsioni del piano regolatore e fuori scala rispetto ai bisogni diffusi di riqualificazione della città e del suo territorio. Anche a Firenze la presentazione del "Programma direttore dell'area fiorentina" — che prevede lo spostamento della Stazione Centrale da Santa Maria Novella a Campo di Marte — ha esplicitato il disegno di nuove "valorizzazioni" (che non è altro che la versione moderna della parola speculazione) nella nuova stazione dell'Alta Velocità prontamente recepito nella formulazione del nuovo PRG cittadino. Si configurano come progetti ad alto valore speculativo e decisamente peggiorativi delle ipotesi di Renzo Piano, che ha elaborato per Torino, Venezia e Bari soluzioni innovative, se pur discutibili, per ripensare le nostre stazioni ferroviarie.



L'aumento delle tariffe: legittima politica d'impresa o iniquo balzello?

FERROVIE

Qualunque aumento di prezzo viene istintivamente percepito come iniquo, specie se il corrispondente servizio non migliora, o migliora molto al di sotto delle più o meno ragionevoli aspettative di chi lo usa.
Ma, prima di parlare di iniquità, facciamo qualche confronto: una cena in trattoria con la famiglia costa come quattro mesi di abbonamento ordinario (e poco meno di un anno di pendolarismo a tariffa "sociale") per una tratta di 40 km; sulla stessa tratta, un pendolare a tariffa ridotta paga il viaggio di andata e ritorno quanto un cappuccino (passare a tariffa ordinaria equivale a concedersi anche una brioche): siamo convinti che su queste cifre non si possa anche impostare una seria politica di adeguamento dei prezzi?

WWF - LEGAMBIENTE

Come abbiamo visto la spesa per investimenti negli ultimi anni è stata rilevante senza che cambiasse la qualità del servizio, l'unico vantaggio per gli utenti è stato il mantenimento di tariffe generalmente basse. Secondo il progetto A.V. alla linea verranno applicate tariffe "europee", ovvero 103 L/km in 2ª classe (oggi la tariffa media è di 69 o, l'abbonamento ridotto, di 14 L/km), e 175 L/km in 1ª (oggi 117); si prevede inoltre l'introduzione di tariffe differenziate per fasce orarie, per cui un viaggio nelle ore di punta, quando si ha davvero bisogno di muoversi, costerà 140 L/km in 2ª e 228 in 1ª. Dall'1/4/93 invece è prevista l'abolizione della tariffa 22, ovvero l'unica cosa che cambia in un servizio scadente è il prezzo. Forse non è un balzello ma è certamente un autogoal parlare di mercato in riferimento alle autolinee regionali che vivono alle spalle dei contribuenti grazie al ripiano dei costi a piè di lista, senza criteri e senza concorrenza. Siamo d'accordo con il mercato se è vero ed uguale per tutti, ma allora FS deve offrire, se non basta pretendere insieme agli utenti, un servizio integrato e razionale, e obbedire anche all'altra condizione prevista nel contratto di esercizio pubblico: il passaggio alla tariffa integrata e dunque la possibilità di poter usare con lo stesso biglietto tutti i mezzi di trasporto. Altrimenti si continua a far pagare al più debole il costo degli errori altrui e questo non è accettabile, neanche dal mercato, perché la tariffa integrata e un servizio adeguato è un incentivo ad usare il mezzo pubblico, l'aumento del prezzo del biglietto serve solo a far usare di più l'automobile.

FS Spa: Stato o impresa?

FERROVIE

La risposta articolata a questa domanda non può che essere la seguente: l'infrastruttura FS (binari e circolazione) è Stato (perché da questo deve sostanzialmente ricavare la gran parte del proprio finanziamento: esattamente come l'Anas) e ciò non la esime da essere impresa nel perseguire, per lo Stato, il costo minimo per il proprio mantenimento.
L'impresa di trasporto (cioè i vettori, siano essi Passeggeri, Merci o Trasporto Locale) è invece privatizzabile, con il dovere di remunerare l'azionista e di assicurare al cliente qualità a costi equi: che questa impresa venda allo Stato o alle Regioni una quota dei propri servizi è un puro fatto di diversificazione di clientela, non di natura del soggetto (Nota Bene: anche per la Fiat o per l'Olivetti lo Stato è uno dei principali clienti).
Crediamo che una certa insistenza sulle pagine di "Amico Treno" sulla distinzione di responsabilità tra Stato (finanziatore della rete e programmatore/cliente del servizio locale) e impresa (responsabile dei costi e della qualità) non sia mai sprecata: perché noi vogliamo clienti che pagano il giusto prezzo e che pretendono un ragionevole servizio, mentre lo Stato ha diritto a cittadini che rivendicano, ad esempio, più infrastrutture e servizi sociali, magari in cambio di sacrifici in altri campi.
La ricorrente confusione di responsabilità configura, invece, uno scenario anomalo in cui l'impresa viene spinta ad arrogarsi compiti non suoi che la allontanano dalla giusta concentrazione sui suoi doveri. Questa è, a nostro avviso, l'errore concettuale degli amici del WWF e della Legambiente. Abituati a concentrare sull'Ente FS, inteso come un segmento dello Stato, le loro rivendicazioni e le loro polemiche, continuano ad addebitare ad un'unica entità indistinta scelte di programmazione nazionale o del territorio delle quali come Ferrovie siamo esecutori: troppo mediocri, a nostro avviso, ma esecutori. Certo la carenza programmatoria dello Stato induce loro ed altri a cercare altrove un interlocutore, ma questo lungo abbaiare alla luna, alla lunga, è sterile e fuorviante.

WWF - LEGAMBIENTE

Lo Stato come proprietario di FS Spa che opera sul mercato e lo Stato come regolatore del mercato attraverso appunto la fissazione di obiettivi di riequilibrio e/o di vincoli non sono necessariamente coincidenti. Non è dunque sufficiente lasciare che la Spa definisca autonomamente il livello del servizio. Prima è necessario definire pubblicamente quantità e ripartizione delle risorse finanziarie; potenziare e rendere operativo il ruolo del Cipet quale organismo, dotato anche di competenze tecniche, che garantisca il rispetto delle regole e delle procedure che disciplinano i rapporti fra FS Spa e lo Stato, le Regioni e gli utenti. In questo quadro di riferimento, FS non può avere altro compito che quello di realizzare con efficienza le politiche che sono state definite in condizioni di concorrenza con altri produttori di servizi di trasporto e con la possibilità di ricorrere a sua volta al regime di concorrenza per la realizzazione degli investimenti. Oggi abbiamo, fra FS e Stato, un contratto di programma e di servizio pubblico, anche se provvisori, non abbiamo ancora definito, con l'atto di concessione, le regole contrattuali fra Stato e FS. Inoltre non abbiamo un fondo unico dei trasporti; il Cipet continua ad essere privo di operatività reale; la commistione fra chi paga, chi decide cosa comprare, chi vende un servizio e chi controlla se questo servizio risponde ai requisiti previsti è rimasta; rischiamo di passare dal monopolio pubblico a quello gestito privatamente che è molto peggio. La definizione delle reciproche regole di comportamento deve avvenire prima di ogni decisione in merito al maggiore investimento ferroviario degli ultimi anni, nell'interesse, oltre che nostro, anche dell'azienda.

Vaciago: La tariffa 22 è stata abolita non perché ci aspettiamo grandi ricavi dalla sua cancellazione, ma perché non stava più i piedi né economicamente né socialmente, tenendo conto che il nostro cliente non è indigente. Il problema non è quindi la tariffa 22. Lo scambio che deve essere attivato è tariffa contro qualità del servizio e qualità del servizio vuol dire integrazione tariffaria. In questo senso abbiamo preparato un progetto che stiamo presentando alle Regioni per introdurre la tariffa unica integrata: se questa si farà, anche il nostro aumento potrebbe essere contenuto rispetto alle ipotesi iniziali. Ad oggi, comunque, non si vede perché le nostre linee dovrebbero essere più a buon mercato delle altre. Su questo terreno il nostro impegno di gestione e di investimenti c'è e continua pur fra mille difficoltà e carenze.

Vittadini: Le perplessità e i dubbi invece di diminuire con la conoscenza del progetto stanno crescendo dovunque. Lombardia e Veneto hanno già deciso di rivedere le priorità degli investimenti da fare. Da queste stesse Regioni nasce l'invito al Piemonte di associarsi alla revisione del progetto Alta Velocità a favore del potenziamento e della velocizzazione tratta per tratta. Che disponibilità c'è da parte delle FS?

Vaciago: Sui nodi e sui quadruplicamenti siamo disponibili, lo ribadisco, a qualunque confronto che migliori e perfezioni il nostro progetto. Purché, alla fine, ci sia l'opera e non un nuovo confronto. ■

IMPATTO ACUSTICO DI LINEE A.V.

Il trasporto ferroviario è spesso presentato come la soluzione al problema di conciliare la mobilità delle persone e delle merci con il rispetto di bassi livelli di inquinamento ambientale.
Ciò è senz'altro vero alle attuali velocità di esercizio; per quelle previste invece sulle future linee A.V. emerge prepotentemente un effetto di inquinamento acustico, nonché uno dovuto alle vibrazioni, del quale tuttavia qui non ci occuperemo.
Di fatto il rumore prodotto dal passaggio dei convogli (che, anche quando piuttosto elevato, è stato fino ai giorni nostri benevolmente tollerato e considerato in genere più "amico" di quello prodotto dagli autoveicoli) supererà rapidamente ogni soglia di tollerabilità.
Ragione di ciò è il tasso di incremento con la velocità della potenza sonora emessa dai due tipi di sorgenti acustiche attive su di un treno in moto: elevato (9 decibel per ogni raddoppio di velocità) quello per le sorgenti meccaniche (essenzialmente: ruote, carrelli e binari) ed elevatissimo (21 decibel) quello per le sorgenti aerodinamiche (attrito dell'aria contro le pareti esterne, effetto dei pantografi e di altre sporgenze minori).
Le sorgenti di rumore aerodinamiche sono praticamente impercettibili alle velocità attuali, ma un tale tasso di incremento le rende addirittura dominanti al di sopra dei 250 km/h: il rumore dei treni passeggeri A.V. è pertanto di natura essenzialmente aerodinamica e questo è stato ben dimostrato durante i rilievi acustici eseguiti su tratte estere: per esempio,



misure eseguite in Germania dalla DLR (l'Ente spaziale tedesco) a 25 metri di distanza dai binari hanno evidenziato per tutta la durata del passaggio di un ICE, il treno A.V. nazionale, livelli sonori variabili da 85 dB a 200 km/h fino a 95 dB a 300 km/h (si consideri, per confronto, che il rumore dello scarico di una motocicletta a pieno gas a pochi metri di distanza è decisamente inferiore).
Si può obiettare che 25 metri rappresentano un'eccessiva vicinanza alla linea; purtroppo il rumore emesso da una sorgente lunga come un treno decade in campo libero soltanto di 3 dB per ogni raddoppio di distanza, il che si-

Figura 1
Livelli di rumore istantaneo misurati al passaggio di un treno ICE a differenti velocità (la direzione del moto del treno è da destra a sinistra). Fonte: DLR-Berlino.

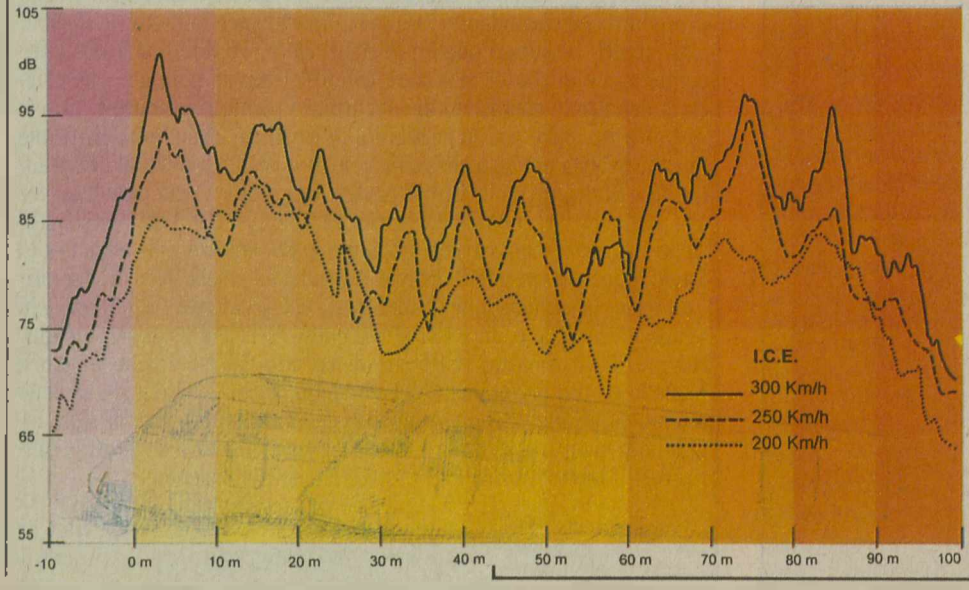
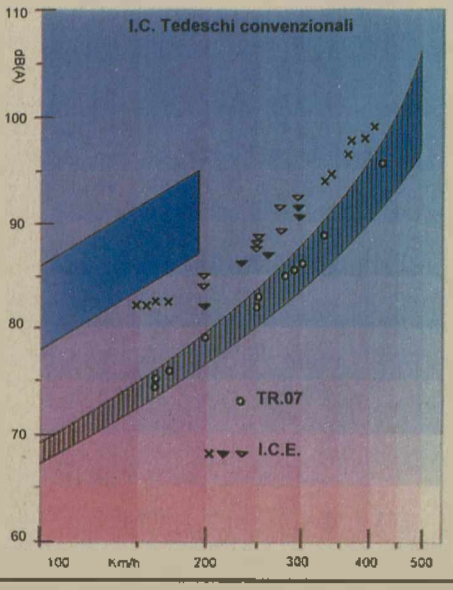


Figura 2
Livelli medi di rumore registrati durante i passaggi di treni tedeschi diversi a differenti velocità a 25 metri di distanza. La fascia scura si riferisce a treni IC convenzionali (rumore solo meccanico) e quella tratteggiata al treno sperimentale TR07 a levitazione magnetica (rumore solo aerodinamico); in mezzo si situano, indicate con simboli, diverse versioni dell'ICE.





gnifica un'attenuazione di appena 15 dB a 800 metri dalla linea. Quanto i treni siano udibili anche da notevole distanza è d'altra parte esperienza comune.

Quanto detto riguarda i treni passeggeri e presenta problemi di non poco conto dato che, a tutt'oggi, non si conoscono metodi per ridurre sensibilmente l'emissione di origine aerodinamica. Questa è invece trascurabile per i treni merci, l'accento cadendo su velocità di esercizio di 100-150 km/h sulle tratte A.V. miste; l'emissione sonora di origine meccanica, tuttavia, ripristina ampiamente i livelli sonori sopracitati e ciò in quanto tutti gli accorgimenti intesi a ridurre il rumore dei treni passeggeri e ad aumentare il comfort dei viaggiatori mancano nei treni merci: sospensioni elastiche, smorzatori ecc.

Nemmeno va trascurata l'importanza essenziale dello stato di usura dei binari e delle ruote nella generazione del rumore meccanico: campagne di misurazione in Germania e Inghilterra hanno mostrato che, a parità di ogni altra condizione, binari e ruote usurati normalmente producono in media ben 10 dB in più rispetto ai nuovi. D'altra parte, l'aumento di velocità del treno — che è del tutto ininfluente circa la portata delle merci trasportabili — risulta esso stesso un potente fattore nell'innalzare il tasso di deterioramento del materiale rotabile. Non si vede quindi come sia possibile evitare questo aspetto peggiorativo che porterebbe il rumore di un treno merci a 130 km/h a superare largamente i 100 dB, se non con una continua e costosissima manutenzione che può essere promessa, ovviamente, da un esperto di mitigazione, ma non realizzata per ineludibili vincoli economici.

A tutti questi problemi si è da più parti proposto di rimediare mediante barriere antirumore.

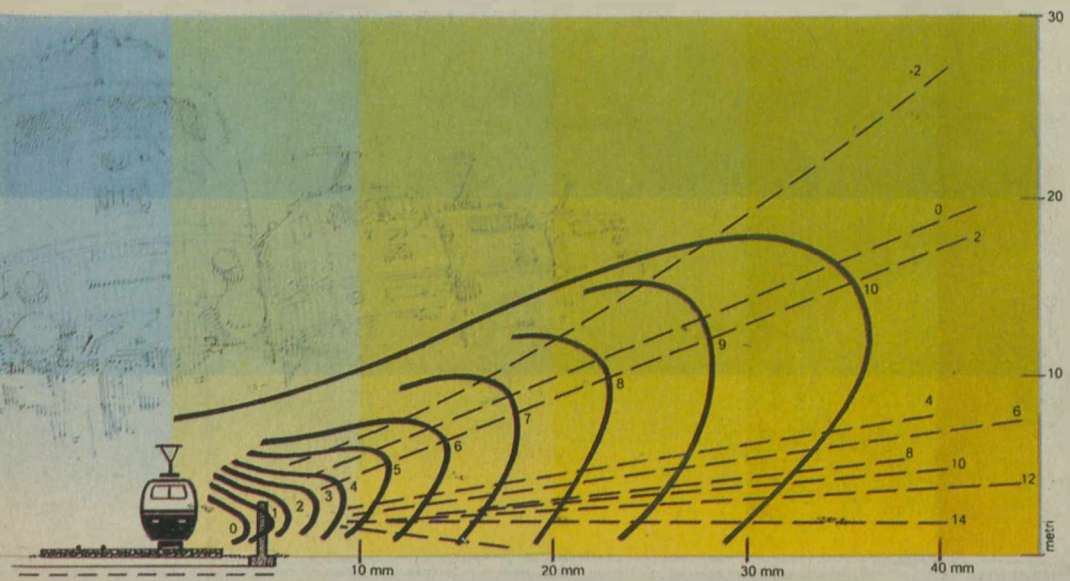
Va ricordato a questo proposito che il rumore emesso da un treno non si propaga uniformemente nello spazio (come quello del traffico autostradale, cui la tecnologia delle barriere di solito fa riferimento), ma presenta due piani di emissione preferenziali laterali, inclinati di circa 25-30 gradi sul suolo. In sostanza, gran parte dell'emissione è deviata verso l'alto il che, da un lato, impone barriere più elevate, dall'altro costituisce un notevole problema nelle zone montagnose, in particolare nelle valli (le tratte A.V. Torino-Lione e Bologna-Firenze sono i primi esempi che vengono alla mente), laddove insediamenti umani in posizione elevata risulterebbero particolarmente esposti al rumore.

Tutti i problemi citati, d'altra parte, diventano criticissimi in tali condizioni in quanto il rumore, che in una pianura si propaga liberamente, resta confinato nella valle a causa delle riflessioni contro i fianchi dei monti. Il decadimento di 3 dB per ogni raddoppio della distanza allora diventa un concetto astratto, che lascia il posto a fenomeni imprevedibili nel dettaglio ma sicuramente annunciabili: concentrazioni locali di rumore, prolungamento apparente del tempo di transito dei treni ed altri ancora.

La totale inesperienza di tratte A.V. realizzate nelle valli di tipo alpino o appenninico non offre purtroppo un riscontro di dati sperimentali a quanto detto, ma proprio per questo deve invitare ad un'estrema cautela. Non sembra, invece, che questi problemi siano stati presi in considerazione nei relativi studi di impatto ambientale. Occorre però dire che il modo con cui viene presentata e discussa dai suoi fautori l'Alta Velocità ferroviaria in Italia ha il tono inequivocabile dell'attività promozionale. Esso si caratterizza per slogan ed analogie superficiali — come quella che vorrebbe le linee A.V. svolgere le funzioni di decongestionamento che le autostrade hanno avuto nei confronti della viabilità ordinaria — ed in ultima analisi rivela solo un fatto: la determinazione a costruire l'opera e a darne la massima estensione, indipendentemente da ogni criterio di compatibilità. Compresa la compatibilità tra costi e ricavi, di cui la valutazione di impatto sull'ambiente dovrebbe essere parte integrante.

Gianfranco Chiocchia
Ordinario di Gasdinamica - Università di Palermo

Figura 3
Effetto di una barriera sul rumore ferroviario. Linea a tratto continuo: attenuazione naturale dovuta alla distanza in assenza di barriere (si noti la caratteristica figura di emissione del rumore di un treno). Linea a tratti: attenuazione prodotta dalla barriera (notare che essa risulta negativa in quota).



● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GE

Vecchietti

di Enzo L...i

NON CAPIRO MAI QUELLI CHE, COME SALGONO IN TRENO, SI METTONO A DORMIRE

UN VIAGGIO È UN'OTTIMA OCCASIONE PER CONOSCERE GENTE, PER CONVERSARE, DISCUTERE...

POI MAGARI PROPRIO LORO SI LAMENTANO PERCHÉ I VECCHI NON HANNO CONTATTI UMANI

EHI, LEI... BELLA GIORNATA OGGI, VERO?!

COSA? AH, SÌ

MI ERO APPISOLATO

NON SO SE SIA IL MOVIMENTO DEL TRENO O IL SEMPLICE FATTO DI VIAGGIARE...

FATTO STA CHE QUANDO MI ADDORMENTO IN TRENO SOGNO SEMPRE POSTI ESOTICI

ADESSO PER ESEMPIO ERO SDRAIATO SU UNA SPIAGGIA DEI MARI DEL SUD

TENEVO LA TESTA APPOGGIATA SULLE GINOCCHIA DI UNA SPLENDIDA RAGAZZA CHE MI FACEVA ARIA CON UNA FOGLIA DI COCCO

UN'ALTRA CON LE DITA AFFUSOLATE MI METTEVA IN BOCCA PEZZETTI DI ANANAS E INTANTO MI ACCAREZZAVA DIETRO LE ORECCHIE

MI CHIEDO DOVE SAREMMO ARRIVATI SE NON MI FOSSI SVEGLIATO?!

EHM, CARO SIGNORE, SE LEI LA SMETTESSE DI CHIACCHIERARE TANTO...

SI POTREBBE VEDERE DI FARE UN SONNELLINO ANCHE NOI!

WINDOW ● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE

TO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE

TERZA CLASSE

13 nuovi soggetti cinematografici sul treno

di Gino e Michele

Quanti film sono stati ispirati dai treni? Quanti delitti consumati, quanti amori sbocciati, quanti viaggi, nella storia del cinema?

Ci piacerebbe molto che sui treni ci fossero dei grandi schermi, come su certi pullman e sugli aerei. Ci piacerebbe che durante i viaggi si potesse vedere qualche film, o le scene più affascinanti del cinema in treno. Ce n'è una bellissima in "Giù la testa" che ricorda un po' la canzone "La locomotiva" di Guccini, quando la locomotiva, appunto, viene "lanciata a bomba contro l'ingiustizia"... Ce n'è una da storia della comicità con Totò (quella dell'onorevole Cosimo Trombetta). Ci sono mille scene nei gialli e nei film d'azione. C'è la Ferrovia Nord nel film "Il posto", cose da cineteca. C'è "Rocco e i suoi fratelli", con il milanesissimo Ponte della Ghisolfa e c'è la ferrovia, galeotto luogo di tradimento, in "Romanzo popolare"...

Ma non siamo qui a scrivere di cose serie, noi siamo qui a fare gli stupidi. E allora anche noi abbiamo qualche nuovo soggetto cinematografico da proporre. Sono film che non si faranno mai, se no col cavolo che ve li avremmo fatti leggere prima. Eccoli.

Quella sporca tazzina. È la rocambolesca storia di un signore che cerca di bere un caffè alla stazione di Roma Termini.

Morte di un commesso viaggiatore. Il seguito di *Quella sporca tazzina*. L'uomo è riuscito evidentemente a bere il caffè.

Aspettando Godot. Vladimir ed Estragon sono due pendolari. Lo si deduce, d'altra parte, dal nome. Godot è un "omnibus". In questo straordinario dramma beckettiano che si ripete tutte le mattine all'alba si intuisce che Godot, come tutti gli "omnibus", non è semplicemente in ritardo: forse non arriverà mai.

My beautiful toilette. Un film pieno di poesia; il sogno utopistico di un gabinetto decente in una carrozza di seconda il giorno di Ferragosto.

Puerco escondido. Dello stesso filone del film precedente. Pino (il puerco) è un giovane studente universitario che fa la spola con l'accelerato La Spezia-Genova. Pino approfitta del buio delle gallerie per pulirsi il naso con le dita e per pulirsi le dita sotto il tavolino del finestrino.

Il pendolino di Foucault. Un'affascinante storia che si svolge sul direttissimo delle 6.55, nelle quattro ore che separano Milano da Roma. Al termine della visione lo spettatore resterà con il solito dubbio: ma perché sul pendolino viene la nausea a leggere, come se si viaggiasse su un cargo nell'Oceano Indiano?

Cul de sac. Il remake del famoso film di Polanski racconta di un viaggiatore che ha il sedere a forma di bagaglio (cul à forme de sac) e che è costretto a vivere la triste contraddizione di chi ha la valigia, ma non possiede una maniglia adeguata.

Ladri di cuccette. Film neorealista. Un giovane disoccupato sopravvive rubando le prenotazioni delle cuccette del Milano-Napoli. Scoperto da una folla di controllori esasperati viene circondato e minacciato di linciaggio. Ma il pianto di un bimbo lo salverà.

Il treno per Yuma. Ma come si scrive Yuma? Come Juve, yougurt, jo jo, ye ye, jena, lago, Yale, jawohl... Mentre lo sceriffo si domanda tutto ciò il treno è partito con i banditi e il bottino.

Riusciranno i nostri eroi a ritrovare il plico scomparso a L'Aquila? È la storia di un plico delle poste che si perde nei meandri di un treno-merci. Alberto Sordi parte per andarlo a recuperare, ma finisce con l'innamorarsi degli immensi cieli abruzzesi. E il famoso mal d'Aquila.

Mezzogiorno di fuoco. Il treno con i banditi è atteso per mezzogiorno. Lo sceriffo aspetta.

8 e 1/2. È il seguito del film precedente: il treno di mezzogiorno è arrivato alle 8 e 1/2, con venti ore e mezzo di ritardo.

Per chi suona la campana. C'è una multa pazzesca: l'allarme si tira solo in caso di pericolo. Mica siamo qui a divertirci...

Veneto: la politica "verde" dei trasporti

L'assessore Michele Boato spiega le linee guida del piano regionale dei trasporti

Aria nuova e molto attivismo in Veneto dopo l'insediamento nel novembre scorso della nuova giunta regionale. In poco più di quattro mesi sono stati varati, in tempi rapidi e con scadenze precise, numerosi piani: da quelli sui rifiuti urbani e industriali a quelli sulle cave e l'inquinamento, i cui completamenti sono previsti tra aprile e giugno. E per marzo è già stata promessa la delibera che darà il via alla revisione del piano regionale trasporti. L'intento è quello di inaugurare una nuova politica del settore, per la quale alcune linee di fondo e scelte sono già state delineate. A parlarcene è **Michele Boato**, rappresentante dei Verdi, che attualmente guida, oltre l'assessorato dei Lavori Pubblici e Trasporti, quelli dell'Ambiente e dell'Urbanistica e Casa.

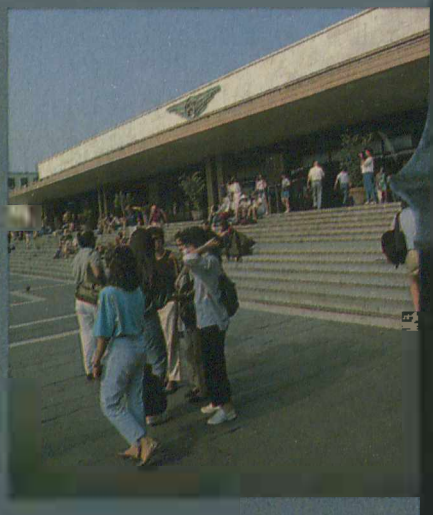
Assessore Boato, qual è la situazione del trasporto in Veneto e perché avete deciso di varare un nuovo piano regionale dei trasporti?

«Diciamo che la situazione non è delle più rosee. In questo momento ci troviamo a far fronte al fallimento di tre aziende di trasporto: quelle di Padova, Rovigo e Belluno. E la prossima sarà Vicenza. I problemi non sono semplici, perché ci sono aspetti sindacali molto delicati, legati agli esuberi di manodopera, per i quali non disponiamo attualmente degli strumenti adeguati. Per quanto riguarda invece il nuovo piano dei trasporti, le ragioni della decisione sono molto semplici: abbiamo bisogno di un nuovo piano perché quello vecchio non è un piano, ma un elenco di tutto quanto è possibile e fattibile, senza alcuna indicazione di priorità o scelta programmatica. Un elenco che, tra parentesi, comporta una spesa che supera i 20 mila miliardi, quando sappiamo che come Regione Veneto potremmo disporre, da qui al 2060, e a voler essere ottimisti, di non più di due mila miliardi. Occorre quindi un nuovo piano che tenga conto dei vincoli di spesa e definisca, all'interno delle scelte di fondo, quelle che devono essere le priorità. Priorità che debbono però essere costruite sulla base di un'analisi seria dei flussi reali di mobilità: cosa che non è stata fatta dall'attuale piano. Abbiamo già cominciato a lavorare e pensiamo di presentare la stesura del nuovo piano regionale al massimo entro ottobre di quest'anno».

Può anticiparci quali saranno le linee guida del prossimo piano e se c'è già un orientamento per alcune priorità?

«Sicuramente abbiamo intenzione di privilegiare la ferrovia sulla strada e il trasporto pubblico, sia gomma che ferro, su quello privato; calibrare il traffico di lunga percorrenza con quello locale e, soprattutto, dare un nuovo assetto al trasporto pubblico per rompere definitivamente con il passato. Ciò vuol dire elaborare regole nuove orientate all'efficienza e all'efficacia, con la massima attenzione ai costi, eliminare i doppioni e promuovere l'integrazione tra i vettori.
Per quanto riguarda le priorità posso anticipare quella della superstrada della Valsugana sull'autostrada Valdastico e quella della linea ferroviaria Calalzo-Dobbiaco sull'autostrada Alemagna, che né l'Austria né i sindaci del

Il leone alato, simbolo della città di Venezia (nella foto grande). Nella foto sotto, la stazione di Santa Lucia e, nella foto a fianco, Michele Boato, assessore ai Lavori Pubblici e Trasporti.





Sud Tirolo vogliono. Siamo d'accordo invece con il potenziamento del Brennero, purché si faccia anche il Gottardo e purché non si realizzino nuove gallerie. Un'altra priorità è per noi l'area di Mestre, rispetto a quella di Castelfranco, dato che si tratta di un bacino di traffico in cui si concentrano più di 60 mila spostamenti giornalieri. Per quanto riguarda il sistema idroviario, una decisione che abbiamo preso è quella di destinare l'ultima tranche di finanziamento dell'idrovia Venezia-Padova (un'opera da 14 mila miliardi, che per di più non ha alcun senso) alla Fissato-Canal Bianco dove ci bastano 30 miliardi per risolvere il problema di due strozzature sul percorso. È una scelta che, se ha provocato le ire di qualcuno, ha suscitato anche l'osanna di moltissimi. Tra le ipotesi di proposta che invece abbiamo intenzione di portare avanti c'è la creazione di una Romea ferroviaria, che faccia proseguire la linea da Rimini a Venezia, in modo da permettere il collegamento con Roma senza dover passare, come oggi, da Bologna e la creazione di un servizio metropolitano ferroviario tra Mestre e Venezia. Da approfondire è poi il problema dei collegamenti con l'Est: si tratta di capire, nello scenario futuro, quale potrà essere il ruolo giocato dall'Italia visto che oggi i canali naturali di collegamento con l'Europa occidentale sono più l'Austria e la Svizzera. Io credo che sia più corretto partire da questa analisi e non farsi prendere subito dalla mania del grande progetto.

Pensate di aprire un confronto su questi temi con le FS?

Certo, quando sarà pronto il nuovo piano. Questo perché vogliamo porci di fronte alle FS ma anche all'Anas e agli altri interlocutori, con scelte ben definite su queste ci confronteremo. Mi auguro non per farci la guerra, ma per attivare tutte le possibili sinergie.

La posizione della Regione Veneto è ostile nei confronti dell'Alta Velocità. Vuole spiegarcene le ragioni?

Sostenere che siamo contrari all'Alta Velo[illegible] in quanto tale è falso. Siamo contrari [illegible] dello francese di Alta Velocità, [illegible] dei 300 [illegible] ai viaggiatori di lunga percorrenza. È un [illegible]ello che non risponde alla domanda reale della Valle Padana, visto che sui lunghi percorsi [illegible] supera il 5 per cento, a fronte di un 95 per cento che si concentra sulle distanze comprese tra 70 e 100 km. E con queste distanze non ha [illegible]aramente senso una velocità di 300 km/h. Non siamo d'accordo anche sui tracciati previsti dal progetto, che comportano uno sbancamento massiccio dei colli Euganei. Vogliamo che i percorsi minimizzino l'impatto ambientale occupando i canali già esistenti, quelli paralleli all'attuale rete ferroviaria e all'autostrada. Pensiamo inoltre che si potrebbe procedere a degli stralci funzionali per partire subito con quei tratti di quadruplicamento che sono veramente urgenti e necessari, come è il caso della Padova-Mestre. Non c'è quindi un rifiuto dell'Alta Velocità, ma chiediamo di rivedere alcuni aspetti del progetto e su questi stiamo preparando un documento in comune con la Regione Lombardia. Quando si tratta di interventi tanto importanti io credo che [illegible] esigenze reali e [illegible]

Nel 1993 dovrebbe essere varata la riforma del trasporto pubblico che trasferirà alle Regioni, oltre alle competenze di pianificazione, anche quelle finanziarie. In altre parole non si potranno più fare quei piani di trasporto omnicomprensivi che lei lamentava, né piani "belli" ma troppo onerosi perché alla fine poi pagano altri o sono ripianati dallo Stato. Qual è la vostra posizione al riguardo e, in particolare, pensate di ricorrere all'imposizione fiscale regionale o ad altri strumenti nella preparazione dei futuri budget destinati al trasporto?

[illegible] già [illegible] approfondire la legge di riforma [illegible] ovviamente non siamo [illegible] are i tributi [illegible] linee e quindi andremo [illegible] perché abbiamo [illegible] fiche poi il [illegible]

E pensate di vincerla questa scommessa?

«Mi auguro [illegible] rand[illegible] ti; [illegible] gerti [illegible]

Cristina Forghieri

Alta Velocità: cos'è successo oltre le Alpi

Opposizioni e consensi alle linee A.V. in Giappone e in Europa



Le due nazioni che hanno maggiore esperienza in fatto di linee ad Alta Velocità sono molto diverse e, quindi, difficilmente comparabili. Da un lato c'è il Giappone che è stato il primo a lanciarsi in questa avventura tecnologica, fin dalla metà degli anni Sessanta, e che ha ormai realizzato una rete di linee rapide (Shinkansen) di oltre 2.000 km che si irradiano da Tokyo. In un arcipelago montagnoso e sovrappopolato, la ferrovia rappresenta indubbiamente la soluzione più razionale agli spostamenti di grandi masse di persone. Per converso, i problemi di impatto ambientale sono certamente complessi, specie nell'attraversamento delle grandi aree metropolitane, che si susseguono quasi senza soluzione di continuità lungo la costa orientale. In molte città i binari delle linee veloci sono fiancheggiati da barriere anti-rumore per ridurre l'inquinamento acustico. Occorre considerare che il passaggio di convogli rapidi si succede con cadenze di pochi minuti. Il movimento ambientalista nipponico, che pure ha dimostrato notevole determinazione, bloccando per anni i lavori di ampliamento dell'aeroporto internazionale di Narita, non ha mai contestato le linee Shinkansen. L'unico clamoroso sabotaggio elettronico, che paralizzò per ore il traffico ferroviario gettando Tokyo nel caos, fu compiuto nel 1986 da gruppi estremisti che contestavano la riduzione del personale dell'azienda.

Dall'altra parte del mondo, la vicina Francia non ha dovuto affrontare grandi problemi di impatto sul territorio, nella costruzione delle tre linee a "grande vitesse", finora realizzate. Il Tgv Sud-Est e il Tgv Atlantique già in esercizio ed il Tgv Nord di prossima attivazione verso l'imbocco del tunnel sotto la Manica attraversano, infatti, regioni pianeggianti o collinari, mentre le grandi città come Lione sono scavalcate con raccordi molto periferici. Forse questo spiega perché, fino ad un paio d'anni fa, il consenso nei confronti delle nuove linee è stato unanime e addirittura entusiastico. Semmai problemi sono sorti con le comunità non toccate direttamente dal Tgv. Sintomatica fu la dura protesta della città di Amiens, scartata dal tracciato della nuova linea Parigi-Lille e per questo motivo ritenutasi penalizzata. Le contestazioni sono cominciate quando è stato presentato il progetto di prolungamento della linea Sud-Est verso il Mediterraneo e la Costa Azzurra. Dalla vallata del Rodano il nuovo Tgv dovrebbe puntare direttamente su Fréjus, attraversando la zona di Aix e l'interno della Provenza. Ossia una delle aree più ricche di vigneti dell'intero Midi. Gli agricoltori allora hanno fatto fronte comune con alcune organizzazioni ambientaliste per chiedere una revisione del tracciato della nuova linea, più aderente a quella attuale, che passa per Marsiglia e per Tolone. Ma la direzione della Sncf (le Ferrovie francesi) ha risposto che, in questo caso, buona parte dei vantaggi in termini di tempo sarebbero vanificati ed ha scartato l'ipotesi di un treno a cassa inclinabile, simile al nostro Pendolino, che gli ecologisti d'Oltralpe invocano come soluzione ottimale. Allora si sono svolte delle manifestazioni di protesta, culminate con l'occupazione di alcune stazioni, nel sud della Francia. Il movimento "anti-Tgv" resta tuttavia confinato a questa regione, mentre altrove — per esempio in Alsazia o in Normandia — le comunità locali premono vivacemente per la realizzazione di nuove linee ad Alta Velocità, come il Tgv Est, che dovrebbe collegare Parigi a Strasburgo e Francoforte. Non solo, ma la questione della Provenza ha profondamente diviso il fronte ambientalista transalpino. Se alcuni leader, come Antoine Waechter, hanno solidarizzato con i manifestanti, confermando tuttavia la propria preferenza per



Il Tgv Atlantique. In Francia l'opinione pubblica è divisa tra fautori ad oltranza e detrattori dell'Alta Velocità.

una politica complessiva a sostegno del trasporto pubblico, proprio il decano degli ambientalisti francesi, René Dumont, si è schierato con i sostenitori ad oltranza dell'Alta Velocità. In un'intervista ha sostenuto di preferire le nuove linee, perché sono distanziate dai maggiori centri abitati ed ha proposto che tutti gli investimenti previsti per nuove autostrade vengano invece destinati al Tgv.

La divisione tra ambientalisti pragmatici, favorevoli alla costruzione di nuove linee ferroviarie per ridurre il traffico stradale, e fondamentalisti, ostili in linea di principio alle grandi opere, perché pregiudizievoli per il territorio, si ritrova soprattutto nei Paesi di lingua tedesca. In Germania, tuttavia, la realizzazione delle nuove linee ad Alta Velocità tra Würzburg e Hannover, da un lato, e tra Stoccarda e Mannheim, dall'altro, non ha incontrato opposizioni di rilievo. È da notare però che i lavori vennero preceduti da una fitta serie di incontri pubblici con le popolazioni interessate, in cui le Ferrovie poterono dimostrare che una linea veloce è del tutto preferibile ad una nuova autostrada in termini di consumo del territorio e di inquinamento. Invece, proprio in Svizzera, nella nazione più visceralmente affezionata ai propri treni, il progetto per la costruzione delle due nuove trasversali ferroviarie transalpine (tra cui figura una galleria di base di quasi 50 km sotto il Gottardo) ha portato ad un referendum. Infatti, i club motoristici, affiancati in un'ibrida alleanza con gli ecologisti più radicali e con il Wwf, avevano osteggiato questa scelta, ritenendola troppo costosa e pregiudizievole per il territorio, benché la maggiore organizzazione di ambientalisti e utenti, l'Associazione Svizzera del Traffico, si fosse espressa a favore. L'esito della consultazione, tenutasi lo scorso 27 settembre, è stato inequivocabile: quasi due terzi degli elettori hanno ratificato la scelta di nuove trasversali alpine, tacitando così gli oppositori, che ritenevano il progetto altamente impopolare. Nessuna opposizione di rilievo ha incontrato, invece, quella che, tra le linee ad Alta Velocità, si presentava come la più rischiosa in termini di prospettive di traffico. L'Ave, il Tgv spagnolo che collega Madrid a Siviglia, è stato realizzato in tempi brevissimi, anche grazie ad un territorio che non presentava ostacoli fisici insormontabili. Ed oggi, per la prima volta dopo quarant'anni, le Ferrovie spagnole (Renfe) possono annunciare di aver invertito il trend negativo, sottraendo alle altre modalità di trasporto una quota della mobilità globale. Merito dell'Ave, ma anche dei notevoli miglioramenti apportati ultimamente ai treni suburbani.

L'unico successo finora ottenuto dagli oppositori dell'Alta Velocità resta quindi quello inglese. Nelle campagne del Kent la nuova linea, che avrebbe dovuto condurre i Tgv emersi dal tunnel sotto la Manica direttamente a Londra, è stata bloccata dalle vivaci manifestazioni capeggiate, tra gli altri, dal marito di Margaret Thatcher. Il progetto è stato completamente rivisto e questo comporterà un ritardo di parecchi anni nella realizzazione dell'opera. Nel 1994, dopo l'inaugurazione del tunnel, i Tgv provenienti da Parigi e Bruxelles, sul suolo britannico dovranno percorrere le vecchie linee, con un aggravio di tempo di quasi un'ora. Ma, più che la forza degli ambientalisti, ad insabbiare l'Alta Velocità oltre la Manica sembra sia stata la scarsa propensione del governo conservatore ad investire nelle ferrovie.

Commuter

IL TGV DIVENTA UNA RETE

Dopo aver completato la prima linea ad Alta Velocità, tra Parigi e Lione, fin dal 1983 e la seconda, tra Parigi e Le Mans, lo scorso anno, è il momento in Francia delle interconnessioni tra Tgv, in modo da creare una vera e propria rete di treni ultrarapidi. Finora i Tgv arancioni del Mediterraneo terminavano la loro corsa nella capitale alla Gare de Lyon e quelli azzurri dell'Atlantico si attestavano a Montparnasse. Con l'entrata in vigore dell'orario invernale, grazie alla riabilitazione di un tratto della cintura ferroviaria parigina all'altezza di Massy, alcuni Tgv collegano direttamente Lione a Nantes (809 km in 4h 48') e Lione a Rennes (4h 53'), saltando la capitale. Ne sono enormemente avvantaggiati i collegamenti tra la Bretagna e la valle del Rodano, con beneficio per il traffico commerciale e turistico. Nel 1993, con l'attivazione del tunnel sotto la Manica e del Tgv Nord, che collegherà Parigi e Londra in tre ore, sarà la volta dell'interconnessione Est, che consentirà corse dirette ad Alta Velocità tra l'Inghilterra ed il Mediterraneo.

TGV CONTRO AUTOSTRADA, DILEMMA VERDE IN FRANCIA

Continua in Provenza il duro contrasto tra le associazioni ambientaliste, riunite nella cosiddetta "Carde", e la direzione della Sncf (le Ferrovie francesi) sul tracciato del Tgv Mediterraneo, ossia la nuova linea veloce che dovrebbe proseguire oltre Lione fino a Marsiglia ed alla Costa Azzurra, riducendo di molto i tempi di percorrenza con la capitale. Gli ecologisti, che durante la scorsa estate hanno occupato per alcune ore tre stazioni del Midi, provocando gravi ritardi e la conseguente collera dei passeggeri, sostengono che la linea ad Alta Velocità rischia di compromettere i paesaggi ancora intatti attorno ad Aix-en-Provence e nell'Esterel e propongono in alternativa l'utilizzo di materiale rotabile a cassa mobile (tipo Pendolino) per poter sfruttare le linee attualmente esistenti. La direzione delle Ferrovie ribatte sostenendo che un eventuale Tgv "pendolare", impiegato sulle linee tradizionali, ridurrebbe solo di poco i tempi di viaggio ed accusano gli oppositori di essere strumentalizzati da alcuni proprietari terrieri che temono l'esproprio. A fianco della Sncf si è però schierato anche il più prestigioso tra gli ambientalisti d'Oltralpe, René Dumont, che sostiene incondizionatamente il Tgv ed invita gli amici verdi ad impegnarsi più seriamente contro le nuove autostrade, come la Grenoble-Sisteron, assai più devastanti per il paesaggio.

UN METRÒ DA 300 ALL'ORA

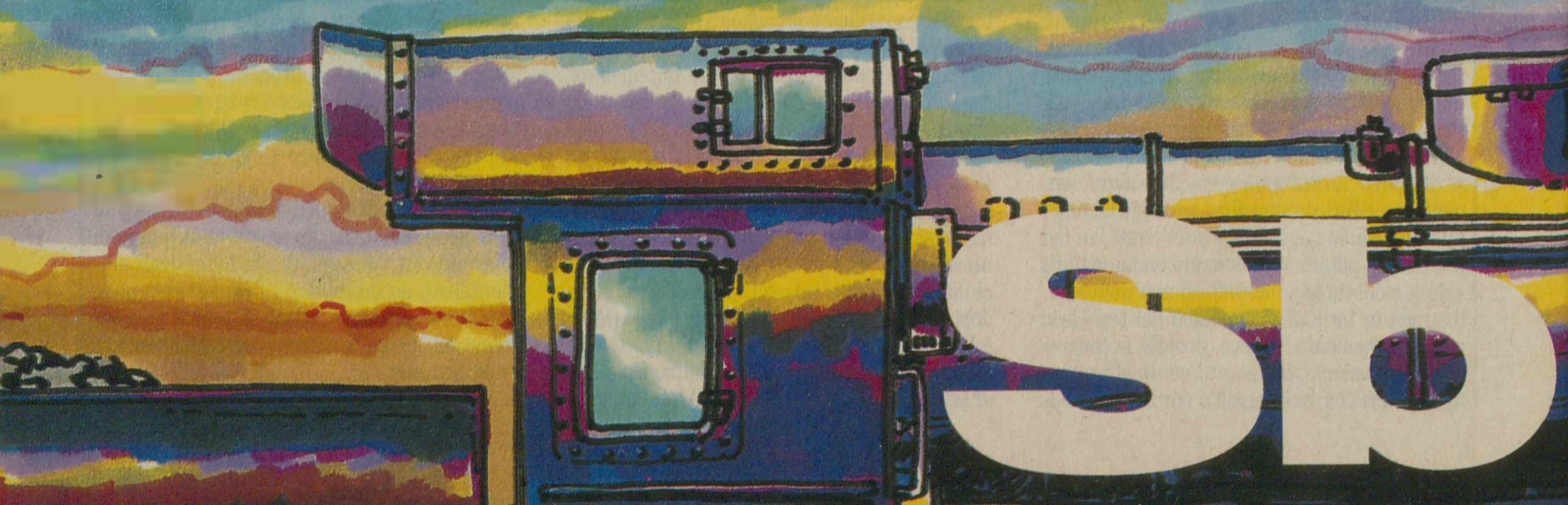
Scavalcato dalla Francia in termini di primato, per quel che riguarda l'Alta Velocità ferroviaria, il Giappone risponde con una nuova generazione di "Shinkansen", treni aerodinamici in grado di sfiorare i 300 km/h, diversificati in funzione delle diverse linee che ormai si irradiano sull'arcipelago. Ci sono anche "Shinkansen" a due piani e "mini-Shinkansen" a sagoma ridotta, concepiti in funzione di una nuova linea di montagna, adattata all'Alta Velocità, che è entrata in funzione nel luglio scorso. Sono ormai cinque le linee nipponiche per treni veloci, che si sviluppano per circa 1.800 km e che trasportano oltre 700.000 passeggeri al giorno. Si tratta di un vero e proprio metrò a dimensione nazionale. La frequenza dei convogli, infatti, è elevatissima: la linea Tokyo-Osaka, paragonabile alla nostra Milano-Roma, vede passare ogni giorno 288 treni ad alta velocità, che possono salire fino a 312 nei periodi di punta. In certi momenti della giornata i convogli si susseguono l'un l'altro ogni tre minuti e mezzo. Non è pertanto necessario prenotare il posto, salvo per quel che riguarda i superespressi "Nozomi", che effettuano il percorso tra le due città (515 km) in appena due ore e trenta. Negli ormai 28 anni di esercizio, sulla Tokyo-Osaka hanno viaggiato oltre tre miliardi di passeggeri, senza che mai si sia registrato alcun incidente di rilievo.

RIPRENDE IL TRAFFICO IN SLOVENIA E CROAZIA

Le tragiche vicende che stanno accompagnando lo smembramento di quella che fu la Repubblica Jugoslava hanno naturalmente ripercussioni anche sul traffico ferroviario. Il passaggio di convogli viaggiatori e merci verso la Serbia e la Bosnia è del tutto cessato, mentre i Paesi balcanici come la Grecia, la Bulgaria e la Turchia sono teoricamente raggiungibili in treno solo passando attraverso l'Austria e l'Ungheria, da dove è possibile arrivare a Belgrado, per mezzo del valico di Subotica. In compenso, in prossimità della frontiera italiana sono sorte due nuove amministrazioni ferroviarie: quella slovena (SZ) e quella croata (HZP), che hanno chiesto l'ammissione all'Union Internationale des Chemins de Fer. Le Ferrovie Slovene hanno anche pubblicato un primo orarietto proprio che riporta una certa intensificazione dei servizi all'interno della neonata Repubblica, segno evidente della volontà di ripristinare normali condizioni di vita. Sono contemplati anche alcuni convogli internazionali, come due relazioni Fiume-Vienna (diurna e notturna) ed una Fiume-Monaco di Baviera. Per quanto riguarda il traffico con l'Italia c'è da segnalare la positiva novità della creazione di un "Intercity" (evidentemente mancava l'approvazione internazionale per includerlo nella categoria "eurocity" Zagabria-Venezia, relativamente veloce e dotato di un dignitoso servizio ristorante, che è stato denominato "Kras", ossia "Carso".

IN TRAM SULLE SPIAGGE DEL BELGIO

Sintomo, forse, del risorgere dei regionalismi ed anche della diffidenza per le grandi aziende pubbliche, in Belgio recentemente è stata sciolta la Sncv, ossia l'azienda che da 105 anni curava i trasporti locali, urbani e regionali, su tutto il territorio del Regno, con la sola esclusione del servizio ferroviario, gestito dalla Sncb. Dalle sue ceneri sono sorte due società regionali: la Tec in Vallonia, area di madrelingua francese, e De Lijn nel resto della nazione, dove si parla fiammingo. Nell'area metropolitana di Bruxelles, dove i due gruppi etnici si sovrappongono, i trasporti sono gestiti dalla preesistente Stib. La Tec francofona impiega 4.198 dipendenti, che movimentano ogni anno 168 milioni di passeggeri con quasi 2.000 bus e 55 motori di metrò leggero, presente a Charleroi. La Stib di Bruxelles dispone nella capitale di 3 linee di metrò (40 km), 15 di tram (187 km) e 41 di bus (398 km). De Lijn, nelle Fiandre, con 4.867 dipendenti, trasporta 217 milioni di utenti. Può contare su un parco di 1.797 veicoli, tra cui 270 tram, presenti sulle reti urbane di Anversa e di Gand, ma anche su due linee suburbane che si irradiano dal porto di Ostenda, sulla Manica. Da De Panne, al confine francese, fino a Knokke, vicino alla frontiera olandese, è infatti possibile percorrere in tram, a pochi metri dalla spiaggia, l'intero litorale costiero del Belgio.



IL METRÒ VAL PER UNA NUOVA CAPITALE

A seguito dei profondi rivolgimenti politici nell'Europa centro-orientale, nuovi Stati indipendenti stanno nascendo negli ultimi mesi. Tra questi, la Slovacchia, frutto della recente scissione dalla Boemia-Moravia, con la quale, dopo la prima guerra mondiale, aveva costituito la Repubblica Cecoslovacca. Bratislava, città di circa 400.000 abitanti sulle rive del Danubio, si appresta dunque a divenire la capitale della nuova nazione indipendente. Situata ad appena 70 chilometri da Vienna (al tempo dell'Impero asburgico era conosciuta col nome di Pressburg), Bratislava è attualmente servita da 214 tram che trasportano ogni anno 120 milioni di passeggeri su 12 linee, cui si aggiungono 1,47 filobus (21 milioni di utenti su 8 linee) e 703 autobus (206 milioni di passeggeri su 59 linee). Dunque una rete piuttosto importante, tenuto conto delle dimensioni della città, paragonabile alla nostra Bologna. Comunque il nuovo status di capitale impone a Bratislava di dotarsi anche di una linea di metropolitana, per la quale è stato scelto il sistema francese del Val. Si tratta di treni su pneumatici integralmente automatizzati, cioè senza conducente a bordo, già in servizio da oltre un decennio nella città di Lille ed orà in programma anche in alcune città italiane, tra cui Torino. La linea Val, in parte in superficie, in parte sotterranea (sottopasserà anche l'alveo del Danubio), sarà lunga 7,2 km. A partire dal 1997 collegherà il centro storico con la città satellite di Petrzalka. Verrà poi prolungata fino alla principale stazione ferroviaria.

IL FIORE ALL'OCCHIELLO DEL CAIRO

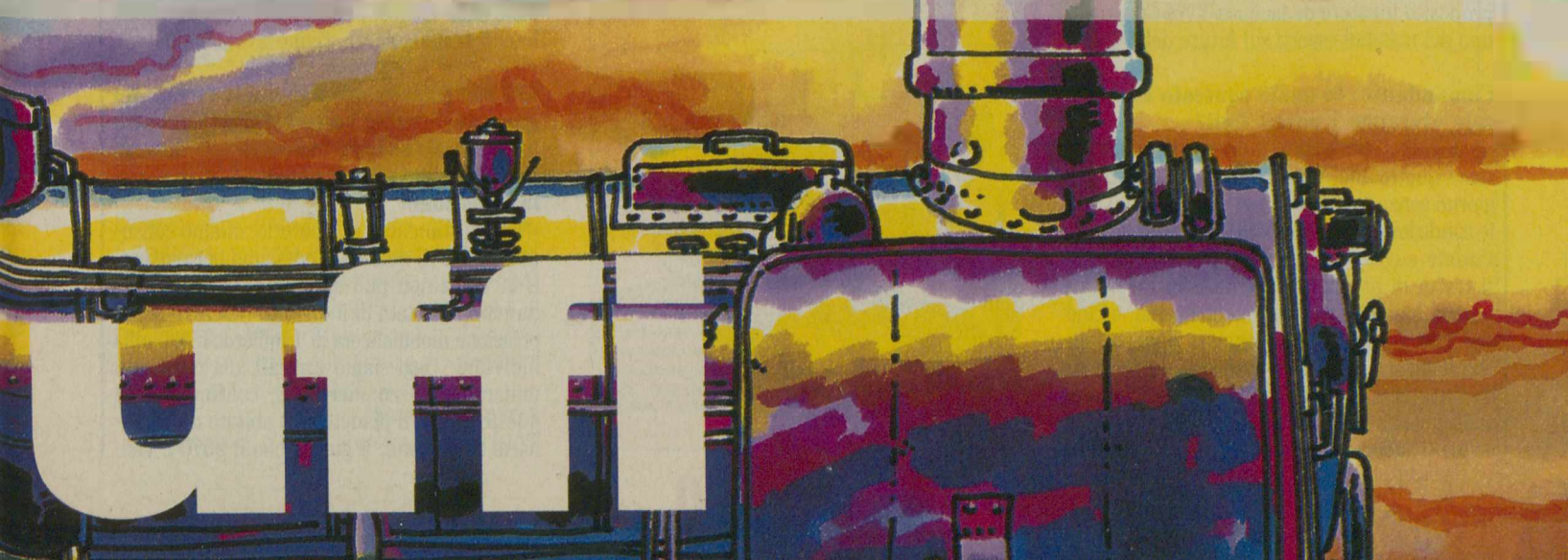
Anche in una città disastrata come poche altre nel Terzo Mondo, è possibile gestire un sistema di trasporti moderno ed efficiente. Lo dimostra il metrò del Cairo, realizzato alla fine degli anni Ottanta, grazie all'interconnessione in galleria sotto il centro cittadino di due preesistenti linee ferroviarie suburbane, in modo da creare una direttrice di 43 km da Helwan a sud fino a El Marg a nord della sterminata agglomerazione che sfiora ormai i 10 milioni di abitanti. Ebbene, il nuovo metrò non solo non si è degradato, come era lecito temere, ma sia i convogli che le stazioni rappresentano uno dei luoghi più puliti e funzionali dell'intera capitale. Al punto che persino i capi di Stato stranieri in visita al Cairo fanno spesso una puntata nella sotterranea, le cui principali stazioni sono del resto dedicate ai "rais" della recente storia egiziana, come il defunto Sadat e l'attuale presidente Mubarak. Il successo del metrò, i cui utenti appartengono soprattutto ai ceti sociali medio-alti, è tale che si prevede ora di costruire altre due linee, per la prima delle quali è previsto un tempo di realizzazione di soli quattro anni, tale, se rispettato, da far impallidire anche le nostre città. Il Cairo sarà così la prima metropoli africana a disporre di una completa rete sotterranea, mentre in superficie, purtroppo, il collasso della circolazione paralizza sempre più spesso le pur numerose linee di tram e di autobus.

GRAN BRETAGNA: IL PRIVATO AFFOSSA I BUS

"Gli autobus hanno perso l'autobus?", così hanno polemicamente titolato la propria inchiesta gli utenti britannici, riuniti nell'associazione "Bus Watch"; tracciando un bilancio decisamente negativo sulla privatizzazione di molte aziende di trasporto pubblico regionale, fermamente perseguita dal governo conservatore. Ormai, a distanza di qualche anno dai primi esperimenti di "deregulation" si può dire che, mentre si è indubbiamente ridotta la spesa a carico degli enti pubblici locali, la qualità del servizio è notevolmente peggiorata. Ciò che soprattutto lamentano gli utenti d'oltre Manica è la crescita della confusione che ha colpito il settore, un tempo ben integrato con le ferrovie e le reti urbane. Oggi buona parte degli operatori privati cambia gli orari ed i percorsi delle linee senza darne adeguata comunicazione alla clientela. Molte fermate sono prive degli orari affissi, oppure espongono tabelle scadute da tempo e, per di più, oltre un terzo delle autorità locali non rispetta l'obbligo di pubblicare orari aggiornati delle linee sottoposte alla propria giurisdizione. Ciò ha praticamente vanificato gli auspicati vantaggi della concorrenza, tanto più che la riduzione delle tariffe non si è vista, ed alcuni operatori hanno dichiarato fallimento pochi giorni dopo aver assunto le concessioni. Le associazioni di utenti britanniche temono che, se non verrà imposto al più presto un forte coordinamento alle imprese private, il servizio continuerà a deteriorarsi, allontanando la maggior parte della popolazione dall'abitudine all'uso dei mezzi pubblici, proprio nella nazione che finora meno aveva subito l'infatuazione per l'automobile. Eppure, forte del proprio dogma ideologico, anche il nuovo governo conservatore, succeduto a quello guidato dalla signora Thatcher, insiste nel proprio programma per estendere la privatizzazione alle ferrovie ed ai trasporti londinesi.

TORNANO I TRAM NELLE CITTÀ INGLESI

Se la situazione dei bus privatizzati è tutt'altro che incoraggiante, nondimeno alcune positive novità contraddistinguono la situazione dei trasporti britannici. A Manchester è ormai pronta all'inaugurazione la prima metropolitana leggera. Si tratta in realtà di un tram molto moderno, in larga parte in sede propria, ma a cui sono state riservate in superficie alcune vie del centro della importante città industriale. È prevista una progressiva estensione della rete su ferro ad oltre 30 chilometri di linee su cui verrà riorganizzato l'intero sistema di trasporto urbano. Altri centri dell'Isola, alle prese con gravi problemi di congestione e di inquinamento da traffico, sono sul punto di riscoprire i mezzi a trazione elettrica, a cominciare da Birmingham e Sheffield, i cui progetti sono in avanzato stato di elaborazione ed in parte già finanziati. Il ritorno del tram, seppur in chiave aggiornata, nelle città britanniche è tanto più stupefacente, se si pensa che nel dopoguerra i servizi su rotaia erano stati rapidamente smantellati per essere sostituiti dai famosi bus rossi a due piani, ritenuti più duttili ed economici. A partire da metà degli anni Sessanta, soltanto la cittadina balneare di Blackpool aveva mantenuto in servizio un sistema tranviario, considerato allora alla stregua di un eccentrico retaggio del passato ed oggi elogiato quale intelligente anticipazione dell'avvenire.



Un futuro poco "pulito"

È l'avvenire del genere umano a essere in pericolo, ed è questo che va difeso

Come avevamo promesso sul numero scorso riprende la collaborazione del Comandante Cousteau. In un numero del giornale come questo, dedicato quasi interamente al confronto con gli esponenti delle organizzazioni ambientaliste italiane maggiormente rappresentative, un autorevolissimo parere del primo firmatario della Petizione per i Diritti delle generazioni future sul degrado ambientale del nostro pianeta non poteva mancare. A questo proposito non bisogna dimenticare mai, e noi di certo non lo facciamo, quello che Cousteau ci ha detto in precedenza su questo stesso giornale: il treno è un mezzo di trasporto che difende l'ambiente, preservandolo dall'invasione delle strutture stradali e contribuendo ad abbattere i tassi di inquinamento atmosferico.

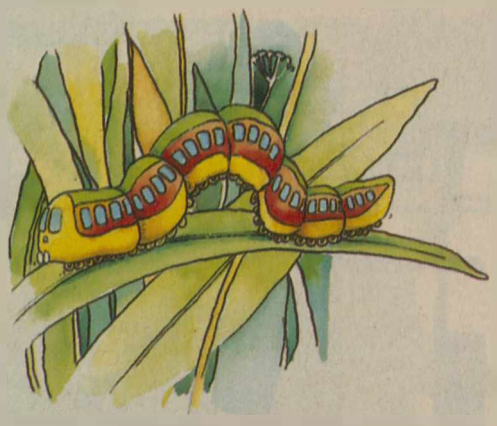
Che cosa accadrà al pianeta nel prossimo millennio? A sette anni dall'anno Duemila (che viene avvertito come un passaggio epocale non solo per il dato numerico), più di uno si pone la domanda. Un sondaggio pubblicato sulle pagine del settimanale "Panorama" ci informa che il 51% degli italiani crede che nel prossimo secolo l'ambiente sarà migliore. Le risposte esprimono però perplessità, dubbi, confusione: sembrano segnate forse più dalla speranza che da un'analisi oggettiva. "Amico Treno" ha raccolto in proposito il parere di Jacques-Yves Cousteau, uno dei massimi esperti sul futuro della Terra.

Comandante, in quale contesto ambientale vivranno i nostri figli?

«Il degrado ambientale è ormai divenuto un tema quotidiano di conversazione: non passa giorno senza ricevere nuove informazioni sulle condizioni dell'acqua, dell'aria, del buco dell'ozono e così via. E purtroppo di solito non si tratta di notizie confortanti. Su un punto però dobbiamo fare estrema chiarezza: e cioè che non possiamo né dobbiamo dimenticare che il futuro del nostro pianeta è nelle mani di tutti. Non esistono problemi che abbiano conseguenze soltanto nel luogo dove si verificano. Il futuro sarà il tempo delle decisioni complessive. La salvaguardia della Terra non si realizza un po' alla volta, nazione per nazione, bensì si crea nell'insieme e, se è possibile, con il controllo delle Nazioni Unite. Non c'è altra soluzione».

Può entrare nel dettaglio del suo ragionamento?

«Il terzo articolo della Carta dei diritti delle generazioni future afferma che è responsabilità essenziale di ogni generazione attuare una sorveglianza costante ed attenta sulle conseguenze del progresso tecnico che potrebbero nuocere alla vita sulla Terra, agli equilibri naturali e all'evoluzione dell'umanità. Significa che bisogna istituire una polizia dell'ambiente, che non esiste e che non si vuole creare. Perché? Nel 1991 il Governo francese ha chiesto che venisse indetta una conferenza sul tema ambientale. Il progetto prevedeva tra l'altro l'istituzione di un corpo di "controllori" dell'ambiente. La convenzione fu firmata, ma l'articolo inerente alla questione del controllo fu soppresso. Ciò vuol dire che, allo stato attuale delle cose, le nazioni ritengono che la loro sovranità nazionale sia sacra e che nessuno debba toccarla. Questa è un'enorme buffonata: i Paesi sono sempre più interdipendenti. Ad esempio in Europa, per il bene dell'Europa stessa, si stanno sacrificando porzioni di sovranità nazionale per il bene della collettività. La stessa cosa avviene nel settore dell'ambiente. Sarebbe opportuno creare dei "caschi verdi", una polizia internazionale posta sotto il controllo delle Nazioni Unite che si dia alcune regole relative all'ambiente, che siano universali e non solo nazionali».



Nell'ultima intervista rilasciata a questo giornale lei ha citato l'esempio di Haiti per spiegarci che cosa è avvenuto in un ecosistema dove un incredibile incremento demografico ha provocato danni che lei afferma ormai irreversibili. L'esempio di un'area così ridotta è davvero significativo per la situazione dell'intero pianeta?

«Senza alcun dubbio. Ci sono almeno altre due considerazioni che possono far comprendere meglio la situazione. Nell'isola di Pasqua molti secoli fa giunse un gruppo di polinesiani. Erano circa duecento persone. L'isola godeva di una natura rigogliosa. Con l'andare del tempo, l'aumento della popolazione ha condotto ad uno sfruttamento abnorme delle risorse alimentari, provocando odi e guerre fratricide che erano assolutamente assenti nella loro società. L'esiguità del cibo ha favorito le carestie, le pestilenze e una devastazione della natura e della coscienza civile, riducendo quegli individui ad uno stato di abiezione e di selvatichezza sconosciute. Mi dirà che si tratta ancora di un'area geografica assai limitata. Ma se noi consideriamo ciò che viene oggi fatto al pianeta, se pensiamo ai modelli di sviluppo e alla direzione verso cui va il governo mondiale delle risorse, potrà rendersi conto a quali livelli di pericolo ci stiamo avvicinando».

Nel suo intervento al summit di Rio del giugno scorso lei ha sottolineato proprio la connessione tra l'incremento demografico e le risorse alimentari. È così grave la questione?

«Non mi stancherò di ripeterlo: stiamo consumando più di quanto ci possiamo permettere. E la Terra non può dare da mangiare ad un numero illimitato di individui. Nel 1910 la popolazione mondiale era di 1 miliardo e 400 mila individui. Oggi siamo arrivati alla cifra di 5 miliardi e mezzo: nel 2070, continuando di questo passo, il pianeta sarà abitato da 15 miliardi di persone. E guardi che il 2070 è vici-

no. Come vivranno, come condurranno l'esistenza le generazioni future? Molti tecnocrati affermano che, quando non ci sarà più da mangiare, potremo risolvere il problema guardando al mare. Ma già oggi lo sfruttamento delle risorse alimentari marine si trova ad un punto critico. Tecniche sempre più sofisticate di pesca individuano i branchi in maniera precisa. Il 72% della superficie terrestre è formata dall'acqua dei mari, ma il 92% di essa è paragonabile a una distesa desertica. Anche dal punto di vista economico, che non deve mai, e sottolineo mai, essere messo da parte quando parliamo di ambiente, la produzione di cibo dal mare costa molto di più di quella terrestre. Per produrre 1 chilo di carne bovina occorrono 10 chili di vegetali, ma per produrre una quantità simile di tonno, occorre 1 tonnellata di verde marino. Non è attraverso il sogno falso del cibo che viene dal mare che si risolvono i problemi dell'alimentazione mondiale, ma con un progressivo decremento demografico, accompagnato da scelte che vadano verso un riassestamento e un consolidamento dello sviluppo sostenibile del pianeta».

Se ben comprendo il suo punto di vista, non è soltanto la difesa dell'ambiente che viene affermata dalla sua Petizione.

«La tutela dell'ambiente è un'ottima cosa, e continuerò a lavorare in tal senso. Ma ritengo che sia ancora più importante preparare le condizioni di vita, le condizioni spirituali di coloro che verranno dopo di noi. È l'avvenire della specie umana ad essere in pericolo ed è proprio questo avvenire che io vorrei difendere con tutti i mezzi. Insieme a tutti coloro che decidono di fare qualcosa. La Petizione è uno strumento, una leva per smuovere, sollevare problemi che ancora oggi vengono affrontati con troppa leggerezza».

Le parole della Petizione sono molto belle: ma qualcuno può pensare che rappresenti un'utopia.

«Se le decisioni dell'uomo hanno provocato queste conseguenze, l'uomo stesso può ribaltare la situazione. Un fattore importante è il tempo: non ce n'è più molto a disposizione. Dobbiamo far presto. Non si tratta nemmeno di essere ottimisti o pessimisti. Tutti devono sapere, conoscere, analizzare e muoversi, fare qualcosa, compiere azioni concrete. Di questa Petizione, per esempio, si parli a casa, sul posto di lavoro, in treno, si faccia leggere questo giornale. Da questi semplici atti nasceranno certamente argomenti che sono patrimonio delle singole collettività, che sono sotto gli occhi di ognuno. E poi: a che serve salvare il pianeta se non per le future generazioni, per i nostri figli e nipoti? E a questo punto voglio ringraziare gli organi televisivi, la stampa e in particolare "Amico Treno" che ci danno la possibilità di parlare alla gente e di sollecitare chi ha la responsabilità di governarci».

Massimo Guerra
Associazione "Verdi Ambiente e Società"



VERDI AMBIENTE E SOCIETA'

Gli articoli della Petizione

Articolo 1
Le generazioni future hanno diritto a una terra indenne e incontaminata, e a goderne quale luogo della storia e dell'umanità, della cultura e dei legami sociali che assicurano l'appartenenza alla grande famiglia umana di ogni generazione e di ogni individuo.

Articolo 2
Ogni generazione, nel condividere in parte l'eredità della Terra, ha il dovere di amministrarla per le generazioni future, di impedire danni irreversibili alla vita sulla Terra nonché alla libertà e alla dignità umana.

Articolo 3
È pertanto responsabilità essenziale di ogni generazione, allo scopo di proteggere i diritti delle generazioni future, attuare una sorveglianza costante ed attenta sulle conseguenze del progresso tecnico che potrebbero nuocere alla vita sulla Terra, agli equilibri naturali e all'evoluzione dell'umanità.

Articolo 4
Tutte le misure adeguate, ivi comprese l'educazione, la ricerca e la legislazione, saranno prese per garantire tali diritti e accertare che essi non vengano sacrificati a imperativi di vantaggi o convenienze immediate.

Articolo 5
I governi, le organizzazioni non governative, le singole persone sono chiamate a mettere in opera detti principi, dando prova di immaginazione come se fossero presenti le generazioni future i cui diritti vogliamo fondare e difendere.

Nel firmare la petizione della Fondazione Cousteau, chiedo al Presidente della Repubblica e al Presidente del Consiglio di esercitare tutta la loro influenza perché la Dichiarazione dei Diritti delle generazioni future sia adottata dalle Nazioni Unite.

NOME (in maiuscolo)	INDIRIZZO	FIRMA

NUMERO VERDE
1678-66158

Promossa da:
Foundation Cousteau
Petizione Diritti delle generazioni future
233, rue du Faubourg Saint Honoré
75405 Paris cedex 08

Per l'Italia inviare a:
Associazione Verdi Ambiente e Società
Petizione per i Diritti delle generazioni future
Corso Vittorio Emanuele 251 - 00186 Roma
Tel. (06) 68300858 - Fax (06) 68300859

Ma se avessimo già le nuove linee...

Quali sarebbero oggi i vantaggi se il tanto vagheggiato programma di quadruplicamento delle linee fosse cosa fatta

La storia, come è noto, non si fa coi "se". Però, qualche volta, è utile pensare che le cose avrebbero potuto andare diversamente, se questo ci aiuta ad affrontare un problema d'attualità. L'argomento del contendere questa volta lo abbiamo: il progetto Alta Velocità, che sta suscitando consensi, ma anche molte decise contestazioni. Dinnanzi alle quali dovremmo per prima cosa porci una domanda: è indispensabile o, perlomeno, è utile quadruplicare le principali direttrici ferroviarie del nostro Paese? Perché l'aspetto fondamentale del progetto in questione è proprio quello di realizzare detto quadruplicamento. E, per rispondere, proviamo allora ad immaginare quel che sarebbe successo se tali lavori fossero stati già realizzati.

La questione, in realtà, non è puramente accademica. Infatti, è da almeno vent'anni che si parla del quadruplicamento della dorsale Milano-Napoli e della trasversale Torino-Venezia. Anzi, non ci si è limitati a semplici ipotesi. Nell'arco di quasi una generazione, sul tavolo dei tanti Ministri succedutisi al Dicastero dei Trasporti, si sono ammucchiati fior di progetti. Uno solo, tuttavia, è stato completamente realizzato, ovvero la Direttissima Firenze-Roma. Qualche altro breve tronco (Milano-Melegnano, Firenze-Prato) è stato iniziato, ma non ancora ultimato. Altri ancora, come la famigerata tratta Pioltello-Treviglio, sono rimasti sulla carta.

Cerchiamo, allora, di immaginare una Direttissima già in funzione che, scavalcando gli Appennini, raggiunga il capoluogo lombardo e una Milano-Treviglio non cartacea che si estenda da Torino a Venezia. Se queste opere fossero un fatto compiuto, oggi potremmo viaggiare tre ore (e forse meno) da Milano a Roma, non solo *si badi bene* con pochi Pendolini di prestigio, ma con treni cadenzati almeno ogni ora. In tal modo la rotaia avrebbe vinto la concorrenza dell'aereo sulla principale rotta interna, ma, soprattutto, avrebbe sottratto all'automobile quote significative di traffico sulle medie distanze, tipo Milano-Bologna, Verona-Padova o Torino-Brescia. Sulle relazioni pendolari gravitanti attorno alle grandi città (penso, in primo luogo, a Milano, ma la cosa vale anche per Torino, Bologna, Firenze o Napoli) sarebbe finalmente possibile disporre di un numero di treni regionali molto superiore all'attuale, e certamente più puntuali, perché, viaggiando sulle vecchie linee, non dovrebbero continuamente contendere il passo agli Intercity. Sarebbe un po' meno impopolare imporre il blocco della circolazione, quando le aree metropolitane soffocano sotto la coltre di smog, esistendo una valida alternativa all'auto, almeno per parte dei pendolari.

Pensandoci bene, anche il traffico merci su rotaia avrebbe potuto essere di molto incrementato. Infatti, sulle vecchie linee — che percorrono i principali itinerari nord-sud ed est-ovest — i treni merci troverebbero molte tracce-orario libere che oggi proprio non ci sono. Sul valico transappenninico, tra Bologna e Firenze, un Ministro dell'Ambiente coraggioso — pare che ce ne siano ancora in circolazione — avrebbe anche potuto imporre limiti di transito per i Tir, in sintonia con ciò che hanno fatto i suoi colleghi svizzeri e austriaci.

Cosa che oggi non può permettersi, perché, se ferma gli autotrasportatori, le Ferrovie non sono in grado di sostituirli.

Ci viene però ricordato il destino delle linee regionali che, anni addietro, furono tra i pochi a difendere dalla proposta di soppressione. Ebbene, io penso che una crescita del traffico passeggeri e merci sulle medio-lunghe distanze avrebbe inevitabilmente portato nuova linfa anche alle tratte secondarie, quelle che oggi sopravvivono a stento, solo in virtù della clientela pendolare. Ma se il treno impiegasse meno di tre ore tra Milano e Roma, forse ci sarebbe anche qualcuno disposto a sceglierlo per andare da Bologna al Circeo (linea Priverno-Terracina, minacciata di chiusura), o magari da Firenze alle rive del Lago di Lugano (linea Varese-Porto Ceresio, idem come sopra). Sarebbe probabilmente un po' più facile promuovere il turismo su rotaia. E ai teorici del "taglio dei rami secchi" si potrebbero opporre argomenti ben più convincenti di quelli che, comunque, continueremo a sostenere.

Già, ma le cose non sono andate così. Ci sarà stato il veto segreto della lobby motoristica: forse le pressioni sotterranee degli autotrasportatori hanno avuto la meglio. È chiaro. E tuttavia, sarà bene non dimenticarlo, le cose non sono andate così, anche perché negli anni Settanta c'era chi sosteneva — nel mondo politico, nel mondo sindacale — che non bisognava investire sui treni di prestigio, ma occorreva potenziare soprattutto i treni locali. Col risultato eloquente che oggi non disponiamo né degli uni né degli altri in misura adeguata.

Lo abbiamo detto: la storia non si fa coi "se". Eppure le lezioni del passato dovrebbero pur servire a qualcosa. Perlomeno ad evitare di ripetere errori già commessi. Oppure a rispondere alla domanda che ci siamo posti all'inizio: il progetto Alta Velocità è indispensabile? Nulla è indispensabile: si può sempre decidere di continuare a convivere con autostrade intasate e con tradotte che rallentano ad ogni casello. Ma, almeno, è utile? Su questo personalmente non ho dubbi. Anche perché sono abituato a viaggiare in treno.

Massimo Ferrari
Presidente Nazionale Assoutenti - UTP



"Pendolino" che sulla tratta Bologna-Firenze raggiunge i 185 km/orari.

Ma chi, ma come, ma che...

Abbiamo incontrato Antonio Albanese, l'attore comico rivelatosi al grande pubblico con lo spettacolo televisivo "Su la testa!"



Ancora fresco del grande successo ottenuto nel programma televisivo rivelazione dell'anno, quel "Su la testa!" che ha tenuto per dieci domeniche consecutive ben svegli e lontani dalla "Domenica Sportiva" più di due milioni di italiani, abbiamo incontrato Antonio Albanese. Definito dal critico Aldo Grasso sul "Corriere della Sera" una sicura promessa, assieme a Maurizio Milani (altro giovane comico rivelatosi al pubblico televisivo con lo spettacolo di Paolo Rossi), Antonio non dà segni di essersi montato la testa e volentieri ha accettato di concederci un'intervista, lasciandoci pure la scelta del giorno e del luogo. 28 anni, è nato il 28 ottobre del 1964, pochi capelli, alto il giusto, si presenta all'appuntamento vestito con jeans e maglione a collo alto, ma senza sigarette: è la prima cosa che mi chiede prima di iniziare l'intervista. Risolta l'emergenza fumo, iniziamo con le domande.

Antonio, sicuramente è insolito iniziare un'intervista senza fare una domanda precisa, ma voglio provare lo stesso. Scegli tu l'argomento di cui vuoi parlarmi subito.

Bene, approfitto allora per dire qualcosa di cui non ho avuto mai occasione di parlare nelle numerose interviste che mi sono state fatte in questo periodo, dopo il programma di Rai Tre. Io sono un vero amico del treno. Con questo mezzo di trasporto credo di aver percorso almeno dieci volte il giro della Terra. Pensa che ho cominciato a viaggiare all'età di dieci mesi, durante il mese di agosto, per andare a trovare con i miei genitori alcuni parenti che abitavano in Sicilia. Anche se io sono nato a Lecco e vivo in un paese vicino, a Olginate, i miei genitori sono originari di un piccolo paese siciliano, Petralia Soprana, in provincia di Palermo. Sarà stato quello speciale battesimo, quel lungo viaggio da Lecco a Cefalù, a condizionare le mie successive scelte del mezzo di trasporto? Non lo so; quello che è sicuro è che ho una terribile paura dell'aereo, un mezzo che cerco di adoperare il meno possibile. Lo prendo solo quando debbo recarmi in Sardegna (per fortuna non accade spesso) e quando vado all'estero per lavoro: ultimamente sono stato in aereo a Siviglia, per uno spettacolo teatrale. Comunque in tutta la mia vita i viaggi in aereo non sono stati più di dieci.

Nei giorni scorsi, in occasione del nostro primo incontro, mi dicevi di aver avuto un incidente automobilistico. Quindi anche con l'auto il tuo rapporto è conflittuale?

Non è esattamente così. Io la macchina la uso poco, ma quando questo accade mi comporto come un automobilista modello. Sono, o cerco di essere, molto prudente, purtroppo alcuni giorni fa mi è capitato l'incidente di cui ti ho parlato: niente di grave per fortuna. Io avevo torto, non ho visto uno stop. Ovviamente anche alla macchina preferisco il treno, quando ciò è possibile. Sul treno sono rilassato e riesco a pensare e a lavorare: in treno ho scritto o pensato tanti dei testi dei miei spettacoli.

Tutti ti conoscono per i personaggi che hai presentato a "Su la testa!", ma io so di una tua vasta esperienza teatrale precedente. Vuoi parlarcene? Come nasce la tua passione per il teatro?

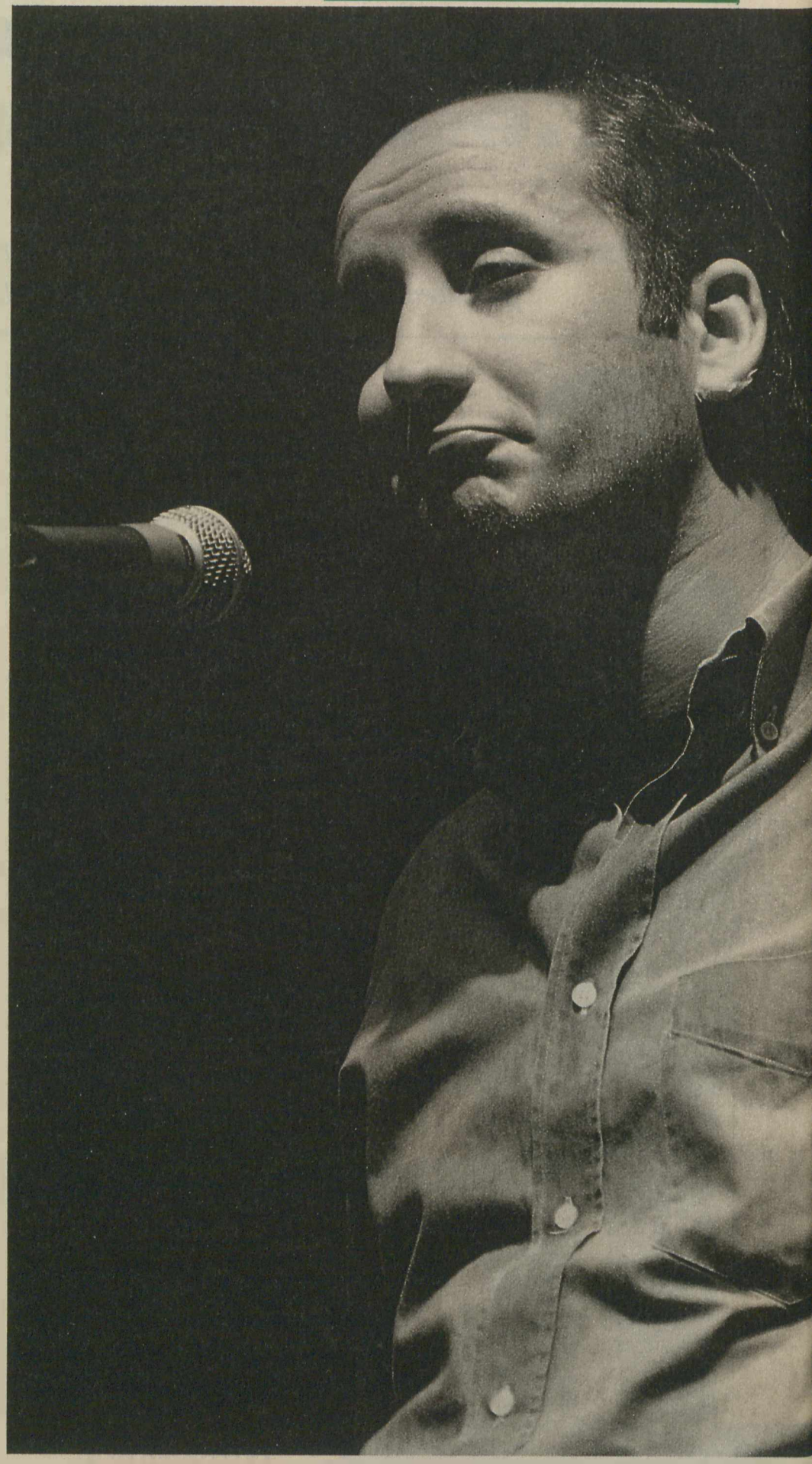
Tutta la mia infanzia è trascorsa a Olginate, dove per passare il tempo ho cominciato a praticare, come i miei coetanei, tutti gli sport possibili: dal ping-pong alla pallacanestro, dal calcio alla corsa campestre. Sentivo però la voglia di fare dell'altro. Ero attratto dal mondo dello spettacolo. Mio fratello intanto frequentava l'Accademia di Brera: fu per me uno stimolo importante. Cominciai a lavorare a tempo perso in una radio privata di Lecco e, a 22 anni, iniziai a mia volta a frequentare a Milano con un amico un corso teatrale privato diretto da Raul Manso, un argentino di Buenos Aires. Questa esperienza durò un anno; presso la scuola, che aveva sede in corso di Porta Romana, ho avuto modo di conoscere gente dell'ambiente del teatro che mi ha spinto ad avvicinarmi ancor più al palcoscenico. Tutti continuavano a dire che io avevo un grande potenziale da sfruttare. Era l'incoraggiamento di cui avevo bisogno: mi iscrissi allora alla selezione per l'ingresso alla Scuola Civica di Arte Drammatica di Milano, la Paolo Grassi. La selezione fu molto dura, ma riuscii ad essere am-

messo. Fu la realizzazione di un grande sogno. Durante il corso ebbi la fortuna di poter lavorare con grossi registi teatrali, fra quelli dell'ultima generazione sicuramente i più interessanti: da Dario Manfredini a Giampiero Solari, da Santagata e Morganti a Gabriele Vacis, Giorgio Marini ed altri. In quei tre anni di corso ho avuto anche la possibilità di girare un cortometraggio con Giuseppe Bertolucci, "Il viaggiatore cerimonioso" (nel 1990), che è stato anche trasmesso in tv tre o quattro mesi fa. Giuseppe Bertolucci, finita l'Accademia, mi ha cercato ancora per partecipare ad un suo sceneggiato per la tv, "Una vita in gioco 2", con Mariangela Melato.

Tanto teatro serio, impegnato. Come nasce l'Albanese attore comico?
Nasce nello stesso periodo dei corsi all'Accademia. Alla base c'è il bisogno di far soldi per mantenersi ai corsi: bisognava trovare il modo di pagarsi il vitto e l'alloggio a Milano. Mi sono quindi dato una "mossettina" ed ho realizzato il mio primo spettacolo di cabaret, della durata di 45 minuti, intitolato "Psicofarmaco", che, presentato allo Zelig di Milano, ha ottenuto dei buoni consensi da grossi professionisti del teatro comico. Nel frattempo sono arrivato secondo alla "Zanzara d'oro", il festival nazionale del cabaret, e primo nella sezione esordienti ed emergenti ad un concorso televisivo "Campione italiano della risata", prima ed ultima edizione, presentato a Campione d'Italia da Lorella Cuccarini e Luca Barbareschi.

Come e quando hai scoperto di avere la capacità di far ridere la gente?
L'ho scoperto stando insieme agli amici e durante le improvvisazioni a teatro; ad un certo punto ti accorgi di riuscire a modulare i toni di voce e a muoverti nella maniera giusta per muovere al riso chi ti sta di fronte. Far ridere non è facile come si può pensare...
Prima dimenticavo di dire che durante le repliche del mio spettacolo allo Zelig ho avuto la grande fortuna di conoscere personaggi come Gino & Michele, Claudio Bisio, Lella Costa, Paolo Rossi, Angela Finocchiaro, Silvio Orlando e tanti altri che oggi sono famosi. Sicuramente la loro frequentazione è un'esperienza utile per qualunque attore comico, sono persone che riescono a darti molto anche durante un semplice colloquio. E poi è stato proprio dopo questi spettacoli che Paolo Rossi mi ha proposto di lavorare con lui in televisione.

Come nascono i personaggi di Alex Drastico, il mafiosetto, e di Epifanio, il timidissimo, presentati in tv?
Sono entrambi personaggi teatrali. Epifanio è nato per rispondere alle esigenze di uno spettacolo ambientato in un manicomio. All'inizio, in teatro, era un po' diverso: l'ho adattato molto per la tv. Alex Drastico è nato invece con lo spettacolo il "Calapranzi", di Pinter. In una scena, ambientata in un seminter-





rato inglese, c'erano due italoamericani che parlavano fra di loro aspettando di essere chiamati per compiere l'ennesimo omicidio, l'ultimo di una lunga serie. Ho preso ispirazione dalla parlata di quei due personaggi per creare il linguaggio di Alex Drastico.

Alex Drastico ed Epifanio sono dunque tue creature. Nella realtà credi che esistano simili individui?
Certamente che esistono! Io li ho solo stressati nelle espressioni. Gli Alex Drastico si possono incontrare in ogni baretto di provincia, anche a Olginate; esistono, eccome, ad ogni latitudine della nostra Italia i mafiosetti che ostentano una "maschialità" assoluta, come fa Alex. Epifanio è molto più particolare: è una via di mezzo fra un personaggio un po' intontito e un timido che si innamora di ogni donna che vede: anche lui possiamo incontrarlo tutti i giorni, durante una normale giornata: può essere un nostro collega d'ufficio.

Tu sei timido?
Sì, moltissimo. Ti dirò di più: faccio molta fatica a calcare il palcoscenico in teatro. Tutte le volte che debbo presentarmi davanti al pubblico sono preoccupato, addirittura sudo. Credo che ciò sia dovuto al grande rispetto che ho per il mio pubblico: non voglio mai deluderlo e cerco di concentrarmi al massimo prima di ogni spettacolo. Forse è questa la causa scatenante della mia timidezza, ho paura di non essere sempre capace di dare tutto me stesso agli spettatori.

L'aver raggiunto una grande notorietà grazie alla tv pensi che potrà cambiare il tuo modo di essere?
Io credo che rimarrò tale e quale ero prima. Oggi trovo curioso che la gente mi riconosca per la strada e mi fermi per avere l'autografo, ma ciò, anche se è un immenso piacere, non mi esalta affatto. Mi sento la stessa persona semplice di sempre, non mi monterò la testa...

Veniamo alla polemica sulla volgarità televisiva. Le accuse di volgarità rivolte allo spettacolo di Paolo Rossi ti hanno in qualche modo coinvolto? Secondo te il linguaggio usato da Alex Drastico era adeguato ad un pubblico televisivo?
Il grido d'allarme lanciato da alcuni giornali mi è sembrato veramente spropositato. In tv, io e gli altri colleghi, abbiamo usato lo stesso linguaggio che usiamo tutte le sere a teatro. Che è poi il linguaggio che usa la gente comune. Per rendersene conto direttamente si può salire a qualsiasi ora sul tram numero 24, da piazzale Axum al Duomo. È vero che in tv tutto appare amplificato: ce ne siamo accorti anche noi attori riguardando la registrazione della prima puntata di "Su la testa!". Nel quadratino rappresentato dal video l'effetto degli intercalare che avevamo adoperato risultava almeno decuplicato. Ma la vera volgarità è un'altra: è quella degli spettacoli senza alcun senso, quella degli spettacoli che non inducono lo spettatore ad adoperare la testa, dove manca il rispetto per il pubblico: anche se non vengono pronunciate le cosiddette "parolacce".

Un'ultima domanda: il problema del razzismo. Puoi darmi un tuo giudizio sugli ultimi drammatici avvenimenti?
A me il razzismo fa molta paura. Il problema è talmente grosso che non riesco probabilmente ad averne la giusta percezione, anche se tutti i giorni la televisione e i giornali continuano a parlarne; secondo me è troppo tardi: bisognava prevenire in qualche modo questi episodi, oggi parlarne soltanto serve a poco. Il sentimento del razzismo è più diffuso di quanto noi possiamo immaginare, ha radici profonde. Anche l'antimeridionalismo è una forma di razzismo, ed esiste purtroppo anche tra le persone normali, non solo fra gli estremisti. L'esempio può essere anche banale: l'altro giorno sono stato fermato in un negozio del paese in cui vivo da una signora di mezz'età che mi ha chiesto di chi ero figlio (tieni presente che i miei genitori vivono in quel paese da più di 37 anni) e alla mia risposta: «Ah, Albanese, il meridionale. Brava persona, però! È meridionale, ma è una brava persona».
Le mie speranze affinché vengano bandite definitivamente certe idee sono riposte nelle giovani generazioni e in tutte le persone ragionevoli... che mi auguro siano molte.

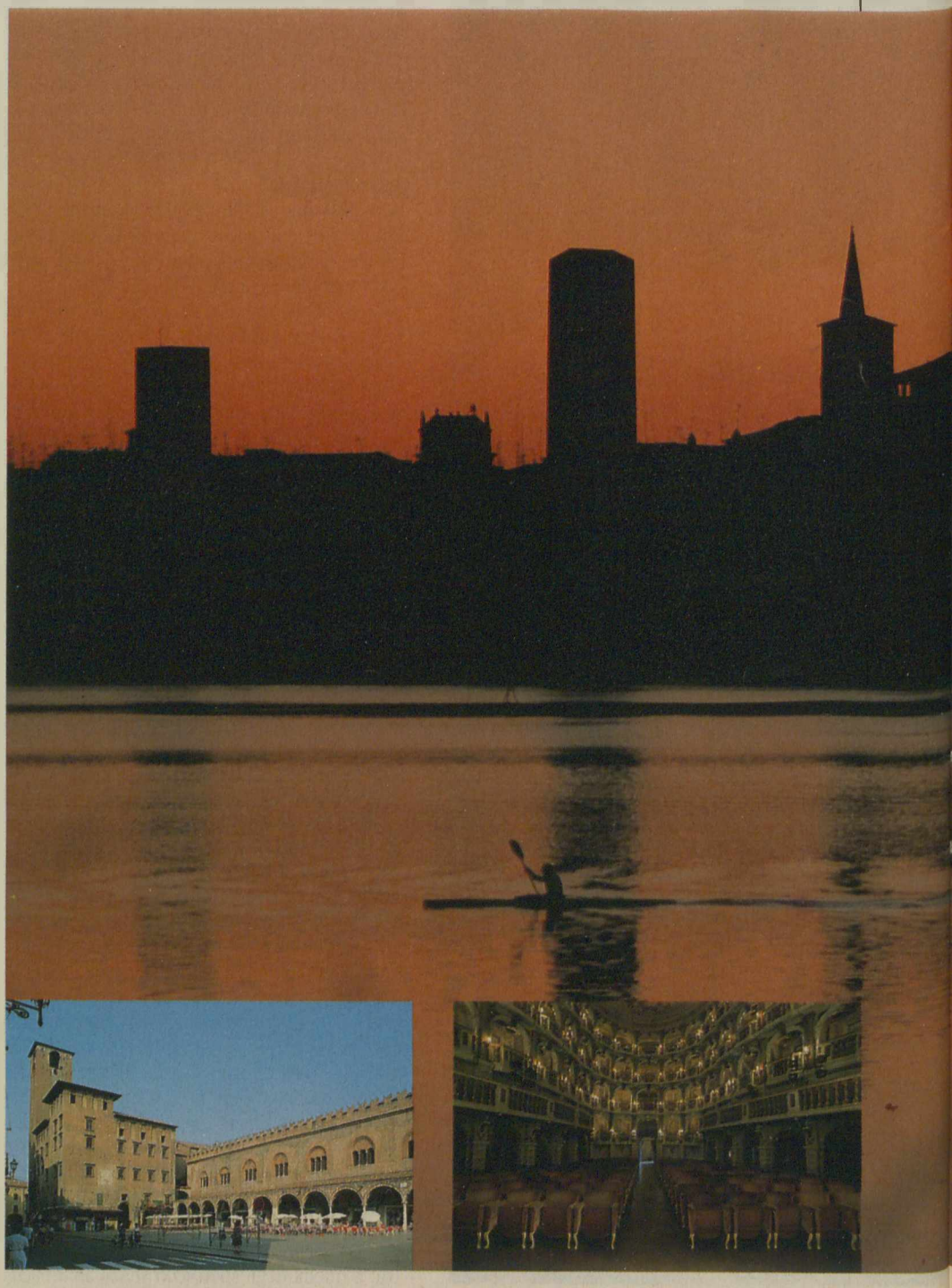
Carlo Pino



In queste pagine e nella precedente, Antonio Albanese, 28 anni, attore comico.

La città degli intrighi

Poche ore trascorse a Mantova sono sufficienti per capire di essere caduti in uno scrigno di ineguagliabili tesori d'arte



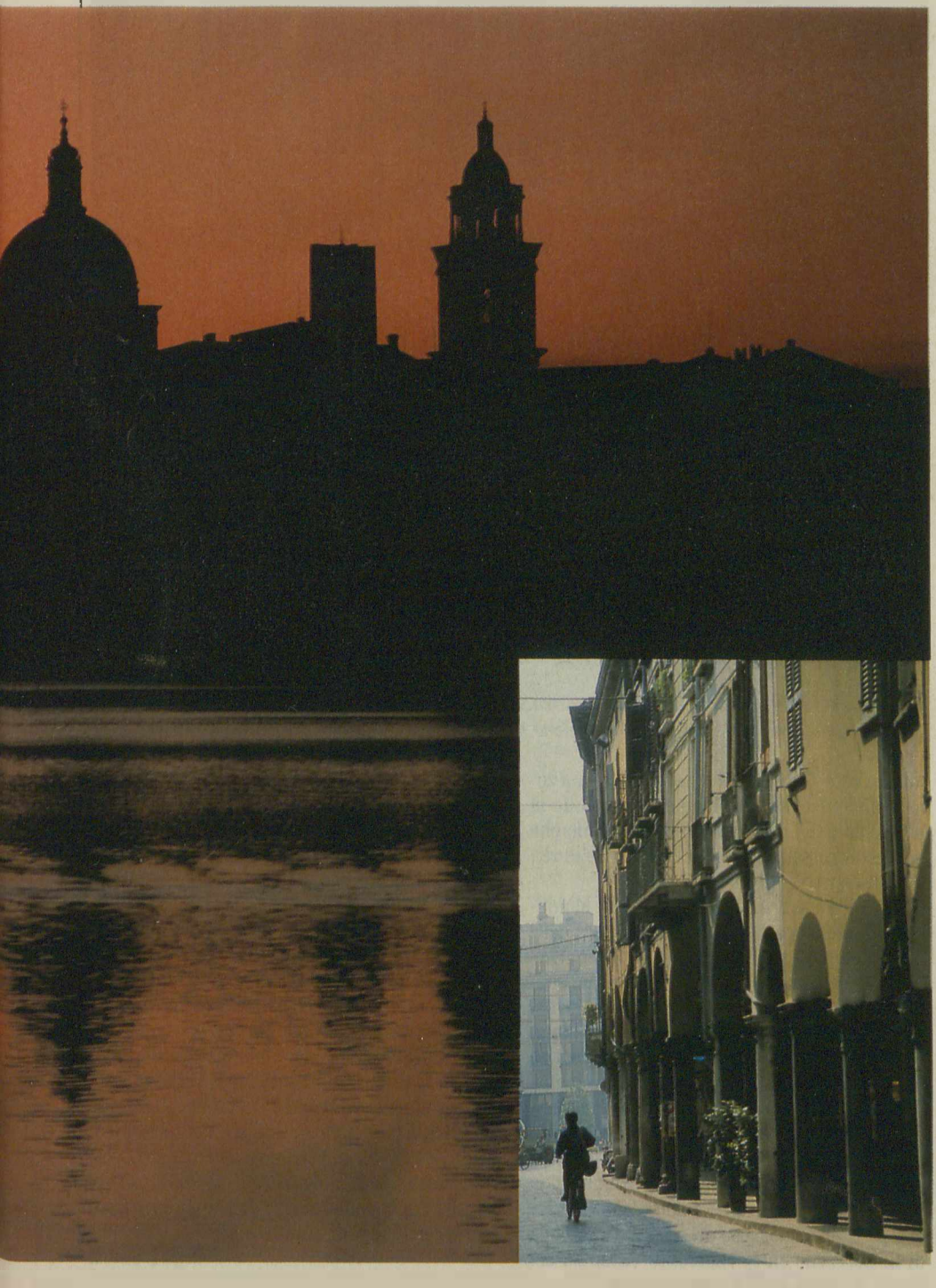
Alla città di Mantova, estrema propaggine sud orientale della Lombardia, si giunge in treno da Milano, Verona e Bologna.

Abbiamo appena messo piede in città e già ci sentiamo cacciatori sulle tracce dei Gonzaga. Il primo "incontro" è quasi immediato. Bastano infatti un centinaio di passi voltando a sinistra per via Solferino e S. Martino per dimenticare le facciate grigie dei moderni edifici opposti la stazione e raggiungere il Rio, lo stretto canale di collegamento tra il Lago Superiore a quello Inferiore, punto di ingresso e confine della città nel periodo dello sviluppo comunale. Lo domina, alle spalle di uno spesso bastione difensivo, la sagoma imponente e austera della chiesa di S. Francesco d'Assisi, un ampio complesso monastico costruito in stile gotico-lombardo nei primissimi anni del XIV secolo, quando ancora sulla città-isola era riconosciuta la signoria di Guido dei Bonacolsi. Fu proprio nel cinquantennio a cavallo del 1300 che, signori della città per investitura consiliare i Bonacolsi, crebbe la ricchezza e l'ambizione della casata dei Corradi di Gonzaga. La determinazione del capofamiglia Luigi non era seconda che alla sua disposizione per l'intrigo; organizzato minuziosamente il colpo di Stato con l'aiuto del veronese Cangrande, e ottenuto l'appoggio di un manipolo di armati, Luigi Gonzaga passò all'azione la sera del 16 agosto 1328. In poche ore, in una notte che la tradizione vuole rischiarata dalla luna, il piano di Luigi fu portato a termine e la città conquistata; Rinaldo "Passerino" Bonacolsi, successore di Guido e Capitano del comune, cadde nella trappola tesagli dal Gonzaga mentre al galoppo si lanciava su piazza delle Erbe richiamato dal fragore dei tumulti provocati dai ribelli. Ad attenderlo una lama, una ferita mortale, il disperato tentativo di fuga miseramente concluso con una rovinosa e definitiva caduta da cavallo. Il giorno successivo Luigi Gonzaga veniva nominato Capitano Generale con diritto di successione. Era iniziato, in una notte estiva di furore e sangue consegnata ai posteri dal pennello di Domenico Morone («La Cacciata dei Bonacolsi», Museo di Palazzo Ducale), un dominio familiare

che si sarebbe protratto ininterrotto fino alla conquista austriaca della città nel 1707. Quasi quattro secoli nel corso dei quali la storia di Mantova si fuse con quella dei suoi Signori, capaci di trasformare la cittadina edificata in posizione difensiva sulla sponda destra del Mincio in un centro culturale ed artistico, della diplomazia e dell'intrigo internazionale (un'atmosfera brillantemente descritta da Maria Bellonci, «Tu Vipera Gentile» ed altri) di prima grandezza. In fondo alla navata di destra della chiesa di S. Francesco d'Assisi, nella Cappella detta dei Signori, o più semplicemente Cappella Gonzaga, ci attende il cospiratore Luigi. È raffigurato negli affreschi che rappresentano alcuni episodi della vita di San Ludovico di Tolosa e la sua morte; nel gruppo che assiste al trapasso del Santo, il fondatore della signoria gonzaghesca vi è ritratto avvolto in una veste bianca, il capo chino, coperto da un cappuccio impreziosito da ricami d'oro, si volge addolorato al morente. L'affresco, attribuito a Serafino de' Serafini, realizzato pochi anni dopo il fortunato colpo di mano, ci suggerisce l'avviato processo di consolidamento del ruolo della famiglia Gonzaga nella città di Mantova: lasciatasi per sempre alle spalle l'esperienza politica del Comune, ha abbracciato il capitanato che, con la stessa famiglia, diventerà marchesato e, ancora, ducato. L'affresco di San Ludovico in S. Francesco è uno dei pochissimi capolavori scampati al devastante bombardamento alleato che nel 1945 distrusse in pochi minuti il convento, i chiostri rinascimentali e la chiesa stessa.

Compiuta la doverosa visita al fondatore, che i frati francescani impreziosiscono mostrando grande disponibilità nel raccontare la vicenda storica del complesso sacro, si prosegue verso il centro risalendo la via Scarsellini. Dopo qualche minuto la strada, un canale fino a cinquant'anni fa, si apre improvvisa alla grande piazza d'Arco, dominata dall'omonimo Palazzo. La facciata di gusto palladiano di Palazzo d'Arco, radicalmente ricostruito nel '784 secondo il progetto di Antonio Colonna sul luogo dove sorgeva la cinquecentesca dimora dei conti Chieppio, ci distoglie dalla "caccia" alla memoria dei Gonzaga per proiettarci nell'atmosfera del XVIII secolo. In un susseguirsi di stanze e salotti, di sale da pranzo puntigliosamente apparecchiate, di biblioteche e sale di musica ricche di strumenti preziosi, la visita a Palazzo d'Arco offre l'opportunità di respirare l'atmosfera formale della ricca provincia asburgica che fu Mantova nel secolo XVIII. La cosiddetta Sala Rossa, salotto "buono" ottocentesco arredato in severo stile vittoriano, raccoglie una completa galleria di ritratti delle persone che formavano il nucleo familiare di Francesco Antonio d'Arco, diplomatico e senatore del Regno (Mantova ritornò ad essere italiana nel 1866), padrone di case nella seconda metà del secolo scorso. Da non perdere, nonostante l'esposizione faccia di tutto per sminuirne il contenuto, i due volumi settecenteschi del naturalista August Johan Roesel (Der Monatlich), ricchissimo dizionario degli insetti corredato da bellissimi acquarelli.

Senza uscire dai confini di Palazzo d'Arco ci rituffiamo nel Rinascimento; basta attraversare il piccolo giardino interno per raggiungere la quattrocentesca Sala dello Zodiaco, custode di una pagina spettacolare della cultura astrologica dei primi anni del secolo successivo. Lungo le pareti della sala, quindici metri per dieci e oltre sei in altezza, undici grandi affreschi propongono raffinate rappresentazioni dei miti della classicità dominate dai segni dello zodiaco: il dodicesimo, la Bilancia, è stato distrutto nel '700 per far posto ad un camino! Sulla facciata sovrastante gli affreschi, attribuiti al pittore e architetto veronese Giovanni Maria Falconetto (1468-1535), troviamo ancora sedici raffinate figurazioni di altrettanti miti ovidiani, tempestate da globuli di cera dorata. Lasciato Palazzo d'Arco ancora frastornati dai colori carichi e dalla vivacità degli affreschi della Sala dello Zodiaco, infiliamo via Fernelli, ora risoluti a raggiungere rapidamente



Nella foto grande, una suggestiva immagine di Mantova ripresa dai laghi che la circondano; in basso, da sinistra, piazza delle Erbe (su cui si affaccia il Palazzo della Ragione), il Teatro Scientifico e i portici della città vecchia

il cuore della città, piazza delle Erbe e piazza Sordello, dove affrontare di petto alcuni tra i palazzi e musei cittadini più celebri.
Non è un'impresa facile affrettarsi nel cuore di Mantova: niente lo impedisce, il traffico è scarso, le distanze tanto ridotte da rendere inutile qualsiasi mezzo diverso dai piedi, ma è necessario rigore turistico teutonico per resistere alla tentazione di varcare ogni portone e svoltare ogni angolo. Poche ore in città sono sufficienti per capire di essere caduto in uno scrigno, per convincersi che un fine settimana non potrà da solo placare la curiosità suscitata e per concludere che la fretta non si addice a questa provincia tranquilla. Così, rimuginando in considerazioni turistico-esistenziali, la fretta svanisce e si ricomincia a perdersi. Risalendo la via Fernelli, sovrastata dalla sagoma della chiesa di S. Andrea che il mecenate Ludovico II ordinò nel 1470 a Leon Battista Alberti, si giunge in piazza Matilde di Canossa. Al massiccio palazzo fatto costruire nel Settecento da un ramo cadetto della famiglia dei marchesi di Canossa si accede da un enorme portale guardato da una coppia di aggressivi levrieri marmorei di inusitata muscolatura, un motivo, quello delle minacciose dentature, che viene ripreso anche nella sinistra decorazione esterna. Sulla destra dell'atrio, chiusa all'accesso da una cancellata malconcia, un'ampia scalinata è decorata da grottesche statue in cui si fondono senza armonia stili e tradizioni differenti. Il palazzo, vuoto e chiuso alla visita, sembra addormentato da tempo; sede di uffici pubblici e poi di una scuola, vent'anni fa divenne il set del Castello dell'Innominato nella trasposizione televisiva del più celebre romanzo manzoniano. Un abitante del quartiere ben informato è disposto a giurare che sarà presto sede di una banca tedesca: nessun luogo della città sembra più adatto per rafforzare il sacro timore del marco. Prospiciente Palazzo Canossa una piccola chiesa dello stesso periodo è intitolata a S. Maria del Terremoto e si racconta che fu edificata per ricordare un'apparizione della Madonna a S. Anselmo, nel corso della quale il patrono della città fu rassicurato sul futuro di Mantova: «Mai — disse Maria — la città sarà cancellata dalla peste o dal terremoto». Non è difficile intuire come una città sviluppatasi in una zona paludosa fosse estremamente sensibile al problema della diffusione delle epidemie che nei secoli passati sconvolsero più volte le città del Veneto e della Lombardia.
Oramai il centro è raggiunto: piazza Mantegna è la prestigiosa anticamera alla piazza delle Erbe, due passi più in là piazza Broletto. Letteralmente immerso in uno dei più ricchi concentrati di bellezze storico-architettoniche del Paese, il turista si sente quasi perduto. L'elegante piazza delle Erbe, occupata il giovedì ed il sabato mattina (anche pomeriggio se il tempo è clemente) da un vivace mercato, è circondata sui quattro lati dalla bellezza: il Palazzo della Ragione, precedente alla signoria dei Gonzaga e testimone del periodo comunale, la Torre dell'Orologio, eretta due secoli più tardi e prodigio tecnologico dell'epoca, la Rotonda di S. Lorenzo, unica superstite cittadina del periodo matildico, edificata nel 1082. E ancora la Casa del Mercante, del 1455, dove i motivi orientali e veneziani sono stati fusi con maestria, e, in direzione della piazza Sordello, il duecentesco Palazzo del Podestà. Lo smarrimento non dura comunque molto. I ristoranti e le pasticcerie protetti dal porticato sono la poltrona ideale per contemplare la storia in cui si è immersi ricreando ampie riserve di proteine e zuccheri. Ancora pochi metri ed ecco piazza Sordello, cuore di Mantova e scrigno del potere dei Gonzaga. Palazzo Bonacolsi, il Palazzo Vescovile, la Cattedrale e, naturalmente, il Palazzo Ducale con il Castello di S. Giorgio che custodisce nel torrione di nord-ovest la celeberrima Camera degli Sposi affrescata dal Mantegna. A questo punto la domanda si impone: quanti giorni può durare il fine settimana di Mantova?

Gigi Donelli

Ristoranti

L'antica trattoria **Cento Rampini** si affaccia sulla piazza delle Erbe dove anche d'autunno, tempo permettendo, si fa colazione sotto il porticato. Locale a conduzione familiare propone cucina della regione. Tra le sue specialità: petto d'oca affumicato, culatello di zibello, luccio alla noce moscata. Tortelli di zucca, bigoli al torchio con acciughe, agnolotti con ripieno di carciofi. Luccio con salsa mantovana, stracotto di cavallo con polenta, stinco di maiale cremolato, coscia d'anatra al puré di mele. Il conto si aggira sulle 35/40.000 lire.



Un sapiente lavoro di restauro e conservazione ha mantenuto a Mantova angoli come questo.

LETTERE & LETTERE

È passato un anno da quando, nel marzo del 1992, usciva il primo numero di questo giornale. Non vogliamo fare alcun tipo di bilanci, sarebbe comunque prematuro, ma alcune cose certe possiamo dirle. Otto riviste, 384 pagine di articoli informativi, circa 600/700 lettere al mese ricevute delle quali più di cento hanno avuto pubblicata la risposta (oltre alle 3.700 alle quali si è replicato in forma privata): sono numeri che da soli significano che il dialogo tra noi e voi comincia ad esserci. È un dialogo che ha avuto e continua ad avere contenuti che vanno oltre alla semplice lamentela per il ritardo o per un disservizio subito, arriva a discutere sulle strategie e sulle scelte programmatiche del trasporto ferroviario. Non avevamo dubbi della maturità della nostra clientela, vi ringraziamo lo stesso per la conferma che ci date ad ogni vostra lettera. Noi non ci stanchiamo di leggere e di rispondere, voi non stancatevi di scrivere.
P.S.: Non tralasciate di richiedere l'abbonamento gratuito ad "Amico Treno", se non lo fate, da giugno, potrete trovarlo solo in edicola a pagamento.

A chi serve "Amico Treno"?

Mi sono capitati fra le mani a Bologna un numero del periodico "Amico Treno" ed un altro in forma ridotta che ricalca la stessa natura.
Debbo dire sinceramente che, secondo me, sono pubblicazioni di poco conto anche sotto l'aspetto dell'informazione all'utenza ferroviaria.
Leggo quante copie ne vengono stampate e gratuitamente inviate a domicilio e distribuite, e valuto e suppongo quante ne finiscono nei rifiuti senza nemmeno essere viste e quante sono le persone che vi sono addette fra dipendenti della Ferrovia e non, e quanti gli affidamenti e acquisti esterni.
Detto ciò, mi piacerebbe, nel vedere pubblicata integralmente sul periodico questa lettera, e penso anche alla collettività, conoscere la reale spesa che l'Ente ferroviario sostiene per ogni tiratura, valutandola completamente (quindi anche col costo del personale ferroviario che vi lavora), realisticamente e seriamente nei suoi dettagli.
Sarebbe giusto e doveroso poi che la collettività sapesse anche come tale spesa potrebbe essere utilizzata per migliorare il servizio ferroviario, ché tanta carenza si evidenzia anche da parte degli organismi ferroviari, o, se volete, di quanto potrebbero diminuire i costi all'utenza così da aumentarne le frequenze con diminuzione anche dell'inquinamento da automezzi stradali.
Non credo rilevanti i pochi ed insignificanti consensi alla rivista. Che ne dite?

Alfredo Masi - Crespellano (BO)



Innanzitutto speriamo di averla accontentata pubblicando il suo scritto (comunque non è stata la richiesta esplicita a convincere, bensì il fatto che, prima o poi, cerchiamo di rispondere a tutti).
Siamo anche curiosi di quell'"altro in forma ridotta": abbiamo qualche successo (non con lei), ma non pensavamo di avere, addirittura, degli imitatori!
Allo stato dei fatti (costi di stampa e distribuzione meno ricavi da pubblicità) ogni numero di "Amico Treno" "perde" circa 50 milioni. Il primo anno avrà un passivo, perciò, di 600 milioni circa: il valore di 10 minuti di pubblicità TV, comunque inferiore alle perdite del 1° anno di qualunque periodico a tiratura nazionale; per l'anno di lancio riteniamo che la spesa sia giustificabile, in quanto consente di tenere in piedi un dialogo con tutti i clienti (al prezzo di, circa, 2 lire ciascuno).
Per l'anno prossimo siamo fiduciosi di raggiungere il pareggio, e un modesto utile al 3° anno.
La ringraziamo per la lettera, che ci ha consentito di dare questa doverosa informazione agli amici.

Ritardo, malattia cronica

Noto con amarezza che su "Amico Treno" si dà ampio spazio all'Alta Velocità, penalizzando il non piccolo mondo del trasporto locale, anche se dai titoli del numero di ottobre-novembre non sembrerebbe.
Certamente non dobbiamo essere egoisti e pensare solo al nostro interesse e quindi ben vengano le innovazioni ed i treni che superano i 250 chilometri orari, però mi riesce difficile formulare queste teorie quando tutte le mattine il mio treno è in ritardo.
D'accordo, è un treno Regionale e per di più viaggia per un certo tratto su un "ramo secco" comunque continuo a non spiegarmelo e tanto meno ad accettarlo. L'Orario Ufficiale delle ferrovie indica che il treno della linea Torre Pellice-Torino che dovrebbe partire alle 7.55 dalla stazione di Bricherasio, dove io salgo, dovrebbe arrivare a Torino alle 8.48, ma questa è pura fantasia!
Per ovviare a questo inconveniente ci sono due soluzioni: o mi alzo mezz'ora prima, ulilizzando il treno che parte da Bricherasio alle 7.25 oppure continuo ad usufruire di permessi non retribuiti o ferie: non è giusto.
Ho scritto perché mi si spieghi qual è il motivo fondamentale per cui il "MIO" treno ha questa malattia cronica. Forse posso aiutare: il treno delle 7.55 dovrebbe avere coincidenza con un altro treno proveniente da Pinerolo, eternamente in ritardo (questa settimana è arrivato a Bricherasio verso le 8.10/8.15); non si potrebbe spostare la coincidenza a Pinerolo? Rimane comunque da capire perché, anche se parte in orario, arriva sempre a Torino in ritardo.
E se questo treno proprio non ce la fa ad arrivare alle 8.48 a Torino, suggerisco di far cambiare l'Orario Ufficiale: mi rassegnerò — come tante altre persone — ad alzarmi mezz'ora prima.
Un'altra cosa che vorrei chiedere è questa: sempre su questa linea, abbastanza frequentemente, rimaniamo fermi; perché i viaggiatori non hanno diritto di sapere qual è il motivo che li blocca in qualche stazione od in aperta campagna? Ed il più delle volte non si vengono a sapere le cause! La manutenzione dei treni che viaggiano su linee secondarie è forse meno frequente?

Silvia Barotto - Bricherasio (TO)

Il treno cui si riferisce la nostra lettrice è il 4320, che collega Torre Pellice con Pinerolo e Torino P. Nuova; composto da 1 automotrice e 3 vetture, per un'offerta di 320 posti, ha un'occupazione media del 100%, con punte — in particolare il lunedì — del 120/130% e matura sistematicamente un ritardo di 7/8 minuti.
Il 28 marzo '92 è stata riaperta la tratta Torre Pellice-Pinerolo, dopo i lavori di ristrutturazione, ma dopo tale evento è emersa la necessità di un potenziamento della sottostazione elettrica di Bricherasio, dove si è rilevata

carenza di tensione. Tali lavori verranno completati entro breve e si ritiene che ciò ridurrà le cause di ritardo.
Ma il ritardo "cronico" deriva anche da altri fattori:
— la linea è caratterizzata da una forte richiesta di trasporto pubblico, con flussi incrociati sia su Torino che su Pinerolo;
— nella fascia oraria 6.30-9.00 la nostra offerta è la massima possibile — con le strutture attualmente esistenti su questa linea a semplice binario — e tale sfruttamento, sia dei mezzi che delle infrastrutture, comporta che anche il più piccolo elemento di perturbazione della circolazione si ripercuota a catena su tutti i treni della fascia oraria interessata;
— la stessa forte frequentazione da parte della clientela, in particolare quella studentesca, contribuisce a causare il ritardo sistematico (difficoltà di incarrozzamento), motivato peraltro anche dall'impostazione stessa dell'orario, che verrà meglio "tarato" con il nuovo progetto orario.

Il pendolare e l'Alta Velocità

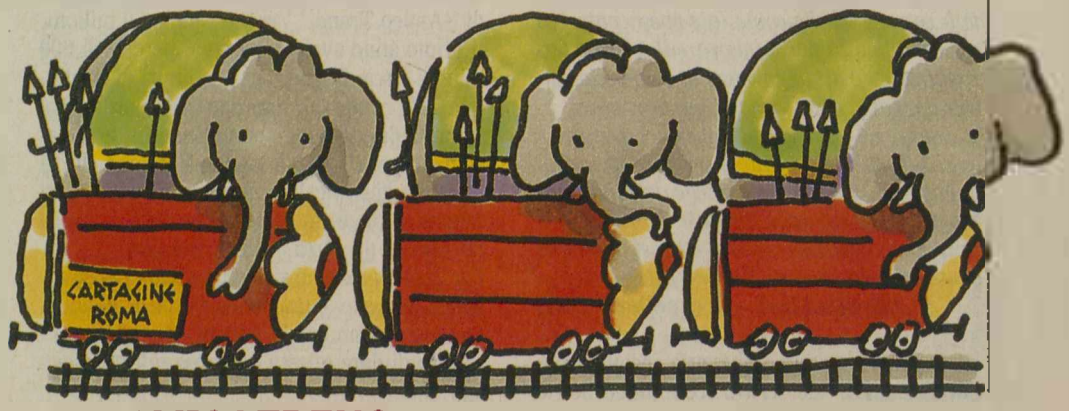
La Val di Susa, ce lo insegnano già alle "elementari", è un "corridoio alpino con la vocazione al transito". Ci passò Annibale con gli elefanti (ma è solo un'insulsa leggenda), ci passano due strade statali con i relativi valichi italo-francesi, una ferrovia internazionale (la Roma-Parigi) che già oggi vanta una delle maggiori quote di traffico merci, due mega-elettrodotti (e l'Enel ne vuole costruire un terzo!) e — ultima, ma non ultima — l'autostrada del Frejus col relativo Traforo!
Nulla dev'essere parso più naturale ai progettisti romano-parigini dell'"Alta Velocità", nonché ai politici di Bruxelles, che eleggerla a candidata ufficiale per la saldatura della "maglia mancante" della catena europea dei treni veloci.
Nulla dev'esser parso più conveniente per le imprese che hanno realizzato autostrade a varianti, fino ad asfaltare un terzo del fondovalle, che candidarsi a realizzare nuovi viadotti e nuove gallerie, in versione ferro.
Mai come questa volta, però, i conti sono stati fatti senza l'oste..., vale a dire senza gli abitanti che al motto genovese "abbiamo già dato" sembrano oggi disposti ad aggiungere quello reso famoso dai film western: "venderemo cara la pelle".
Ora, se l'opera viene promossa con lo slogan, fatto proprio — ahinoi — anche da "Amico Treno", dell'Alta Velocità che favorirà anche il trasporto locale perché libererà le linee esistenti dalla congestione, allora l'episodio del 30 ottobre 1992, cui qui di seguito vogliamo fare un accenno, rappresenta quantomeno un maldestro infortunio.
Un convoglio pendolare col suo carico di lavoratori e studenti viene fermato per quasi mezz'ora *su un "binario morto" per lasciar passare l'ETR 500 straordinario con su Necci e il corteo di giornalisti romani diretti a Bardonecchia per un "pranzo di rappresentanza". Il treno pendolare è stato assoggettato anche ad un prolungamento di fermata per consentire che due locomotive di soccorso, viaggianti al seguito del "treno-Vip", potessero transitare in regime di precedenza assoluta.*
Si è trattato, permetteteci, di una sorta di lungo carosello pubblicitario a rovescio, in grado di vanificare d'un colpo un mese di costosi spot firmati!
Spetterà alla magistratura stabilire se ci sono gli estremi di "interruzione di pubblico servizio" (uno dei viaggiatori "sequestrati" ha ritenuto di rivolgersi alla Procura della repubblica di Torino, con una circostanziata denuncia).
A noi è parso comunque interessante rivolgerci ad "Amico Treno" e, attraverso di esso, alla Divisione Trasporto Locale delle Ferrovie italiane per sapere se questi comportamenti da "Crepuscolo dell'Impero" sono da attribuirsi a un eccesso di zelo di qualche funzionario locale o costituiscono il biglietto da visita del nuovo modello di gestione di FS + TAV, entrambe Spa...
Insomma: l'Alta Velocità, prima ancora di nascere, adotta il modello tardo-sovietico? Necci come l'ultimo Breznev?
Se è così, la vediamo male, l'Alta Velocità italiana (rischia di diventare un lussuoso giocattolo); ma la vediamo anche peggio per il trasporto regionale, perché lo scenario più probabile per i prossimi anni sarà che i treni locali non verranno più fermati in aperta campagna, ma solo perché non partiranno neanche più dalle stazioni principali...

per il Comitato "Habitat",
Claudio Giorno - Condove (TO)

Ha ragione, riconosciamo che si è trattato di un episodio anacronistico rispetto ai tempi in cui viviamo: i treni del Re non passano più! Detto questo, vogliamo, però, fare alcune precisazioni (non sono assolutamente delle scuse!) sull'episodio: Lorenzo Necci non si trovava sul treno e il motivo che ha fatto "privilegiare" la corsa dell'ETR 500 non era quello del ritardo ad un "pranzo di rappresentanza" (una frugale colazione è stata servita a bordo, "in corsa treno"). Infatti, l'Amministratore Delegato, allora Straordinario, dell'Ente FS era ripartito per Roma subito al termine della presentazione a Torino dei progetti di Renzo Piano sulla "Stazione Ideale" (illustrati sul n° 7/92 di "Amico Treno") e la premura di giungere alla stazione di confine era dettata dalla necessità di riportare in quella località, in tempo utile per il ritorno in sede, alcuni ospiti stranieri (giornalisti e tecnici). Ad avvalorare le nostre parole può forse essere utile la segnalazione che, durante il viaggio di ritorno da Bardonecchia a Torino, il convoglio straordinario si è "accodato", rispettosamente, al treno Regionale 10016.
Ci scusiamo, pertanto, con i viaggiatori del treno 10019 ingiustamente penalizzati e... promettiamo di non farlo più.
Sulla questione dell'Alta Velocità ribadiamo la nostra posizione: se non si realizzeranno i quadruplicamenti delle linee in modo da consentire, nei corridoi a forte crescita di domanda, la convivenza delle relazioni merci, passeggeri di lunga distanza e pendolari, saremo costretti in futuro ad offrire a *tutta la clientela* (compresi lavoratori e studenti) un servizio talvolta inferiore a quello attuale, che viene già reputato insufficiente.

Educazione e multe

Saltuariamente leggo il vostro periodico, interessante ed utile nel mettere in risalto pregi e difetti delle nostre ferrovie. Ammiro lo sforzo che si sta facendo per mettere al passo coi tempi la nostra rete ferrata — così bistrattata negli anni passati a favore delle autostrade e quindi dell'automobile — ma che ora si spera avviata a superare il grave ritardo nei confronti delle altre reti ferroviarie europee.
Il treno è stato per me il mezzo di locomozione preferito, da sempre: distensivo, sicuro, non inquinante, già queste sono le cose importanti che cerco.
Da 23 anni uso il treno, prima da Milano a Roma una volta al mese, ora tutti i giorni da Vallo della Lucania a Salerno; "di casa" su questo mezzo, posso esprimere la mia idea su ciò che le Ferrovie italiane sono state ed hanno incominciato ad essere.
Lo sforzo che si sta compiendo è enorme, degno di essere apprezzato, seguito e condiviso da tutti. E tutti, cittadini, politici, personale ferroviario, dobbiamo partecipare — nel no-



stro ambito — perché tale sforzo venga coronato da successo.
Da quanto ho potuto vedere in tutti questi anni, molte persone appoggiano i piedi, comodamente e con tanto di scarpe, sui sedili, insudiciandoli.
Mi chiedo: perché i controllori non fanno le multe a queste persone ineducate? Così la ferrovia ci guadagnerebbe, i passeggeri non si sporcherebbero, i sedili rimarrebbero puliti e durerebbero più a lungo.
L'Ente FS dovrebbe emanare norme più rigide circa questo problema: Alta Velocità, impianti, pubblicità sono importanti, ma lo sono anche le norme per mantenere pulito il materiale rotabile (carrozze, sedili, bagni).

Nicola D'Aiuto - Cardile (Salerno)

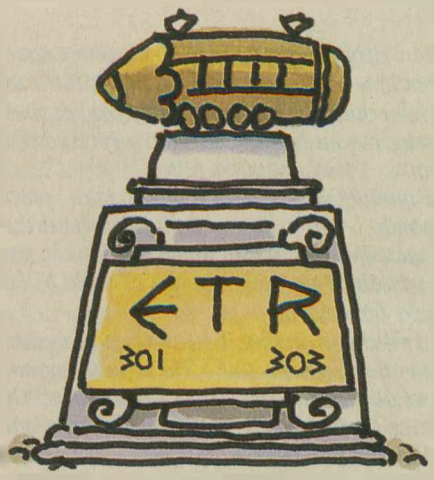
Le norme ci sono e sono chiare, come anche le sanzioni per chi non le rispetta: dalle 15 alle 45 mila lire per chi danneggia, deteriora o insudicia veicoli, locali, arredi, accessori o ambienti della ferrovia, con obbligo di risarcimento.
Il problema non è tanto quello di far pagare le multe (a proposito, i controllori ci sono ed intervengono ogni volta che rilevano infrazioni) quanto far capire a chi sporca che danneggia non solamente le FS, non solamente gli altri viaggiatori, ma l'intera collettività.
Noi cerchiamo di spiegarlo, con i mezzi che abbiamo: dalle campagne pubblicitarie (ricordate "porco mondo"?) all'opera di prevenzione e fino alle multe, ma non è per niente facile ragionare con chi crede sia tutto permesso, con chi non ha rispetto per sé e per gli altri.

Parcheggiare a Castelfranco

Vorrei sottoporre all'attenzione un problema relativo alla linea Padova-Calalzo, che utilizzo quotidianamente. In particolare il tratto Castelfranco-Padova è ben servito, ben utilizzato e sempre più apprezzato, vista la congestione stradale.
Molti automobilisti prenderebbero felicemente il treno se non ci fosse un problema fondamentale: il parcheggio. In una stazione come Castelfranco, collegata con ben sei linee, non ci sono parcheggi, e garantisco che 25 mila lire di multa sono assicurate.
Sulla stessa linea la stazione di Cornuda ha risolto brillantemente il problema spostando lo scalo merci in un terreno alternativo, adiacente ai binari.
A Castelfranco il problema è simile, con il vantaggio che già esiste un altro piazzale per lo scalo merci, inutilizzato.
Al mio tentativo di parlarne, mi è stato risposto: provi alla stazione di Camposanpiero!

Mariano Rizzardo - Possagno (Treviso)

Siamo disponibili alla realizzazione del parcheggio nell'area del piazzale e sono già in corso trattative con le autorità locali che, da parte loro, hanno individuato due aree, in prossimità della stazione, per ulteriori parcheggi.



Trecento giorni in treno

Sono un viaggiatore pendolare; tutti i giorni, per andare a lavorare mi servo del treno, dove, in otto anni, ho vissuto più di 348 giorni, 8.360 ore: 90 minuti all'andata e 90 al ritorno. Mediamente, in un anno, ci lascio 33 giorni di vita.
Viaggiando da Ventimiglia verso Genova, nelle stazioni e sui treni si notano grosse carenze, tipo la mancanza di segnalazioni per i turisti, che si sentono sperduti ed a Genova non trovano indicazioni, ad esempio, per gli imbarchi. Ed il turismo, in Liguria, vive anche attraverso il treno.
Non riesco a spiegarmi una cosa: come può un treno che viaggia di notte avere la stessa tabella di marcia di uno che viaggia nelle ore di punta? Per le FS non è possibile, di notte, nelle percorrenze locali, "detrarre" 10 minuti?
Miglioramenti ce ne sono stati (treni più comodi, meno rumorosi, più confortevoli, con meno ritardi) ma a fronte di un netto calo nel numero dei convogli. D'estate poi il ritardo torna ad essere "normalità italiana" (...)

firma illeggibile - Genova

Nelle stazioni più importanti e in quelle a grande ricezione turistica vengono installati cartelli che possano dare il maggior numero di indicazioni ed informazioni al viaggiatore. In ogni grande stazione, inoltre, esiste un Ufficio Informazioni che può dare ulteriori notizie sulla realtà locale. Stiamo ancora cercando di fare meglio.
L'orario dei treni è soggetto a vincoli di natura diversa, che provocano delle "soggezioni" tanto nelle ore di punta che in quelle notturne, analizzabili ed eventualmente eliminabili di volta in volta, caso per caso.

Poveri ETR!

Sono un giovane appassionato e studioso delle ferrovie. Ho deciso di scrivervi per mettere in evidenza un episodio che lentamente sta portandoci via un pezzo di storia nazionale: mi riferisco al pessimo stato in cui versano i due ETR 301 e 303 "Settebello".
Accantonati nel 1988 ad Allerona e Bassano in Teverina (dove perlomeno erano sorvegliati dal personale di stazione) poco dopo sono stati entrambi trasferiti nella più anonima e solitaria Castiglione in Teverina e sistemati su due tronchini adiacenti ad una lunga fila di carri refrigeranti demolendi.
L'altro ETR 302, più fortunato, è stato ristrutturato — con arredamento interno molto diverso dall'originale e pertanto discutibile — a cura della Officina Grandi Riparazioni di Bologna.
L'accantonamento a Castiglione è durato molto — troppo — tempo, in luogo lontano dagli sguardi del poco personale di stazione. In questo lungo periodo gli ETR sono stati presi d'assalto da vandali di ogni tipo, che hanno asportato di tutto, visto che le porte d'accesso non erano chiuse, come avrebbero dovuto essere.
Adesso che da qualche mese la stazione di Castiglione in Teverina è chiusa, i due ETR 301 e 303 sono stati di nuovo portati a Bassano in Teverina, dove sono fermi sul 4° binario. Sembrano due bestie rare, ormai fatiscenti, poste sotto lo sguardo delle migliaia di persone che ogni giorno percorrono le vicine autostrada e direttissima.
Si poteva forse trovare un modo più diplomatico di sistemare, in luogo più riservato, i due "relitti" del più prestigioso rotabile italiano, sottraendoli alla vista del pubblico e ad ulteriori vandalismi.
Allo stato attuale un loro ripristino appare impensabile e l'unica cosa apparentemente in buono stato sono i carrelli (comuni ad altri ETR/ALe) ma, se si aspetta ancora un po', anche per questi ci sarà il fatale incontro con la fiamma ossidrica.
Cosa ne pensate voi di "Amico Treno"?

Patrizio Mezzetti - Terni

Pensiamo che sia un peccato. Purtroppo, visto i costi, non è pensabile di recuperare tutti i complessi ETR oltre a quelli già ristrutturati per effettuare servizi conto agenzie di viaggio. Si cercherà di ricoverare altrove il materiale in sosta a Bassano in Teverina.

Le stazioni di Firenze

Desidero segnalare una grave dissociazione dalla realtà che avviene nel Compartimento FS di Firenze.
Già da qualche tempo è stata costruita, al costo di alcuni miliardi, la stazione di Firenze Statuto, rimasta praticamente inutilizzata. Dicono sia riservata al traffico regionale ma non è vero, perché non soddisfa nemmeno a questo; non si vede poi perché, in un periodo di vacche magre, si debba rimanere ancorati a questi costosissimi compartimenti stagni e riserve mentali fuori dalla realtà e causa di forti sprechi. Faccio presente che con la direttissima, anche la tratta Firenze-Roma assume aspetti di traffico locale. Firenze Statuto, inoltre, si trova molto vicina al centro storico ed è servita dai trasporti urbani molto meglio di Firenze Campo Marte, decentrata

e scomoda. Ciò nonostante, l'Amministrazione privilegia (e non solo per il traffico locale) la stazione di Campo Marte. Potete spiegarmi l'arcano?

Piero Versorese - Firenze

Ma a quale Amministrazione si riferisce? Alle FS? Fosse per noi, la maggior parte dei treni già fermerebbe a Statuto, stazione "passante" che non dà problemi con l'inversione di marcia dei treni, come invece accade a Santa Maria Novella, stazione "di testa" Fino a quando però la richiesta dei nostri clienti — viaggiatori ed "istituzionali" — è quella di far attestare i treni a S. Maria Novella, Statuto resta tagliata fuori, posta com'è sul tratto di linea (appunto passante) che unisce Rifredi al nord con Campo Marte al sud.

Dalle 9 alle 12 a Lecco non si va

Troviamo il vostro periodico in stazione e lo leggiamo abbastanza volentieri alla mattina, invece del solito giornale.
Leggendo le molte lettere inviate, vogliamo segnalare anche noi della linea Milano-Lecco la nostra piccola lamentela: dalle ore 9 alla partenza dei treni per Tirano (12.05) e Sondrio (12.10) non c'è alcun treno per chi volesse rientrare a Lecco.
Per gli studenti che hanno un esame nella mattinata o per chi si reca a Milano per una breve sosta, dover aspettare fino alle 12 è veramente tanto; possibile che non si riesca ad inserire una corsa verso le 10/10.30?
Siamo sempre alle solite, ci si lamenta che ogni giorno circolano troppe macchine, ma nessuno pensa alle più elementari soluzioni per agevolare chi potrebbe usare i mezzi pubblici, se solo fossero disponibili.

I pendolari della Milano-Lecco

Ci scusiamo per il disagio che debbono affrontare coloro che si trovano nelle condizioni di non poter usufruire di un treno comodo per il ritorno a Lecco durante la fascia oraria 9/12, durante la quale vengono eseguiti i lavori di ammodernamento della linea che, essendo a binario unico, non può accogliere alcun treno in questo lasso di tempo.
Dobbiamo precisare, però, che il numero dei viaggiatori potenziali su quella linea non risulta essere tale da giustificare comunque l'immissione di un convoglio.

Metropolitana di Palermo: controlli e nuova fermata

Il 16 ottobre ho assistito ad una scena poco edificante. Due teppistelli di circa 12 anni, saliti sulla metropolitana FS di Palermo, hanno interrotto la tradizionale quiete di questo mezzo di trasporto urlandosi frasi ingiuriose a ripetizione, poi hanno abbassato i finestrini per giocare a sputarsi reciprocamente, mentre tra i passeggeri cresceva il disagio. Scesi alla mia stessa fermata, hanno cercato tra i rifiuti, prendendo biglietti usati e spandendone altri per terra. Non poco contrariato, ho chiesto loro se non fosse il caso di smetterla, ma mi hanno guardato sorpresi dicendomi: "cosa abbiamo fatto?".
A quanto pare il vostro messaggio "porco mondo" non è stato recepito da questi due ragazzini, che hanno avuto via libera: non è passato il controllore e non s'è vista la Polizia ferroviaria.
Spero che in futuro il controllo possa essere più attento e, soprattutto, che si possa aggiungere alle fermate già esistenti la prevista "Orleans", che reputo indispensabile per migliaia di palermitani.

Ettore Carrara - Palermo

Vorrei chiedere perché, sulla linea Palermo-Trapani, nel tratto metropolitano di Palermo, ancora non iniziano i lavori per la fermata "Palazzo Reale-Orleans".
A pochi metri si trova l'Università con i suoi 44.000 studenti, tutti potenziali utenti, più personale docente e non. Bisogna anche aggiungere che nei dintorni esistono uffici regionali e la sede della Regione, caserme e negozi, oltre a monumenti di grande richiamo turistico.

Danilo Farina - Palermo

Siamo dipendenti dell'Università degli studi di Palermo e chiediamo, attraverso il giornale, la realizzazione della fermata metropolitana "Orleans" in prossimità degli istituti dell'Ateneo palermitano. Questa fermata porterebbe notevoli vantaggi alla città, con l'utilizzo del metrò da parte di migliaia di universitari, impiegati regionali, turisti e militari, dato che in zona vi sono molte caserme.

Domenico Pace e 9 colleghi - Palermo

È nostra intenzione, oltre che nostro interesse, istituire controlli più assidui ed attenti: lo faremo al più presto.
Non appena l'Ente FS Spa passerà dalla gestione straordinaria a quella ordinaria — e verranno assegnati i fondi necessari — potremo dare inizio alla fase realizzativa di vari progetti, tra cui senz'altro figura la nuova fermata di "Palazzo Reale-Orleans".



Vogliamo più treni a Milano Centrale

Vado sovente a trovare mia figlia che abita a Canegrate (Milano) ed è molto scomodo, scendendo dal Ventimiglia-Milano Centrale, raggiungere Milano Porta Garibaldi per prendervi il treno per Canegrate. Anche per i pendolari della zona sarebbe molto comodo il percorso Milano Centrale-Gallarate-Porto Ceresio.
Vedete se potete prendere in considerazione il mio suggerimento.

Gabriella Gabrielli

Anche se la cosa non riguarda la Divisione Trasporto Locale, mi sembra più che mai necessaria: da Busto Arsizio a Milano Centrale ci sono due treni, da Milano C/le a Busto A. uno (e in che orari!). Immagino che una città con più di 75.000 abitanti meriti di più. Immaginiamo tutti coloro che sono costretti (con bagagli, valigie ecc.) a prendere la metropolitana per il tragitto Milano P. Garibaldi-Milano C/le.

firma illeggibile

Ai nostri due clienti ricordiamo che Milano Centrale è stazione abilitata a ricevere tutti i treni a lungo percorso ed internazionali. La sua potenzialità è completamente sfruttata e non si può ipotizzare di inserire altri treni in servizio locale, ora decentrati nelle altre stazioni di Milano, soprattutto Porta Garibaldi: Occorre dire che anche in riconosciute "capitali del treno", quali Londra e Parigi, non esistono stazioni "universali" bensì stazioni specializzate per categoria di traffico.

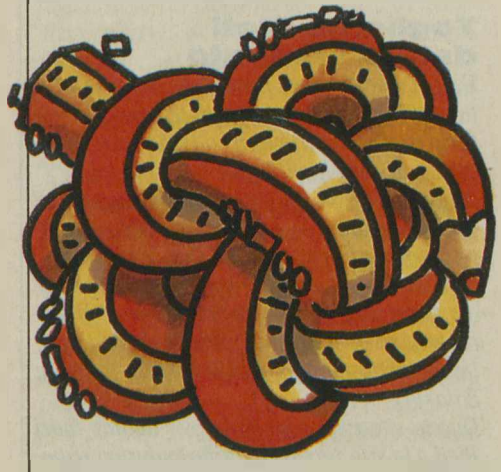
Occasione unica per dare suggerimenti

Ho sempre viaggiato molto in Europa e su parecchi treni ci sono delle "cassette" con delle schede sulle quali porre quesiti, suggerimenti e reclami. Da noi questo non c'è mai stato e approfitto di questa opportunità.
Da circa 20 anni utilizzo il treno 2138 da La Spezia a Milano e fino a qualche anno fa questo treno fermava a Milano Lambrate dove, oltre me, scendevano parecchi viaggiatori (oltre il centinaio anche in giorni non di "punta"). In prossimità della stazione ci sono le fermate di tram, autobus, filovia e linea 2 del metrò: ecco perché molta gente scendeva in questa stazione.
Non sarebbe possibile ripristinare questa fermata? Penso che un arresto di 2/3 minuti non sconvolgerebbe il traffico ferroviario e molte persone sarebbero dirottate dall'affollatissima Milano Centrale.

Giorgio Sguanci - Milano

Da sempre, in ogni stazione, esiste un registro, a disposizione di chi intende segnalare un fatto o reclamare per un inconveniente patito, ma con la pubblicazione di "Amico Treno" crediamo di aver fornito alla nostra clientela una possibilità di dialogo ben maggiore di

quanto possa darne una qualsiasi "cassetta per reclami".
Inoltre, nei Compartimenti di Roma, Torino e Bari sono attivi dei "numeri verdi", a disposizione del pubblico, mentre a fine settembre '92, nel Compartimento di Ancona ha preso vita l'iniziativa " Vi segnalo che..." (vedasi "Amico Treno" n° 6).
Al treno 2138 è stata spostata la fermata da Milano Lambrate a Milano Rogoredo, importante nodo di interscambio con la linea 3 della metropolitana, in accoglimento di numerose richieste avanzate dalla clientela.



Una lentezza esasperante

Sono un assiduo pendolare sulla linea Milano-Lecce- Milano, utilizzo i treni 1951 e 1950 e devo LAMENTARE l'esasperante lentezza dei suddetti convogli nei tratti finali di percorrenza da Bari a Lecce e da Bologna a Milano.
In particolare sul tratto Bologna-Milano il treno 1950 impiega ben 3,5 ore (deviando addirittura per Pavia) ed arriva a Milano — se tutto va bene — alle ore 9.10, spesso compromettendo mezza giornata lavorativa.
Per ovviare a questo non trascurabile problema, quasi sempre scendo a Bologna alle ore 5.28 e prendo il successivo "Espresso del Levante", sperando di arrivare a Milano per le ore 8.45.
È veramente tanto disagevole per le FS far viaggiare il Salentino in tempi più REALISTICI, considerando che spesso il convoglio è costretto a fermarsi in aperta campagna *per non arrivare nelle stazioni di Pescara, Ancona e Bologna in anticipo!?*

Angelo Zaccaria - Milano

Il problema non è quello di modificare la marcia del treno 1950, in effetti molto lenta nella tratta finale, ma di trovare un binario di ricevimento libero nella stazione di Milano Centrale in una fascia oraria precedente.
Il programma di ammodernamento delle stazioni che stiamo realizzando sarà utile anche per risolvere questo genere di problemi.

"Amico Treno" e "fiches orarie"

Non desidero sollevare il quesito se la rivista "Amico Treno" venga apprezzata e seguita dagli utenti o se invece, come afferma nel numero di ottobre-novembre il sig. Giobatta Parodi di Genova, "nessuno la legge o se qualcuno inizia la lettura non arriva alla fine". Io mi limito a chiedere se parte del denaro (che immagino non sia poco) devoluto alla stampa e distribuzione della rivista non poteva destinarsi alla stampa degli orarietti omaggio, che tanto favore e interesse avevano trovato tra i viaggiatori. Con l'entrata in vigore del nuovo Orario sono spariti e le biglietterie hanno reso noto che ne era stata abolita la ristampa.
È forse troppo ottimistico sperare in ravvedimento da parte dell'Amministrazione FS?

Bruno Rossi - Camogli (Genova)

Non esiste alcuna relazione fra la pubblicazione della rivista "Amico Treno" ed il fatto che non siano state tempestivamente distribuite le "fiches orarie" nelle biglietterie, contestualmente all'attivazione del nuovo Orario. Si è trattato "solo" di un problema organizzativo, a cui abbiamo peraltro ovviato in tempi brevi.
Il nostro Orario Ufficiale non costa molto e contiene anche delle belle schede che invogliano a "fare turismo" in treno; perché non prova ad acquistarlo, senza attendere le "fiches" in omaggio?

Suggerimenti nel cassetto?

Spinto da numerose domande di amici e conoscenti e con la mia venticinquennale esperienza di macchinista, traggo spunto dal vostro invito a collaborare per dare qualche suggerimento circa la linea La Spezia-Genova, più che opportuno dato il servizio sociale che svolgiamo.
Ad esempio, al treno 804 tra Spezia e Genova sono state soppresse tutte le fermate.
Era questo un treno utilissimo, al mattino serviva quei viaggiatori (ferrovieri, postini ecc.) che iniziano i propri turni di lavoro a Genova tra le 4.30 e le 5 e che non avendo ora altro mezzo sono costretti ad allontanarsi da casa la sera precedente, servendosi poi di dormitori di fortuna.
Chiedo che le fermate del treno 366 siano invertite ed assegnate all'804, eliminando magari S. Margherita Ligure, adiacente a Rapallo; molti lavoratori sarebbero gratificati e nessuno penalizzato.
Propongo anche di posticipare alle 21.20 il treno 11213 da Genova per Sestri L.: si diminuirebbe così in parte il nuoto di quasi due ore verso la riviera di Levante.
Termino col dire che le Cinque Terre, polo turistico per antonomasia, dovrebbero avere in estate un miglior servizio, per collegare i vari paesini con città importanti come Chiavari, Rapallo, S. Margherita Ligure. Istituirei pertanto un mezzo da e per La Spezia, in partenza alle 20 per S. Margherita e — di ritorno — alle 0.30 per La Spezia; la gente avrebbe così la possibilità di assistere alle varie manifestazioni del Tigullio (sagre, fuochi artificiali, Torta dei Fieschi eccetera). Concludo sperando che prendiate in considerazione questi miei suggerimenti: non è bello che le cose finiscano sempre in un cassetto.

Luigi Descalzi - Chiavari (Genova)

Le FS Spa sono una società di trasporto a tutti gli effetti e più non hanno, istituzionalmente, compiti sociali: servono la collettività (ed in questo il servizio assicurato assume una valenza sociale) se non provocano sprechi e raggiungono il pareggio di bilancio.
Il treno 804 è stato velocizzato — proprio grazie alla soppressione delle fermate — per consentire l'inserimento di un altro treno, Torino-Genova. Ripristinando le fermate, come lei chiede, l'804 arriverebbe a Genova ben oltre le 5 del mattino, non apportando gli auspicati benefici.
Ricordiamo infine, per quanto riguarda le Cinque Terre, che in occasione di ogni manifestazione sono previsti, di volta in volta, treni straordinari.

42 minuti di attesa

Visto che ancora dopo qualche anno tutto tace e continua come prima, per dirla come Lubrano, mi sorge spontanea una domanda. Secondo quale perversa logica lo sfortunato pendolare (io) proveniente da Ancona e diretto ad Ascoli Piceno, per poter proseguire il viaggio verso la sospirata casa deve attendere nella stazione di S. Benedetto del Tronto 42 minuti, dalle 17.37 — ora di arrivo del treno regionale 12039 da Ancona — alle 18.19, ora di partenza del treno regionale 7079 per Ascoli Piceno?
A me, francamente, sembra un po' eccessivo. Non spero tanto nella soluzione del mio — e non solo mio — problema, ma almeno di vedere pubblicata questa lamentela.

Alberto Cozzolino - Pagliare del Tronto (Ascoli Piceno)

Francamente è sembrato eccessivo anche a noi ed abbiamo controllato.
Sulla linea S. Benedetto d/T.-Ascoli P. non è possibile variare di molto gli orari dei treni, in quanto linea a semplice binario, con treni soggetti ad incroci; inoltre il treno 7079 non può essere anticipato in quanto utilizzato dalla clientela che termina il lavoro alle ore 18 e non possiamo aggiungere un nuovo treno su questa tratta, già poco frequentata.



Quante fermate inutili

Credo che nessuno pensi di poter comprare qualcosa senza doverla pagare.
Ben orchestrato più che convincente l'articolo "Chi paga?" apparso su "Amico Treno" del settembre scorso. (...)
Viaggiando in treno, si notano stazioni dove mai nessuno scende o sale; specie in prossimità dei centri urbani se ne vedono più di quante si possa credere, ma il treno fa sosta lì, senza che succeda null'altro che perdita di tempo.
Intanto manca la coincidenza per un ritardo, ed un viaggio di meno di cento chilometri costa qualche ora all'infelice passeggero.
Nulla risolveranno le Alte Velocità — traducendosi solo in vantaggi per chi fornirà le costosissime attrezzature — se non saranno eliminati gli inconvenienti che sono le vere cause della lentezza dei treni nelle brevi percorrenze e delle lunghe soste nelle stazioni.
Ultimo problema è quello dei servizi sussidiari alla ferrovia: per accedere alla stazione occorrono le coincidenze con i trasporti urbani, indispensabili al buon funzionamento ferroviario.

Maris Trinci - Pistoia

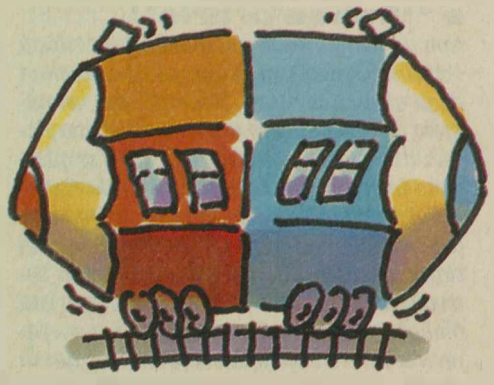
La Divisione Trasporto Locale si pone come obiettivi — tra gli altri — proprio queste verifiche: l'esame delle fermate poco utilizzate (e la loro eventuale soppressione); l'esame delle coincidenze realmente utilizzate ed il loro miglioramento; l'integrazione del servizio con altri vettori, pubblici e privati, urbani ed extraurbani.
Stiamo lavorando per questo. E abbiamo bisogno del vostro aiuto.

Da Biella un diretto per Milano

Con la nuova gestione della Divisione Trasporto Locale anche Biella ha avuto la sua coppia di diretti regionali Novara-Biella-Torino, ma la strada è tanto lunga. Al mattino difatti non c'è fermata a Vigliano, Candelo e Salussola (rispettivamente 14.000, 6.000 e 4.000 abitanti); poi, da Santhià a Torino Porta Susa si impiega quasi un'ora, fermando a Livorno Ferraris e Settimo (perché?) e si arriva alle 8.18: troppo tardi per qualunque lavoratore. Alla sera si impiega solo un'ora da Torino P.S. a Biella, al mattino troppo tempo.
Il Diretto per Milano, che voi dite non possibile, si può fare: se si spostano alcuni merci via Chivasso-Casale-Mortara, una coppia di motrici può scendere a Novara e se ne può aggiungere anche un'altra da Varallo sino a Milano, e viceversa la sera.

Mario Soggetto - Biella (Vercelli)

Al mattino la tratta Chivasso-Torino è ingombra, praticamente satura e questo provoca le maggiori percorrenze lamentate.
Le fermate di Livorno Ferraris e Settimo sono state mantenute rispetto ad un precedente treno Locale Santhià-Torino Porta Susa, ora anticipato, che si inseriva nella traccia oraria del treno 10320, di cui si parla.
Un treno Diretto Biella-Milano non è opportuno: la composizione è prevista con automotrici diesel — necessarie nella tratta Biella-Santhià, non elettrificata — e quindi inidonea rispetto alle effettive potenzialità della linea, elettrificata e veloce, da Novara a Milano.



Coincidenze impossibili tra Brescia e Mantova

Risiedo a Brescia e lavoro a Mantova; il mio desiderio sarebbe quello di potermi muovere tra le due città con tempi di percorrenza al disotto dell'ora, ben lontani dagli attuali, ma possibili se esistessero collegamenti diretti e veloci, senza cambi di treno e fermate intermedie.
Perché il sistema degli Intercity è realizzato solo sulle direttrici principali e non per collegare ogni capoluogo di provincia con quelli confinanti?
Da Brescia è più comodo e veloce raggiungere Milano che Bergamo, pur essendoci metà distanza, e non si dica che esistono i Diretti 2544/2546, due treni al giorno, neppure non-stop, non sono certo un collegamento veloce!
Si potrebbe inoltre fare un elenco di "coincidenze impossibili" sulla Brescia-Mantova (per esempio a Piadena: il Diretto 2613 da Brescia arriva alle 8.17 e il Diretto 2651 per Mantova parte alle 8.02), elenco ancor più lungo via Verona, dove è normale vedere un Diretto o Espresso o Intercity partire per Milano dallo stesso marciapiedi, o incrociarlo, mentre si sta entrando in stazione, dato che partono da 2 a 13 minuti prima dell'arrivo dei Regionali da Mantova!
Ancora una domanda: perché nei giorni di maggior richiesta (per esempio 1° agosto) non è possibile prenotare posti? Non dovrebbe succedere l'opposto, magari anche aumentando il prezzo, se necessario, in quel periodo?

Guido Maccabiani - Brescia

Già con l'Orario Ufficiale valido per 1992/93 il Diretto 2613, in partenza da Brescia, è stato anticipato dalle ore 7.32 alle 7.00, con arrivo a Parma alle 8.24 e fermata a Piadena alle 7.49 per coincidenza con il Diretto 2651 (Piadena ore 8.02) per Mantova.
Per essere considerati coincidenti, i treni Espressi o Intercity devono partire 15 minuti dopo l'arrivo del Regionale. Pur essendo vere le sue osservazioni, le facciamo notare che esistono valide alternative e — soprattutto — non è pensabile, per ovvi motivi di circolazione, di rendere coincidenti tutti i treni fra di loro.
Nei giorni di maggior richiesta (Natale, Pasqua, agosto ecc.) ragioni di ordine pubblico non consentono la prenotazione dei posti a sedere sui treni ordinari; negli anni in cui tale operazione era consentita, abbiamo dovuto assistere, impotenti, a vere e proprie azioni di bagarinaggio ed a gravi disordini nelle stazioni.

Togliamo Rieti dall'isolamento

È stata recentemente presentata in Parlamento una interessante proposta di legge (firmatario on. Rositani) per il collegamento ferroviario diretto Rieti-Roma.
Attualmente, se un viaggiatore deve recarsi da Rieti a Roma — e viceversa — deve andare prima a Terni, poi ad Orte e cambiare; fare insomma un giro assurdo finendo addirittura in Umbria. Un controsenso! È giocoforza scegliere quindi il collegamento automobilistico gestito dall'ACOTRAL lungo la Salaria.
Questa situazione ha finito per tagliar fuori Rieti e la sua provincia dallo sviluppo regionale, con un calo fisiologico degli abitanti: oggi la provincia di Rieti conta 144.000 residenti, nel '51 erano 180.000! Un calo del 30% in quarant'anni.
C'è stato un esodo verso Roma, alla ricerca di un lavoro sicuro, esodo divenuto definitivo proprio per la mancanza di efficienti collegamenti ferroviari. (...)
Per risolvere il problema del collegamento Rieti-Roma, la proposta di legge Rositani parla di un collegamento diretto — da realizzare ex novo — con Passo Corese o con Poggio Mirteto (distanti circa 55 km), entrambe servite dalla linea Roma-Firenze.
Si toglierebbero così Rieti e la Sabina dal loro atavico isolamento: se ne parla dal 1846 e solo dopo 130 anni, nel 1982, il collegamento diretto con Roma venne inserito nel Piano poliennale di sviluppo della rete FS. Da quel giorno, se ne persero le tracce...
È chiaro che un servizio ferroviario efficiente e diretto permetterebbe il rientro di molti "romani", consentendo un pendolarismo sopportabile.
È stato calcolato che giornalmente 15.000 persone si muovono da e per Roma, di cui 5.000 con mezzi ACOTRAL ed il resto con auto proprie. Si può prevedere un movimento annuo iniziale di più di due milioni di viaggiatori, senza contare che si risolverebbero così anche i problemi dell'Aquila, messa ben peggio di Rieti in quanto a collegamenti ferroviari con Roma.
C'è infine da considerare il notevole movimento di merci: soltanto da e per Rieti par-

tano ed arrivano ogni anno 6.500.000 tonnellate/chilometro.
Insomma, la linea ferroviaria diretta Rieti-Roma va certo discussa, ma esaminata con occhio benevolo, anche se ancora c'è chi insiste per il trasporto su gomma, ipotizzando un raddoppio della Salaria, fuori da ogni fattibilità!
Grazie alla ferrovia, la provincia di Rieti uscirà dal suo isolamento?

Fortunato Caridi - Roma Lido

Condividiamo in pieno le giustificate motivazioni del nostro lettore, per un nuovo servizio, ma attualmente — alla luce dei drastici tagli operati dal Governo nel Contratto di Servizio pubblico — non è pensabile la realizzazione dei nuovi collegamenti richiesti.
Vedremo più avanti, nel quadro della regionalizzazione del trasporto locale.

Ti abboni alla prima classe e viaggi in piedi

Siamo un gruppo di pendolari, da anni tutti muniti di abbonamento di prima classe da Orte a Roma Termini, che utilizza giornalmente i treni 2295 per l'andata e 2288 per il ritorno. Ovviamente paghiamo un importo quasi doppio rispetto ad altri pendolari, proprio per fruire di un posto a sedere.
Protestiamo per il fatto che, dal maggio scorso, al treno 2288 delle ore 18.30 è stata declassata una vettura di prima classe. Questo ci costringe, nostro malgrado, a viaggiare sistematicamente in piedi, vedendo quei posti — che riteniamo ci spettino di diritto — occupati da persone che pagano la metà rispetto a noi e dalle quali, spesso, dobbiamo subire anche sberleffi.
Chiediamo il ripristino di una seconda vettura di prima classe e riteniamo opportuno rivolgerci all'Ufficio Trasporto Locale di Roma in quanto, pur essendo questi treni Diretti e non Regionali, sono utilizzati per la quasi totalità da pendolari, almeno nella tratta Roma-Orvieto.

Carla Paggi e 48 altri abbonati - Orte Scalo (Viterbo)

La Divisione Passeggeri ci informa che, con il nuovo Orario estivo (maggio '93), al treno 2288 saranno aggiunte due carrozze di 1ª classe.

Da Verona a Brescia solo con il Rapido

Vorrei far notare una lacuna del servizio ferroviario. Di Brescia, iscritta all'Università di Verona, sono una pendolare: tutto bene per i treni da Brescia a Verona, il problema è al ritorno: terminando spesso le lezioni alle 19, non posso mai prendere il Diretto delle 19.05 e sono costretta ad acquistare il supplemento rapido (L. 3.600) perché fino alle 22.01 sono tutti treni Rapidi. Non è assolutamente ammissibile che, per una tratta così importante come la Verona-Milano, ci sia un "buco" di 3 ore — per altro serali — nel quale non vi siano altro che treni Rapidi.
Non è un buon servizio per i viaggiatori: persone che lavorano a Verona ed abitano a Brescia ce ne sono tantissime, tutte costrette ad acquistare un supplemento che, peraltro, sembra iniquo rispetto al guadagno di tempo (35 minuti invece di 45); di soli supplementi spendiamo più che per l'abbonamento.

Francesca Gozzi - Brescia

Le motivazioni della nostra lettrice sono valide, ma non ci risulta una elevata richiesta di viaggiatori pendolari con necessità di spostarsi da Verona a Brescia dopo le ore 19.00, mentre è forte la domanda per spostamenti più lunghi e rapidi: pochi viaggiatori non giustificano, commercialmente, l'istituzione di un nuovo treno Regionale sulla tratta Verona-Brescia tra le 19 e le 20. Se ci sono altri interessati, siamo pronti a parlarne.



Alta Velocità, costi e consenso popolare

Mi riferisco al n° 6 di "Amico Treno", in particolare all'editoriale firmato da Cesare Vaciago, per dare il mio parere sulla questione/domanda che vi preoccupa e vi rende perplessi: lo scarso consenso della gente e degli utenti sul progetto TAV in Italia.
Sgombriamo subito dal campo il confronto strada/ferrovia, fuorviante e pretestuoso nella discussione e nella vostra azione di "vendita" del progetto all'opinione pubblica: alla necessità e opportunità di investimenti nell'ammodernamento di impianti, strutture e procedure nelle Ferrovie non credo ci siano opposizioni. Il dibattito deve restare nel tema FS e Alta Velocità oggi.
Per le mie esperienze di fruitore del treno come pendolare occasionale fra Novara e Milano e per viaggi a medio raggio con I.C., Pendolini, Diretti e altro, credo che le FS siano collocabili — parametrando ai livelli di scolarità — alla Scuola Media, con punte incerte e poco affidabili in quella Superiore per le categorie I.C. ed Extrasuper rapidi.
Ora, invece di studiare sodo per essere promossi alle Superiori, si vuole passare all'Università, superando anni e cicli di lavoro preciso e qualificato, presentando la TAV come panacea delle attuali carenze. Il tutto per 30 mila miliardi. O questo o niente, agitando lo spauracchio ambientalista del traffico su gomma.
Mai che si dica: cambiamo i programmi, i metodi, gli uomini. I servizi della rete attuale sono carenti? Tutti i riflettori sulla TAV. Al buio il resto. Non ne parliamo più.
Il "sistema treno" ha il suo punto debole nelle interconnessioni, nelle coincidenze, nell'integrazione con il sistema dei trasporti urbani. Da Milano per Torino e viceversa, i treni non partono pieni, ma da Vercelli, Novara, Magenta, Rho c'è grande richiesta di servizio ed un bacino d'utenza ancor più vasto è costituito dalle cittadine collegabili ai capoluoghi di Provincia o Regione, i cui abitanti evitano il treno perché non affidabile e frequente.
Chi da Milano va a Firenze, Roma o Torino nemmeno si pone la scelta auto-treno: se c'è un mercato, quello è già esaurito.
Il prezzo del TAV, in termini di costo finanziario ed ambientale (almeno per il tracciato della linea a Novara, per esempio), è quindi altissimo se comparato ai vantaggi di chi abita fra Milano e Torino, capoluoghi esclusi: la mezz'ora in meno non interessa nessuno (a parte le Società interessate alle commesse).
Entrando nei dettagli, per onestà d'informazione dovete dire che la nuova linea abbatterà case, azzerando il valore di quelle esistenti alla periferia nord di Novara, prevede l'erezione di barriere faraoniche per l'isolamento acustico, forse interromperà lo scorrere verso sud delle acque sotterranee di prima superficie, creerà scompensi sproporzionati ai vantaggi promessi. Quando poi il treno, lanciato come una freccia, frenerà a Torino Borgaro, gli sperduti passeggeri vedranno la Mole come miraggio nel deserto.
Lasciamo stare i francesi o l'Europa perché poi, in fondo, a est di Trieste c'è la Slovenia, che non mi sembra una meta di attualità turistico-finanziaria a breve termine con grandi flussi!
Il TAV poi lo farete, perché non si possono fermare da un lato la tecnologia e dall'altro le "lobby", ma non giustificatelo (chissà quante pagine avranno occupato le argomentazioni per costruire il centro siderurgico di Gioia Tauro!).
Fatela pure, la linea, ma presentatela almeno per quella nuova, amara pillola, o purga, che di fatto è. E se nelle FS ci sono persone scalpitanti verso iniziative managerial-industriali di sapore privatistico, se sono in buona fede si trovino un'azienda dove poter sfogare — senza sermoni giustificativi — la loro volontà di fare.
Con mesta osservanza,

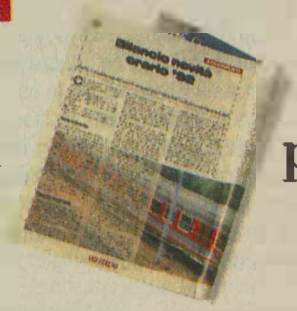
Luigi Costa - Novara

Crediamo che questo numero costituisca una risposta abbastanza articolata al signor Costa, anche sul terreno del dialogo e della trasparenza.
Chi ha molto amato Bartali è rimasto affezionato al cliché, diventa quasi una maschera nazionale. Però, Lei ha mai vinto il Giro di Francia?

Cesare Vaciago

C'è

chi lo usa perchè 

gli fa compagnia, chi lo usa  per tenersi informato chi  lo usa per scriverci vibrate proteste, chi per conoscere gli angoli più belli d'Italia,  chi per farsi quattro  risate con un Amico sincero.

C'è poi chi, dopo averlo letto, lo usa. 

AMICOTRENO

il mensile di proposte in movimento

ferrovie italiane



TRASPORTO LOCALE

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore APRILE 1993 ANNO 2 - N. 3

Sped. abb. post. gruppo III/70



IL NOSTRO IMPEGNO PER MIGLIORARE

LE NUOVE TECNOLOGIE PER LA QUALITÀ

INTERVISTA A MAURIZIO NICHETTI

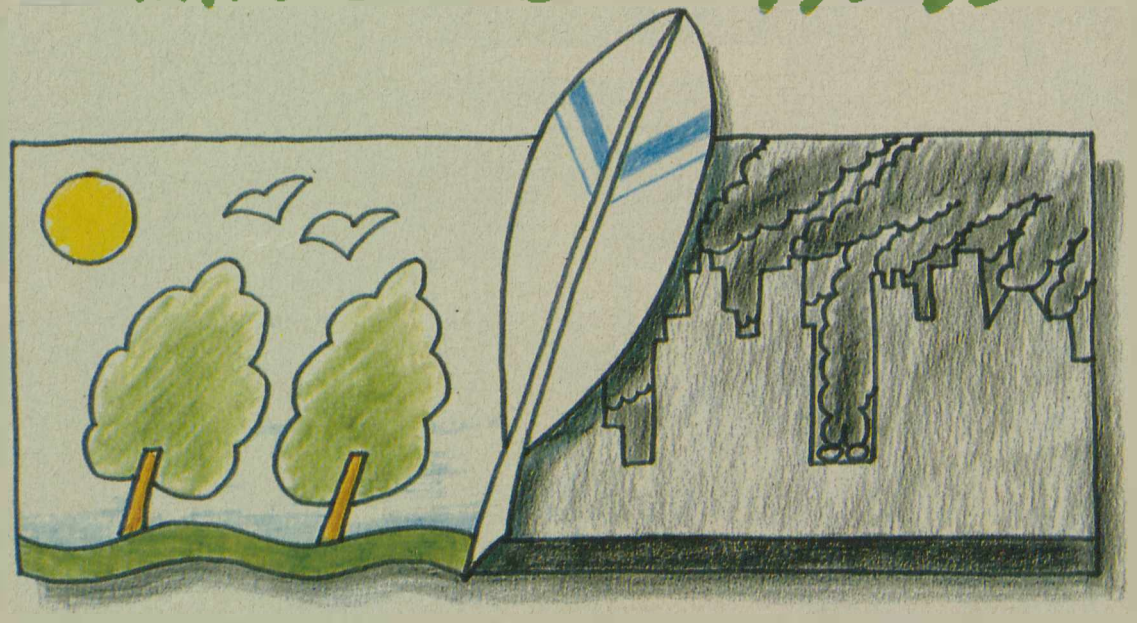
1° CONCORSO NAZIONALE

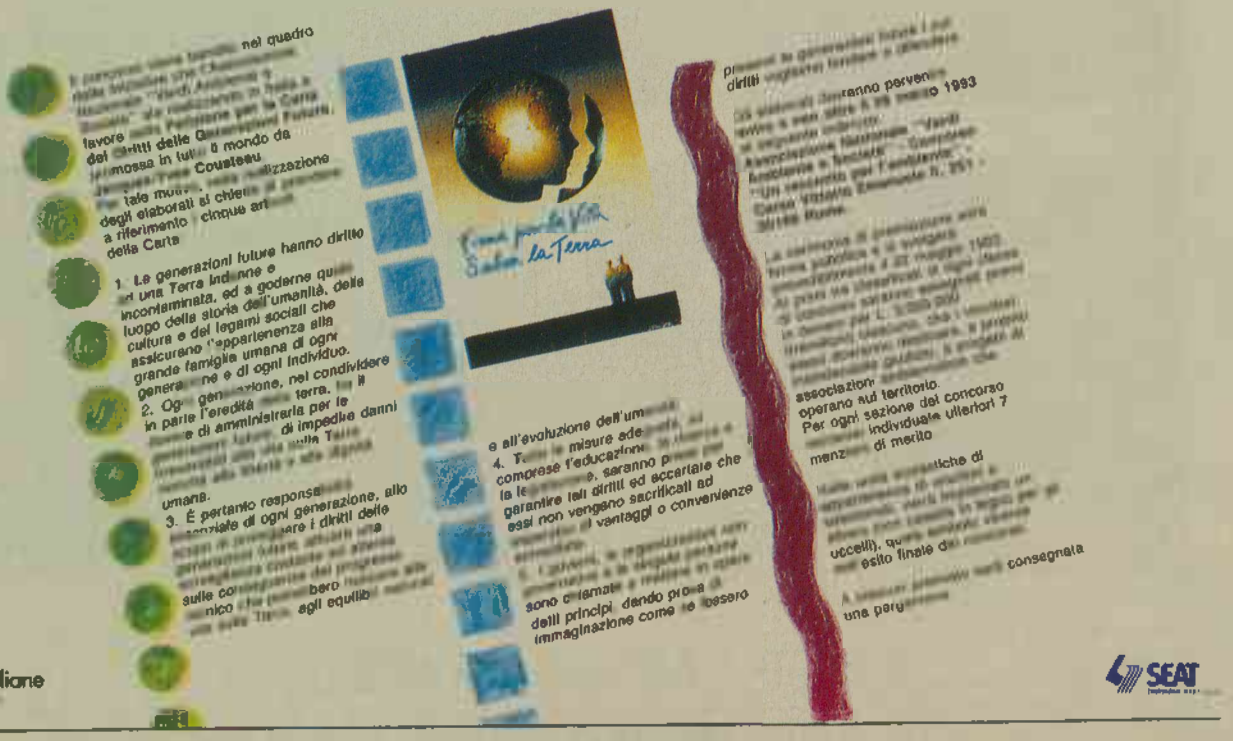
VERDI AMBIENTE E SOCIETÀ

un Racconto per l'Ambiente

PARTECIPAZIONE RISERVATA AGLI ALUNNI ED AGLI INSEGNANTI DELLE SCUOLE ELEMENTARI E SECONDARIE DI PRIMO E SECONDO GRADO

ANNO SCOLASTICO 1992-'93





ferrovie italiane

SEAT

BANCA DI ROMA

La tua amica banca.

SOMMARIO

AMICOTRENO

PERIODICO MENSILE DELL'ENTE F.S. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 2 - n° 3



4 Mangiare a casa

6 Il nostro impegno per migliorare

10 Orari: progetto puntualità

12 Le nuove tecnologie per la qualità

14 Milano Centrale: come si riducono i ritardi

16 120 treni amici

18 Un treno di note

19 Tornano gli incontri con i pendolari

20 Il nostro ''penare'' quotidiano

21 In Europa si arriva prima

22 Sbuffi

25 ''Terza Classe''

26 Nichetti, quante storie!

29 Speciale Compartimenti

41 Lettere & Lettere

Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di redazione
Stefano Bernardi (Responsabile di Divisione), Silvio Grandi, Luciano Luccini, Lorenzo Gallico e Piero Spila (Relazioni Esterne FS), Cesare Vaciago (Direttore Area Trasporto)

Coordinamento redazionale Cristina Forghieri

Segreteria di redazione Giuseppe Bissanti

Collaboratori
Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Ludovico Bencivenni, Mario Benedetti, Marcello Bernardi, Beppe Bertoli, Silvano Bonaiuti, Renato Calabrese, Annalisa Calino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Luciano Covi, Vincenzo Crolla, Angelo Dadda, Vittorio De Seriis, Giacomo De Stefani, Anna Maria D'Agapito, Davide Dragoni, Massimo Ferrari, Maria Di Gennaro, Alberto Duri, Bianca Maria Fioritto, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Gino & Michele, Mirella Giustiniani, Fulvio Graglia, Sabina Guzzanti, Corrado Leonarduzzi, Maurizio Liurni, Enzo Lunari, Edo Magnani, Giuseppe Marone, Lorenzo Maruotti, Gian Luigi Montagna, Claudio Moretti, Diana Nobile, Athos Passalacqua, Giancarlo Pedrazzi, Gian Battista Rodolfi, Silvano Roggero, Paolo Rossi, Antonietta Sannino, Salvatore Sentina, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimè, Paolo Simini Trinchera, Piergiorgio Timone, Luisa Velardi, Francesco Vinci

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/67713314-86454860 - *Fax* 02/8693919

Progetto grafico e impaginazione
Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche:
Marco Pesaresi/Ag. Contrasto pagg. 6-7, 8, 10-11, 12-13, 14-15, 16-17, 19; Renato Lai/Ag. Theme pagg. 26-27, 28.

Le illustrazioni sono di Guido Orlandi

Stampa: Officine Grafiche Mondadori - Verona

Impianti per la stampa: Color System - Milano

Fotocomposizione
Centro Prestampa Graiolitoli - Sesto San Giovanni

Editore
Leonardo Periodici Srl - viale del Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992

Tiratura 1.000.000 di copie

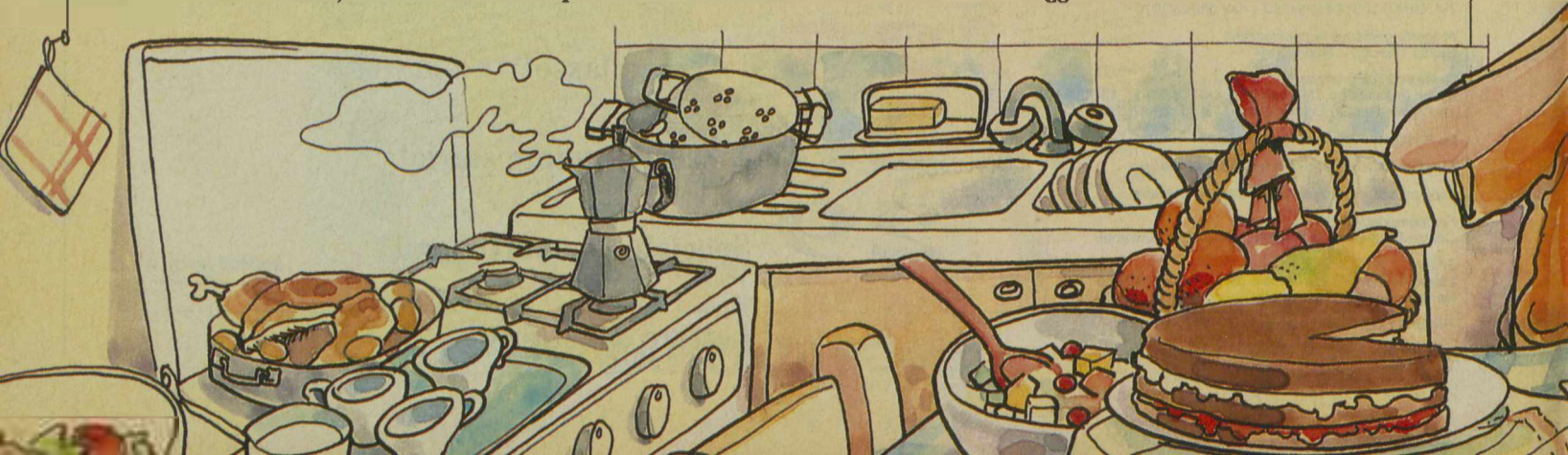
In copertina, fotografia di Marco Pesaresi

Mangiare a casa

Cari amici, alcuni numeri dedicati alla ''politica del treno'' non ci hanno fatto dimenticare la nostra principale ragion d'essere: la pratica del treno, così come si presenta, per noi e per voi, nella vita di tutti i giorni.
Prendiamo allora di petto questo ''treno quotidiano'' nel suo aspetto più sgradevole per la clientela: quello dei ritardi. Non mancheranno accenni ad altri guai: la pulizia e il riscaldamento, ma su questi contiamo di tornare in modo approfondito nei prossimi numeri.
In questo analizziamo il fenomeno ritardi con un'intervista ''dall'alto'' al massimo responsabile del funzionamento della rete, Silvio Rizzotti, e con una ''dal basso'' ad uno dei quadri operativi più rappresentativi del nostro sistema, Giacomo De Stefani, titolare di Milano Centrale. Lo approfondiamo, con qualche indulgenza al tecnicismo di cui ci scusiamo in anticipo (ma i nostri lettori più affezionati ne sanno quasi quanto i ferrovieri), in analisi di settore sugli orari e sulle tecnologie di rete.
Lo esponiamo, infine, con la tabella sulle ''cause'', riportata in calce, che costituisce un'efficace sintesi, non soddisfacente ancora, ma almeno trasparente, dello stato dell'arte su questo problema.
La tabella ci dice che, l'un per l'altro, il 16% dei treni arriva con ritardo superiore ai cinque minuti: andiamo meglio dell'anno scorso (28%), ma non siamo ancora a standard europei.
Fra le cause dei ritardi, il 60% circa è riconducibile alla ''circolazione'' (ingorghi della rete nei ''nodi''), il 20% alla ''composizione'' (cioè il processo di ''fabbricazione'' dei treni), il 6-7% al materiale rotabile (vecchiotto), il 3% al personale, il 10% residuo ad altre cause.
Le carenze umane (di organizzazione, manutenzione, professionalità, progettazione) pesano, a spanna, per il 50% delle cause tecniche (circolazione e composizione) e, quindi, per il 40-50% del totale. Questo significa che, di quel 16% di treni in ritardo, un po' meno della metà (7%) è prodotto da cause rimovibili lavorando meglio; il resto richiede nuove linee (cinque anni) e nuovo materiale (tre anni).
Non sarebbe irrealistico promettervi, dopo il buon progresso del '92 (12%), di azzerare, o quasi, le cause umane nel '93 puntando a un bel 90% di treni in orario (entro la fascia 0-5 minuti) per il febbraio 1994. Questo mi sembra un impegno duro, ma credibile, sul quale fondare un ''patto con la clientela'' proprio nell'anno della dolorosa, ma indispensabile, soppressione della tariffa 22.
Ciò detto, amici, e senza cercare scuse guardando in casa d'altri (noi vendiamo trasporto in treno e il nostro mestiere consiste nel far andare i treni puntuali), non dimentichiamo il quadro generale. Chi di noi dovendosi recare in auto da Lodi a Milano, da Cassino a Roma o da Salerno a Napoli scommetterebbe con un amico sul proprio arrivo con meno di cinque minuti di ritardo? Non credo che l'84% di noi accetterebbe la scommessa. Eppure sono rare, o inesistenti, le lettere ai giornali che lamentano i disservizi della rete autostradale.
Dopo quanti minuti di coda al casello diamo segni di insofferenza e dopo quanti minuti di fermo al segnale fuori stazione? Nessun viaggiatore aereo si lamenta per dieci minuti di ritardo sul volo Milano-Roma (pari al 20% del tempo programmato): dieci minuti di ritardo sulla tratta Novi-Genova (20% del tempo programmato) suscitano almeno una lettera ad ''Amico Treno''.
Intendiamoci, è meglio così: significa che il treno, per voi e per noi, è un po' come mangiare a casa: ci si lamenta sempre e non si cambia; l'alternativa è il ristorante, dove non osiamo lamentarci per non sembrare sprovveduti. Questo non ci esime dal far meglio: continuate a criticarci... senza troppo cattivo umore.

Cesare Vaciago
Direttore Area Trasporto

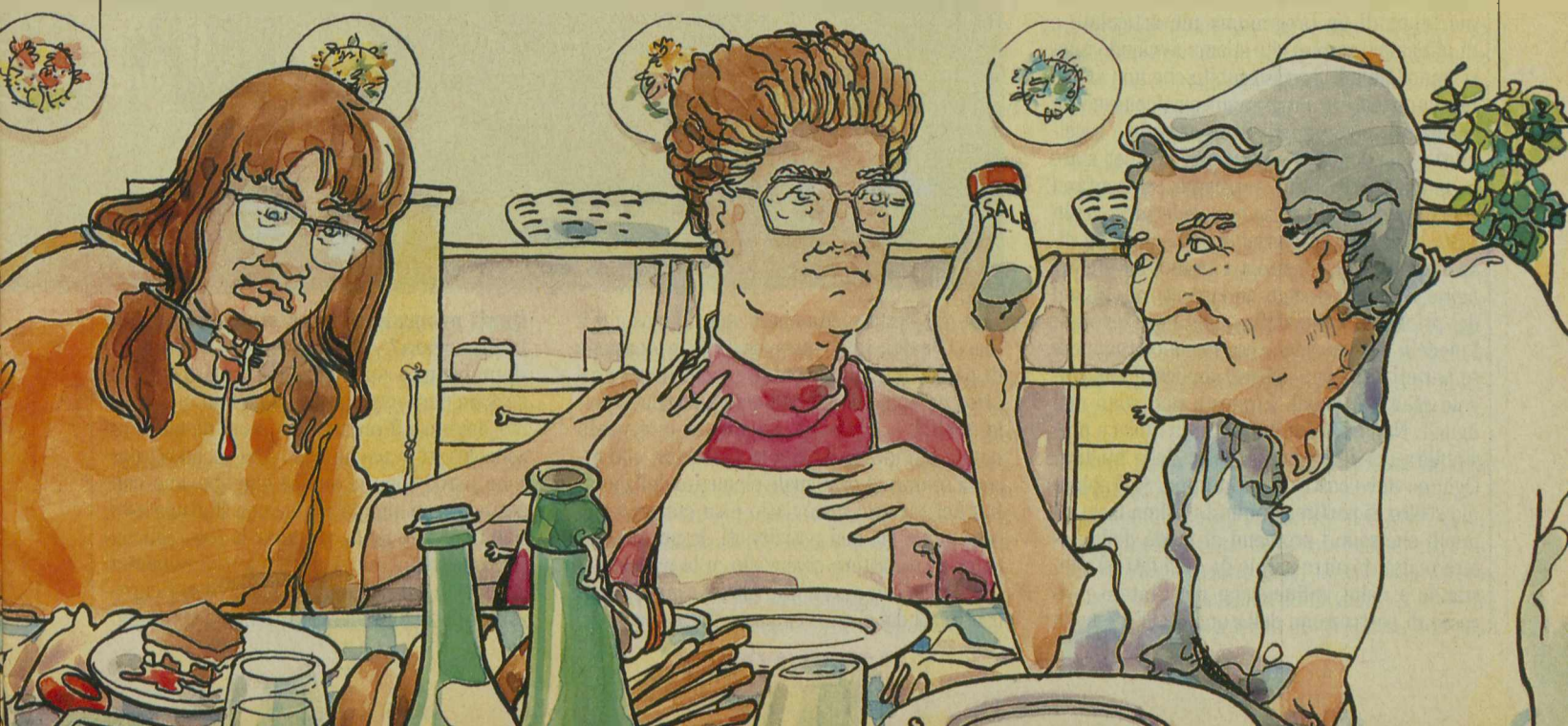
P.S. 120 ''treni amici'', garantiti contro i ritardi di più di cinque minuti, sono la scommessa speciale che la Divisione Trasporto Locale vi propone per il 1993/94. L'articolo di pag. 16 ve li elenca: accettiamo cambiamenti e ragionevoli estensioni negli incontri con i pendolari e nelle lettere ad ''Amico Treno'' (meglio se con parecchie firme). Vi terremo aggiornati.



LE CAUSE DEI RITARDI

CAUSA	FEBBRAIO 1992 N. TRENI ESAMINATI: 16.831				FEBBRAIO 1993 N. TRENI ESAMINATI: 18.725				DIFFERENZA PERCENTUALE RITARDI TOTALI (FEB. 92-FEB. 93)
	NUMERO DEI CASI	FREQUENZA (CASI SU 100 TRENI	RITARDO TOTALE (MINUTI)	INCIDENZA %	NUMERO DEI CASI	FREQUENZA (CASI SU 100 TRENI)	RITARDO TOTALE (MINUTI)	INCIDENZA %	
CIRCOLAZIONE									
segnale partenza	13.800	82	78.000		11.798	63	57.780		- 25.9%
coincidenze	895	5	6.228		582	3	3.978		- 36.1%
precedenze	2.055	12	16.887		2.096	11	15.083		- 10.7%
incroci	5.717	34	46.920		5.659	30	38.916		- 17.1%
TOTALE CIRCOLAZIONE (*)	**22.467**	**133**	**148.035**	**62.37**	**20.135**	**108**	**115.757**	**62.64**	**- 21.8%**
COMPOSIZIONE									
attesa tr. corrisp.	904	5	16.202		749	4	9.782		- 39.6%
attesa locomotiva	74	0	1.323		39	0	436		- 67.0%
servizio viaggiatori	16.455	92	34.246		13.337	71	27.930		- 18.4%
manovra non prev.	392	2	4.420		302	2	4.005		- 9.4%
TOTALE COMPOSIZIONE:	**16.825**	**100**	**56.191**	**23.67**	**14.427**	**77**	**42.153**	**22.81**	**- 25.0%**
ROTABILI									
guasto anorm. veic.	555	3	5.325		800	4	6.684		25.5%
guasto o accud. loc.	363	2	5.716		269	1	5.452		- 4.6%
rid. vel. guasto loc.	88	1	645		74	0	501		- 22.3%
lenta corsa gr. loc.	304	2	1.360		236	1	1.149		- 15.5%
TOTALE ROTABILI:	**1.310**	**8**	**13.036**	**5.50**	**1.379**	**7**	**13.786**	**7.46**	**5.7%**
PERSONALE									
attesa P.D.M.	76	0	867		45	0	418		- 51.8%
carico e scarico	77	9	575		56	0	357		- 37.9%
attesa p.v.	141	1	2.417		55	0	1.418		- 41.3%
TOTALE PERSONALE:	**294**	**2**	**3.859**	**1.63**	**156**	**1**	**2.193**	**1.19**	**- 43.2%**
VARIE									
tardato piazzam.	136	1	2.623		49	0	659		- 74.9%
carico e scarico	205	1	1.435		104	1	450		- 68.6%
fermata non prev	1.357	8	6.518		1.179	6	5.046		- 22.6%
attesa traghetto	2	0	108		1	0	30		- 72.0%
consegna moduli	1.405	8	5.551		1.212	6	4.721		- 15.0%
TOTALE VARIE:	**3.105**	**18**	**16.235**	**6.84**	**2.545**	**14**	**10.906**	**5.90**	**- 32.8%**
RITARDI TOTALI			**237.366**	**100.00**			**184.795**	**100.00**	

(*) Frequenza: risultati superiori a 100 in quanto sono state riscontrate più cause per uno stesso treno
I totali, in mancanza di valori decimali, sono arrotondati



Il nostro impegno per migliorare

Positivi risultati del Piano Qualità 1992 per la sicurezza, la puntualità e la pulizia dei treni

Dopo il biennio 1990/91, che ha visto l'Ente FS impegnato sul fronte dell'efficienza produttiva, con il 1992 è stato avviato per la prima volta un piano organico dedicato alla qualità. Un piano non più rimandabile e che ha rappresentato un grosso impegno per l'azienda, che partiva da standard non certo brillanti e che doveva fare i conti con la propria cultura d'impresa che, se sta cambiando, va anche detto che storicamente non è mai stata orientata al cliente. L'impegno, anche per quanto riguarda i primi segnali di cambiamento culturale (il più difficile e lungo da ottenere soprattutto nelle aziende di grandi dimensioni), ha prodotto risultati positivi. È probabile che tali risultati non soddisfino ancora le aspettative o richieste della clientela, ma i primi mattoni per un concreto miglioramento sono stati posti.

Quali sono questi mattoni e quali risultati sono stati raggiunti? A spiegarli ad "Amico Treno" è **Silvio Rizzotti**, Direttore Area Rete dell'Ente FS.



Ingegner Rizzotti, vuole illustrarci filosofia e obiettivi del Piano Qualità 1992?

«Diciamo che il Piano '92 rappresenta la prima tappa di un programma più articolato e di più ampio respiro che stiamo avviando quest'anno. Quindi, preciso subito che non ci siamo impegnati in programmi particolarmente sofisticati, come quelli delle aziende "eccellenti" giapponesi o americane, né, per stare in ambito ferroviario, possiamo confrontarci con l'esperienza inglese che vede presenti in tutte le stazioni responsabili della qualità a disposizione della clientela e grafici che informano il pubblico sugli andamenti quotidiani dei principali indici della qualità del servizio. I modelli possono anche essere concettualmente perfetti, ma poi bisogna applicarli alle singole realtà aziendali e queste non sono mai uguali. Non esiste quindi una via unica e prestabilita per il raggiungimento della qualità. Ognuno deve costruirsi la propria. Noi abbiamo scelto di partire, in questa prima fase, da quelli che sono i problemi di fondo della nostra realtà: in altre parole da quei fattori che, stando a valle, influenzano poi l'intero processo di costruzione della qualità. Ed è sulla base di questa scelta che è stato impostato il Piano Qualità 1992, attraverso l'individuazione di pochi, ma fondamentali — nel senso proprio che fanno da fondamenta all'edificio della qualità — obiettivi. Le aree di intervento hanno quindi riguardato la sicurezza, che resterà sempre il principale elemento della qualità del servizio ferroviario e su cui eravamo comunque già ben posizionati, la puntualità, come altro fattore essenziale, e la pulizia dei convogli. E su questi due ultimi aspetti, i più contestati dai clienti, eravamo invece carenti».

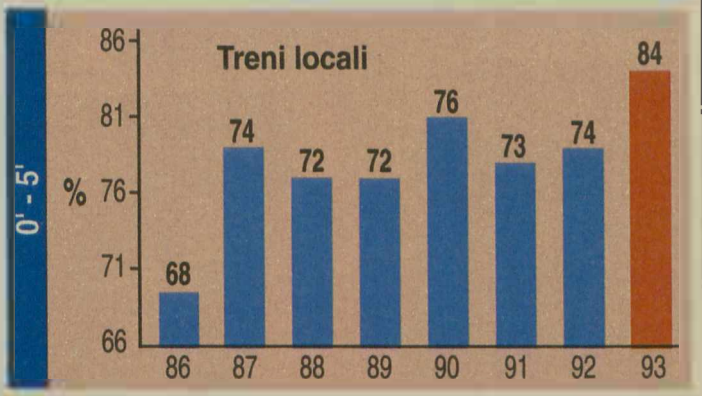
Quali programmi sono stati avviati per la sicurezza?

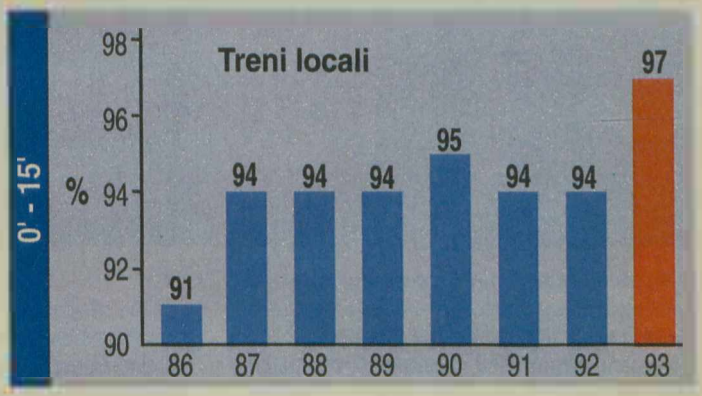
«Il problema è stato affrontato subito dopo un periodo purtroppo negativo. A fine '91 abbiamo dovuto affrontare una serie di incidenti concentrati in pochi mesi. Tali incidenti possono però, dopo le analisi che abbiamo condotto, essere imputati più a una sfortunata casualità, per quanto riguarda la loro concentrazione temporale, che ad effettivi indicatori di un calo del sistema complessivo di sicurezza. E difatti gli indici statistici, con cui ci con-





IL CONFRONTO CON IL TREND STORICO
mesi di febbraio





frontiamo con il resto dell'Europa, sono rimasti sostanzialmente stabili nel corso del '92. Continuavamo e continuiamo ad essere nell'ultimo decennio la seconda ferrovia più sicura dopo il Belgio (che vanta il suo primato anche in relazione all'elevato volume di traffico prodotto) nella classifica europea. Ciò non toglie che quando si affronta il tema della sicurezza gli obiettivi non possono mai essere parziali: la sicurezza garantita deve essere sempre totale. Da qui il programma avviato che ha mobilitato più di 3 mila persone. Sono stati analizzati per ogni linea gli eventuali punti deboli del sistema, sono stati organizzati nuovi corsi di formazione per il personale addetto, sono stati rafforzati i controlli già presenti. Sono stati, infine, previsti dal Contratto di programma investimenti sulla rete, che prevedono l'impiego sia di tecnologie consolidate che di tecnologie nuove, in grado di garantire una sicurezza assoluta».

Passiamo ora al tasto dolente della puntualità. Come avete affrontato il problema e con quali risultati?

«Direi che i risultati che abbiamo ottenuto, a partire dal giugno '92, sono stati soddisfacenti, con punte positive nello scorso mese di febbraio. Per affrontare il problema siamo partiti da un'analisi mensile delle cause. In valore assoluto, come minuti di ritardo totale, il fatto che incide di più sulla regolarità del servizio è la circolazione (attese ai segnali di partenza e attese per coincidenze, precedenze e incroci). E su questo fronte abbiamo ottenuto miglioramenti significativi: un abbattimento nel confronto febbraio '92-febbraio '93 di circa il 22% del ritardo assoluto (nel mese di febbraio 1992 erano stati registrati 148.035 minuti di ritardo totale e 6,59 minuti di ritardo medio a livello di circolazione globale) e di circa il 13% del ritardo medio. La seconda causa in ordine di importanza è rappresentata dalla composizione, che comprende le voci di attesa delle corrispondenze, delle locomotive, del servizio viaggiatori e le manovre non previste. Anche per la composizione (56.191 e 3,34 minuti erano i due valori di ritardo assoluto e medio del febbraio '92) è stato ottenuto un abbattimento di un certo peso: il ritardo assoluto si è ridotto del 25% e quello medio del 12,5%. Le altre cause di ritardo, che accumulano però un numero decisamente inferiore di minuti, sono legate ai guasti del materiale rotabile, al personale (attese per personale di macchina, viaggiante e verificatori) e a cause varie: come il tardato piazzamento, le operazioni di carico e scarico, l'inserimento di fermate non previste e così via. Anche per queste voci, ad eccezione del materiale rotabile, si sono ottenuti miglioramenti consistenti: un calo del 43% totale dei ritardi legati al personale e di circa il 33% delle cause varie».

Come sono stati ottenuti questi miglioramenti?

«Abbiamo operato attraverso due leve: quella della pianificazione della circolazione attraverso la progettazione degli orari e soprattutto quella di una gestione più attenta e mirata ad assicurare la regolarità del servizio. Ed è sta-



Un terminale per la teleprenotazione dei posti.

ta proprio la leva gestionale a svolgere il ruolo più importante nell'ottenimento dei miglioramenti. Sui temi della puntualità e della gestione sono state coinvolte quasi 10 mila persone a tutti i livelli, dal dirigente all'operatore, e tutti hanno contribuito all'analisi dei fattori critici, all'individuazione dei rimedi, alla definizione di obiettivi precisi il cui raggiungimento tra l'altro — ed anche questa è una novità importante — è stato legato nel contratto integrativo ad incentivi economici».

Lei pensa che i viaggiatori debbano considerarsi soddisfatti dei risultati conseguiti dal Piano Qualità per quanto riguarda la puntualità dei treni?

«Alcuni dati sono particolarmente positivi. Ad esempio nella fascia di ritardo 0-5 minuti, che è poi per convenzione internazionale quella della puntualità, siamo passati da una percentuale complessiva del 72%, riferita al febbraio '92, all'83% del febbraio '93. Se consideriamo che lo standard previsto dagli indicatori di qualità inglesi è l'80%, possiamo dire di essere ben posizionati. Tra l'altro questi valori salgono per alcuni tipi di treni, come i locali (84%) e i pendolini e treni Alitalia (90%). Questo non significa però che i clienti debbano essere tutti soddisfatti. Nella fascia 0-10 minuti per i treni locali abbiamo una percentuale del 94%: il che vuol dire che in media due volte al mese c'è un ritardo tra i 5 e i 10 minuti e un giorno e mezzo al mese un ritardo che supera i 10 minuti. Chiaramente per un viaggiatore pendolare non è uno standard di servizio proprio brillante. C'è poi da tenere conto che questi sono dati medi e che su alcune linee, quelle più sature, i problemi sono ovviamente maggiori e più difficili da affrontare: un esempio sono la Milano-Treviglio e la Cassino-Roma. In questi casi, anche migliorando ulteriormente la pianificazione della circolazione e la gestione operativa, più di tanto non si potrà ottenere perché a un certo punto il vincolo diventa la carenza delle attuali infrastrutture. In altre parole finché non si faranno i quadruplicamenti e i miglioramenti tecnologici e si creeranno linee dedicate per tipologia di trasporto (regionale e di lunga percorrenza), ulteriori miglioramenti non saranno più possibili, soprattutto per il trasporto locale. Un errore che infatti spesso si fa è quello di abbinare l'idea di trasporto locale con quella di linea secondaria. Niente di più falso: nella realtà il 90% del trasporto locale avviene sulle linee principali e sui grandi nodi, dove si concentra anche il 90% dei nostri problemi in termini di complessità gestionale e infrastrutture inadeguate per far fronte alla domanda».

Quindi i risultati di febbraio '93 rappresentano già il massimo ottenibile. O c'è ancora uno spazio di manovra?

«Spazi per migliorare, soprattutto attraverso interventi più mirati sulle linee critiche, esistono ancora. Diciamo però che sono ridotti rispetto a quelli da cui siamo partiti. A questo punto vorrei sottolineare un aspetto che ritengo importante, perché se avessimo facoltà di spesa e risorse finanziarie illimitate, il problema dell'eccellenza sarebbe già risolto. Quello che voglio dire è che stiamo lavorando alla qualità e ottenendo risultati in condizioni vere: perseguendo i miglioramenti e riducendo i costi. In altre parole ci stiamo confrontando con quello che è il contesto reale

IL CONFRONTO CON IL MESE DI FEBBRAIO 1992

	Percentuale dei treni puntuali (0'-5')		
	1992	1993	Δ 93/92
1. **Treni viaggiatori a medio e lungo percorso** (circa 650 treni al giorno) di cui	57	72	+ 15
1.1 Treni passeggeri più importanti (circa 150 al giorno)	55	78	+ 23
1.2 Treni di qualità (26 treni al giorno, fra Pendolini e treni Alitalia)	24	90	+ 66
2. **Treni Viaggiatori Locali** (circa 5.550 al giorno)	74	84	+ 10
3. **Tutti i treni viaggiatori** (circa 6.200 al giorno)	72	83	+ 11

e non solo per quanto riguarda le disponibilità finanziarie: ad esempio, in questa prima fase di applicazione del Piano Qualità siamo stati favoriti, anche se il dato non è certo positivo per l'economia del Paese e per il bilancio delle FS, dal calo del 6/7% che si è registrato nella circolazione dei treni merci nei primi mesi del 1993. In compenso abbiamo dovuto fronteggiare l'aumento della conflittualità sociale (la media è di tre blocchi dei binari per manifestazioni al giorno su tutta la rete) e le relative conseguenze negative sia nelle stazioni interessate che nelle stazioni di arrivo, dove i ritardi causati dai blocchi hanno mandato in tilt la pianificazione giornaliera della circolazione. La situazione reale è comunque questa: alcuni miglioramenti sono già stati conseguiti, altri saranno conseguibili, ma per altri ancora bisognerà aspettare che si realizzino gli investimenti previsti dal Contratto di programma per il potenziamento delle linee e dei nodi, il rinnovo del materiale rotabile, l'innovazione tecnologica della rete. E qui i tempi sono un po' più lunghi: come minimo tre anni, almeno per alcuni interventi».

Quanto pesa il vincolo delle infrastrutture e del materiale rotabile sulla qualità del servizio e quali sono le prospettive per il futuro?

«Per quanto riguarda i grandi nodi, i finanziamenti per il loro potenziamento sono già stanziati e anche a livello di dotazione tecnologica siamo a buon punto. Per i quadruplicamenti esistono le ipotesi generali del Contratto di programma, mentre manca ancora — tranne una serie di lavori già avviati — un piano di dettaglio. A livello di materiale rotabile, posso dire che rispetto a dieci anni fa la situazione è certo migliorata, ma non a livelli soddisfacenti: restano in servizio macchine vecchie e anche le motrici più recenti hanno prestazioni modeste, soprattutto in termini di accelerazione. In altri termini, dobbiamo fare i conti con tecnologie datate: un problema che si pone non solo per le ferrovie italiane, ma anche al di là della nostre frontiere dato che si tratta di materiali che comunque hanno un ciclo di vita lungo, almeno trentennale. Questa caratteristica fa sì che ci sarà sempre una discrepanza fra l'innovazione tecnologica, che si è estremamente velocizzata in questi ultimi anni, le attese dei clienti, che si sono abituati ai salti qualitativi delle prestazioni di altri mezzi con cicli di vita più brevi (pensiamo ad esempio alle automobili e alle differenze di comfort che, anche a livello di piccole cilindrate, sono state offerte nel giro di pochi anni) e i tassi di rinnovo di qualsiasi parco ferroviario. Con questo non voglio dire che la composizione del nostro parco mezzi sia ottimale né disconoscere le nostre carenze rispetto alla situazione di altre ferrovie europee. La questione che voglio porre è come affrontare il problema, stanti gli attuali vincoli finanziari. È evidente che l'acquisizione di nuovo materiale rotabile è necessaria: occorrono motrici con prestazioni maggiori e vetture più confortevoli e specializzate per tipologia di trasporto. E in questo senso gli investimenti sono già previsti. Mi chiedo però se non sarà il caso di ripensare a un mix diverso per quanto riguarda la destinazione degli investimenti: in parte dedicato all'acquisto di nuovo materiale, ma in parte dedicato anche al rinnovo impiantistico e commerciale (un esempio è la climatizzazione) dell'esistente, sull'esempio di quanto stanno facendo le Ferrovie tedesche, che hanno avviato un programma di rinnovo delle vetture vicinali per il trasporto locale con venti anni di anzianità».

RISULTATI DEL PIANO PUNTUALITÀ
Treni viaggiatori locali per Compartimento

Febbraio 1993 - Percentuale dei treni puntuali (0'-5') per Compartimento

	TO	BA	GE	AN	VE	TS	VR	RC	BO	CA	MI	FI	RM	NA	PA	RETE
1993	90	89	88	88	88	88	86	83	81	78	78	77	76	75	67	80
1992	73	82	59	73	74	80	75	58	62	57	68	70	65	61	57	67
Δ 93/92	17	7	29	15	14	8	11	25	19	21	10	7	11	14	10	13

Un problema legato al materiale rotabile è quello dei guasti e dei fermi per manutenzione: due aspetti che incidono, anche se in misura minore rispetto ad altri fattori, sulla regolarità del servizio. Come sono stati affrontati dal Piano Qualità e con quali risultati?

«Gli spazi di manovra in questo caso sono limitati, data l'anzianità del parco e le caratteristiche tecnologiche che cambiano con l'età di costruzione. La casistica a questo punto non può che essere estremamente varia: ci sono problemi di compatibilità tra mezzi, che creano difficoltà alla composizione dei treni, ci sono macchine più delicate di altre e quindi più facili ai guasti, tecnologie che richiedono tempi più lunghi per la riparazione e così via. Su questi problemi abbiamo dovuto confrontarci con una variabile abbastanza rigida, nel senso che il parco mezzi è quello che è, e quindi le possibilità di intervento sono state limitate: abbiamo comunque ottenuto un miglioramento del 4% rispetto agli indici di partenza. La situazione potrà migliorare, oltre che con il rinnovo del parco mezzi, quando saranno attivati i previsti nuovi impianti di manutenzione polifunzionale a treno completo che diminuiranno i tempi dei fermi macchina. Attualmente è in costruzione quello di Milano, che dovrebbe essere terminato entro due anni, e in progetto quelli di Roma, Torino, Firenze e Napoli. Con la sola manutenzione però, voglio ribadire, non possiamo rimediare alle pecche di fondo del materiale rotabile che continua a restare tecnologicamente datato, anche rispetto alla qualità attesa dal cliente».

Parliamo di pulizia dei treni, altro aspetto importante della qualità e spesso lamentato dalla clientela. Cosa è stato fatto su questo fronte?

«Sul tema della pulizia abbiamo avviato una rivoluzione rispetto al passato. Sono stati buttati via i vecchi contratti e ne sono stati definiti di nuovi, basati su capitolati tecnici completamente rinnovati: in pratica abbiamo redatto un vero e proprio manuale dei "tempi e metodi" delle operazioni di pulizia, che prevede specifiche tecniche ben precise e un sistema concordato e periodico di controlli a campione. Il tutto a fronte di un abbattimento dei costi rispetto ai contratti precedenti dell'ordine del 20%. La novità sostanziale sta nell'aver inserito in contratto il processo di qualità e nell'averlo collegato al pagamento delle prestazioni. Se la prestazione non raggiunge gli standard stabiliti dai capitolati, sono automaticamente defalcati anche i compensi economici concordati fino alla possibilità di risoluzione del contratto nei casi di inadempienze continuate. Su questo tema sono state coinvolte circa 10 mila persone, tra personale FS e personale esterno, per le quali sono stati attivati appositi corsi di formazione. Chiaramente non ci si possono aspettare miglioramenti in tempi brevissimi. Qualche risultato è già stato ottenuto, ma per miglioramenti più consistenti dovremmo attendere il prossimo settembre».

Non pensa che i clienti delle FS siano un po' stanchi di aspettare?

«Posso capire che in molti ci sia ormai esasperazione per gli episodi di inefficienza, anche perché durano da anni, e allo stesso modo posso capire la richiesta di soluzioni più rapide ai problemi. Ciò non toglie che tutti — noi come azienda, ma anche i nostri clienti — dobbiamo confrontarci con la realtà: che è fatta di carenze infrastrutturali, vincoli finanziari, complessità gestionali e operative che non possono essere risolte dall'oggi al domani. Il tempo dei miglioramenti purtroppo, e come sempre, non coincide con quello dei desideri. Ciò che è importante è che si avvii una fase nuova: alcuni risultati, e credo abbastanza significativi, sono stati ottenuti. Altri lo saranno con interventi e soluzioni mirate per le linee più critiche a partire da quest'anno. Però, lo ribadisco, perché si possano realizzare standard di qualità più elevati sia l'Ente che i clienti devono aspettare gli interventi sulle infrastrutture. E questo non è rimandare i problemi: è un dato di realtà».

Cristina Forghieri

Orari: progetto puntualità

Cosa si può fare per garantire la regolarità nella marcia dei treni

A tutti i viaggiatori sarà sicuramente capitato in occasione di ritardi, soste senza apparente giustificazione o altri inconvenienti nella marcia dei treni, di commentare quanto stava accadendo con frasi del tipo: «Oggi questo treno è in ritardo, ieri era addirittura in anticipo... Ma perché la sosta in stazione è così lunga e il treno non riparte appena ha terminato di caricare la gente?... Chi progetta gli orari? Possibile che su una certa tratta non ci sia un treno con gli stessi tempi di percorrenza, visto che fanno tutti le stesse fermate?».

Vorremmo tentare di dare a questi viaggiatori una risposta a questi interrogativi. Lo faremo cercando di spiegare quali sono gli aspetti progettuali determinanti per realizzare un orario ferroviario che possa essere rispettato e garantito nell'esercizio quotidiano. Esaminiamoli brevemente.

Tabelle di percorrenza: indicano il tempo (in minuti) necessario per percorrere un tratto di linea.

Il tempo è calcolato in funzione della velocità ammessa della linea (dipende dal tracciato del binario e dal tipo di binario "armamento"); dal numero di fermate che fa il treno (si deve tenere conto dei tempi di arresto e di avviamento); dal tipo e dalle caratteristiche del mezzo di trazione (es. locomotiva elettrica, Tartaruga E444 o Caimano E656 ecc., locomotiva diesel D345, D445 ecc., elettromotrice, Ale 582, Ale 801 ecc., automotrice, Aln 663, Aln 668 ecc.); dal peso trainato del treno (che è la somma dei pesi dei veicoli trainati); dalla velocità massima e dal tipo di frenatura della locomotiva e delle carrozze.

Conoscenza della domanda e delle sue fluttuazioni: una corretta valutazione e conoscenza della quantità di viaggiatori prevedibile su ciascun treno nei vari giorni della settimana, o nei vari periodi dell'anno, permette di dimensionare al meglio il convoglio (quantità di posti offerti e tipologia di carrozze) e di calcolare con maggiore attendibilità i perditempo di salita/discesa delle persone in ogni stazione e quindi di assegnare un tempo sufficiente di sosta (da 1/2 minuto fino a 2 ÷ 3 minuti).

Qualche volta la sosta, in particolare in stazioni dove confluiscono più linee, può essere di 5 ÷ 7 minuti per favorire l'interscambio dei viaggiatori.

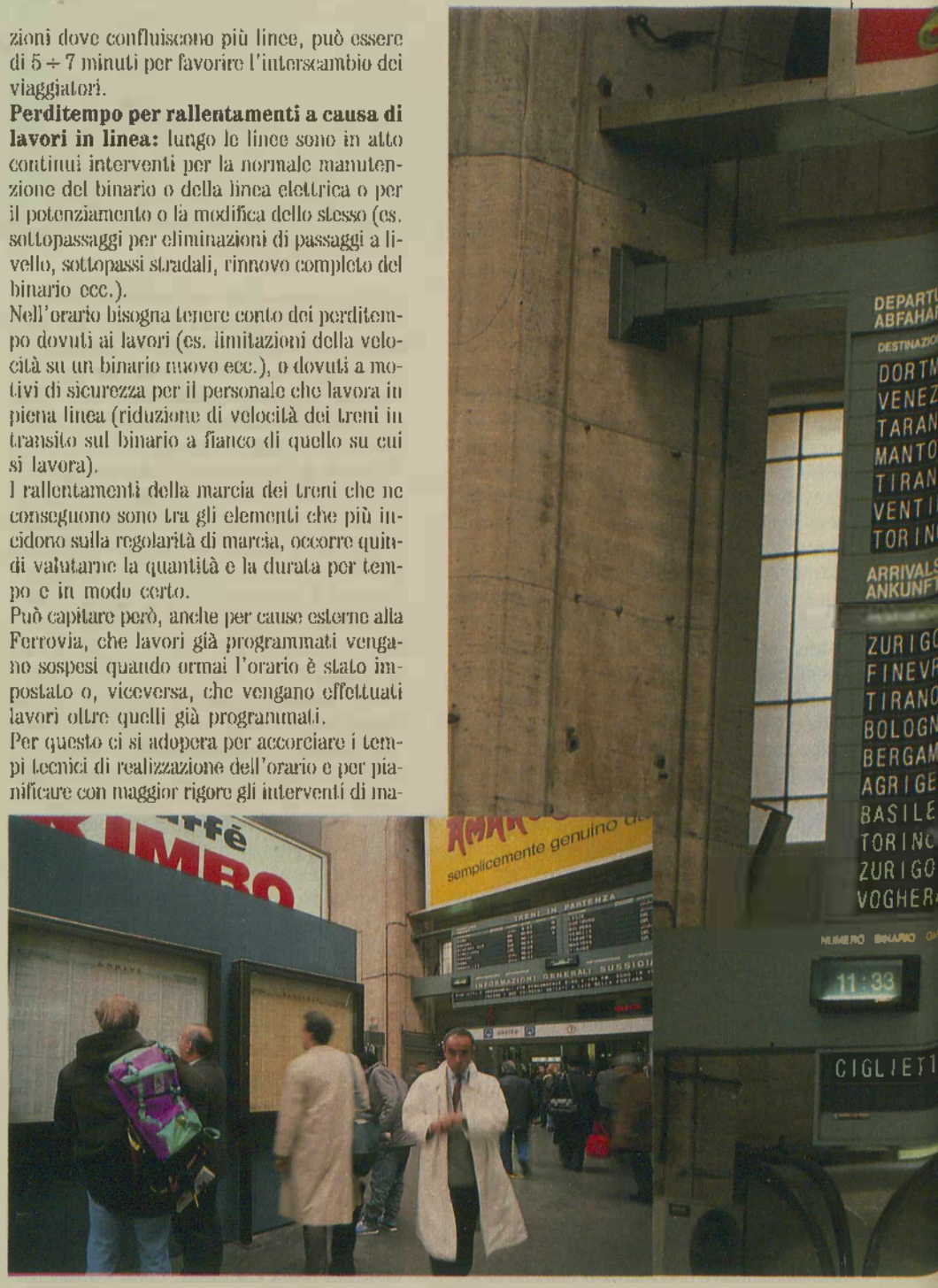
Perditempo per rallentamenti a causa di lavori in linea: lungo le linee sono in atto continui interventi per la normale manutenzione del binario o della linea elettrica o per il potenziamento o la modifica dello stesso (es. sottopassaggi per eliminazioni di passaggi a livello, sottopassi stradali, rinnovo completo del binario ecc.).

Nell'orario bisogna tenere conto dei perditempo dovuti ai lavori (es. limitazioni della velocità su un binario nuovo ecc.), o dovuti a motivi di sicurezza per il personale che lavora in piena linea (riduzione di velocità dei treni in transito sul binario a fianco di quello su cui si lavora).

I rallentamenti della marcia dei treni che ne conseguono sono tra gli elementi che più incidono sulla regolarità di marcia, occorre quindi valutarne la quantità e la durata per tempo e in modo certo.

Può capitare però, anche per cause esterne alla Ferrovia, che lavori già programmati vengano sospesi quando ormai l'orario è stato impostato o, viceversa, che vengano effettuati lavori oltre quelli già programmati.

Per questo ci si adopera per accorciare i tempi tecnici di realizzazione dell'orario e per pianificare con maggior rigore gli interventi di ma-



nutenzione e di potenziamento delle linee.

Vincoli di esercizio: sono le soggezioni dovute alle interferenze con la marcia di altri treni, che precedono quello allo studio o che con questo confluiscono ad un bivio; alla incompatibilità di circolazione di due treni su linee a semplice binario e quindi alla necessità di farli incontrare in una stazione (incrocio); alla potenzialità della linea derivante dal sistema di sicurezza e dal segnalamento (v. "Amico Treno" n. 6 "La traccia"); alla capacità ricettiva delle stazioni; al rispetto delle coincidenze e alla prosecuzione con altri treni.

La bontà della progettazione dell'orario dipende dall'esatta conoscenza dei perditempo di tali soggezioni. Nella determinazione dei tempi effettivi di percorrenza occorre perciò inserire dei "correttivi" che tengano conto, mediamente, di queste soggezioni, calibrando caso per caso i perditempo complessivi, in funzione della probabilità del verificarsi delle stesse. Nella pratica quotidiana vengono rilevate le entità e le cause di ritardo maturate da ogni treno; l'analisi di questi dati, denominata "andamento treni", fornisce poi al progettista dell'orario utilissime indicazioni che gli consentono di "ritoccare" i tempi teorici di percorrenza, per renderli più attendibili e soprattutto più affidabili nell'esercizio giornaliero.

Come si può ben immaginare, la progettazione di un orario ferroviario — per quanto sterile possa apparire — è in realtà un processo molto complesso, in cui formule matematiche, valutazioni tecniche, analisi statistiche, elementi di correzione, richieste dei viaggiatori e altri elementi devono costituire un mix calibrato. Speriamo, in conclusione, di aver contribuito con queste brevi note a rendere più "trasparenti" e comprensibili certe situazioni che, a prima vista, potrebbero provocare commenti poco benevoli da parte dei viaggiatori. Nel prossimo numero daremo qualche notizia in più sulla tabella di percorrenza e parleremo della tabella treno.

Luciano Luccini



Le nuove tecnologie per la qualità

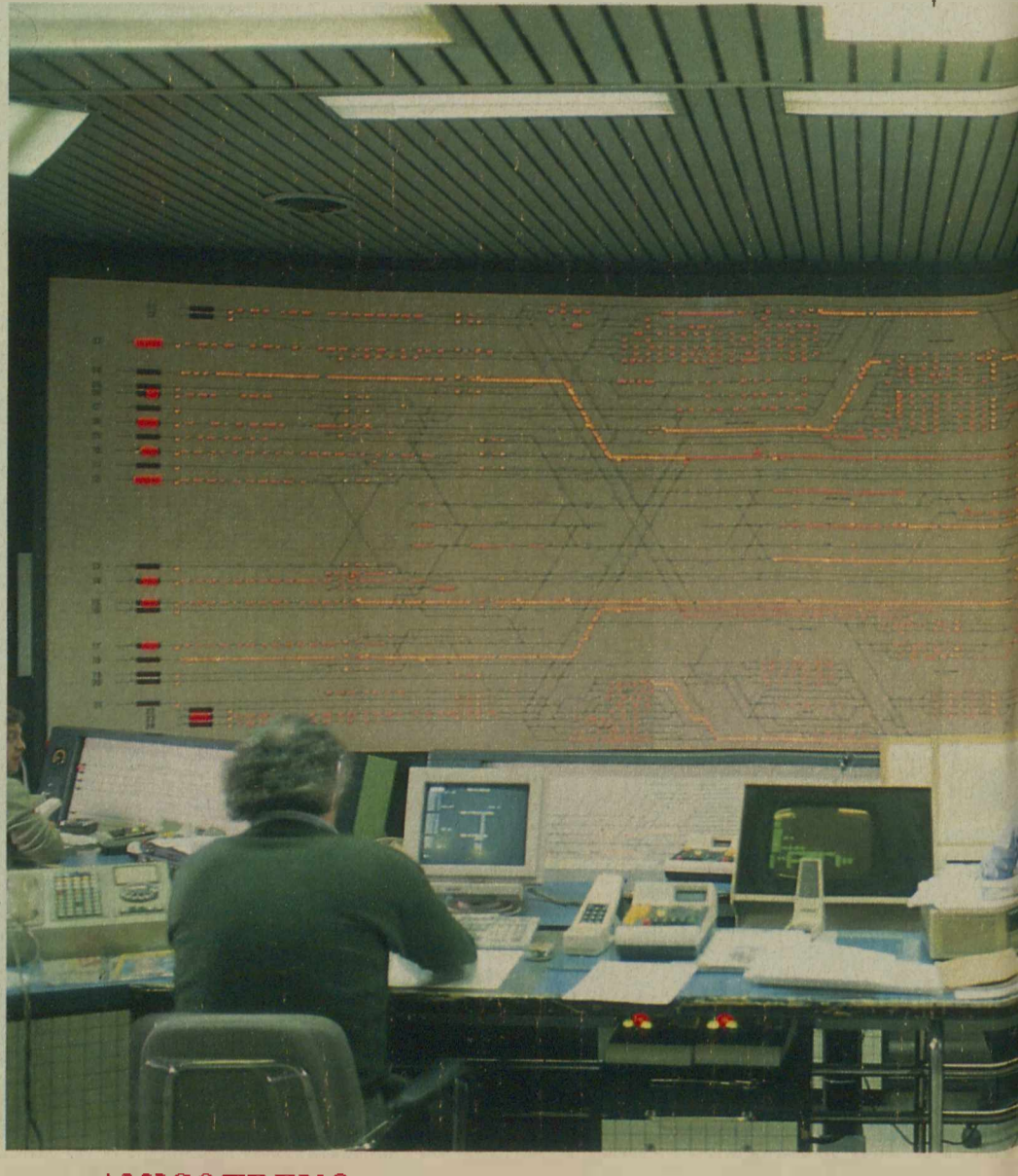
Le attuali carenze della rete e gli interventi previsti per il futuro

Tra i fattori che determinano la qualità del servizio, la tecnologia di rete svolge un ruolo di primo piano: è da essa che infatti dipendono la sicurezza, la velocizzazione dei percorsi, la regolarità. Questi compiti non sono però assolti in modo omogeneo, e quindi ottimale, dall'attuale rete FS: «Questo perché — spiega **Paolo Ripamonti**, responsabile del Servizio Sistemi Innovativi — accanto a sistemi tecnologici evoluti coesistono tecnologie obsolete. Le cause sono da una parte la stratificazione storica degli interventi e delle corrispondenti, e quindi datate, tecnologie disponibili, dall'altra la capacità di investimento dell'Ente, maggiore o minore nei diversi periodi. Il problema quindi che si pone, e che stiamo affrontando, è principalmente quello di garantire l'uniformità dei sistemi insieme ad adeguati livelli tecnologici, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza e la regolarità della circolazione. A livello invece di specifiche scelte tecnologiche, i criteri guida sono stati, oltre ovviamente alla valutazione economica, la qualità del servizio e la qualità del lavoro».

Il piano di intervento che si sta definendo per migliorare l'efficienza della rete prevede sia l'utilizzo di tecnologie evolute ma tradizionali, quali il blocco automatico e il sistema CCT (Controllo circolazione treni), sia l'impiego di tecnologie innovative soprattutto nella supervisione del traffico. Appartiene a quest'ultima categoria il nuovo sistema integrato per il controllo della circolazione che prenderà avvio entro l'anno. I compartimenti saranno dotati di sistemi informatici, collegati tra loro, per seguire in tempo reale la circolazione dei treni, individuare prontamente le eventuali perturbazioni ed agire di conseguenza. Le informazioni sul traffico saranno poi passate dai vari terminali sul territorio a una sala operativa centrale che seguirà la circolazione dei principali treni merci e passeggeri, svolgendo un ruolo di supervisione e coordinamento del traffico generale.

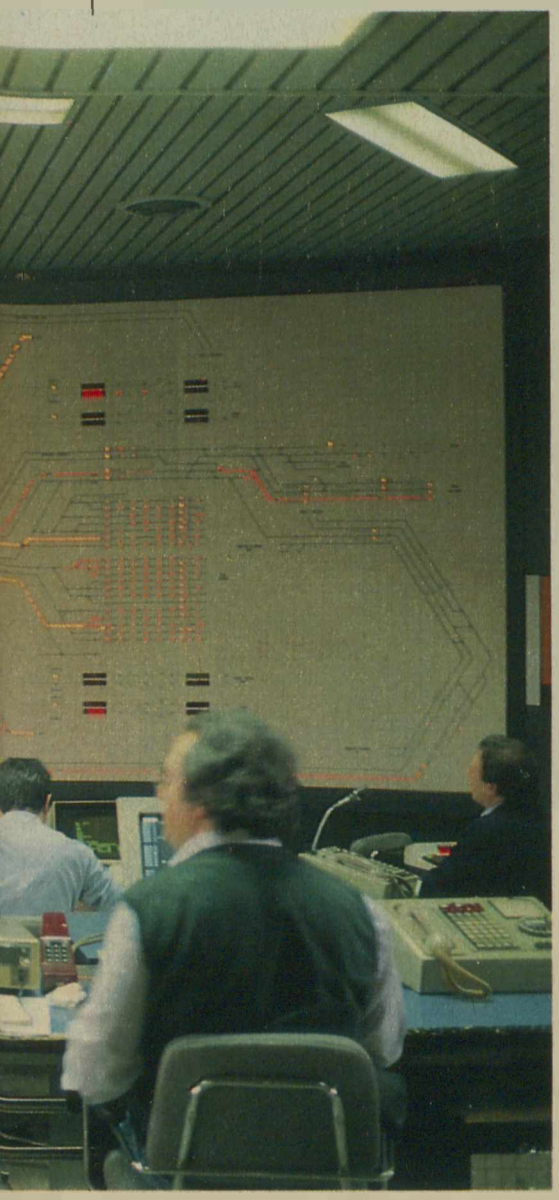
«Con tali sistemi — sottolinea Ripamonti — sarà finalmente eliminato tutto ciò che oggi viene elaborato manualmente e, velocizzandosi il processo di trasmissione delle informazioni, si abbatteranno anche i tempi di risposta in caso di anomalie. Altri vantaggi offerti dal nuovo sistema sono la possibilità da parte delle aree compartimentali di colloquiare tra loro attraverso terminali in rete, l'allargamento dell'area di intervento dei dirigenti centrali (oggi limitata a 80 km), l'utilizzo di programmi che consentano proiezioni e simulazioni della circolazione per individuare le scelte ottimali. In una seconda fase si tratterà poi di collegare tale sistema con la parte impiantistica, in modo cioè che le informazioni siano trasmesse direttamente dalla stessa rete».

Le possibilità offerte dal nuovo sistema sono



Uno dei pannelli di controllo della cabina ACEI di Milano Centrale.

insomma numerose, se pensiamo alle prestazioni di gran lunga più limitate di quello che è oggi considerato "il fiore all'occhiello" dei sistemi FS: e cioè Milano Centrale, la cui tecnologia è però datata anni Settanta.
Nuovi supporti informatici sono previsti anche per gli oraristi dei Compartimenti e della sede centrale che, dalle attuali e lunghe operazioni manuali, potranno passare finalmente ad elaborazioni più sofisticate per verificare la congruità tra loro degli orari, gli effetti sulla circolazione, la proiezione delle diverse ipotesi.
In fase di sperimentazione sono invece le tecnologie relative ai sistemi di distanziamento. In questo caso si è optato per una tecnologia già diffusa e consolidata in Europa: il sistema di ripetizione dei segnali discontinuo, oggi non presente sulla rete FS. Un impianto pilota sarà installato entro l'anno sulla linea Piolteilo-Treviglio-Bergamo-Cremona-Mantova, che è stata scelta come linea "laboratorio" anche per i test e il monitoraggio di altre tecnologie. Di cosa si tratta? «È un sistema di protezione del treno — risponde Ripamonti — che garantisce una sicurezza praticamente totale. Funziona tramite delle "boe", collocate sui binari in prossimità dei segnali, che trasmettono una serie articolata di informazioni al treno, dove vengono elaborate e trasmesse su schermo al macchinista. È un sistema più evoluto rispetto al blocco automatico, che trasmette solo la situazione dei segnali, in quanto offre tutte le informazioni necessarie per ottimizzare la marcia del treno: quindi non solo la segnaletica, ma la velocità, i punti di arresto, l'andamento della curva di sicurezza, i rallentamenti previsti sulla linea e così via. Altro fatto da sottolineare è che si tratta di un sistema decisamente meno costoso del blocco automatico (quasi il 50 per cento in meno). L'ipotesi è di applicarlo su circa 7 mila km di linee, quelle sprovviste di tecnologie adeguate e quelle già tecnologizzate ma con maggiori problemi di circolazione. Il sistema sarà integrato con l'attuale sistema di ripetizione continua, sulle linee dove esiste, e con il sistema di comunicazione terra-treno via radio».



SISTEMI DI AUTOMAZIONE
Stato della rete FS

	Estensione (km)	Rete commerciale %
● Dirigenza Centrale (DC) Dirigenza Centrale Operativa (DCO)	4826	56,6
● Dirigenza Centrale, con periodi di disabilitazione	2441	28,6
● Dirigenza Locale	1261	14,8
Totale km	**8528**	**100**

	Estensione (km)	Rete commerciale %
● Sistemi CTC	874	10,2
● Sistemi CCL	554	6,5
● Sistemi ATN	884	10,4
Totale km	**2312**	**27,1**

	Estensione (km)	Rete commerciale %
● Sistema CCL Compartimento di Torino	298	3,4
● Sistemi CCL Napoli-Battipaglia	74	0,9
● Sistema CTC Battipaglia-Paola	200	2,4
● Sistema CTC Altri Interventi	1455	17,1
Totale km	**2077**	**23,8**

Legenda
CTC = Comando traffico centralizzato.
CCL = Controllo circolazione linee.
ATN = Annuncio treno numerico.

Anche quest'ultimo sarà testato sulla linea "laboratorio" entro l'anno e utilizzerà il sistema radio mobile della Sip, che ha garantito l'utenza chiusa e la copertura lungo tutte le linee ferroviarie. Tale scelta è stata fatta sulla base di due considerazioni: i costi che avrebbe comportato la creazione di una infrastruttura propria lungo tutta la rete e i lunghi tempi di realizzazione (in Austria, che ha uno sviluppo della rete ferroviaria paragonabile a quello della Lombardia, ci sono voluti quasi 10 anni). «Optando per il sistema Sip — afferma Ripamonti — abbiamo risolto entrambi i problemi, di costo e di tempi. Interverremo solo nelle gallerie per garantire la continuità di comunicazione».
Altre aree di innovazione riguardano i sistemi che controllano l'incarrozzamento dei viaggiatori (è allo studio una tecnologia basata sull'infrarosso, che sarà sperimentata nel 1994), sistemi esperti per la movimentazione nelle stazioni e, per il Compartimento di Venezia, un impianto pilota di comando-controllo integrato per la gestione del traffico, la manutenzione, l'informazione al pubblico, la sicurezza nelle stazioni. In questo caso Venezia funzionerà da test per i processi di integrazione delle tante e casuali stratificazioni tecnologiche di molte linee.
Sperimentazione già avanzata invece per i sistemi elettronici di sicurezza degli scambi e dei segnali. Gli impianti di Bolzaneto e Riva Trigoso, dopo 30 mesi di attività, hanno dato risultati positivi: «D'altra parte — afferma Ripamonti — si tratta di una tecnologia già diffusa in molti Paesi europei. I vantaggi rispetto agli impianti tradizionali sono numerosi: meno costosi, meno ingombranti e con minori tempi di realizzazione consentono una maggiore efficienza di gestione. Sono in grado di comandare anche impianti remoti, risolvendo il problema delle stazioni impresenziate, ed hanno elevatissime capacità di autodiagnostica: infatti segnalano non solo il guasto avvenuto, ma il guasto ancora in essere in modo da consentire l'intervento prima che la situazione diventi critica. Tale possibilità di autodiagnostica permette tra l'altro di rendere più efficiente l'organizzazione della manutenzione e quindi di abbattere i guasti sulla linea, che sono spesso causa di rallentamenti e ritardi».
Il primo impianto di questo tipo, dopo le sperimentazioni liguri, sarà realizzato a Roma Termini: nodo che se è tra i più critici come circolazione è anche quello tra i meno supportati dalle tecnologie (gli impianti risalgono agli anni '40). I lavori dovrebbero partire quest'anno e concludersi entro tre anni. Tempi brevi, quindi, rispetto ai cinque anni dell'impianto di Milano Centrale, realizzato con le precedenti tecnologie e con un ulteriore vantaggio: quello che trattandosi di tecnologie flessibili, come tutte quelle elettroniche di ultima generazione, possono essere modificate e ritarate in corso d'opera.

C.F.

Milano Centrale: come si riducono i ritardi

Lavoro di gruppo, analisi delle cause, obiettivi definiti: solamente in questo modo può nascere una cultura della puntualità



Sulla puntualità, uno degli aspetti del servizio più lamentati dai clienti, si sono concentrati gli sforzi, nel corso del 1992, di tutti i Compartimenti. Un positivo esempio del lavoro svolto, anche in considerazione dell'entità del traffico coinvolto (78.801 treni in arrivo e 80.250 treni in partenza), è rappresentato da Milano Centrale. Il bilancio '92 della stazione milanese si è chiuso infatti con un brillante attivo, superiore agli obiettivi fissati: – 52.617 minuti per gli arrivi e – 11.975 minuti per le partenze sono stati gli abbattimenti che sono stati conseguiti per un totale complessivo di 1.076 ore.
Come sono stati ottenuti questi risultati e cosa è cambiato rispetto al passato?
«L'attenzione alla puntualità — risponde **Giacomo De Stefani**, titolare di Milano Centrale — c'è sempre stata. Quello che oggi è cambiato e che ha permesso di conseguire le cifre significative del '92 sono la determinazione e la sistematicità con cui il problema è stato affrontato. Questo ha comportato un intenso lavoro di gruppo, che ha coinvolto soprattutto il personale addetto alla circolazione, per analizzare le cause più frequenti dei ritardi (sono state codificate 36 voci), stabilire per ogni voce gli obiettivi di riduzione e studiarne il relativo piano di azioni e i correttivi. Il consuntivo di fine anno ha dimostrato che abbiamo imboccato la via giusta. Ora si tratta di proseguire e rafforzare la cultura della puntualità avviata con questa prima esperienza».
Sul fronte delle cause, per quanto riguarda gli arrivi, l'incidenza maggiore spetta alle voci "anteriori" (il ritardo è stato cioè accumulato durante il viaggio) e "sosta ai segnali d'ingresso", mentre le altre voci sono scarsamente significative. Per le partenze, oltre alla voce



"anteriori", incidono sulla puntualità in ordine di importanza il "servizio viaggiatori", "l'attesa via libera" e, con valori simili, le voci "sciopero del personale FS" e "coincidenze".
I risultati più brillanti, che hanno superato largamente la percentuale di riduzione fissata dagli obiettivi, sono stati ottenuti per le coincidenze e le soste ai segnali di ingresso.
Nel primo caso le leve vincenti sono state da una parte il miglioramento complessivo della circolazione dei treni, soprattutto Intercity, dall'altra una serie di azioni mirate per i casi più macroscopici (quelli in cui i ritardi sono cronici) e il rispetto dei comporti (il tempo di cui dispone un treno per aspettare la coincidenza con un altro treno).
«Il miglioramento della voce "coincidenze" — commenta De Stefani — che ha ridotto il ritardo dai 18.769 minuti del 1991 ai 14.899 del 1992 (a fronte di un obiettivo di 16.892 minuti) ha tra l'altro avuto un immediato riscontro nel minor numero di reclami fatti dai clienti nel corso dell'anno per questa voce».
Per quanto riguarda le soste ai segnali di ingresso il ritardo è sceso a 12.559 minuti contro i 17.963 del 1991. Anche qui l'obiettivo di 16.167 minuti è stato largamente superato grazie alla razionalizzazione delle manovre relative ai ricoveri e piazzamenti dei treni e della circolazione complessiva all'interno della stazione: interventi che hanno consentito di tenere sotto controllo i conflitti fra treni soprattutto nelle ore di punta.
Migliorata anche la voce, per i ritardi nelle partenze dell'"attesa via libera" (da 27.609 a 22.353 minuti): risultato che è stato raggiunto dopo un'attenta analisi dei conflitti tra itinerari e istradamenti e soprattutto risolvendo una serie di interferenze che caratterizzavano il tratto tra Milano Centrale e Milano Lambrate.
Nota dolente invece per la voce "servizio viaggiatori" a cui sono imputati 30.311 minuti di ritardo nelle partenze, incrementati (+ 6.351) rispetto al 1991. «È però — afferma De Stefani — l'unico dato veramente negativo ed è legato all'abitudine, soprattutto del personale di coda, di aspettare l'ultimo ritardatario che si affanna sbracciandosi sul marciapiede e che per di più, spesso, non sale sull'ultima carrozza ma prosegue fino a quella dove ha prenotato. Questo, se può essere un atto di cortesia verso il viaggiatore, alla fine incide negativamente sulla puntualità complessiva delle partenze. Ci siamo comunque subito mossi per affrontare il problema e abbiamo già ottenuto in questi mesi risultati positivi».
E per il 1993 quali sono le previsioni? Per il titolare di Milano Centrale gli spazi per ottenere ulteriori miglioramenti ci sono: «Anche se — avverte — non possiamo pretendere di ottenere abbattimenti significativi come quelli del 1992. Questo perché, anche se il miglioramento di ogni singolo fattore instaura un circolo virtuoso per la circolazione nel suo complesso, ci stiamo avvicinando ai limiti fisiologici del sistema su cui possiamo intervenire nel breve periodo. Ad esempio, tra le cause di ritardo, dobbiamo fare i conti con i guasti del materiale rotabile dovuti all'anzianità dei mezzi: è vero che un programma di rinnovo è stato previsto, ma non avverrà nel brevissimo periodo. Ci sono poi problemi di manutenzione dell'armamento che, essendo stato un po' trascurato in questi ultimi anni, richiede oggi un maggior impegno. Non ultima c'è da considerare la saturazione di alcune linee con quanto comporta in termini di conflitti di circolazione fra treni e qui la vera soluzione può essere solo il quadruplicamento. Se quindi per alcune voci ulteriori miglioramenti sono ancora possibili, per altre i vincoli rigidi posti dalle infrastrutture sono difficilmente superabili. Occorrono gli investimenti programmati per il potenziamento della rete e in questo caso dobbiamo renderci conto che i tempi non possono essere brevi. Per le altre variabili, quelle che sono gestibili, posso confermare l'impegno di proseguire lo sforzo iniziato: fissandoci degli obiettivi e perseguendoli giorno dopo giorno con attenzione continua».

C.F.

120 treni amici

Un primo intervento per migliorare gli standard qualitativi dei vostri treni

Treno	Stazione Partenza	Stazione Arrivo	Ore Partenza	Ore Arrivo	Posti Off.	C. Max Medio	Totale Viagg.	% CM/PO
Compartimento di Ancona								
2264	Terni	Firenze	05.16	08.36	580	992	1189	171
2242	Ancona	Bologna	07.45	10.31	684	786	1030	115
2240	Ancona	Bologna	06.30	09.25	820	666	958	81
12066	Fabriano	Ancona	06.08	07.36	542	453	508	84
12007	Rimini	Ancona	06.30	08.00	390	425	549	109
Compartimento di BARI								
12470	Bari	Foggia	13.27	15.32	1192	1044	1181	88
12455	Foggia	Bari	05.51	07.40	1342	941	1075	70
3510	Lecce	Bari	05.35	07.51	1050	863	945	82
12464	Bari	Foggia	11.58	13.46	1192	789	1039	66
3511	Bari	Lecce	12.37	14.55	542	676	937	125
Compartimento di BOLOGNA								
10576	Fidenza	Milano	06.33	08.42	1192	1206	1627	101
2927	Milano	Fidenza	18.25	19.52	1190	911	983	77
11533	Bologna	Rimini	11.20	12.59	892	868	1199	97
11528	Rimini	Bologna	06.53	08.32	891	846	1262	95
2913	Piacenza	Bologna	06.58	08.43	792	844	1471	107
11530	Rimini	Bologna	07.23	09.02	627	833	1244	133
2980	Rimini	Bologna	06.06	07.30	639	744	799	116
11524	Rimini	Bologna	05.40	07.23	890	717	783	81
2951	Padova	Bologna	05.44	07.17	692	699	725	101
11545	Bologna	Rimini	17.45	19.29	891	667	783	75
Compartimento di CAGLIARI								
12907	Oristano	Cagliari	06.05	07.46	640	830	921	130
12914	Cagliari	Oristano	13.10	14.48	534	601	743	113
12941	Iglesias	Cagliari	06.40	07.36	456	586	625	129
12904	Cagliari	Oristano	05.45	07.37	464	578	599	125
3950	Cagliari	Oristano	13.55	15.19	640	574	628	90
Compartimento di FIRENZE								
3058	Chiusi	Firenze	05.45	07.40	1170	1444	1582	123
3104	Grosseto	Firenze	06.30	09.20	780	1037	1640	133
3102	Borgo V.T.	Firenze	05.50	08.37	634	855	1148	135
11807	Viareggio	Firenze	05.40	07.45	667	757	907	113
11869	La Spezia	Pisa	07.37	08.45	564	720	800	128
11863	La Spezia	Pisa	06.50	08.10	770	716	803	93
3065	Prato	Chiusi	16.52	18.57	670	707	795	106
11708	Pisa	Firenze	06.20	07.45	480	672	639	140
3079	Viareggio	Firenze	08.05	09.35	416	668	820	161
6607	Viareggio	Firenze	08.42	08.48	488	666	927	136
Compartimento di GENOVA								
11237	Savona	Camogli	06.27	08.11	1042	1610	1712	155
11264	Genova	Savona	17.16	18.35	1042	1243	1465	119
11243	Finale	Sestri L.	07.00	09.50	1038	1145	1482	110
11239	Arenzano	Genova	07.15	07.55	1042	1099	1202	105
11241	Savona	La Spezia	07.00	10.29	770	1036	1444	135
11268	Genova	Savona	18.30	19.33	870	994	1142	114
11266	Sestri L.	Savona	16.51	19.02	770	983	1333	128
33822	La Spezia	Genova	06.53	08.42	858	921	1041	107
2124	Genova	Milano	05.32	07.40	959	903	991	94
11235	Cogoleto	Sestri L.	06.35	08.31	1042	901	1191	86
Compartimento di MILANO								
10574	Codogno	Milano	07.05	08.10	1310	1254	1518	96
10828	Milano	Lecco	17.40	18.37	1192	1245	1396	104
10607	Novara	Milano	06.46	07.39	1180	1243	1331	105

Nelle pagine precedenti avrete avuto modo di leggere quante e quali sono le principali cause di ritardo dei treni e come negli ultimi tempi si sia cercato di far aumentare il numero di quelli che arrivano in orario.
Ora, come ulteriore sfida a noi stessi e per rendere tangibile un primo intervento diretto della Divisione Trasporto Locale, abbiamo scelto di operare su un campione di 120 treni, particolarmente affollati, fra quelli circolanti sull'intera rete (trasportano da soli, infatti, il 10% dei nostri clienti: 120 mila viaggiatori su 1 milione e 200 mila complessivi di una giornata). Su questi treni, a partire dalla data di attiva-





zione dell'orario estivo '93, cercheremo di garantire puntualità, materiale adeguato e pulizia. Si tratta naturalmente soltanto dell'inizio di un programma più generalizzato per il raggiungimento di standard di qualità essenziali (e, finalmente, di livello europeo) per il trasporto dei pendolari.

Nelle tabelle che seguono abbiamo riportato l'elenco dei treni prescelti per questa operazione, le stazioni di arrivo e partenza con i relativi orari, i posti offerti (PO), il carico massimo (C. Max), il numero medio totale dei viaggiatori che utilizzano quel treno, la percentuale di occupazione (CM/PO).

Aspettiamo le vostre segnalazioni. Grazie.



Treno	Stazione Partenza	Stazione Arrivo	Ore Partenza	Ore Arrivo	Posti Off.	C. Max Medio	Totale Viagg.	% CM/PO
2640	Voghera	Milano	07.00	07.56	1252	1242	1320	99
10577	Milano	Piacenza	17.31	18.40	1340	1233	1402	92
2620	Bergamo	Milano	07.00	07.50	1282	1225	1304	96
10703	Varese	Milano	06.30	07.32	740	1198	1250	162
10707	Porto Ceresio	Monza	06.40	08.41	770	1137	1519	148
10803	Luino	Milano	06.00	07.44	970	1137	1194	117
10817	Lecco	Milano	06.40	07.48	1118	1130	1266	101
10579	Milano	Piacenza	17.54	19.08	1183	1129	1228	95
10756	Brescia	Milano	07.00	08.25	1292	1129	1182	87
10728	Milano	Varese	17.30	18.35	741	1128	1289	152
2579	Domodossola	Milano	06.55	08.40	969	1124	1281	116
10575	Milano	Codogno	17.26	18.14	969	1075	1132	111
10830	Milano	Lecco	18.25	19.28	1168	1075	1149	90
10815	Lecco	Milano	06.22	07.30	970	1066	1215	110
2645	Milano	Voghera	17.48	18.36	1169	1054	1154	89
1853	Milano	Bergamo	18 10	18.58	1340	1035	1071	77
10853	Milano	Bergamo	18.10	18.58	1341	1035	1071	77
Compartimento di NAPOLI								
12429	Cassino	Napoli	05.59	07.55	742	1012	1057	136
12308	Caserta	Napoli	06.55	07.38	742	899	989	121
12306	Napoli	Napoli	05.25	07.10	742	681	724	92
12325	Napoli	Napoli	13.05	14.25	320	680	1289	213
12413	Napoli	Napoli	05.30	07.25	740	661	713	89
Compartimento di PALERMO								
[illegible]	S. Agata	Messina	05.22	07.48	481	551	571	115
[illegible]	Palermo	Carini	07.40	08.20	306	533	582	174
[illegible]	Catania	Messina	06.00	07.45	400	490	530	123
[illegible]	Messina	Palermo	05.30	09.10	640	487	622	76
[illegible]	Canicattì	Agrigento	06.45	07.42	288	380	383	132
Compartimento di REGGIO CALABRIA								
12701	Roccella	Reggio	05.00	07.38	512	533	555	104
12716	Reggio	Brancaleone	13.18	14.36	522	454	484	87
3751	Catanzaro	Reggio	05.00	07.50	534	448	552	84
3667	Paola	Reggio	05.45	07.58	366	384	463	105
3755	Roccella	Reggio	13.02	14.55	366	323	461	88
Compartimento di ROMA								
12290	Formia	Roma	05.55	07.25	840	1273	1291	152
3356	Caserta	Roma	04.40	07.50	770	1194	1233	155
12204	Nettuno	Roma	06.55	08.00	888	1159	1187	131
12202	Nettuno	Roma	06.30	07.35	888	146	1175	129
12296	Velletri	Roma	06.38	07.35	888	1094	1108	123
12232	Frosinone	Roma	06.21	07.45	770	1087	1119	141
12230	Frosinone	Roma	05.48	07.10	767	991	1080	129
3354	Cassino	Roma	05.20	07.20	870	966	1018	111
3345	Sulmona	Roma	04.30	07.35	616	961	1002	156
3367	Roma	Cassino	18.25	20.35	752	941	983	125
Compartimento di TORINO								
10077	Vercelli	Monza	06.52	08.26	1192	1470	1473	123
10009	Bussoleno	Torino P.N.	06.55	07.48	892	1112	1288	125
2470	Cuneo	Torino P.N.	06.50	08.00	956	1024	1128	107
2408	Alessandria	Torino P.N.	06.48	07.48	930	1009	1054	108
10022	Torino P.N.	Bussoleno	17.40	18.33	842	954	1069	113
10156	Cuneo	Torino P.N.	06.14	07.40	860	935	1141	109
2429	Chivasso	Milano	06.35	08.25	866	920	1218	106
10078	Novara	Torino P.N.	05.47	07.43	857	880	999	103
10876	Alessandria	Milano P.Gar.	05.52	07.31	888	875	949	99
2432	Domodossola	Torino P.S.	05.55	08.33	888	851	1206	96
Compartimento di TRIESTE								
2819	Udine	Trieste	06.45	07.51	692	640	700	92
2863	Portogruaro	Trieste	06.35	07.45	460	508	547	110
2841	Udine	Trieste	07.10	08.33	610	496	717	81
11150	Cervignano	Udine	06.55	07.32	376	415	419	110
2850	Trieste	Udine	14.10	15.16	492	397	442	81
Compartimento di VENEZIA								
11007	Udine	Venezia S.L.	06.20	08.22	867	925	1398	107
11026	Venezia S.L.	Udine	17.00	19.10	659	900	1245	105
11003	Udine	Venezia S.L.	05.30	07.34	692	763	867	110
2703	Verona P.N.	Venezia S.L.	06.03	08.00	879	743	956	85
11030	Venezia S.L.	Udine	18.00	20.08	869	724	1029	83
11005	Udine	Venezia S.L.	05.56	07.57	858	693	884	81
2782	Venezia S.L.	Udine	14.00	15.50	692	672	948	97
10939	Padova	Venezia S.L.	12.20	13.03	690	654	707	95
5824	Venezia S.L.	Conegliano	19.05	19.59	780	651	750	83
10931	Verona P.N.	Venezia S.L.	06.36	08.38	699	612	1280	88
Compartimento di VERONA								
10902	Rovereto	Bolzano	08.25	07.30	544	573	589	105
11445	Verona P.N.	Bologna C.	05.11	07.30	544	465	479	85
10992	Legnago	Mantova	06.23	07.24	470	445	479	95
10904	Verona P.N.	Bolzano	06.15	08.18	544	403	663	74
10962	Mantova	Verona P.N.	06.35	07.20	388	395	417	102

Un treno di note

Guccini, Ruggeri, gli Aeroplanitaliani, De Gregori, Bennato... canzoni su rotaia

Il gioco è facile anche per i non musicofili. Si sceglie un argomento e si prova a ricordare tutte le canzoni "a tema" (sconsigliamo "l'amore" a meno che si sia insonni e in cerca di alternative per le pecorelle).
Noi, manco a dirlo, abbiamo scelto il treno e ci siamo accorti che il treno ha ispirato moltissimo cantanti e autori e che una particina, anche non proprio da protagonista, l'ha ottenuta in un numero veramente notevole di canzoni. Anche per questo, abbiamo voluto limitare la nostra "ricerca" nei confini nazionali.
Aprire la rassegna spetta agli Aeroplanitaliani, che nel loro recente disco "Stile libero" hanno incluso la divertente "La vita è un treno". La canzone merita anche per l'uso di termini e nomi, familiarissimi a tutti i viaggiatori comuni. Ma se gli Aeroplanitaliani hanno dedicato una canzone intera al treno, "capocannoniere" delle citazioni è sicuramente Enrico Ruggeri. Il cantautore milanese inserisce il treno tra i personaggi delle sue canzoni ben cinque volte. Più precisamente ne "La bandiera" ("E quel treno correva trascinandolo via, e qualcuno cantava, fuori nella corsia. Si inseguivano pali, contadini e città."); ne "La musica dell'inconscio" ("Nello scompartimento vuoto lui si era messo in libertà, in quella sera che se ne andava via, lungo la ferrovia."); in "Travel Cheque", dove compare addirittura il mitico Trans Europa Express, il più affascinante dei treni ("Portami fuori T.E.E., sei ferro che trema con me."); in "Quindici righe" ("Diventa il tuo letto una sala d'aspetto di un treno che non può arrivare.") e, infine, in "Inutile canzone" ("E allora ascoltala questa inutile canzone, e guardala come guardavi il treno alla stazione."). Se aggiungiamo che la copertina e le foto interne di un suo album ("La parola ai testimoni") sono ambientate in una stazione, ce n'è a sufficienza per un abbonamento gratuito...
Facendo qualche passo indietro, nella nostra disordinata parata, troviamo una canzone "storica" per la musica d'autore italiana: "La locomotiva" di Francesco Guccini. Al di là dell'imprescindibile significato politico del pezzo, rimane un affresco pieno di affascinata ammirazione verso il treno e i suoi personaggi. Il treno è anche un mezzo con il quale emigrare, e questo tema lo troviamo in Francesco De Gregori ed Edoardo Bennato. Il primo in "Pablo" ("E il treno io l'ho preso e ho fatto bene, spago sulla mia valigia non ce n'era."), il secondo in "Sogni" ("Tu cosa farai... L'Italsider mai, forse partirò, forse me ne andrò a Milano! Sogni che ti camminano accanto, stesso treno, stesso scompartimento."). Anche De Gregori è "un abbonato". Tutti si ricorderanno del treno "mezzo vuoto e mezzo pieno, che va veloce verso il ritorno" di "Generale", ma il cantautore romano ha anche scritto un'altra canzone, cantata, poi, da Fiorella Mannoia, che ha a che fare con le ferrovie. Si tratta di "Cuore di cane", la storia di un ragazzo che fugge dalla famiglia ("E se provi a cercarlo stanotte, lo troverai che dorme seduto, addormentato in una stazione, sotto le stelle dentro un vagone."). La stazione è un luogo importante anche per De Andrè. È lì che i carabinieri accompagnano Bocca di rosa, nell'omonima canzone. Ed è "alla stazione successiva" che una folla, radunatasi ai binari, tributa tutto il suo affetto, per il più bel simbolo "dell'amore profano" della canzona italiana.
L'ultima parola di questa rassegna, sicuramente piena di mancanze (perdonateeele), spetta a Vasco Rossi che, in "Muoviti", non usa mezzi termini: «Muoviti, salta su, questo è un treno che non passa... che non passa più».

Guido Giusti

AEROPLANITALIANI

LA VITA È UN TRENO

Ognuno ha un suo destino scritto nelle stelle
Un lungo binario a tappe brutte e belle.
Il mio è come il sole che scende e che risale:
Parte ed arriva a Milano Centrale.
Lunedì andata e ritorno
Martedì andata e ritorno
Mercoledì andata e ritorno
Giovedì andata e ritorno
Venerdì andata e ritorno
Rapido! Diretto! Espresso! Locale!
Questo è il ritmo, il battito vitale
Il ritmo dell'Abbonamento Universale!
Tu! Tu! Fumare tu non puoi!
Tu! Tu! Gettare oggetti mai!
Tu! Tu! Non appoggiarti mai!
È pericoloso sporgersi, No!
Non faccio mai peccati, io, viaggiando
Osservo le targhette e sono pronto per quando
Il Grande Controllore del Grande Treno
Un giorno verrà a chiedermi
"Biglietti, prego!".
La vita è un treno, la vita è tutt'un treno
È tutt'un treno, la vita è tutt'un treno
È tutt'un treno, la vita è tutt'un treno
È tutt'un treno, la vita è un lungo treno.
È tutt'un treno, sì, sì, è tutt'un treno
È tutt'un treno tutt'un treno
È tutt'un treno tutt'un treno
Tutt'un treno un treno
La vita è un treno, è tutt'un treno
È tutt'un treno tutt'un treno:
Tutto un lungo treno
Milano Centrale, Milano Bovisa, Milano Certosa
Rho, Vittuone, Arluno, Corbetta, Magenta, Trecate,
Novara, Ponzana, Vercelli
Vercelli, Ponzana, Novara, Trecate, Magenta, Corbetta,
Vittuone, Arluno, Rho
Milano Certosa, Milano Bovisa, Milano Centrale:
Passano questi anni, passano le stazioni
Passano i vagoni, passano le stagioni
Ma da qualche tempo dubito e non capisco più se
Passo io nel mondo
O il mondo passa su di me

La vita è un treno...

Ma adesso sono solo nello scompartimento
Lo so, non resisterò
Oggi cedo al mio tormento
C'è una maniglia lassù, c'è anche un'avvertenza:
"Tirare il freno solo in caso d'emergenza"
E io lo freno
E non sarò pentito:
Abuso del treno e voglio essere punito
Io freno il treno, freno il treno
Io freno il treno, io treno
Il lungo treno...

La vita è un treno...

Tornano gli incontri con i pendolari

All'ordine del giorno integrazione dei vettori, tariffe, "bassa velocità" e i problemi quotidiani di chi viaggia

Tra le attività di "comunicazione" cui la Divisione Trasporto Locale è più attenta ci sono gli incontri con la clientela. La prima serie di questi incontri — svoltasi tra febbraio e giugno dello scorso anno in tutti i Compartimenti — con il buon successo ottenuto, ha confermato che questi contatti sono da mantenere, da rafforzare, in qualche modo da "istituzionalizzare".

L'impegno che abbiamo assunto è quello di ascoltare i nostri clienti, ascoltare le loro critiche, capire meglio quali sono i loro problemi e dare — per quanto possibile — risposte esaurienti alle domande che ci vengono poste, parlando chiaro — e spiegando i nostri problemi — senza sotterfugi, senza nasconderci e anzi ricercando un "faccia a faccia" leale, un dialogo costruttivo.

L'importanza che attribuiamo a questo dialogo è testimoniata dall'intervento, a tutti gli incontri, dei nostri dirigenti e dall'assenza di argomenti predefiniti e tempi prefissati: tutti possono dire la loro, muovere critiche, chiedere spiegazioni.

Iniziato il 16 febbraio il secondo ciclo, sempre con la collaborazione e la partecipazione della Assoutenti-UTP, ci siamo nuovamente trovati di fronte un pubblico maturo e responsabile, attivo, partecipe e, dobbiamo ammettere — visti i problemi che agitano il panorama del trasporto regionale — meno aggressivo nei nostri confronti di quanto potevamo attenderci, più sereno, sicuramente più informato, in grado di proporre soluzioni realistiche e avanzare suggerimenti seri e concreti.

Argomenti "scottanti" e spunti polemici naturalmente non mancano (la criticalissima soppressione degli abbonamenti ridotti; i discussi tracciati previsti per l'Alta Velocità e l'idea stessa di linee dedicate ai convogli superveloci mentre — viene asserito — i treni dei pendolari viaggiano generalmente con velocità medie bassissime e troppo spesso in ritardo; gli orari, che talvolta sembrano addirittura studiati per far perdere le coincidenze; i lavori promessi e mai iniziati o che mai finiscono; l'integrazione, nei servizi e nelle tariffe, con gli altri mezzi pubblici di trasporto; i "tagli" annunciati e quelli già realizzati; le linee da chiudere ed i servizi da sopprimere) ma il confronto rimane sempre corretto e, quel che più conta, il dialogo non si interrompe.

Altro canale sempre aperto e forse, in assoluto, lo strumento che meglio si presta a quello che vogliamo diventi un dialogo continuo, costante, critico e costruttivo con i nostri clienti, è proprio "Amico Treno" che, attraverso la rubrica "Lettere & Lettere", offre occasione per il contatto, spazio alle domande e garantisce a tutti risposte — pubbliche o private — chiare e, nei limiti del possibile, esaurienti.

Ricordiamo, infine, che i nostri Uffici Compartimentali (dei quali riproponiamo gli indirizzi) sono a disposizione, tanto dei singoli clienti quanto dei gruppi ed associazioni di pendolari organizzati, per tutte le vostre esigenze, lamentele, richieste, e proposte di carattere locale.

G.B.

Indirizzo dei Compartimenti		
ANCONA	P.za Cavour, 23	60121 Ancona
BARI	Corso Italia, 23	70123 Bari
BOLOGNA	Via D'Azeglio, 38	40123 Bologna
CAGLIARI	Via Roma, 6	09123 Cagliari
FIRENZE	P.za Unità Italiana, 1	50123 Firenze
GENOVA	Via Andrea Doria, 5	16126 Genova
MILANO	Corso Magenta, 24	20123 Milano
NAPOLI	Via G. Porzio, 4	80143 Napoli
PALERMO	Via Roma, 19	90133 Palermo
REGGIO C.	Via Cimino, 1	89100 Reggio C.
ROMA	Via Marsala, 27	00185 Roma
TORINO	P.za Pannunzio, 1	10127 Torino
TRIESTE	V.le Europa Unita, 40	33100 Udine
VENEZIA	Fondamenta S. Lucia	30121 Venezia
VERONA	Piazzale XXV Aprile	37100 Verona

CALENDARIO DEGLI INCONTRI

Compart.	Località	Data	Ore
Verona	Mantova	16 febbraio	20.30
Roma	Frosinone	25 febbraio	18.30
Milano	Abbiategrasso	4 marzo	20.30
Bari	Bari	25 marzo	18.00
Cagliari	Sassari	26 marzo	18.00
Venezia	Venezia	1 aprile	20.30
Bologna	Modena	6 aprile	20.30
Trieste	Udine	15 aprile	20.30
Ancona	Ancona	22 aprile	18.30
Napoli	Caserta	29 aprile	18.00
Genova	Savona	4 maggio	20.30
Reggio C.	Cosenza	13 maggio	18.00
Palermo	Catania	18 maggio	18.00
Firenze	Arezzo	27 maggio	20.30
Torino	Alessandria	1 giugno	20.30

N.B. La clientela viene informata della sede e dell'orario di questi incontri, organizzati dagli Uffici Trasporto Locale dei Compartimenti interessati, attraverso la stampa locale e con manifesti affissi nelle stazioni.



Il nostro "penare" quotidiano

Alcune proposte dell'Assoutenti-UTP per rimuovere le cause dei ritardi dei treni

Gli italiani, si sa, sono soliti lamentarsi del cattivo funzionamento dei servizi pubblici. Qualche volta a ragione, qualche volta, magari, per partito preso. Le Ferrovie chiaramente non fanno eccezione. Anche qui capita che certi giudizi siano quanto meno soggettivi. Per esempio, quando parliamo della cortesia del personale. A tutti può capitare di assistere, o magari essere vittima, di qualche spiacevole episodio. Non per questo bisognerebbe però generalizzare. C'è invece un disservizio difficilmente occultabile, perché documentato non già da opinioni individuali, ma dall'arido linguaggio delle cifre. Alludiamo al fenomeno dei ritardi. Tutti, almeno qualche volta, ne abbiamo fatto le spese, perdendo magari una coincidenza, mancando un appuntamento o arrivando fuori tempo sul posto di lavoro. Tutti, quasi sempre, abbiamo avuto la tentazione di crederci particolarmente sfortunati. Proprio la nostra linea è così trascurata dalle FS, proprio la nostra città è così mal collegata! Purtroppo, invece, il flagello dei ritardi colpisce quasi tutte le linee, non risparmia neppure i treni più prestigiosi. La nostra associazione, negli ultimi anni, ha periodicamente verificato la circolazione di un campione significativo, composto da 50 convogli "di qualità". Ovvero, "Intercity", "Eurocity" e gli stessi "Pendolini", cioè quei treni il cui utilizzo impone il pagamento di un supplemento. Ebbene, tra il 1989 ed il 1992, circa il 20% di tali convogli è arrivato a destinazione con oltre un quarto d'ora di ritardo. Anche se l'ultima rilevazione è più confortante (solo il 12% ha superato tale soglia) non c'è motivo per essere soddisfatti.

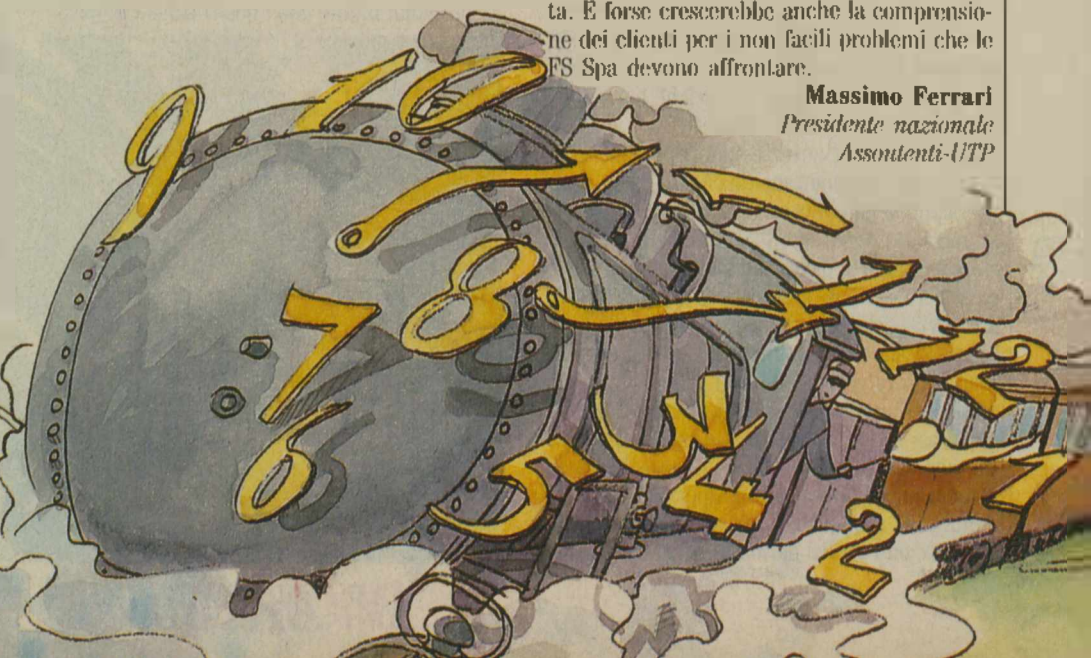
Prima considerazione: non è vero che i treni "di prestigio" se la passino meglio dei convogli prettamente pendolari (ma, attenzione, ci sono pendolari che utilizzano normalmente gli "Intercity", pensiamo alla relazione Brescia-Milano o alla Napoli-Roma). Tutto sommato, si può riconoscere che i treni regionali, non fosse altro che in virtù della più breve distanza percorsa, hanno una marcia un po' meno perturbata. Per citare un altro caso documentato, l'Associazione Pendolari Novesi (Novi Ligure è un nodo strategico pressoché equidistante da Genova, Milano e Torino) ha stimato recentemente un ritardo medio leggermente superiore ai 9 minuti, su un campione di 165 convogli utilizzati dagli utenti locali.

Senonché, la probabilità di arrivare ogni giorno con dieci minuti di ritardo a scuola o sul posto di lavoro è tutt'altro che tranquillizzante. Spesso costituisce un argomento decisivo nel convincere chi può permetterselo a disertare le Ferrovie in favore della propria auto. Anche se viaggiare dietro al volante è più costoso e più rischioso. Per chi non può o non vuole fare questa scelta, il subire ogni giorno lo stillicidio dei ritardi è fonte di stress e di frequente polemica con il personale ferroviario. E, nei casi più gravi, è stato occasione per dimostrazioni clamorose, con occupazione dei binari, che hanno finito col penalizzare altri lavoratori, bloccati su altri treni in aperta campagna.

Noi comprendiamo perfettamente che quasi sempre la buona volontà del personale è fuori discussione. Perché le cause dei ritardi sono talvolta estranee — pensiamo, al penoso e purtroppo non infrequente caso dei suicidi — e spesso dipendono da carenze infrastrutturali. Soprattutto attorno alle principali città non ci sono binari sufficienti ad ospitare il crescente traffico pendolare concentrato in poche ore di punta. I rimedi sono certo possibili, ma il margine di miglioramento è ridotto. Si può infatti modificare la tabella di marcia di un convoglio, anticiparne o posticiparne un altro, ma poi basta qualche imprevisto, anche di piccolo conto, per riproporre le situazioni di disagio. La soluzione vera sta negli investimenti: raddoppi, quadruplicamenti, sistemi di controllo e segnalazione più sofisticati, abolizione dei passaggi a livello. Tutte cose che richiedono molti soldi (proprio quando la finanza pubblica è alle corde). E anche molto tempo (proprio ora che la pazienza dei pendolari è allo stremo).

Bisogna rassegnarsi dunque? Noi crediamo di no. Nell'attesa dei pur indispensabili lavori di potenziamento, qualcosa si può comunque fare. Per esempio, migliorare il sistema informativo. Se, arrivando in stazione, fossimo tempestivamente avvisati del guasto in linea, forse potremmo optare per un mezzo alternativo. O, almeno, potremmo avvertire chi ci aspetta dell'ormai sicuro ritardo. Lo stesso vale per il treno fermo in mezzo alla campagna. Se il personale di bordo fosse messo in grado di conoscere le ragioni della sosta imprevista (il che presuppone l'attivazione di un collegamento telefonico terra-treno), potrebbe almeno informarne i passeggeri. Certo, l'entità del ritardo non diminuirebbe, ma la sensazione di disagio e di impotenza sarebbe un poco attenuata. E forse crescerebbe anche la comprensione dei clienti per i non facili problemi che le FS Spa devono affrontare.

Massimo Ferrari
Presidente nazionale
Assoutenti-UTP



In Europa si arriva prima

All'estero i treni rispettano l'orario più frequentemente di quanto avviene nel nostro Paese. Vediamo perché

Fin dall'origine il treno è stato associato all'idea della puntualità. Non a caso nel secolo scorso gli orologi più precisi erano in dotazione a capistazione e macchinisti che menavano gran vanto della loro stimata professione. Anzi, alla base dell'orario unico nazionale, che oggi conosciamo, ci fu proprio la necessità di uniformarsi ai tempi ferroviari, essendo in precedenza gli orologi regolati dai singoli municipi e dalle parrocchie, secondo criteri che potevano differire anche in modo significativo, ma di cui i viaggiatori, avvezzi ai ritmi lenti delle diligenze, difficilmente si accorgevano. Si può quindi affermare che l'Europa attuale è stata in parte forgiata dai propri treni. E, pensandoci bene, sulla necessità di "far viaggiare i treni in orario" si sono basate le pratiche non sempre ortodosse di molti governi. Ma, oggi, le ferrovie europee sono ancora affidabili in termini di puntualità?

Certo, la questione, posta dal punto di vista di un giapponese, avrebbe sicuramente riscontro negativo. Nell'impero del Sol Levante la precisione ferroviaria è tale che ai macchinisti è concesso un margine di flessibilità non superiore ai 15 secondi. Soglia che molto raramente viene superata. Al punto che, in certe stazioni suburbane, dove i convogli si succedono ogni due minuti, gli orari sono comunque incisi sul marmo della parete. E, se il passaggio è previsto al minuto pari, ben difficilmente vi capiterà di vedere un treno fermarsi al minuto dispari. Ma, senza arrivare a questi eccessi, che a noi sembrano quasi disumani, basta attraversare il confine per scoprire come nella vicina Svizzera è sempre diffusa l'abitudine di regolare il proprio orologio al passaggio dell'Intercity o del convoglio regionale. Proprio come facevano gli abitanti di Konigsberg al momento della camminata pomeridiana del metodico Immanuel Kant.

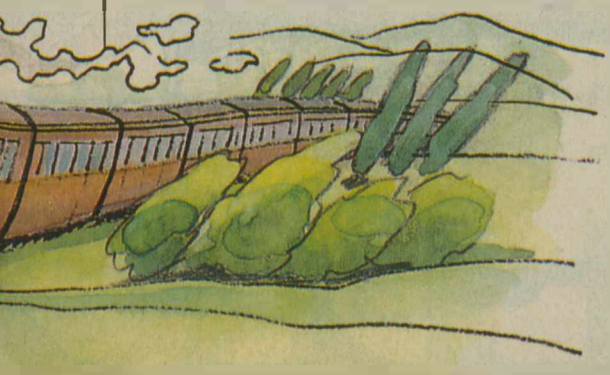
Per la verità il rispetto degli orari non è dovuto soltanto alla maggiore o minore pignoleria dei ferrovieri, ma dipende in larga misura da fattori oggettivi quali, ad esempio, la saturazione delle linee e delle maggiori stazioni. Occorre, inoltre, rammentare che i criteri di calcolo dei ritardi variano considerevolmente a seconda delle reti nazionali. Così, ad esempio, in Francia, la Snef (l'equivalente delle nostre FS) considera in ritardo i treni pendolari allorché giungono a destinazione dai 3 ai 5 minuti oltre il previsto, mentre per i Tgv e gli espressi a lungo percorso il comporto ammesso è di 14 minuti. Pur con questa relativa tolleranza (sintomo della comune matrice latina dei cugini d'Oltralpe?), destò un certo scandalo un paio d'anni fa sulla stampa locale lo scoprire che, per la prima volta dopo molte stagioni, il 5% dei treni a lunga percorrenza in arrivo a Parigi aveva superato il quarto d'ora di ritardo. Un risultato che, da noi, sarebbe stato salutato come lusinghiero.

Purtroppo, quello della scarsa puntualità è un neo che da decenni viene rimproverato alle Ferrovie italiane da parte delle consorelle europee. È pur vero che solo da noi — oltreché nel lontano Giappone, dove però l'istituzione trova rarissime occasioni di utilizzo — esiste il "bonus" per il rimborso dei supplementi Intercity in caso di ritardo superiore alla mezz'ora. Altrove ci si regola caso per caso e, in genere, si rimborsano solo i disservizi direttamente imputabili all'azienda, non quelli originati da cause di forza maggiore. Almeno sotto questo profilo l'utente italiano è più tutelato. Il che non è bastato all'autorevole rivista francese "La vie du rail" per assegnare un voto di sufficienza alle nostre FS sotto la voce "puntualità", in una elaborata classifica recentemente pubblicata, che tiene conto dei diversi fattori concorrenti a determinare la qualità del servizio offerto.

A livello europeo, sono ovviamente gli svizzeri ad ottenere il miglior punteggio (10/10) in fatto di rispetto degli orari. Un buon voto (8/10) conseguono anche gli olandesi, gli svedesi, i belgi e gli austriaci. Sorprendentemente, appena discreti (7/10) vengono classificati i tedeschi e gli inglesi. Appena sufficienti, infine, le prestazioni assicurate dalle ferrovie finlandesi e spagnole (6/10). Naturalmente il giudizio, per essere equo, dovrebbe tener conto delle notevoli differenze che intercorrono tra una nazione e l'altra. Così, se è relativamente semplice garantire una certa regolarità di marcia su una rete non molto estesa di un Paese sostanzialmente pianeggiante come l'Olanda o il Belgio, altra cosa è gestire un colosso come quello rappresentato dalle ferrovie tedesche che, per di più, devono fare i conti negli ultimi anni con i problemi derivanti dall'assorbimento delle linee dell'ex Repubblica Democratica. Anche le velocità commerciali praticate condizionano in una certa misura il mantenimento di certi standard di puntualità. Una rete che non si prefigge il raggiungimento di risultati particolarmente impegnativi dal punto di vista dei tempi di percorrenza, come è il caso, almeno finora, delle ferrovie austriache, avrà maggiori probabilità di rispettare gli orari previsti rispetto ad altre, come le consorelle inglesi o quelle italiane, che certe ambizioni sulle principali tratte interne continuano a coltivarle, pur disponendo di poche linee dedicate ai treni veloci.

D'altra parte, se si vuole confinare il ritardo tra le ipotesi davvero remote, occorre attrezzarsi per fronteggiare le possibili situazioni di emergenza (il guasto di un locomotore per fare un possibile esempio) che concorrono a determinarlo. In Svezia, Paese lungo oltre 2.000 km, sono sempre presenti nelle principali stazioni degli autobus pronti a fornire il servizio sulle tratte locali, se un convoglio a lungo percorso è annunciato in forte ritardo. E gli svizzeri, che evidentemente non hanno grande fiducia nella puntualità dei loro vicini, tengono di scorta, nelle stazioni frontaliere, treni speciali che assicurano comunque il servizio interno, anche in caso di "défaillance" degli espressi internazionali. Misure, si intende, piuttosto costose. Ma, si sa, la qualità ha un prezzo. Che gli svizzeri pagano volentieri, pur di confermare la loro proverbiale precisione.

Commuter



I TRAM SULLE FERROVIE SECONDARIE

Un esperimento rivoluzionario è in corso da alcuni mesi nella regione di Karlsruhe, in Germania. A partire dall'orario invernale, introdotto il 27 settembre 1992, i tram urbani della città a nord della Foresta Nera passano direttamente dalle strade ordinarie ai binari di alcune ferrovie locali che si irradiano nella regione circostante, senza costringere il passeggero al benché minimo cambio. L'integrazione è resa possibile dal fatto che i moderni veicoli sono alimentati da un sistema bimodale che consente loro di adattarsi alla diversa tensione della rete cittadina e di quella ferroviaria. Grazie all'uniformazione dei sistemi di segnalamento, i tram possono correre sui binari della DB (è l'azienda che gestisce le ferrovie tedesche) a 95 km orari. Naturalmente i costi di gestione sono polverizzati, dal momento che è sufficiente la presenza di un solo agente in vettura e i passaggi a livello sono automatizzati. Ciò ha permesso di accrescere molto le frequenze rispetto al precedente esercizio con treni ordinari. Ed i risultati non si sono fatti attendere: fin dalle prime settimane il traffico pendolare è cresciuto del 400%. Nei giorni festivi, poi, l'aumento ha toccato valori impensabili: +3.000%. Il successo di Karlsruhe potrebbe ora fungere da modello per molte altre ferrovie secondarie, altrimenti condannate al declino.

METRÒ LEGGERI IN MESSICO

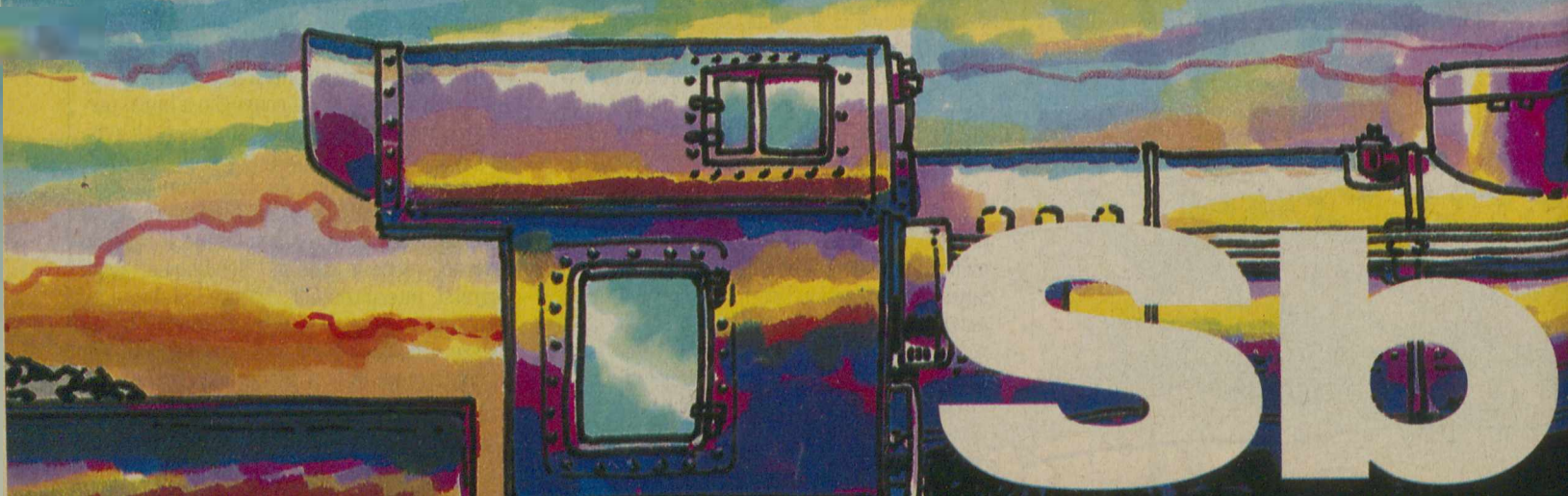
Anche le città del Terzo Mondo puntano sulle metropolitane leggere per tentare di arginare l'inquinamento e la congestione provocati dal crescente traffico motorizzato. Esempio eloquente in tal senso è fornito dal Messico, la cui capitale si avvia a divenire il più vasto agglomerato urbano della Terra. Pur disponendo di un'ampia rete di metropolitana tradizionale e di un esteso parco di filobus, Città del Messico si è recentemente dotata di tre linee periferiche di tram moderni che fungono da estensioni delle linee sotterranee su ferro. Ulteriori prolungamenti sono in progetto anche su itinerari tangenziali. Analoghi metrò leggeri sono comunque in funzione anche nelle due altre principali città della nazione: a Guadalajara, dove i tram utilizzano una galleria sotto il centro già percorsa dalle filovie, ed a Monterey, dove è in esercizio una lunga linea che attraversa l'agglomerato da est ad ovest, mentre altre due sono in progetto. Soluzioni di questo tipo, che sarebbero altamente auspicabili anche nelle città italiane, dimostrano come, con investimenti relativamente modesti (queste linee corrono prevalentemente in superficie, sfruttando anche la banda divisoria di superstrade urbane), si possa fare qualcosa per offrire agli utenti un servizio di trasporto veloce e non inquinante.

GLI AUTOMOBILISTI TEDESCHI FINANZIERANNO I TRENI?

Per la prima volta in Europa un governo si appresta a varare un ampio trasferimento di risorse finanziarie dalla strada alla rotaia. Il ministro dei Trasporti tedesco, Gunther Krause, ha presentato un progetto volto ad introdurre sulle autostrade germaniche, finora gratuite, un pedaggio forfettario in forma di vignetta adesiva da esibire sul parabrezza dell'auto, come già in uso in Svizzera. Il prezzo, a partire dal 1° gennaio 1994, oscillerebbe tra i 300 ed i 400 marchi all'anno (circa 3/400.000 lire) e preluderebbe alla successiva privatizzazione della rete autostradale con l'introduzione di normali pedaggi, come quelli che conosciamo in Italia. La novità del provvedimento è costituita dal fatto che gli introiti così raccolti — e stimati in circa 5 miliardi di marchi — sarebbero destinati a finanziare il trasporto ferroviario che necessita di massicci investimenti, specie per ammodernare le linee nella parte orientale della nuova nazione unificata. Naturalmente non tutti gradiscono l'idea di doversi accollare maggiori costi per circolare sulle autostrade. Le lobby degli autotrasportatori e la potente Adac (l'Automobile Club locale) sono tra i capofila di una protesta che — facile prevederlo — dividerà nei prossimi mesi l'opinione pubblica tedesca.

TERAPIA D'URTO PER LE FERROVIE POLACCHE

Passata nel giro di pochi anni dall'economia rigidamente pianificata ad un modello liberista radicale, la Polonia sta ora affrontando la profonda crisi economica che ha inevitabilmente accompagnato la transizione. Anche il sistema ferroviario non poteva sfuggire ad una dura ristrutturazione, che deve, tra l'altro, tener conto della drastica caduta del traffico merci, connessa sia alla riduzione degli scambi con la defunta Unione Sovietica sia alla maggiore concorrenza degli autotrasportatori privati. La prima conseguenza pratica consiste nel dimezzamento degli organici: dei 412 mila dipendenti, già in parte distaccati ad imprese di manutenzione o di produzione del materiale rotabile, resteranno in forza tra dieci anni non più di 200 mila unità. Anche il traffico passeggeri subirà profonde trasformazioni. Da un lato si cercherà di ammodernare le relazioni a media distanza tra le maggiori città, in modo da realizzare una vera e propria rete Intercity. Per quanto riguarda, invece, il traffico locale, si programma una certa riduzio-



ne del servizio, attualmente molto intenso. Dei 24 mila km di linee gestiti dall'azienda nazionale PKP, su un territorio meno vasto di quello italiano, circa 3.500 verrebbero abbandonati. Tuttavia, ciò non significa necessariamente l'eliminazione della ferrovia, perché una parte di queste linee potrebbe essere affidata alle comunità locali. Ciò è già avvenuto nella regione di Poznan, dove 366 km di binari sono ora gestiti da un'agenzia che riunisce la stessa PKP, le autorità dipartimentali ed alcuni privati, utilizzando automotrici leggere acquistate di seconda mano in Danimarca.

ORLYVAL: CON I PRIVATI I CONTI NON TORNANO

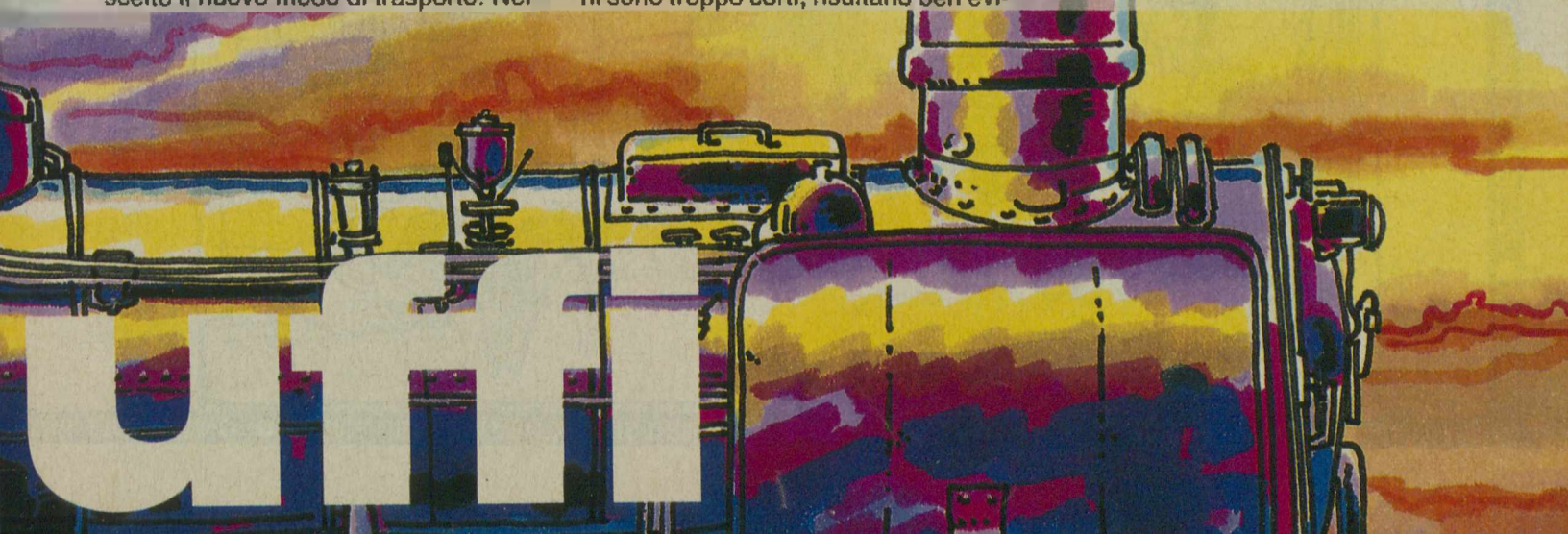
La prima gestione integralmente privata di un sistema di trasporto collettivo nell'Europa Occidentale è clamorosamente fallita alle porte di Parigi. Il 1° ottobre 1991 era stato inaugurato il collegamento tra l'aeroporto di Orly e la stazione della metropolitana regionale Rer di Antony: 7,2 km di doppio binario su cui viaggiano navette integralmente automatizzate (ossia senza conducente a bordo), secondo il modello Val, già sperimentato con successo fin dai primi anni Ottanta a Lille, nel nord della Francia. Nel caso di Orly, però, era prevista una gestione integralmente privata e quindi capace di finanziarsi autonomamente con gli introiti tariffari, senza ricorrere a sovvenzioni pubbliche. Ciò ha indotto la società proprietaria, denominata Orlyval, ad applicare tariffe alquanto elevate (50 franchi, pari ad oltre 13.000 lire) per raggiungere Parigi, per di più non integrate con i biglietti della rete urbana. Questo motivo, congiunto alla necessità di dover cambiare treno ad Antony, ha fatto completamente saltare le ottimistiche previsioni di traffico. Solo un terzo dei passeggeri inizialmente stimati hanno scelto il nuovo modo di trasporto. Nel giro di appena un anno Orlyval è così giunta sull'orlo del fallimento e, per recuperare almeno in parte l'investimento effettuato, è probabile che la municipalizzata parigina Ratp dovrà ora accollarsi le spese di gestione. Due indicazioni sembrano emergere da questa infelice esperienza. Da un lato la fiducia nelle capacità taumaturgiche dell'iniziativa privata nel settore dei trasporti ne esce severamente ridimensionata. Dall'altro è opportuno limitare al massimo le rotture di carico che, imponendo all'utente un cambio seppur con buone coincidenze, risultano sgradite ai più. Se l'aeroporto di Orly fosse stato servito direttamente dai treni nazionali, come avviene a Zurigo, Francoforte ed anche all'altro aeroporto parigino di Roissy, probabilmente molti passeggeri avrebbero più facilmente rinunciato al taxi o alla propria auto.

NUOVA GENERAZIONE DI CARROZZE A DUE PIANI

Le vetture a due piani hanno una consolidata tradizione sulle reti ferrovarie di molte nazioni. Negli Stati Uniti sono utilizzate soprattutto sui lunghi percorsi transcontinentali: il piano superiore è attrezzato a salone panoramico e permette così ai passeggeri di ammirare gli splendidi paesaggi delle Montagne Rocciose. In Europa, invece, a partire dagli anni Settanta, le carrozze a due piani sono state impiegate soprattutto per il traffico pendolare. Prima nella banlieu di Parigi, poi in Olanda, Svizzera (sul passante zurighese) ed anche in Italia (sia sulla rete FS che su quella delle Ferrovie Nord Milano) i clienti del trasporto locale hanno imparato a familiarizzare con questo tipo di veicoli. I vantaggi in termini di maggiore capacità di posti offerti, specie laddove risulta impossibile allungare la composizione dei treni perché i marciapiedi di certe stazioni sono troppo corti, risultano ben evidenti. Per contro, non mancano lamentele, specie per la necessità di superare i gradini interni, oltreché per una non sempre perfetta climatizzazione. Attualmente le ferrovie europee stanno mettendo a punto una nuova generazione di treni a due piani maggiormente confortevoli e non più limitati alle sole brevi distanze. In Francia, per esempio, i nuovi TGV 2N adatti a circolare a 300 km/h, prevedono l'accesso al livello basso e l'intercomunicazione tra le carrozze al piano alto, con rampe che eliminano gli scomodi gradini all'interno del convoglio.

È IL TRENO IL PIÙ SPAZIOSO

La rivista svizzera "Via" si è presa la briga di misurare gli spazi disponibili al passeggero seduto per distendere le gambe durante il viaggio sui vari mezzi di trasporto. Dai dati raccolti, con precisione tutta elvetica, risulta che il migliore comfort è offerto dalle poltrone dei treni Intercity, distanziate di 93.4 cm, parecchio in più rispetto agli 81.3 cm che separano le file di posti sugli aerei della Swissair in classe economica. Ancor meno spaziosi gli autobus granturismo: un Mercedes 0-303 lascia 78 cm ai propri clienti tra una poltrona e l'altra. Ma è il passeggero accomodato sui sedili posteriori dell'automobile ad avere la peggio; sulla Volkswagen Golf gli vengono lasciati appena 74 cm. Chi vuol stare comodo, magari in previsione di un lungo tragitto, non dovrebbe quindi esitare a scegliere il treno. Sperando, ovviamente, di trovare posto a sedere.



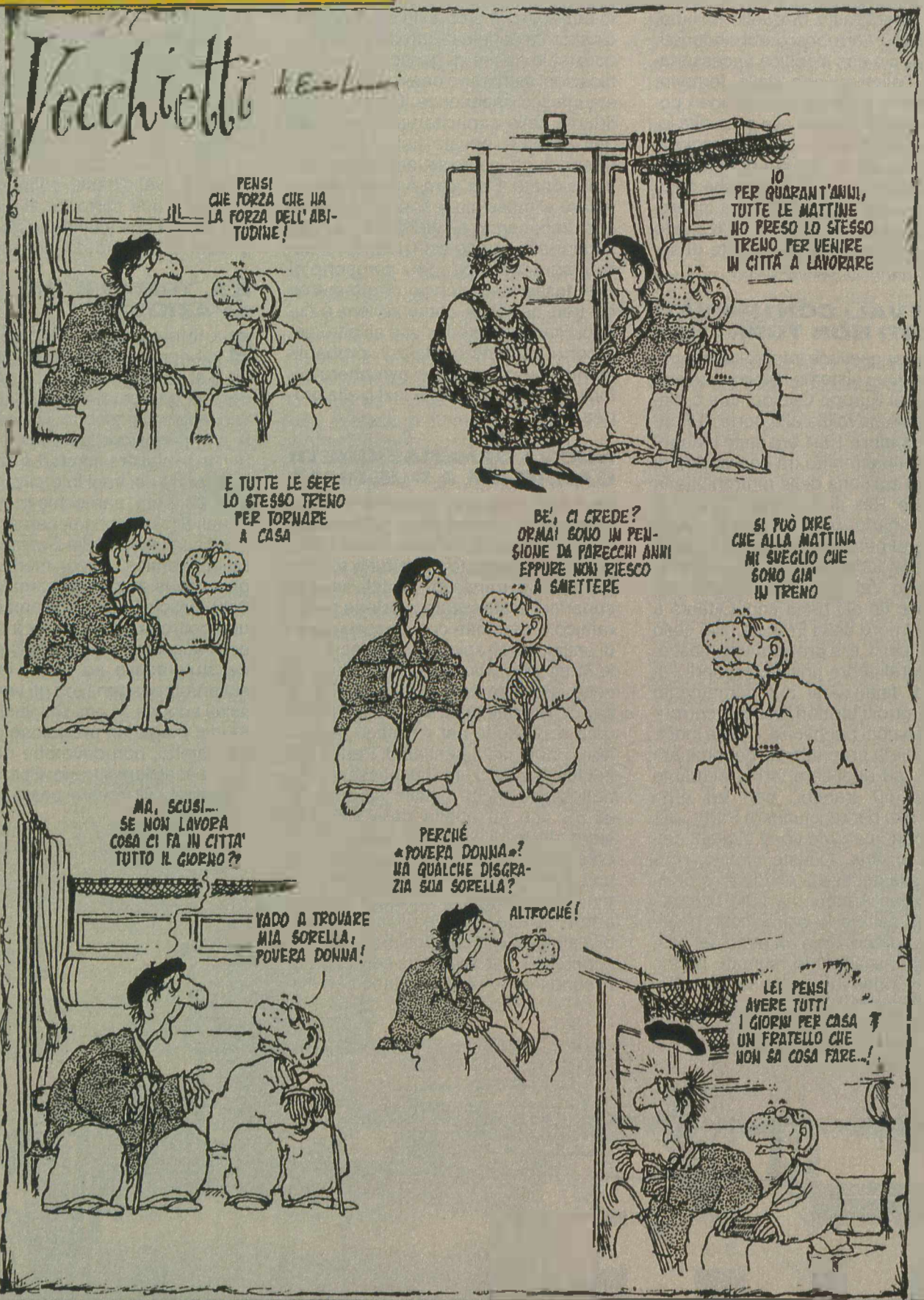
LO SMEMORANDA EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GE

● KEINE GEGENSTAENDE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE WINDOW

Vecchietti

di Enzo Lunari



● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE WINDOW ● DAL FINESTRINO

TERZA CLASSE

Il giro del mondo

di Gino & Michele

Diceva una vecchia canzone popolare: «E sunt andà a fa el gir del mund / per vedè se l'era rutund»... Ma dato che il giro del mondo in treno non si può fare siamo costretti a proporre due o tre itinerari ridotti.
I viaggi a cui vi invitiamo sono però un po' particolari: li faremo attraverso le battute scelte tra le 2000 pubblicate nei tre volumi di *Anche le formiche nel loro piccolo s'incazzano* (il terzo e definitivo, *Le Formiche - ultimo atto*, è in libreria e in edicola in questi giorni).

Primo itinerario. Viaggio in vagone letto Venezia-Monfalcone-Rimini-Roma.

Quelli che di fianco al vagone letto credono ci sia il vagone comodino.

Beppe Viola

Il mio paese è l'Italia. Al Sud ci sono le autobombe; a Est le alghe; a Nord le tangenti; a Ovest gli incendi e al Centro Antonello Venditti.

Paolo Rossi

Dite: «Com'è triste Venezia»? Si vede che non avete mai visto Monfalcone.

Dario Fo - Paolo Rossi

A Venezia per i vostri bisogni servitevi delle toilettes pubbliche. Ce ne sono ben due: una a Mestre e una sull'autostrada per Padova dove, tra l'altro, potrete ammirare il fenomeno dell'acqua alta in pieno autogrill.

Michele Serra

A Rimini ci sono talmente tanti alberghi che ormai l'unica vista che si possa godere dall'hotel Bellavista è l'hotel Belvedere e viceversa.

Paolo Cananzi

Quando sono arrivato a Roma sono rimasto molto impressionato da due cose: dal Colosseo e dalla cameriera della mia stanza d'albergo. Tutt'e due avevano una struttura incredibile.

Mel Brooks

Secondo itinerario. Le vacanze intelligenti in giro per l'Europa: Roma-Londra-Liegi-Monaco di Baviera.

È difficile fare delle vacanze intelligenti dopo undici mesi di lavoro cretino.

Albert

In Inghilterra è primavera. L'anno scorso l'ho mancata. Ero in bagno.

Michael Flanders

A Londra, tranne il Papa, c'è tutto. A Roma, tranne tutto, c'è il Papa.

Pino Caruso

Liegi. Città nota per la pronuncia dei suoi abitanti. La C dolce viene infatti comunemente chiamata la C liegina.

Massimo Bucchi

Andare in Brasile con la fidanzata è come andare all'Oktober Fest con una birretta.

Stefano Nosei

Terzo itinerario. Le vacanze avventurose: New York-California e ritorno.

Quando a New York sono le 3, a Londra è ancora il 1938.

Bette Midler

A New York c'è una violenza pazzesca. Sul giornale di oggi c'era la notizia di un leone che si è liberato dallo zoo di Central Park ed è stato seriamente malmenato.

Bob Newhart

Un'auto è inutile a New York ed è essenziale in ogni altro posto. Esattamente come le buone maniere.

Mignon McLaughlin

Visitate la California prima che la California visiti noi.

Daniel Ortega

La California è un bel posto per viverci. Se sei un arancio.

Fred Allen

In California non gettano la spazzatura, la trasformano in show televisivi.

Woody Allen

A molta gente piace fare le vacanze avventurose, piene di pericoli. La mia idea di vacanze avventurose e piene di pericoli è andare a Beverly Hills senza carte di credito.

Bob Saget

A Los Angeles per incontrare qualcuno bisogna investirlo.

Steve Martin

Vivere in California aggiunge dieci anni alla vita di un uomo. E questi dieci anni mi piacerebbe passarli a New York.

Harry Ruby

Lasciatemi dare un consiglio ai turisti. Se volete andare a New York portatevi la macchina fotografica, perché vedrete cose che non rivedrete mai più. La prima cosa che non rivedrete mai più sarà la vostra macchina fotografica.

Mike Reynolds

New York! Grande città! Venite e visitarla: vi arresteranno!

Michael Keaton

Nichetti, quante storie!

Abbiamo parlato con l'attore-regista milanese in occasione della proiezione del suo ultimo film "Stefano Quantestorie". Lo spettatore rimane stupito di fronte allo svolgersi e all'intersecarsi delle storie di sei personaggi

Piccolo, sempre sorridente, con i baffoni e gli occhiali a lenti tonde, Nichetti ispira un'immediata simpatia. Anche se impegnatissimo nella promozione del suo ultimo film "Stefano Quantestorie", che sta riscuotendo grande successo nelle sale cinematografiche di tutta Italia, l'attore-regista accetta di incontrarci subito, rubando il tempo al break di mezzogiorno. Le pareti dello studio dove realizziamo l'intervista sono tappezzate dalle foto di scena dei suoi film e questo ci suggerisce la prima domanda.

"Ratataplan", "Ho fatto splash", "Domani si balla", "Ladri di saponette", "Volere Volare" e ora "Stefano Quantestorie": nei tuoi film riesci sempre a stupire gli spettatori con soggetti e tecniche di regia sempre diversi. A parte il risultato finale, costantemente di ottimo livello, vorrei che spiegassi perché per le tue produzioni, che affrontano argomenti seri anche se hanno sempre un fondo di ironia, continui a sperimentare nuovi modelli espressivi.

«"Stefano Quantestorie" è un altro dei miei giochi cinematografici. Mi piace considerare il cinema come un gioco, un gioco per chi lo fa e un gioco per chi va a vedere i film, e come tutti i giochi se riesce anche a far riflettere, a ragionare, a non essere soltanto un qualche cosa di superficiale, tanto di guadagnato. La caratteristica comune a tutti i giochi, in fondo, è quella di far divertire i partecipanti e chi gioca normalmente è spensierato ed è disposto a ridere, anche se molto impegnato in quello che sta facendo. Sono convinto che si possa affrontare un discorso serio, su una generazione o su un problema sociale, utilizzando l'ironia e facendo sorridere: è una regola che cerco di non dimenticare quando scrivo il soggetto per uno dei miei film. Il cinema comico non l'ho mai considerato di serie "B", un genere solo di evasione, e i grandi esempi che ho in mente, da Chaplin a Tati, lo stesso Totò, con tutte le sue superficialità e i film di poco conto, rappresentavano nelle loro produzioni uno spaccato sociale più significante ed approfondito di quello che non sembrassero ad un primo sguardo. Fatta questa premes-



Maurizio Nichetti suona il sax in una scena dal suo ultimo film "Stefano Quantestorie".

sa, con "Stefano Quantestorie" ho cercato di rimanere fedele a questo cliché, girando un film non angosciante che parla della vita di tutti i giorni e che sottolinea il fatto che non sempre ci troviamo a vivere nei panni che vorremmo, che ci siamo scelti, ma che spesso sono state altre persone, o eventi che sembravano insignificanti, a decidere per noi».

È il rimpianto di non aver potuto, o voluto, fare delle scelte diverse nella tua vita ad aver ispirato il soggetto per il film?

«Direi decisamente di no. Sicuramente ho pensato spesso a come un quarantenne di oggi



vent'anni fa si trovava stimolato dall'ambiente in cui viveva e dall'ideologia frutto di quegli anni: quella generazione che sfilava per le vie delle città e partecipava alle manifestazioni di piazza alla fine degli anni '60 e all'inizio degli anni '70 con grandi illusioni, oggi si trova ad aver trovato il "posto fisso", ad essere sposata con prole, magari a subire frustrazioni, oppure a vivere nell'illegalità nel proprio Paese o all'estero. Entrambe le situazioni, diametralmente opposte, avrebbero potuto verificarsi per una stessa persona a seconda di una scelta fatta durante una serata con gli amici».

Maurizio, qual è secondo te il margine di scelta che ognuno ha a disposizione?

«Dipende come lo si vuole considerare. Può essere insignificante oppure enorme: insignificante se pensiamo che una sola decisione può cambiare la nostra vita; il margine può essere invece enorme in considerazione del fatto che molte (e Stefano lo dimostra nel film) sono le situazioni che ciascuno può crearsi.

Nel film tu interpreti sei personaggi, o sei possibili Stefano, se vogliamo: il carabiniere, il professore di liceo, il pilota, l'impiegato di banca, il sassofonista, il rapinatore, ciascuno dei quali vive autonomamente una propria vicenda all'insaputa degli altri. Le vite dei sei Stefano si intersecano tra loro varie volte fino a raggiungere il culmine dell'intreccio, in un crescendo di avvenimenti, nella scena finale del film che si svolge in una discoteca dove tutti i personaggi, a parte l'impiegato di banca, sono presenti. Provi una simpatia particolare per uno dei protagonisti della storia?

«Mi rendo conto che è banale rispondere dicendo che ho simpatia per tutti i personaggi del film, ma è così; non potrebbe essere diversamente perché nel film non c'è uno Stefano vero e cinque falsi. Forse è difficile spiegare questo lavoro a parole a chi non l'ha già visto; si rischia di ridurlo ad un teorema pseudo-filosofico, pseudo-esistenziale... e ciò può farlo apparire soltanto noioso. In realtà il film ha una valenza, una sua ragione di esistere, proprio se si utilizza la chiave dell'ironia e per il modo in cui è stato costruito, per il suo "assemblaggio". Non vuole proporre allo spettatore un personaggio che risulti più simpatico di un altro: ognuno può tirare le sue conclusioni. Non si tratta di un film a tesi, non si addita un modello di vita debosciata per far apparire migliore il contrario, non si pongono i cattivi contro i buoni, anzi se c'è un contenuto, se c'è un significato da cogliere è quello che bisogna avere comprensione sia per gli uni che per gli altri che non hanno avuto una vera vocazione per quello che si trovano ad essere. Stefano non è un carabiniere sorretto dalla fede dell'Arma, non è un rapinatore che è invaso dal germe della violenza, non è un bancario yuppie, un sassofonista star della rock-music, un professore patito per la matematica, un pilota che sognava gli aerei fin da bambino: in tutte quelle vite lui ci è capitato per caso e cerca di sopravvivere in quei panni anche se si sente inadeguato al ruolo».

Forse nessuno di questi modelli è quello giusto. Ci potrebbe essere, allora, una settima vita?

«Ce ne potrebbero essere sette, otto, il film finisce dopo un'ora e mezza perché questo è il tempo disponibile, ma si potrebbe ovviamente continuare all'infinito.
Non ci sono nel film personaggi insoddisfatti, ogni Stefano è contento di quello che è, nessuno di loro dice "... Ah, che bello sarebbe stato fare un'altra cosa!", l'inadeguatezza per ogni vita è accettata come fosse una situazione normale per ciascuno di noi. In ogni vita, comunque, si possono trovare ottime ragioni per essere contenti di ciò che si fa e i personaggi del film sembrano esserne consapevoli, non ci sono rimpianti da parte di nessuno».

C'è una scena del film che ti sembra particolarmente significativa?

«Sì, quella che abbiamo girato nella stazione di Milano Centrale. Nel film prendere o non prendere il treno per Genova che parte dal binario 22 rappresenta un episodio di svolta nella vita di Stefano. Come spesso accade anche nella vita di ognuno di noi, salire su un treno che parte può essere determinante per il futuro: non a caso si dice "hai perso il treno", con il significato di "hai perso un'occasione". E poi, oltre che al protagonista del mio film, a quante persone sarà capitato di prendere un treno per "il rotto della cuffia" e incontrare nello scompartimento la donna della propria vita o avere un colloquio determinante per il lavoro? Un viaggio in treno può sempre cambiare radicalmente la vita di ognuno».

In tutti i tuoi film si vedono spesso treni e stazioni. C'è un motivo che giustifichi quest'indulgere con le riprese su elementi ferroviari?

«Probabilmente una ragione inconscia può risiedere nel fatto che ho cominciato a salire sui treni fin da neonato: il mio primo viaggio non posso neppure ricordarlo se non grazie al racconto dei miei genitori. Avevo solo tre mesi quando con papà e mamma ci recammo in Puglia, partendo proprio dalla stazione di Milano Centrale, per andare a far visita ad alcuni parenti. Le stazioni si vedono spesso nei miei film, che sono girati in ambienti urbani e raccontano situazioni contemporanee, perché fanno parte dell'architettura di qualsiasi città o paese anche di piccole dimensioni, e prima o poi finisce che i personaggi delle varie storie si rechino in stazione a prendere un treno».

Prendi spesso il treno?

«Ho "pendolato" spessissimo fra Milano e Roma per lavoro. Preferisco il treno all'aereo per questi spostamenti perché lo ritengo il mezzo più comodo per affrontare le medie distanze.

Sullo stesso percorso adopero spesso il vagone letto: risparmi i soldi dell'albergo (quelli di Roma sono cari e sempre affollati) e il giorno della partenza puoi rimanere in famiglia fino a tardi avendo il giorno dopo completamente a disposizione per il lavoro».

Dopo questa parentesi ferroviaria torniamo al cinema: quando giri un film ti diverti?

«Sono convinto di essere un uomo fortunato perché faccio un lavoro che mi piace. Riesco quindi a divertirmi nel girare i miei film. Ma la soddisfazione maggiore è per me quella di far sempre qualcosa di diverso. Il mio ultimo lavoro non è mai uguale al precedente. È una sfida continua su percorsi mai sperimentati in precedenza, dove provo continuamente le mie capacità: credo di aver coraggio nell'affrontare questo gioco».

Non hai paura che gli esperimenti finiscano poi per penalizzarti non assegnandoti di fatto una collocazione precisa nell'ambiente del cinema?

«Senz'altro queste esperienze mi penalizzano. Se avessi continuato a seguire il filone di "Ratataplan", specializzandomi nel settore dei film muti, oggi avrei sicuramente un posto più definito nelle caselle dei critici, di quelli che parlano professionalmente di cinema. Sulla copertina del "dossier" Nichetti (ammesso che i critici tengano dei fascicoli per ogni regista o attore) forse non sono riusciti ancora ad appiccicare un'etichetta. Sinceramente non sono disposto a barattare il divertimento e la soddisfazione che ricavo compiendo i miei esperimenti con una bella etichetta su quel fascicolo».

Ti ho visto poco tempo fa partecipare al dibattito seguito alla proiezione del film di Massimo Martelli "Per non dimenticare", che racconta gli ultimi minuti che precedono lo scoppio della bomba nella stazione di Bologna il 2 agosto del 1980 attraverso la memoria di un superstite. Un film di grande impegno sociale e un dibattito interessante: la tua partecipazione mi ha fatto scoprire un Nichetti impegnato nel sociale. Vuoi parlarmi di questo Nichetti?

«Non sono un presenzialista, non mi piace sbandierare le mie idee o l'appartenenza ad un partito politico: di fatto non sono mai stato iscritto a nessun partito, anche se oggi dire questo può sembrare di moda. È vero però che sono sempre stato partecipe alle problematiche sociali e politiche, che una volta si definivano con il termine "contestazione": non sono mai stato un qualunquista e ho espresso sempre chiaramente il mio punto di vista. Oggi trovare le occasioni per dire la propria opinione liberamente è sempre più difficile. Quella serata che tu ricordi rappresentava una rara occasione per manifestare un onesto impegno e la ferma richiesta di sapere cosa è successo in Italia negli ultimi 25 anni: chi sono gli autori delle tante stragi che hanno insanguinato il nostro Paese, da Piazza Fontana in avanti? Chi ha organizzato la strategia della tensione? Chi ha favorito il sistema mafioso e la corruzione? Io leggendo i giornali non cerco di sapere chi è andato in galera oggi, ma cerco di scoprire tra le righe se qualcuno riesce a spiegare cosa è successo realmente in tutti questi anni e chi sono i veri colpevoli.



Caterina Sylos Labini e Maurizio Nichetti in un'altra scena di "Stefano Quantestorie", di cui Nichetti ha curato anche la sceneggiatura e la regia.

In una fase politica come quella che sta attraversando il nostro Paese la satira è opportuna? Si può oggi, secondo te, prendere in giro i politici?

Di sicuro fare della satira sui politici oggi è estremamente difficile, perché il livello di comicità raggiunto dagli stessi nella realtà è superiore ad ogni possibile tentativo di caricatura. La cosa che risulta particolarmente comica è che alcune affermazioni come «Ho preso soldi per il partito, ma non sapevo di commettere un reato» sono pronunciate con un tono molto serio e sembrano testimoniare un'assoluta buona fede. Loro, in effetti, sono stati convinti per anni che si trattasse di una cosa normale prendere i soldi pubblici e deviare verso altre casse i finanziamenti destinati ad attività sociali. La gente così finiva per pagare l'apparato e non avere i servizi: tutto normale... secondo loro. In una situazione del genere, dove sono possibili certi ragionamenti, scrivere una battuta sui politici è molto difficile perché rischi di dire una banalità o di sparare sulla Croce Rossa. La gente oggi ha più voglia di cose serie».

Carlo Pino

LA TRAMA DEL FILM

Stefano da ragazzo (James Spencer Thiérrée) aveva mille idee per la testa: andare a studiare in America, diventare una star della musica... e tutta la vita per realizzarle. Sua madre (Milena Vukotic) avrebbe voluto per lui una laurea, un tranquillo lavoro da insegnante, una buona moglie. Suo padre (Renato Scarpa) preferiva pensarlo carabiniere, inserito in una carriera di tutto rispetto.
Stefano, quarantenne (Maurizio Nichetti), è un uomo come tanti che sta cercando di sopravvivere coerentemente con le proprie idee che non sono più mille.
Ma è meglio complicarsi la vita con la proprie mani o permettere agli altri di complicarla per noi? Certo, una moglie (Caterina Sylos Labini), una compagna (Elena Sofia Ricci) o un colpo di fulmine (Amanda Sandrelli) possono cambiare un'esistenza senza che il diretto interessato neppure se ne avveda.
Capita così di vivere da protagonisti una vita nella quale, il più delle volte, siamo finiti per caso e ci è difficile immaginarci in un altro ruolo, in un'altra storia, in un altro film. Difficile, non impossibile.

LA FILMOGRAFIA DI MAURIZIO NICHETTI

1974	Il Signor Rossi cerca la felicità	- sceneggiatura (animazione)
1975	I sogni del Signor Rossi	- sceneggiatura (animazione)
1975	Allegro non troppo	- sceneggiatura e attore (tecnica mista)
1976	Le vacanze del Signor Rossi	- sceneggiatura (animazione)
1979	Ratataplan	- sceneggiatura, attore e regia
1980	Ho fatto splash	- sceneggiatura, attore e regia
1982	Domani si balla	- sceneggiatura, attore e regia
1983	I paladini	- attore
1984	Bertoldo, Bertoldino e Cacasenno	- attore
1985	Il Bi e il Ba	- regia
1988	Ladri di saponette	- sceneggiatura, attore e regia
1990	Volere Volare	- sceneggiatura, attore e regia
1992	Stefano Quantestorie	- sceneggiatura, attore e regia.

SPECIALE

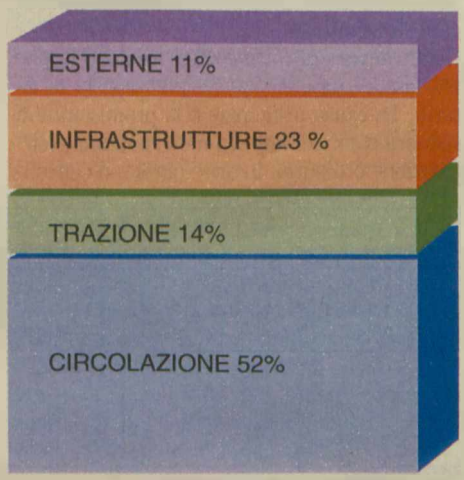
Compartimenti

Ancona

L'attivazione dell'orario invernale 1992-1993 ha fatto registrare, nel Compartimento, una lieve flessione dei ritardi della prima fascia, quelli cioè compresi tra 0 e 5 minuti. Rimane invece sostanzialmente stabile, rispetto al precedente orario estivo, la situazione dei ritardi delle altre fasce.

Ritardi	0-5'	0-10'	0-15'	0-30'	>30'
Periodo (1.6/31.8.92)	82,7	91,8	96,5	98,3	1,7
Arrivi: percentuali di tutti i treni regionali					
Periodo (1.9/31.12.92)	80,4	91,8	96,7	99,3	0,7
Arrivi: percentuali di tutti i treni regionali					

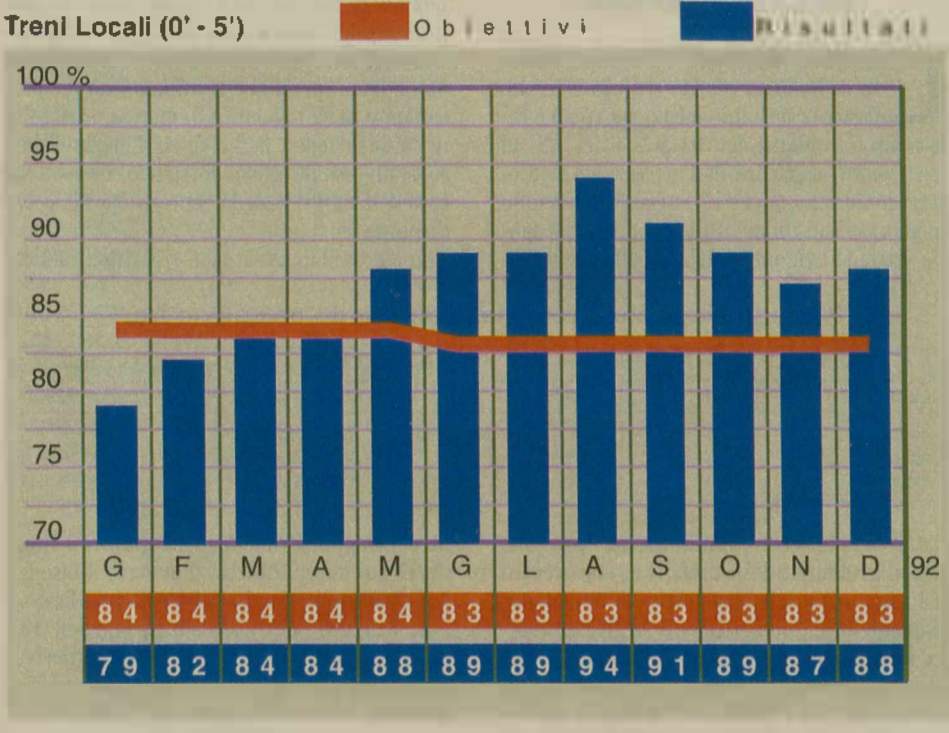
Ripartizione percentuale del monte ritardi
in funzione delle principali cause

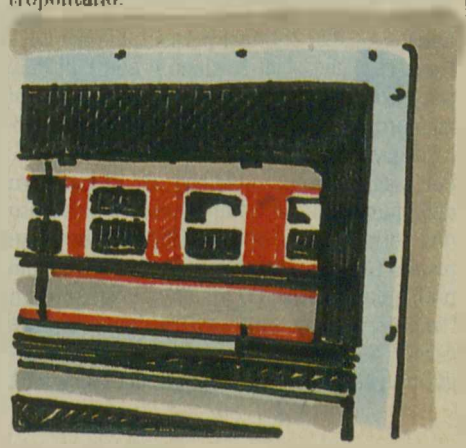


Tale stabilità è in parte legata alle caratteristiche della rete che nel Compartimento di Ancona è costituita da 1010 km di linea di cui 300 a doppio binario e 712 a binario unico. Le cause più frequenti di ritardo sono infatti legate ai problemi di circolazione: incroci e precedenze, ai quali vanno aggiunti i guasti dei mezzi che, sulle linee a binario unico, causano dei veri e propri blocchi che finiscono per incidere vistosamente sulle percentuali totali. Questa situazione è evidenziata nella tabella sotto riprodotta relativa agli arrivi dei treni circolanti sulle linee a doppio binario.

Ritardi linee doppio binario	0-5'	0-10'	0-15'	0-30'	>30'
Periodo (1.6/31.8.92) Tutti i treni regionali	90,3	95,1	98,9	100	—

Per questo motivo, ai fini della regolarità di marcia dei treni sulle linee a binario unico, saranno utili, anche se limitatamente, i due raddoppi sulla linea Orte-Falconara: i 16 km della Foligno-Campiello attivati il dicembre scorso e i 25 km della tratta Jesi-Falconara che saranno inaugurati il prossimo maggio.
Un'altra causa di ritardo che è stata individuata, principalmente per i treni pendolari, è l'elevata affluenza di viaggiatori rispetto alla capienza dei treni. Tale causa, tra l'altro in diminuzione in termini di rilevanza rispetto agli anni precedenti, potrà essere annullata dopo l'entrata in servizio del nuovo materiale rotabile, dotato di maggiore capienza e progettato appositamente per il traffico metropolitano.





Bari

Il lavoro svolto dal Compartimento nel corso del 1992 sul fronte della puntualità chiude con un bilancio positivo, superiore agli obiettivi che erano stati fissati.
Nella tabella sotto riprodotta sono riportati i valori percentuali dei treni giunti in ritardo nelle stazioni termine di corsa, registrati dall'attivazione dell'orario invernale (settembre 1992) al gennaio 1993.

Periodo	Ottobre 1992	Novembre 1992	Dicembre 1992	Gennaio 1993
% treni regionali con ritardo 0-5'	89	87	88	88
% treni regionali con ritardo 0-10'	98	94	95	93

Per quanto riguarda alcuni specifici problemi, ricordiamo come nei primi mesi del 1992 fu riscontrato un irregolare andamento del traffico sul tratto di linea Taranto-Metaponto, dovuto in parte all'insufficiente scambio di informazioni tra gli operatori locali preposti alla circolazione. Per ovviare a questo problema venne deciso di istituire un posto centrale con il compito di seguire in tempo reale la marcia dei treni e coordinare con tempestività le scelte operative delle stazioni, promuovendo nello stesso tempo una maggiore autonomia decisionale degli operatori coinvolti. A metà anno, ritornata sotto controllo la situazione, si è potuto tornare all'esercizio normale.
È stata conclusa un'approfondita analisi sulle cause che generano il ritardo che ha evidenziato quali sono i fattori principali che incidono sulla puntualità. Il 52% dei ritardi va imputato alle anormalità di circolazione, le cui maggiori voci riguardano sul semplice binario l'attesa del treno incrociante e la prolungata sosta in stazione per il completamento del servizio viaggiatori. Al secondo posto, con un'incidenza del 23%, sono emersi come causa di ritardo i problemi legati alle infrastrutture: guasti agli impianti che controllano il distanziamento tra i treni, guasti agli impianti di sicurezza di linea e di stazione, guasti ai passaggi a livello, rallentamenti per lavori sulla linea. Seguono con una percentuale del 14% i guasti ai mezzi di trazione e con l'11% le cause cosiddette "esterne" (avverse condizioni meteorologiche, occupazione dei binari da parte di estranei ecc.).
Per raggiungere gli obiettivi '92 di recupero della puntualità, il Compartimento ha varato una serie di provvedimenti che hanno interessato tutte le aree professionali coinvolte nel problema. È stato, ad esempio, costituito un "nucleo andamento treni", composto da esperti dei vari settori, con il compito di seguire in tempo reale la marcia dei treni. Si è proceduto a sensibilizzare maggiormente il personale d'esercizio e il personale responsabile delle infrastrutture sul tema della puntualità, come aspetto fondamentale della qualità del servizio. Si è chiesto al personale di macchina e di scorta di compilare le schede appositamente create per la rivelazione delle cause dei ritardi. Su tali cause sono state poi organizzate riunioni mensili con i responsabili dei vari settori, per individuare gli interventi necessari.
Per l'immediato futuro, inoltre, il Compartimento ha deciso di fornire il personale di strumenti più adeguati per tenere sotto controllo la situazione: dai nuovi supporti informatici per rilevare in anticipo gli eventuali conflitti di circolazione e intervenire immediatamente, alla possibilità di dotare il personale viaggiante di telefoni cellulari per la segnalazione tempestiva delle anomalie.
Per quanto riguarda il servizio ferroviario metropolitano Bari S. Spirito-Bari Japigia, i ritardi medi sono riportati nella tabella pubblicata di seguito.
Dalle rilevazioni fatte è emerso come la prima fascia oraria sia quella più esposta ai ritardi. La causa principale è la promiscuità di sede fra treni del servizio metropolitano e circolazione ordinaria. In altre parole, il concentrarsi in archi temporali ristretti di numerosi treni, specie a lungo percorso, provenienti da Nord e spesso in ritardo, condiziona la partenza in orario delle corse metropolitane. Per ovviare a tali interferenze si sta studiando la possibilità di modificare l'attuale regime di esercizio per consentire l'invio contemporaneo nella stessa direzione di marcia, ma su binario diverso, di treni differenti per velocità e numero di fermate.



Fascia Oraria S. Spirito-Japigia	Ritardo medio Novembre '92	Dicembre '92	Gennaio '93
7,00-10,15	3,5 min.	2,5 min.	2,5 min.
12,00-14,45	1,0 min.	0,5 min.	1,5 min.
15,30-20,40	1,5 min.	1,5 min.	1,5 min.

Bologna

Le ultime rilevazioni del Compartimento di Bologna riferite a dicembre sono positive: il ritardo medio per treno è calato dai 5,3 minuti del '91 ai 2,4 del '92. In particolare, a partire dall'attivazione dell'orario invernale, anche i treni regionali hanno migliorato sensibilmente la propria puntualità, come si evidenzia nella tabella seguente:

Percentuale di treni regionali con ritardo compreso tra:

	0-5 minuti		0-10 minuti		0-15 minuti	
Mesi	1991	1992	1991	1992	1991	1992
ottobre	76,5	84,9	non disp.	non disp.	95,7	96,7
novembre	77,1	84,2	90,9	92,7	95,8	97,0
dicembre	79,9	83,9	91,4	92,8	95,8	97,3

Naturalmente occorre continuare ad agire sulle cause strutturali dei ritardi che, soprattutto nel trasporto locale, sono causa di disagio per la clientela. Il Compartimento di Bologna soffre in modo particolarmente vistoso il fatto di essere attraversato dall'asse Prato-Piacenza, un tratto soggetto a traffici intensissimi e tipologicamente conflittuali. Sui due binari della linea Bologna-Piacenza, in particolare, corrono intercity ed espressi, ma anche — e in quantità tutt'altro che irrilevante — treni regionali e treni merci che si influenzano reciprocamente nella regolarità di marcia. Inoltre, il nodo di Bologna, punto di confluenza di ben sette diverse direttrici di traffico, è ormai saturo e mostra la corda soprattutto nelle ore di punta.
Non c'è dubbio che a mali strutturali debbano contrapporsi rimedi strutturali. È il rimedio di cui maggiormente si avverte il bisogno è il quadruplicamento del binario da Prato a Piacenza, attraverso la realizzazione dell'Alta Velocità, con tutti i benefici che ne deriveranno: adeguamento impiantistico del nodo di Bologna, con fluidificazione del traffico in ar-

rivo e in partenza dalle varie linee, dirottamento del traffico veloce sulla linea Alta Velocità e maggior potenzialità della linea attuale per i traffici regionali e merci. Nell'attesa che il progetto superi le difficoltà che oggi ne ostacolano il decollo, dal prossimo orario estivo la regolarità della marcia dei treni sarà intanto favorita dalla razionalizzazione dei flussi che fanno perno su Bologna Centrale. Tale razionalizzazione è garantita — così in entrata come in uscita — dal distanziamento non inferiore a 10 minuti fra un treno e l'altro circolanti sulla stessa direttrice. Il rovescio della medaglia di questa azione, in favore della regolarità, sarà la necessaria modifica dell'orario dei treni "conflittuali" e, in casi estremi, la soppressione di alcune relazioni incompatibili con altre.

Accanto a questo provvedimento vanno segnalati anche l'avvio di un progetto di "qualità totale" teso a responsabilizzare gli operatori dell'esercizio (movimento e manutenzione) e a renderli più sensibili al tema della regolarità, e l'attivazione, dal 4 febbraio, del sistema di esercizio con Dirigente Centrale Operativo sulle linee Castelbolognese-Ravenna e Faenza-Ravenna (tratto Russi-Ravenna). In quest'ultimo caso, l'obiettivo di gestire in economia una linea a scarso traffico, affidandone l'esercizio a un solo operatore centrale, soddisfa anche quello non secondario di migliorarne la regolarità.

Cagliari

In Sardegna il traffico viaggiatori viene effettuato dalle FS con 162 treni dei quali 83 contraddistinti da un numero dispari e 79 da un numero pari. Per convenzione sono indicati con numero dispari i treni che marciano in direzione Nord-Sud/Est-Ovest e con numero pari quelli che si muovono in senso opposto.

Il regime di circolazione non è omogeneo e varia in funzione delle tecnologie presenti negli impianti. Sulla tratta **Cagliari-Decimomannu**, unica a doppio binario, il sistema tecnologico consente il controllo automatico del distanziamento dei treni, i quali possono pertanto essere inoltrati in successione a distanza di circa 3 minuti l'uno dall'altro.

Da **Decimomannu a Macomer** e da **Olbia a Golfo Aranci** e sulla tratta **Sassari-Porto Torres** tutte le stazioni sono dotate di apparati (ACEI) che consentono la manovra automatica degli scambi interessati dalla circolazione dei treni e il controllo di chiusura dei passaggi a livello, comandati sia dalla stessa stazione che lungo la linea. In tale tratta la partenza di un treno da una stazione è consentito solo dopo che un complesso sistema di controlli elettrici ha verificato la inesistenza di impedimenti nella tratta compresa fra la stazione di partenza e la successiva. Tale fatto impone pertanto la preventiva chiusura di tutti i passaggi a livello e la non presenza di altri treni sulla tratta.

Da **Macomer a Olbia** tutte le stazioni sono dotate di apparati che consentono la manovra automatica degli scambi interessati alla circolazione dei treni ed il controllo di chiusura dei passaggi a livello. In tale tratta però il sistema Controllo Traffico Centralizzato (CTC) consente che il comando ed il controllo degli apparati presenti in ciascun impianto venga assicurato da due Dirigenti Centrali Operativi (DCO) residenti a Chilivani, che sovraintendono alla circolazione rispettivamente nella tratta Macomer-Chilivani e Chilivani-Olbia. Tale sistema, basato sul controllo centralizzato a distanza, non richiede la presenza di personale addetto alla circolazione nei singoli impianti.

Sulla linea **Chilivani-Sassari** la manovra degli scambi è affidata al personale ferroviario di stazione o dei treni e la circolazione è coordinata da un Dirigente Unico (DU) con sede a Sassari, il quale opera con la collaborazione degli agenti sopra indicati.

Sulle tratte **Decimomannu-Villamassargia** e **Villamassargia-Carbonia**, la circolazione è invece affidata ai Dirigenti Movimento presenti nei singoli impianti. Ciascun dirigente opera con quelli delle stazioni limitrofe attraverso lo scambio di fonogrammi.

Sulla tratta **Villamassargia-Iglesias** la circolazione è regolata dal Dirigente di Villamassargia.

Un'articolazione dei sistemi di controllo, così come sopra esposta, coinvolge un consistente numero di agenti che quotidianamente operano per garantire una corretta marcia dei treni.

Un guasto agli impianti, un ritardato segnale di consenso alla circolazione, un perditempo nelle operazioni di bigliettazione a terra o di salita e discesa dei viaggiatori possono compromettere in maniera significativa la regolarità di marcia di un treno e, su una linea a semplice binario come quella sarda, la regolarità di marcia di tutti i treni incrocianti e così via a catena.

La tipologia della clientela, costituita per circa l'80% da studenti e lavoratori, impone una concentrazione dei servizi nelle fasce orarie classiche del traffico pendolare (7.00-8.00, 13.00-15.00, 19.00-20.00), nelle quali occorre prestare particolare attenzione affinché il sistema, nella sua globalità, funzioni senza portare condizionamenti alla regolare marcia dei treni.

Quotidianamente vengono registrati gli orari di reale partenza e di arrivo di tutti i treni compartimentali. La tabella 1 pone in evidenza la percentuale dei ritardi raggruppati per fasce. Nel 1992 il 56,2% dei treni è arrivato in orario, il 38,1% con ritardi variabili fra 1 e 15 minuti, mentre il 5,7% ha subito ritardi superiori ai 15 minuti.

Su 34 relazioni, interessate prevalentemente dal traffico pendolare, il rilievo viene seguito con particolare attenzione al fine di intervenire con tempestività per rimuovere le cause dei ritardi.

I dati riportati nella tabella 2 testimoniano un miglioramento della puntualità nel periodo ottobre '92-gennaio '93. A gennaio 1993, l'80% dei treni tenuti sotto controllo è arrivato a destinazione in orario o con ritardi contenuti en-

Tab. 1 - Treni viaggiatori - Percentuali ritardi in arrivo (anno 1992)

	minuti					
Fasce di ritardo	0	1-5	6-15	16-30	31-60	oltre 60
Gennaio	48,5	22,4	20,7	5,3	1,9	1,2
Febbraio	49,0	23,2	19,6	4,7	2,1	1,4
Marzo	55,3	23,3	15,9	4,3	1,0	0,2
Aprile	58,0	22,9	14,9	3,0	0,9	0,3
Maggio	58,8	22,7	14,3	3,2	0,7	0,3
Giugno	50,8	22,2	19,7	5,8	1,1	0,4
Luglio	49,1	22,2	20,9	5,8	1,6	0,4
Agosto	60,4	16,7	17,4	4,3	0,9	0,3
Settembre	56,0	19,5	19,1	4,4	0,8	0,2
Ottobre	61,1	16,5	15,1	3,8	1,1	0,4
Novembre	62,4	19,1	14,5	3,0	0,6	0,4
Dicembre	64,7	19,0	12,9	2,7	0,6	0,1
Anno 1992	56,2	21,0	17,1	4,2	1,1	0,5

Tab. 2 - Treni pendolari - Percentuali ritardi in arrivo (orario invernale 1992/93)

Ottobre 1992				Novembre 1992				Dicembre 1992				Gennaio 1993			
Percentuale x fasce			Totale	Percentuale x fasce			Totale	Percentuale x fasce			Totale	Percentuale x fasce			Totale
0÷5	6÷10	11÷15	0÷15	0÷5	6÷10	11÷15	0÷15	0÷5	6÷10	11÷15	0÷15	0÷5	6÷10	11÷15	0÷15
73	13	7	93	73	15	7	95	75	14	6	95	80	10	6	96

tro i cinque minuti. A fronte di un buon andamento di alcuni treni (12991 e 8914 utilizzato dai pendolari rispettivamente di Porto Torres e Ploaghe, e 8954 dagli studenti e lavoratori con destinazione Iglesias), altri quali il 3957 di rientro a Cagliari da Oristano nel primo pomeriggio ed il 3955 in arrivo a Cagliari alle 08.55 necessitano di un approfondimento delle cause dei ritardi per migliorarne gli standar di puntualità. Nel mese di gennaio il 3957 è infatti arrivato in orario o con ritardi contenuti entro i cinque minuti solamente il 55% dei giorni, il 3955 solo il 52%.

ferrovie italiane
TRASPORTO LOCALE
FIRENZE

CONCERTRENO
TRENO CERTO PER IL CONCERTO

INFORMAZIONI E BIGLIETTI
PRESSO LE PREVENDITE

Firenze

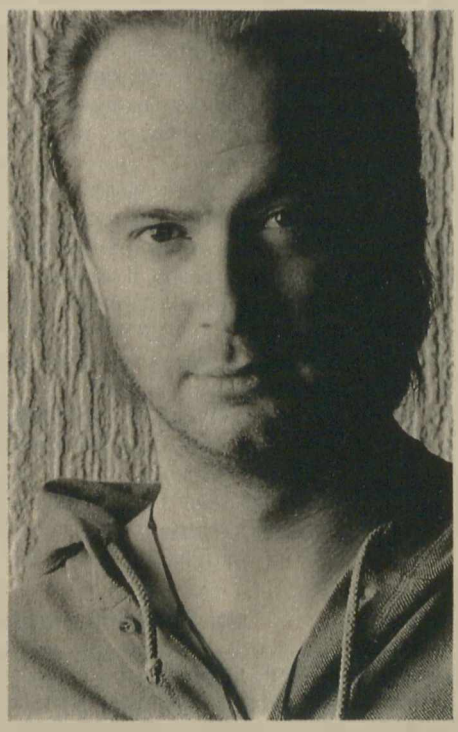
L'intera attività relativa all'andamento dei treni sta impegnando sempre più assiduamente le strutture compartimentali al fine di analizzarne in modo sistematico le cause di ritardo e porre in essere le soluzioni per rimuoverle.
Prendendo a riferimento gli ultimi dati disponibili (gennaio '93) risultano comunque evidenti i buoni risultati raggiunti, con il superamento degli obiettivi assegnati e un abbattimento del 15% delle cause di ritardo.
Le percentuali indicate nella tabella riguardano i 15.417 treni aventi origine e/o destinazione nel Compartimento che hanno viaggiato nel mese scorso.

CONCERTRENO

Treno certo per il concerto. Riprende con questo slogan la collaborazione dell'Ufficio Trasporti Locale di Firenze con gli organizzatori dei concerti che si svolgeranno nella prossima primavera-estate in Toscana.
Il primo appuntamento è stato con **Marco Masini**, che ha tenuto un concerto al Palasport di Montecatini, il 18 marzo. Dopo il successo registrato dall'iniziativa nello scorso anno, viene ulteriormente confermato l'impegno delle Ferrovie a definire, in stretta collaborazione con gli altri soggetti interessati, un adeguato programma di servizi capaci di corrispondere alle esigenze di mobilità collettiva e concentrata, indotte da manifestazioni particolari quali appunto manifestazioni sportive e culturali.
Un contributo importante, quindi, per rendere possibile un'inversione di tendenza e per ridurre, o almeno non alimentare ulteriormente, il carico del traffico stradale nelle aree più densamente popolate della regione.
In occasione del concerto di Masini sono stati organizzati due treni "straordinari" — uno per il viaggio di andata ed uno per quello di ritorno — da Firenze Santa Maria Novella a Montecatini T. Dalla stazione il Palasport era facilmente raggiungibile con un comodo percorso preferenziale, realizzato per l'occasione; un ingresso "dedicato" ha favorito poi l'ingresso al Palasport. E al termine del concerto un treno "certo" per un comodo rientro a casa, ancora prima di mezzanotte.
Abbiamo incontrato Marco Masini a pochi giorni dall'avvio del tour, che prende il nome dal suo ultimo e fortunato album "T'innamorerai", e che lo porterà in giro per l'Italia.
Cosa pensa Marco Masini della proposta Concertreno?
«La giudico molto interessante e sono felice che molti dei miei fans possano raggiungere il luogo del concerto senza eccessive preoccupazioni, viaggiando sicuri su un comodo treno tutto per loro. Potranno, così, nascere nuove amicizie e il tempo del viaggio sarà certamente piacevole... per poi arrivare tutti insieme al concerto».
Puoi parlarci del nuovo spettacolo?
«Stiamo per ultimare le prove prima di partire per questo nuovo tour. Rispetto ai precedenti concerti, questo è certamente più vivo, più energico, più rock: meno riflessivo, forse anche meno intimo. Le canzoni più vecchie sono state arrangiate nuovamente in maniera più grintosa: il tutto per un risultato godibilissimo».
Come giudichi il tuo attuale momento artistico?
«Certamente buono. Tutto gira nella maniera migliore: il disco sta funzionando molto bene e ho ricevuto molti attestati di stima».
Vuoi dire qualcosa ai tuoi fans?
«Voglio invitarli tutti alle successive tappe del mio concerto. Dopo due anni di assenza ho voglia di incontrarmi con loro e la dimensione "live" è certamente il momento più emozionante... poi in questo spettacolo c'è da divertirsi. Allora vi aspetto al concerto».

Per un numero più limitato di treni (treni monitorati) si è rilevato in modo più specifico il livello della qualità dei servizi offerti col superamento degli obiettivi prefissati: si tratta del rilevamento effettuato su 93 treni (poco meno del 20% dei treni del trasporto locale)

Linea	Orario %	Ritardi gennaio 1993					
		1'-5' %	6'-10' %	11'-15' %	16'-30' %	31'-60' %	>60' %
Firenze Chiusi	56	27	9	3	3	0	0
Firenze Faenza	48	37	10	3	2	0	0
Viareggio Firenze	48	34	12	3	2	0	0
Firenze Pisa	42	36	13	4	4	1	0
La Spezia Grosseto	57	24	11	4	3	1	0
Pisa Collesalvetti Cecina Volterra	50	10	13	12	15	1	0
Campiglia Piombino	90	7	2	0	0	0	0
Parma Sarzana	53	22	13	6	5	1	0
Aulla Lucca	71	20	6	2	0	0	0
Lucca Pisa	59	28	10	3	1	0	0
Empoli Siena	42	32	17	6	2	1	0
Siena Chiusi	55	29	10	3	3	1	0
Asciano M. Antico	53	31	14	2	0	0	0
Siena Buonconvento Grosseto	74	21	3	1	1	0	0



Marco Masini.

seguiti in modo particolare perché interessano le fasce orarie di maggior flusso pendolare. I risultati confermano che rispetto a un obiettivo del 70% si è rilevato, nella fascia di ritardo 0-5', un dato del 74,1%; nella fascia 0--10', a fronte di un obiettivo dell'85%, è stato realizzato il risultato del 90,7%; ed infine nella fascia 0-15' un risultato del 95% a fronte di un obiettivo prefissato del 93%.

Assai più difficile risulta l'analisi delle cause di ritardo anche in relazione alla diversità infrastrutturale delle linee compartimentali (semplice binario/doppio binario, sistemi di distanziamento diversi ecc.).

In fase di programmazione del prossimo orario estivo, comunque, sono state esaminate e risolte numerose situazioni critiche responsabili delle difficoltà di circolazione specialmente nelle ore di traffico più intenso (precedenze, confluenze, successioni a distanza di blocco e così via).

Anche le difficoltà connesse con l'insufficienza dei binari della stazione di Firenze Santa Maria Novella, in attesa che vengano definite più compiutamente le funzioni dei vari scali fiorentini, potranno essere in parte risolte con l'ultimazione dei lavori nella stazione di Firenze Campo Marte, che consentiranno una più razionale utilizzazione dell'impianto alleggerendo il traffico sulla stazione di Santa Maria Novella.

Genova

Nel corso del 1992 il Compartimento di Genova ha definito una politica articolata e mirata di miglioramento della qualità, pur con i limiti imposti dalle risorse disponibili. I treni che rispettano l'orario sono la componente più importante della qualità percepita del servizio e la clientela: dato che è emerso da tutti i sondaggi effettuati. Come risulta dalle tabelle dei ritardi medi che pubblichiamo, l'obiettivo che ci siamo posti è una riduzione graduale dei ritardi tendente a zero. Nei mesi presi come riferimento si può constatare che gli obiettivi prefissati sono stati in alcuni casi raggiunti e addirittura superati, mentre in altri casi i risultati sono stati meno soddisfacenti.

Questi dati, sia positivi che negativi, riferiti alla situazione ritardi, vengono comunicati mensilmente alla stampa regionale, per una corretta informazione. Anche per analizzare le cause dei ritardi è utile riferirci alla tabella che indica l'incidenza che le diverse cause hanno avuto sulla regolarità della marcia dei treni. Ma ve ne sono altre per cui è più difficile quantificare in unità di misura temporale le irregolarità prodotte al servizio, che vanno a rompere quel delicato equilibrio di diversi fattori su cui è basato l'esercizio ferroviario. Fra queste cause si possono considerare le operazioni di discesa e salita dei viaggiatori quando non si svolgono con la tempestività prevedibile; l'attesa coincidenza fra due treni; quando per causa di forza maggiore viene modificata la composizione di un treno, oppure il locomotore previsto viene sostituito con un altro dalle prestazioni inferiori. Tutto questo, se avviene in particolare nei periodi in cui i treni sono programmati in stretta successione, crea un processo di turbamento a catena nella marcia dei convogli. Purtroppo le fasce orarie pendolari sono quelle più a rischio per i motivi detti legati all'affollamento dei treni. Quali i rimedi? Una maggiore responsabilizzazione a tutti i livelli del personale e una particolare attenzione alla manutenzione del materiale rotabile e degli impianti, in attesa delle nuove vetture e dei nuovi locomotori (i tempi non saranno brevissimi). Ma anche interventi sulla circolazione dove è possibile.

In via sperimentale, dai primi giorni di febbraio e per tutta la durata dell'orario attuale, nelle stazioni di Genova P.P., Genova Brignole, Genova Sampierdarena, oltre a Chiavari e Rapallo unicamente per il treno 622 "Pendolino" Roma-Genova, è stato adottato un provvedimento denominato "partenza in anticipo corsa", che consente ad alcuni treni che terminano la corsa nella prima o seconda stazione successiva di partire, appena ultimate le operazioni di discesa e salita, con un anticipo massimo di cinque minuti rispetto all'ora stabilita nell'orario ufficiale, ritenendo superato l'ordine progressivo rigidamente disposto. In pratica stiamo verificando che l'anticipo medio, quando è possibile, è nell'ordine del minuto. In ogni caso è facilmente comprensibile che una seppur minima elasticità dell'orario



offra margini di recupero a tutto vantaggio della regolarità del servizio.

RITARDO 0-5 minuti/(obiettivo 83%)		
Media mensile		Ritardo 0-15' (obiettivo 98%)
ottobre 1992	82,27	97,22
novembre1992	84,28	97,71
dicembre 1992	88,19	97,40

Riproduciamo qui di seguito l'avviso alla clientela che è stato affisso nelle stazioni del Compartimento di Genova.

AVVISO

La Direzione compartimentale di Genova delle Ferrovie dello Stato avvisa la gentile clientela che dal giorno 10 febbraio 1993 i seguenti treni potranno partire, dalle stazioni indicate, con un anticipo massimo di 5 minuti sull'ora stabilita nell'orario ufficiale.

Il provvedimento è stato adottato, in via sperimentale, per ottenere una maggiore regolarità nel servizio.

Riproduciamo qui di seguito l'avviso alla clientela che è stato affisso nelle stazioni del Compartimento di Genova.

TRENO	STAZIONI
6105	GE. SAMPIERDARENA (6.57) - GENOVA P.P. (7.03)
11303	GE. SAMPIERDARENA (7.19) - GENOVA P.P. (7.35)
6107	GE. SAMPIERDARENA (7.41) - GENOVA P.P. (7.47)
11230	GE. SAMPIERDARENA (7.44) - GENOVA P.P. (7.50)
11225	GE. SAMPIERDARENA (8.11) - GENOVA P.P. (8.17)
11207	GE. SAMPIERDARENA (8.26) - GENOVA P.P. (8.32)
2881	GE. SAMPIERDARENA (8.30) - GENOVA P.P. (8.37)
2521	GE. SAMPIERDARENA (8.37) - GENOVA P.P. (8.43)
11319	GE. SAMPIERDARENA (8.58) - GENOVA P.P. (9.04)
11307	GE. SAMPIERDARENA (11.40) - GENOVA P.P. (11.47)
6163	GE. SAMPIERDARENA (15.49) - GENOVA P.P. (15.55)
6117	GE. SAMPIERDARENA (18.28) - GENOVA P.P. (18.34)
6167	GE. SAMPIERDARENA (19.15) - GENOVA P.P. (19.21)
2903	GE. SAMPIERDARENA (20.02) - GENOVA P.P. (20.08)
11229	GE. SAMPIERDARENA (20.52) - GENOVA P.P. (20.58)
11289	GE. SAMPIERDARENA (22.34) - GENOVA P.P. (22.40)
622	CHIAVARI (22.39) - RAPALLO (22.47)
2256	GENOVA BRIGNOLE (11.33)
2310	GENOVA BRIGNOLE (13.37)
2312	GENOVA BRIGNOLE (15.33)
2316	GENOVA BRIGNOLE (19.33)
2262	GENOVA BRIGNOLE (22.32)
2201	GENOVA P.P. (9.30)
673	GENOVA P.P. (14.45)
2203	GENOVA P.P. (16.50)
2205	GENOVA P.P. (20.50)
623	GENOVA P.P. (21.55)

LA DIREZIONE COMPARTIMENTALE

Milano

Nel Compartimento di Milano si emettono annualmente oltre 1.100.000 abbonamenti corrispondenti a circa 49 milioni di viaggi. Tali valori rappresentano il 23% degli abbonamenti emessi e dei corrispondenti viaggi effettuati su tutta la rete ferroviaria nazionale. Si tratta pertanto di un volume di domanda di tutto rispetto anche se confrontato con altre regioni di Paesi del centro e nord Europa.

La qualità del prodotto, cioè la marcia dei treni, è oggetto di quotidiane analisi da parte di strutture specializzate col duplice obiettivo di apportare i correttivi necessari in tempi rapidissimi e di evidenziare i ritardi ricorrenti o quelli di maggiore entità.

Non sempre i correttivi risultano applicabili immediatamente; qualche volta, per esempio, se vi è un conflitto d'orario di un treno pendolare con un treno a lunga percorrenza a marcia irregolare, bisogna attendere l'orario successivo per eliminare l'incompatibilità aumentando la distanza temporale fra di loro.

Altre volte, i disagi sono connessi a rallentamenti in linea per l'esecuzione di lavori urgenti: in questi casi le coincidenze possono saltare o si hanno accumuli di ritardi a catena.

E abbiamo fatto soltanto due dei molti casi che si possono verificare. Per quanto riguarda la situazione della Lombardia, i dati riportati nella seguente tabella dimostrano un miglioramento concreto del numero dei treni regionali e metropolitani arrivati in orario o con un ritardo non superiore a 5 minuti. Tali risultati non sono stati conseguiti a danno dei treni a lungo percorso i quali hanno anch'essi ottenuto un miglioramento dello stesso ordine.

Consuntivo '92		
Arrivati in orario (0-5')		
Anno	Treni passeggeri (tutti)	Treni regionali e metropolitani (tutti)
'91	86%	76%
'92	89%	80%
Incr.	3%	4%

Gli incrementi di puntualità sono stati conseguiti attraverso un impegno organizzativo mirato a migliorare il comportamento degli operatori, il loro coordinamento e il raccordo fra i diversi settori di lavoro.

In particolare sono stati curati l'aggiornamento professionale del personale tecnico, il controllo sulla circolazione in tempo reale, il monitoraggio degli eventi negativi per eliminarne le cause, le azioni di manutenzione preventiva e, compatibilmente con le risorse disponibili, gli interventi di rinnovo.

Ovviamente non si è potuto incidere su fatti esterni a quelli aziendali che tuttavia penalizzano fortemente la circolazione dei treni quali i suicidi, le occupazioni dei binari, i fulmini ecc.

I dati riportati inducono a proseguire nell'impegno iniziato: essi risultano infatti particolarmente incoraggianti se vengono inquadrati nelle dimensioni del Compartimento, circa 1.500 km di linee, nel numero dei treni circolanti giornalmente, intorno ai 1.400, nella forte domanda di trasporto caratterizzata da un'accentuata concentrazione in alcune ore della giornata, elementi questi che rendono non semplici la gestione del traffico e il conseguimento di elevati indici di regolarità.

Anzi su quest'ultimo punto vorremmo esprimere un concetto importante: il numero dei treni in circolazione in una determinata fascia oraria e la regolarità della loro marcia sono inversamente proporzionali fra loro; più treni, minore probabilità di puntualità, meno treni, maggiori probabilità.

E, allora, poiché la puntualità è l'aspetto che più sta a cuore alla nostra clientela verrebbe da pensare che riducendo il numero dei treni in determinate ore gli orari sarebbero rispettati. Ma questo provvedimento porrebbe altri problemi, quale la limitazione di alcuni collegamenti, il sovraffollamento dei treni rimasti, le diminuzioni degli allacciamenti fra una linea ferroviaria e le altre, e così via.

Ecco perché la partita che i ferrovieri dell'esercizio giocano ogni giorno non è delle più semplici in quanto consiste nel far arrivare e partire col minimo ritardo un altissimo numero di treni dalle e per le varie direzioni.

È evidente che per un tale risultato occorre che tutto funzioni al meglio. Gli obiettivi per il 1993? Migliorare ancora la regolarità dei nostri treni e in genere la qualità del servizio offerto.

Napoli

Il problema dei ritardi assume pesi diversi in funzione delle caratteristiche della rete: linee commerciali e linee a scarso traffico. Su quest'ultime, soprattutto su quelle più estese, i ritardi sono pressoché irrilevanti sia perché la velocità d'impostazione dei treni consente rapidi recuperi sia perché la sosta alle stazioni è sempre adeguata all'affluenza contenuta della clientela. Questi due elementi diventano invece critici sulla rete commerciale in quanto le velocità d'impostazione, prossime alla velocità massima consentita dalla linea e i tempi di sosta appena sufficienti per l'incarrozzamento dei viaggiatori, rendono molto difficile la possibilità di riassorbire le eventuali turbative di circolazione. Infatti l'effetto "imbuto" che si genera per il rallentamento anche di un solo treno, in una situazione di intensa circolazione, contribuisce a incrementare in maniera esponenziale i perditempo di tutti i treni successivi.

Le principali cause di turbativa sono rappresentate dai guasti dei sistemi automatici di blocco e dei passaggi a livello e dalle interruzioni per lavori sulla linea. A queste si aggiungono cause esterne quali l'occupazione dei binari e delle stazioni: a cavallo tra gennaio e febbraio vi sono state, nell'arco di 20 giorni, ben otto occupazioni di stazioni (Napoli Centrale, Acerra, Torre Centrale, Pagani) da parte di dimostranti delle aziende più diverse.

Le linee del Compartimento dove si concentrano maggiormente i ritardi sono la Battipaglia-Salerno-Napoli, il suo prolungamento metropolitano fino a Villa Literno (via Pozzuoli) e il servizio circolare Napoli-Cancello-Caserta-Aversa-Napoli. L'intensità della circolazione su queste linee (mediamente un treno ogni cinque minuti sulla Battipaglia-Napoli nelle fasce orarie pendolari e un treno ogni otto minuti sulla linea metropolitana) le ha rese ormai da tempo sature. Se pensiamo poi al numero di passaggi a livello (55, circa uno per chilometro), in gran parte ubicati all'interno di popolosissimi centri urbani serviti dalla linea costiera, possiamo renderci conto delle obiettive difficoltà che incontrano gli operatori nel ripristinare le normali condizioni di regolarità quando si presentano anomalie.

Per risolvere il problema di queste linee sarebbe necessario un intervento sulla viabilità dei Comuni per eliminare le strozzature e, soprattutto, si dovrebbe procedere a una specializzazione dei segmenti di rete con caratteristiche metropolitane che eliminino le interferenze con il traffico merci e dei passeggeri di lungo percorso. Attualmente, invece, nella sola fascia oraria 11,30-15,00, in direzione Sud, sono ben dieci i treni merci Cemat (equiparati ai treni espressi viaggiatori) che interferiscono con il traffico locale. A questi, spesso, se ne aggiungono altri fuori orario a causa della ritardata riattivazione successiva alle interruzioni per lavori programmati. Questi in

ARTE & METRÒ

"Metropolitana dell'arte" è espressione felice, coniata per l'occasione da Eduardo Alamare, critico d'arte, che ha colto lo spirito con il quale il 23 dicembre scorso, antivigilia di Natale, il Direttore Compartimentale di Napoli Riccardo Augelli, Luciano Scateni del TG Campania e Salvatore Tavani, responsabile di Napoli Nodo, hanno presentato la mostra stabile dei dipinti che alcuni artisti italiani, tra i più rappresentativi esponenti delle nuove tendenze delle arti figurative, hanno voluto offrire alle FS e alla città di Napoli. Le opere, venti smalti su lamiera zincata delle dimensioni di 1,50 x 6 metri, sono state realizzate dagli artisti: Carrera, Coccoz, Infante, Mastrolonardo, Monaco, Niola, Palma, Romualdi e Spataro e fanno parte ormai dell'arredo della stazione di Piazza Amedeo, punto mediano della linea Metropolitana FS, "naturale" galleria d'arte nel centro elegante della città.

Alla manifestazione, organizzata dall'Ufficio Trasporto Locale di Napoli, hanno partecipato numerose personalità del mondo dell'arte e della cultura cittadina, oltre ai rappresentanti dell'informazione.

Schema dei ritardi mese di gennaio 1993

RELAZIONE	Tipologia dei treni	Ritardi assoluti considerati a gennaio '93					
		0-5	5-10	10-15	15-30	30-60	oltre
NAPOLI-FORMIA	A	115	3	0	0	0	0
Treni considerati 4	B	102	5	6	5	0	0
BATTIPAGLIA - NAPOLI	A	764	42	9	6	5	1
Treni considerati 30	B	605	142	46	28	6	4
TORRE A. C/le - CANCELLO	A	431	0	0	0	0	0
Treni considerati 18	B	209	127	59	27	9	0
CASERTA-NAPOLI-CASERTA	A	639	46	16	13	2	0
Treni considerati 26	B	356	169	89	80	17	3
CASERTA-BENEVENTO-FOGGIA	A	303	26	18	10	2	4
Treni considerati 12	B	302	21	10	22	6	4
CASSINO-NAPOLI	A	80	5	0	0	0	0
Treni considerati 3	B	31	16	6	2	0	0
CANCELLO-BENEVENTO	A	683	21	6	4	1	1
Treni considerati 27	B	568	82	50	6	8	3
CAMPOBASSO-BENEVENTO	A	124	10	8	7	0	0
Treni considerati 6	B	120	10	9	9	1	0
CAMPOBASSO-VAIRANO	A	326	23	10	8	1	4
Treni considerati 12	B	296	31	20	14	5	6
TOTALI calcolati dall'1/1/93 al 31/1/93 su 138 treni	A	3465	176	67	48	11	10
	B	2589	603	295	193	52	20

A = Quantità dei treni considerati, entrati nel Compartimento o che da questi hanno origine
B = Quantità dei treni considerati usciti dal Compartimento o che qui terminano la corsa

sé non provocano grandi squilibri al traffico regionale e metropolitano, in quanto vengono programmati nelle ore di morbida. Incide molto di più la ritardata riattivazione della circolazione, che sconvolge i piani di inoltro dei treni e la programmazione prevista. In questo caso si pone anche un problema di cultura del personale, non ancora sufficientemente attento all'efficienza complessiva. Tale atteggiamento incide, ad esempio, in modo notevole sui ritardi legati all'incarrozzamento: un discutibile senso di solidarietà, pur in buona fede, induce spesso il personale di scorta a ritardare la partenza per attendere i viaggiatori in arrivo. Questo comportamento, apparentemente innocuo, provoca notevoli disturbi alla regolarità, soprattutto nelle ore di punta e nei grandi nodi di collegamento con la rete principale.

Per quanto riguarda la linea metropolitana, il capitolo è ancora tutto da scrivere. Questa tratta, oggi sfruttata ai limiti della sua capacità (250 treni al giorno, uno ogni otto minuti), potrebbe rappresentare il baricentro della mobilità cittadina, una volta resa idonea strutturalmente a svolgere questo ruolo. Innalzamento dei marciapiedi, potenziamento delle sottostazioni elettriche, materiale rotabile leggero, eliminazione delle interferenze con i treni merci e i treni passeggeri a lungo percorso sono gli interventi necessari per aumentarne la potenzialità e la resa.

La linea a monte del Vesuvio che è in via di definitiva sistemazione dovrebbe, nel prossimo futuro, eliminare la causa principale che oggi ostacola questo disegno: l'interferenza con i treni viaggiatori a lungo percorso che, sull'asse Salerno-Napoli-Pozzuoli-Villa Literno, tra le 17,00 e le 19,00, transitano con una frequenza di uno ogni 45/50 minuti.

Altro importante fattore di turbativa è l'obsolescenza di alcuni mezzi di trazione e materiali rotabili che ancora circolano nel Compartimento. Da un'analisi riferita al bimestre dicembre '92-gennaio '93 è risultato che diversi treni regionali hanno subito ritardi per cause in qualche modo legate alla vetustà dei mezzi.

Palermo

Un primo apprezzabile risultato per assicurare in Sicilia un andamento regolare alla circolazione dei treni regionali è stato raggiunto nel secondo semestre del 1992. Gli obiettivi prefissati sono stati centrati infatti per tutti i treni per i quali sussisteva la necessità di assicurare la puntualità.

Il miglioramento del servizio è stato realizzato grazie all'attento e continuo controllo dei ritardi più frequentemente rilevati e di quelli segnalati dalla clientela all'Ufficio Trasporto Locale che ha provveduto a trovare, in stretta collaborazione con l'Ufficio Produzione, le soluzioni più adeguate per eliminare gli inconvenienti.

Il monitoraggio ha riguardato soprattutto il viaggio di andata degli studenti e dei lavoratori e prevalentemente i treni interessanti le tre aree metropolitane di Palermo, Messina e Catania e le aree urbane di Siracusa, Agrigento e Trapani.

Tuttavia, anche se questi risultati positivi lasciano ben sperare, permangono situazioni di criticità che penalizzano l'andamento regolare della marcia dei treni. Prime fra tutte sono l'assetto e lo stato della rete costituita per la quasi totalità da linee a semplice binario, da un'attrezzatura tecnologica obsoleta e da sistemi di circolazione non all'avanguardia che, oltre a non permettere margini di recupero sui ritardi, comportano, nei casi di spostamento di incroci e di precedenze, l'accollo dei ritardi accumulati da alcuni treni sugli altri convogli circolanti sulla stessa linea.

Risente di analoga situazione anche la circolazione sulle linee dorsali "Messina-Palermo" e "Messina-Siracusa" per i ricorrenti ritardi con i quali giungono a Villa S. Giovanni e dopo il traghettamento a Messina i treni continentali a lungo percorso.

La caduta dei valori degli indici di regolarità si registra in maniera rilevante in momenti particolari e specie nei periodi delle grandi festività, come quello natalizio, durante i quali vengono effettuati treni straordinari "da e per" l'estero e per le città del Centro e Nord Italia.

L'esistenza inoltre di numerosissimi passaggi a livello costituisce un ulteriore fattore di disturbo alla regolarità dei treni in quanto i frequenti guasti e i danneggiamenti alle barriere da parte degli autoveicoli causano significativi ritardi.

Anche la circolazione dei treni viaggiatori e merci di lungo percorso nelle fasce d'orario tipiche dei treni pendolari (7.00/9.00; 17.00/19.00), nelle quali è concentrata buona parte della movimentazione dei treni regionali, determina interferenze e turbative che si ripercuotono sulla regolarità della marcia sia dell'uno che degli altri tipi di convogli.

Oltre a questi fattori strutturali e funzionali incidono in modo significativo i guasti agli apparati elettrici di stazione, alle telecomunicazioni dei sistemi di circolazione, alle linee elettriche, nonché le interruzioni accidentali dovute all'instabilità dell'assetto idrogeologico dei territori attraversati, soprattutto quando si manifestano in modo consistente le perturbazioni atmosferiche.

Effetti di rallentamento e di sistematici ritardi provocano anche i lavori di ammodernamento e di potenziamento (rinnovi, elettrificazione, raddoppi) delle linee e degli impianti, seppure limitati a brevi tratte e/o a singole stazioni.

A volte, perfino la disabilitazione al movimento di una sola stazione, dovuta a ragioni di forza maggiore, può essere causa dell'andamento irregolare dei treni e delle vibrate proteste della clientela pendolare, che giustamente mal sopporta l'arrivo in ritardo a scuola o sul posto di lavoro.

A fronte di questo stato di cose, vengono quasi quotidianamente concertate soluzioni tampone e/o di più adeguato intervento (diversa particolazione del presenziamento degli impianti, impiego di autoservizi sostitutivi nelle situazioni di maggiore criticità) che hanno consentito di non provocare o di limitare i ritardi e ottenere più margini di recupero sulla rego-

ANDAMENTO TRENI REGIONALI "PENDOLARI"
2° SEMESTRE 1992

Percentuale fascia 0-5'

	GIU.	LUG.	AGO.	SET.	OTT.	NOV.	DIC.
ANNO '91					55%	44%	45%
OB. '92	70%	65%	72%	64%	64%	55%	56%
ANNO '92	73%	69%	73%	69%	69%	56%	68%

Percentuale fascia 0-10'

	GIU.	LUG.	AGO.	SET.	OTT.	NOV.	DIC.
ANNO '91					69%	65%	64%
OB. '92	90%	83%	90%	83%	74%	70%	71%
ANNO '92	90%	85%	86%	86%	85%	83%	86%

ANDAMENTO TRENI REGIONALI CON OBIETTIVI
DI REGOLARITÀ 2° SEMESTRE 1992

Percentuale fascia 0-5'

	GIU.	LUG.	AGO.	SET.	OTT.	NOV.	DIC.
ANNO '91	66%	63%	71%	61%	55%	44%	45%
OB. '92	70%	65%	72%	64%	64%	55%	56%
ANNO '92	70%	75%	81%	71%	72%	63%	61%

Percentuale fascia 0-10'

	GIU.	LUG.	AGO.	SET.	OTT.	NOV.	DIC.
ANNO '91	86%	80%	87%	80%	68%	63%	64%
OB. '92	90%	83%	90%	83%	74%	70%	71%
ANNO '92	90%	88%	92%	87%	89%	85%	79%

larità della circolazione.
In attesa comunque di interventi risolutivi delle carenze infrastrutturali e funzionali, fra l'altro previsti dal Contratto di Programma "93/97-98", l'Ufficio Trasporto Locale è impegnato assieme all'Unità Piani e Controllo Esercizio ad alleggerire la circolazione eliminando "l'intasamento da offerta" che si è venuta a determinare per un eccesso di treni effettuati rispetto alle effettive "capacità/sopportabilità" delle linee. Tale eccesso d'offerta è dovuto al fatto che, per tanti anni e fino alle soglie dell'orario 92/93, si è registrato progressivamente un incremento del numero dei treni e delle fermate a seguito di richieste corporative o di pressioni campanilistiche degli enti locali e delle istituzioni alle quali hanno corrisposto surrettiziamente da parte dell'amministrazione ferroviaria pro-tempore comportamenti essenzialmente fondati su convincimenti di malintesa pubblica utilità e socialità, nonché sul luogo comune che l'ottimizzazione delle risorse disponibili consistesse nell'effettuare una maggiore quantità di treni/km e "nel dare" ai treni in servizio locale il maggiore numero possibile di fermate.
È pertanto in corso una diversa pianificazione dell'offerta (treni, fermate, orari, servizi accessori e complementari, relazioni "origine/destinazione") che a partire dall'orario '94/95 avrà un marcato orientamento al mercato e che comporterà progressivamente da un lato l'eliminazione o la sostituzione dei treni a bassa frequentazione e dall'altro l'intensificazione dei treni che registrano una significativa affluenza della clientela e che sono funzionali ed utili, in relazione ai flussi dei bacini di traffico (aree metropolitane, grandi aree urbane, comprensori suburbani) e all'integrazione con i servizi degli altri vettori operanti nel territorio.
In questo contesto, i treni in servizio locale si connoteranno come "prodotti leader garantiti" nelle fasce tipicamente pendolari. A tal fine la circolazione dei treni continentali diurni "da e per" la Sicilia sarà concentrata nelle fasce orarie di minor traffico pendolare a tutto vantaggio della regolarità della marcia e della puntualità non solo dei treni in servizio locale, ma anche dei treni a lungo percorso. Così come la programmazione dei lavori di manutenzione, rinnovamento e ammodernamento delle linee e degli impianti sarà impostata e organizzata in maniera diversa onde minimizzare le interferenze, i rallentamenti e gli effetti pregiudizievoli alla circolazione. In tal modo la regolarità e la puntualità, che sono gli elementi primari della qualità del servizio ferroviario attesi dalla clientela, avranno centralità nella strategia d'impresa delle FS Spa.

Reggio Calabria

Se è vero che la puntualità è uno degli elementi più significativi della qualità complessiva del servizio, possiamo dire che i risultati che registrano l'andamento della regolarità per i treni del Compartimento di Reggio Calabria stanno andando in questo senso. I dati, relativi al periodo ottobre '92-gennaio '93, indicano una tendenza più che positiva. Gli incrementi della regolarità sono generalizzati e la media percentuale della fascia di ritardo da 0 a 5 minuti per i treni pendolari, compresi quelli della tratta "metropolitana" Villa S.G.-Reggio Cal., oscilla tra il 75 e l'83%; entro i 15 minuti di ritardo, invece, arriva la quasi totalità dei treni (96%). I treni nel Compartimento reggino viaggiano quindi sostanzialmente in orario: tale risultato è stato raggiunto grazie al coinvolgimento di tutti i quadri e dirigenti e del personale dell'esercizio e all'attivazione di una serie di interventi, quali il controllo in tempo reale della circolazione, il presidio di tutte le stazioni, la sicurezza degli impianti sulla quale vigilano commissioni che sono in perenne movimento. Molti ritardi saranno quasi del tutto eliminati entro l'anno, appena entrerà in funzione sull'intera linea tirrenica il "blocco automatico", mentre sulla linea jonica è già stata attivata al 90% la circolazione con DCO (Dirigente Centrale Operativo) e CTC (Controllo Traffico Centralizzato).
I 19 "treni qualità", ovvero quelli individuati e seguiti dal monitoraggio per una migliore qualità dell'esercizio, nelle varie fasce di ritardo, si sono attestati su percentuali sensibilmente positive. Occorre sottolineare che i buoni risultati complessivamente conseguiti nel corso dei mesi presi in esame sono anche dovuti alla diminuzione dei rallentamenti per lavori in corso e delle interruzioni accidentali della marcia dei convogli. Nel mese di dicembre invece quando con l'approssimarsi delle festività natalizie si verificano le punte più alte di saturazione del traffico (passeggeri e merci), la percentuale dei ritardi è un po' aumentata, mantenendosi comunque su livelli soddisfacenti (da notare che alcuni scioperi a carattere locale con blocco della strada ferrata e il maltempo hanno ulteriormente contribuito a rallentare l'andamento positivo registrato negli altri mesi).
Una causa dei ritardi dipende poi dall'anzianità del parco ferroviario rotabile. A questo proposito ricordiamo che le Ferrovie Spa hanno in programma per l'immediato futuro l'immissione in linea di nuovo materiale per treni pendolari, che dovrebbe portare al miglioramento della puntualità, contribuendo in tal modo ad una ottimale qualità complessiva del servizio. È allo studio, inoltre, da parte dei vari Uffici la possibilità di poter sganciare, specie nelle "fasce pendolari", i treni regionali dalle coincidenze con i treni a lungo percorso: fatto che consentirebbe di abbattere in modo consistente i ritardi dei treni locali.

IN TRENO ATTRAVERSO LA CALABRIA

Nei giorni scorsi è stato presentato ufficialmente ai provveditori agli studi, ai presidi e ai direttori didattici l'opuscolo illustrativo di 40 pagine realizzato dall'Ufficio Trasporto Locale di Reggio Calabria.
"In treno attraverso la Calabria", questo il titolo della brochure, recepisce le indicazioni del "Protocollo d'intesa" sottoscritto dal ministro dei Trasporti e da quello della Pubblica Istruzione, inteso a favorire l'utilizzo del treno, mezzo economico e sicuro, per l'effettuazione di viaggi di istruzione e visite culturali organizzate per gli studenti.
Stampata in elegante veste tipografica, la guida contiene dieci tra i più interessanti e suggestivi itinerari turistico-culturali della nostra regione (Cosenza e la Sila, Sibari/Rossano, Crotone, Paola, Catanzaro, Monasterace/Stilo, Locri/Gerace, Reggio Cal./Scilla, Tropea, Vibo Val./Pizzo) facilmente raggiungibili col treno, anche se poi per spostarsi all'interno e nei dintorni bisogna usufruire di una "integrazione vettoriale" su gomma (l'Ufficio Trasporto Locale FS rimane comunque a disposizione per realizzare qualsiasi proposta formulata, con combinazioni treno+bus e per fornire preventivi di pacchetti "tutto compreso"). L'opuscolo contiene inoltre nel contesto dei singoli itinerari con le varie notizie storico-artistiche, dei "box" ove sono inseriti i treni utili e i prezzi per comitive attualmente in vigore per le località prescelte, nonché le "piante" topografiche delle città capoluogo di provincia.

Andamento treni "locali"

MESE	PENDOLARI (*)						ALTRI TRENI COMPARTIMENTALI (*)						LOCALI DI QUALITÀ (*)		
	Fasce ritadi						Fasce ritardi						Fasce ritardi		
	0-5	6-15	16-30	31-60	+60	Tot.	0-5	6-15	16-30	31-60	+60	Tot.	0-5	0-10	0-15
OTTOBRE '92 Nr. Treno	336	71	12	4	2	425	4672	1601	480	175	71	6999			
Percent.	79	17	2	1	1		67	23	77	2	1		78	89	96
NOVEMBRE '92 Nr. Treno	338	54	9	3	2	406	4858	1419	342	84	41	6744			
Percent.	83	13	2	1	1		72	21	5	1	1		81	92	97
DICEMBRE '92 Nr. Treno	313	73	18	4	2	410	4356	1550	508	225	116	6755			
Percent.	76	18	4	1	1		65	23	8	3	1		68	82	88
GENNAIO '93 Nr. Treno	297	64	19	11	5	396	5028	1170	393	121	67	6779			
Percent.	75	16	5	3	1		74	17	6	2	1		75	86	94

(*) = Nei giorni festivi alcuni treni locali non circolano; altri circolano solo nei giorni lavorativi scolastici.

Roma

L'analisi capillare delle richieste, dei flussi di traffico, delle specifiche esigenze territoriali di mobilità — in sintesi la configurazione reale della domanda di trasporto — è indispensabile per consentirci di modificare, ottimizzare e quindi mirare in modo analitico la nostra offerta. Purtroppo la possibilità d'intervento è limitata dall'effettiva disponibilità dei mezzi e di infrastrutture.

I dati raccolti evidenziano quanto la domanda di trasporto su ferro, almeno nelle ore di punta, sia ampiamente superiore all'attuale offerta. Questa realtà è stata determinata da un lato dagli aumentati bisogni di mobilità dovuti alla crescita demografica, ai nuovi insediamenti urbani e suburbani, agli enormi disagi provocati dal caos del traffico nelle aree metropolitane e alle limitazioni disposte per l'abbassamento dei livelli d'inquinamento; dall'altro lato dal fatto che non ci sono stati quegli interventi strutturali e gli investimenti necessari al potenziamento e all'ammodernamento della rete e degli impianti ferroviari.

Dall'attuale situazione è scaturita la pressante esigenza del riassetto di tutto il "sistema" di trasporto regionale. Governo, enti locali, organi istituzionali, aziende di trasporto, operatori ed utenti, ciascuno per la propria parte, ma tutti ugualmente interessati, affinché i finanziamenti per questo servizio non siano più dispersi su più fronti, ma convogliati su un'unica direzione che garantisca di pagare un prezzo giusto e d'usufruire di un servizio integrato e più funzionale. Nel frattempo gli aggiustamenti e le modifiche apportate alla nostra offerta "Orario Invernale '92-'93" ci hanno consentito di trarre conclusioni che potremmo definire confortanti. A chiarimento di quanto detto riportiamo alcuni dati, che riteniamo indicativi, relativi al mese di dicembre 1992.

Sono stati presi in esame 200 treni regionali di qualità; i risultati del monitoraggio sugli stessi ha definito il quadro della situazione, che è notevolmente migliorata rispetto a quella dei precedenti mesi estivi. Il controllo effettuato nel Compartimento sulla circolazione di questi treni era mirato al raggiungimento di specifici obiettivi di qualità, che sono stati in linea di massima raggiunti e in alcuni casi ampiamente superati.



Consistenza dei ritardi (espressa in minuti)
il 72% dei treni è giunto a destinazione entro i 5'
l'87% dei treni è giunto a destinazione entro i 10'
il 93% dei treni è giunto a destinazione entro i 15'

Cause di maggiore ritardo

1) Difficoltà di circolazione	70,13%	incroci
di cui:	23,24%	difficoltà rispetto
	15,52%	gruppo treni
	13,50%	soste ai segnali
	7%	affluenza viagg.ri
	6,23%	vincoli di precedenza
	5,02%	vincoli di coincidenza
	3,95%	attesa treno
2) Infrastrutture	17,22%	guasto apparati difficoltà manovre stazioni disabilitate
3) Trazione	7,43%	rallentamenti per guasti locomotive apparecchiature ecc.
4) Cause esterne	5,2%	occupazione binari manifestazioni, altro

Stazioni del compartimento in cui si è verificata la maggiore incidenza di ritardi

Roma Termini	14,09%
Roma Ostiense	4,71%
Ciampino	4,13%
Roma Tiburtina	4,12%
Orte	3,78%

Torino

Che rapporto c'è fra l'orario ferroviario e l'effettivo andamento dei treni? E come si può valutare l'andamento dei nostri servizi e la risposta del mercato? Proviamo a dare una risposta a queste domande, a fare un bilancio sull'andamento dell'orario '92/93 nel Compartimento di Torino. Partiamo dai nostri clienti, escludendo il mese di ottobre che ha visto una flessione del 5%: il confronto fra gli abbonamenti venduti nello stesso mese dell'anno precedente ci dà a novembre e dicembre un +12% ed a gennaio '93 un +8%. A novembre abbiamo avuto 56.500 abbonati contro una punta massima registrata nell'orario invernale '91/92 di 52 mila nel mese di marzo. Si stanno ormai consolidando 4-5 mila abbonati in più ogni mese e questo sembra dimostrare un evidente gradimento del nostro prodotto, soprattutto se consideriamo che il Piemonte ha avuto nello stesso periodo una caduta dell'occupazione industriale, con riflessi negativi sulla mobilità per lavoro.

I nostri clienti non mancano di farci pervenire in vari modi le loro considerazioni sulle loro avventure ferroviarie con telefonate, lettere e con il più tradizionale reclamo scritto presentato in stazione. Questi ultimi sono circa 35 al mese e di questi il 68% riguarda la puntualità e le mancate coincidenze. Al miglioramento di questi parametri si dedica molta attenzione, sia da parte dei responsabili dell'esercizio che della programmazione. Il problema è quello di trovare un equilibrio fra l'esigenza di prevedere nelle ore di punta molti treni, il più possibile veloci, e la regolarità nell'esercizio del servizio. Il risultato di questa mediazione decide il rispetto dell'orario o la penalizzazione di centinaia di persone, se alcuni treni di punta accumulano ritardo. Per sapere quel che è successo abbiamo preso come campione il mese di dicembre '92 partendo dai treni che gravitano su Torino nelle fasce pendolari, dalle 7 alle 9 e dalle 17 alle 18. Questi i risultati su 462 treni:

ritardo	0	0-10'	0-15'	0-60'
Indice %	50,65	83	91,91	99,68

Molto più puntuali della media sono stati i treni sulle linee Modane-Torino, Torino-Bra, meno sulla Torino-Alessandria e Torino-Torre Pellice. Abbiamo lavorato su alcuni treni che accusavano ritardi sistematici (10036 e 4086 Alessandria-Torino, 2494 Savona-Torino, 2412 Genova-Torino, 2432 Domodossola-Torino, 4318 e 4320 Pinerolo-Torino) ottenendo risultati soddisfacenti con esclusione del 2412, 2432, 4318 e 4320. Per questi ultimi treni resta una regolarità insufficiente, che si potrà risolvere con una più adeguata programmazione degli orari e dei mezzi utilizzati: locomotori più veloci e vetture con una maggiore capacità e rapidità di incarrozzamento.
Se si esaminano tutti i treni del Compartimento, articolando gli indici percentuali di regolarità sul territorio regionale, si ottengono i seguenti dati:

Area	Ritardo 0-5'	Ritardo 0,10'	Ritardo 0-15'
nodo di Torino	87,65%	95,90%	98,26%
Torino-Modane	93,90%	97,93%	99,02%
Novara-Vercelli-Aosta	78,84%	93,53%	97,35%
Alessandria	85,76%	95,79%	98,36%
Asti	85,49%	95,40%	98,21%
Cuneo	91,11%	97,31%	98,87%

I problemi più difficili si presentano a Novara e sono dovuti all'intensità della circolazione e ad alcuni problemi delle linee Novara-Varallo e Santhià-Biella-Novara, che saranno definitivamente superati con il nuovo orario. Inoltre si registrano ritardi fra Strambino e Ivrea dove si sta procedendo al rinnovamento dei binari. Un ultimo problema è rappresentato dalle coincidenze nei nodi, in particolare Novara, Acqui, Mortara, Santhià, Chivasso ed Alessandria, dove margini ristretti ed eccessive rigidità dell'esercizio hanno provocato disservizi e proteste da parte dei viaggiatori. Nel nuovo orario si provvederà a curare le coincidenze più importanti.

OSSERVATORIO SUI LAVORI IN CORSO

— Torino Porta Nuova: il nuovo impianto Acei consentirà una maggiore fluidità e la riduzione dei tempi d'ingresso ed uscita dei treni in stazione.
— Passante di Torino: i lavori procedono secondo i tempi previsti; è stato aperto un nuovo cantiere a Torino Lingotto.
— Linea Alessandria Arona: è prevista la creazione di un itinerario di ingresso a Novara indipendente dalla Torino-Milano. In questo modo si potranno annullare le interferenze nella circolazione sulle due linee nel nodo.
— Tratta Ivrea Strambino: si procederà al rinnovamento dei binari.
— Breil Nizza/Ventimiglia: si sta lavorando per il consolidamento di un viadotto fra Breil e Peille. Il termine dell'interruzione del servizio è previsto per maggio '93.

Trieste

Come molti dei nostri pendolari ricorderanno, lo scorso anno abbiamo effettuato un sondaggio con un questionario per conoscere abitudini, orari di lavoro o di studio, mezzi utilizzati, aspettative ed altri elementi ambientali che ci consentissero di disegnare un attendibile "identikit" del nostro cliente abituale.
Fra i moltissimi dati utili, emerse che tanto erano apprezzati la sicurezza del viaggio, la certezza del servizio, l'assenza dello stress della guida in auto quanto disattesi la pulizia dei mezzi, il comfort e la puntualità. Ed è soprattutto su quest'ultima che si sono concentrati i nostri sforzi nel corso del 1992. Da oltre un anno funziona nel Compartimento un sistema di monitoraggio che consente di conoscere quotidianamente, per ciascun treno, il ritardo maturato e le sue cause. Tale sistema è finalizzato a rimuovere i motivi ricorrenti e prevenire il ripetersi di "perturbazioni" nella circolazione. E gli effetti si stanno già apprezzando. Restano invece irrisolti i ritardi dovuti ai lavori di ammodernamento o manutenzione delle linee e, naturalmente, quelli connessi con eventi imprevedibili, anche se il miglioramento dell'organizzazione generale delle FS dovrà in futuro contenerne al massimo i riflessi negativi.
Nella tabella riprodotta sono stati presi in considerazione gli ultimi mesi del 1992. I treni esaminati sono tutti quelli di competenza del trasporto locale, e cioè i regionali e i diretti in servizio compartimentale. Dai dati si può vedere come, se da un lato i treni in orario non superano il 16%, sono ben il 92% quelli compresi fra 0 e 5 minuti di ritardo. Soltanto il 6% subisce un ritardo maggiore a 5 minuti e 5 sono i treni che giungono a destinazione con un ritardo compreso fra gli 11 e i 15 minuti. Si tratta beninteso di medie mensili: non deve sfuggire il fatto che una media di 5 minuti significa che se il treno in esame è giunto per due giorni in orario, il terzo giorno può aver maturato ben 15 minuti. Ciò spiega perché il pendolare percepisca talvolta il servizio più negativamente di quanto le statistiche evidenzino.
Da notare anche come da ottobre a dicembre la tendenza dei treni in orario sia in costante miglioramento, confermando così un andamento che ha visto passare la percentuale dei treni compresi tra 0 e 5 minuti dal 78% del 1991 al 90% del 1992.
Per quanto riguarda le cause dei ritardi sono state raggruppate per comodità di classificazione nelle seguenti categorie:
● provocati da cause esterne alle FS: avverse condizioni meteorologiche, incendi, incidenti ai passaggi a livello con autoveicoli, occupazione dei binari da parte di manifestanti;
● dovuti a cause di circolazione: ritardi per l'espletamento del servizio viaggiatori per forte affluenza o materiale rotabile non adeguato, attesa di carrozze, locomotori o personale provenienti da altri treni già in ritardo, congestione nella circolazione, problemi in fase di composizione del convoglio per intasamento della stazione;
● connessi alla gestione delle infrastrutture: interruzioni o rallentamenti per lavori di manutenzione o ammodernamento della rete, guasti dell'alimentazione elettrica, anormalità alle rotaie e alla sede ferroviaria in genere, guasti alle apparecchiature tecnologiche che garantiscono la sicurezza di marcia del treno, guasti ai passaggi a livello;
● guasti ai locomotori o alle carrozze.
Tra tutte quelle elencate è il caso di sottolineare le problematiche connesse al materiale rotabile. Il parco italiano, per difetto di investimenti, è ormai piuttosto vecchio. La vita dei nostri veicoli è di gran lunga più elevata della media europea, per cui il verificarsi di guasti agli impianti di riscaldamento, di illuminazione, di chiusura automatica delle porte è piuttosto frequente. Inoltre, non disponiamo di riserve sufficienti a garantire un sollecito ricambio dei mezzi in avaria, mentre la penuria di mezzi ci costringe ad una loro intensa utilizzazione, aumentandone il logorio. Una politica che ha privilegiato gli investimenti nel settore della gomma scarica così sui mezzi ferroviari tutto il ritardo dello sviluppo del traffico su rotaia.
Al momento siamo impegnati a correggere soprattutto i 5 treni che si collocano nella fascia 0-15 minuti. Per uno di essi, il 2841 Udine-Trieste delle 7.06, le cose sono sensibilmente migliorate da quando, individuata la causa del ritardo nella forte affluenza di viaggiatori che prolungava la sosta in ciascuna fermata, ne è stato corretto l'orario con assorbimento quasi completo del ritardo.
Chiunque volesse informazioni sui restanti treni, per i quali giudica insoddisfacente il grado di regolarità, potrà telefonarci allo 0432-592177; il numero è disponibile anche per chi vuole segnalarci particolari disservizi di cui fosse stato vittima o spettatore.

Entità ritardo mensile

	In orario		0-5 min.		0-10 min.		0-15 min.
	Numero treni e percentuale sul totale						
ottobre	14	11%	110	88%	123	98%	125
novembre	18	14%	116	93%	123	98%	125
dicembre	28	23%	119	95%	124	99%	125
totali	60	16%	345	92%	370	98%	375



Venezia

Che la puntualità dei treni sia uno degli elementi principali della qualità percepita dal nostro cliente è il risultato dell'indagine Censis svolta nel '91 su un ampio campione di viaggiatori abituali. Sempre nel maggio '91, secondo l'indagine Galileo, uno dei motivi che induce il pendolare a scegliere il treno, in presenza di altri vettori, è quello del risparmio di tempo. L'eliminazione del ritardo, delle sue cause, rappresenta quindi per le Ferrovie una sfida, un terreno su cui misurare la propria capacità. Il rispetto dell'orario è perciò al primo posto nella graduatoria delle necessità di miglioramento dei nostri servizi, uno degli obiettivi principali del Piano compartimentale della Qualità che, avviato negli ultimi anni, dal '91 ha assunto una connotazione più precisa, con indicatori e parametri significativi, e obiettivi fissati di miglioramento. Nel consuntivo '92 il quadro dei dati sulla puntualità dei treni del trasporto locale dimostra che i risultati hanno rispettato gli obiettivi.

Ritardi fino a:	Indicatore '91 (parametro 0)	Obiettivo 1992	Risultato 1992
	(valori percentuali)		
0-5 min.	79,2	85	87
5-15 min.	97,6	98	98

Nelle ore di maggiore concentrazione per il trasporto pendolare (7-9 e 17-19) sono stati individuati 34 treni caratterizzati da una frequentazione molto elevata. Per essi è stato raggiunto l'obiettivo di abbassare la media del ritardo a 4,1 minuti. È da segnalare il fatto che attualmente la causa di alcuni ritardi è dovuta ai rallentamenti legati ai lavori di ristrutturazione dei binari. Dal gennaio '93, in una delle tratte più delicate, quella che unisce Venezia Mestre a Venezia S.L., a titolo sperimentale i treni regionali e diretti nella fascia oraria dalle 7-16 alle 8-19 possono partire con qualche minuto di anticipo sull'orario previsto. Ne consegue un più rapido deflusso dei treni e una riduzione nelle attese ai segnali d'ingresso di Venezia Mestre.
Le FS sono impegnate ad intervenire nell'immediato, ove sia possibile, a partire dalla sensibilizzazione del proprio personale, diffondendo ed applicando la cultura della qualità.

BIGLIETTI A FASCE CHILOMETRICHE

Da gennaio '93 ha preso l'avvio un nuovo sistema di gestione diretta dei punti di vendita a terra dei biglietti (fino a 200 chilometri) ed abbonamenti (fino a 100 chilometri) a fasce chilometriche. Sono stati aperti punti di vendita nelle seguenti località: Venezia, Mestre, Aeroporto Marco Polo, S. Donà di Piave, Meolo, S. Vito al Tagliamento, Sacile, Pordenone, Padova, Jesolo Lido.

EUROBICI 1993

Dal 5 all'8 febbraio si è svolta, nell'ambito del programma PadovaFiera 1993, la manifestazione Eurobici, 5° Salone della bicicletta e dintorni. L'Ufficio Trasporto Locale del Compartimento di Venezia ha partecipato alla manifestazione, in collaborazione con la Filiale Viaggiatori, per promuovere il servizio "Treno + Bici". Per l'occasione, è stata abbinata la partecipazione dell'Ufficio Trasporto Locale di Firenze, per pubblicizzare l'iniziativa turistica "Treno + Bici in Garfagnana"

Verona

Nel loro piano di attività le Ferrovie dello Stato hanno inserito, fra gli impegni prioritari, il miglioramento della "qualità" del servizio offerto. Uno degli indicatori di qualità è rappresentato dalla puntualità dei treni.
Per i treni regionali del Compartimento di Verona si registrano i dati medi riportati nella tabella, in cui sono indicate le percentuali dei treni che hanno subito ritardi compresi fra zero e cinque minuti.
I dati si riferiscono ai mesi di novembre e dicembre 1992 e sono confrontati con quelli relativi ai corrispondenti mesi del 1991, distinti per singola linea.
Il confronto mette in evidenza una forte tendenza al miglioramento della puntualità dall'entrata in vigore dell'orario invernale 1992/93, in parte per effetto degli aggiustamenti al progetto orario e al programma di esercizio.
Su alcune linee, quali la San Candido-Fortezza, il clamoroso miglioramento della puntualità, rispetto al corrispondente periodo del 1991, è dovuto al completamento dei lavori di rinnovamento del binario.
Le cause più frequenti di ritardo sono risultate i guasti agli impianti di sicurezza e alle locomotive e carrozze. Sulle linee a traffico intenso, quali la Milano-Venezia, incidono in modo significativo le interferenze fra treni regionali e treni a lungo percorso. Non trascurabili, tra le cause di ritardo, sono anche quelle esterne alla Ferrovia (occupazione binari, maltempo e così via).

Linea	Novembre '92	Novembre '91	Dicembre '92	Dicembre '91
	Ritardi 0-5'			
Brescia-Vicenza	80	56	84	67
Brennero-Verona	94	83	88	85
Verona-Modena	79	76	87	77
Mantova-Monselice	85	69	85	77
Verona-Rovigo	79	70	83	70
Trento-Primolano	96	70	98	74
Bolzano-Merano	99	91	97	90
S. Candido-Fortezza	96	47	93	44
Schio-Vicenza	95	70	94	77

TRENO + BICI

Il desiderio di vita all'aria aperta e di contatto con la natura spinge un numero sempre maggiore di persone ad amare e praticare sport ecologici e naturalistici, non soltanto agonisticamente ma anche a livello amatoriale. Che cosa, quindi, potrebbe soddisfare di più questa esigenza che non una bella passeggiata in bicicletta, fra bellezze naturali e interessanti note culturali?
Per questo motivo, nell'intento di offrire un servizio sempre più rispondente alle aspettative degli appassionati della bicicletta e con il desiderio di avvicinare a questo divertente modo di impiego del tempo libero anche coloro che non vivono di solo sport, è stata ampliata e migliorata, rispetto al passato, l'offerta relativa al servizio *"Treno + Bici"* che, per quanto riguarda il Compartimento di Verona, è attualmente svolta sulle linee: Verona-Brescia; Verona-Venezia; Verona-Modena; Verona-Brennero; Bolzano-Merano e Fortezza-S. Candido utilizzando treni classificati regionali e, per la maggior parte delle tratte, a cadenza giornaliera. In questo ambito l'Ufficio Trasporto Locale di Verona, grazie anche alla collaborazione dei gruppi "Amici della bicicletta" di Verona e Trento, ha elaborato e propone alcuni itinerari particolarmente interessanti tanto paesaggisticamente quanto culturalmente, come si può vedere dalla descrizione che segue:
— *Verona romanica e mura scaligere* con un percorso che si snoda interamente attraverso la città, dalla periferia al centro storico;
— *Padova e la Riviera del Brenta* suggestivo percorso, costellato dalle nobili ville venete, lungo il canale che porta le acque del Brenta da Padova alla laguna veneta;
— *Mantova dei Gonzaga e Parco del Mincio*, lungo le rive del Mincio fino al parco Bertone attraverso il bucolico paesaggio di virgiliana memoria;
— *Trento e il Castello Beseno*, lungo l'argine dell'Adige, tra colline coperte di vigneti e frutteti, dalla città di Trento a Besenello;
— *Bolzano e l'Altipiano di Renon*, salita sull'Altipiano con la funivia del Renon in partenza a 500 metri dalla stazione FS.
Ricordiamo che il trasporto della bici sulle relazioni previste costa solo L. 5.000 giornaliere oltre il normale prezzo del biglietto di viaggio; inoltre è possibile acquistare il servizio anche poco prima della partenza del treno scelto, compatibilmente con i posti disponibili.
Per ulteriori informazioni rivolgersi all'Ufficio Trasporto Locale di Verona.

Rusconi Ads

OGNI GIORNO, NELLA SCIENZA C'E' QUALCOSA DI NUOVO.

NUOVO

Scienza & Vita non un nuovo mensile ma un mensile nuovo, che affronta in modo originale la divulgazione scientifica; spiegando, con parole chiare ed accessibili, il significato ed il valore delle conquiste della scienza.



SCIENZA & VITA VI FARA' VEDERE LE STELLE!
nel numero di aprile il floppy disk con le meraviglie del cosmo



25 immagini e 40 pagine di testo. Tutti i corpi celesti e le costellazioni visibili all'ora e alle coordinate geografiche che sceglierete sul vostro PC.

Rusconi Editore

SCIENZA & VITA. CONOSCERE PER CAPIRE.

LETTERE & LETTERE

Sempre più numerose ci giungono le richieste di abbonamento e questo ci fa un immenso piacere: significa che il giornale viene apprezzato da coloro che utilizzano i nostri treni e... anche da altri.
Chi non l'ha ancora fatto si affretti ad inviare i propri dati alla redazione di "Amico Treno", utilizzando semplicemente una cartolina postale o, se si vuole anche esprimere un giudizio sugli argomenti trattati in precedenza, segnalare un disservizio, criticare, fare una proposta concreta, scrivendo una lettera. Ricordiamo ancora, a questo proposito, e vi preghiamo di seguire questo consiglio, che è opportuno essere stringati nella stesura delle lettere (consigliamo un massimo di 30 righe dattiloscritte): la riproduzione integrale di un testo più lungo non è agevole per chi impagina, non è piacevole per chi legge e toglie spazio ad altri contributi.
Non chiedeteci arretrati: non ne siamo in possesso, i numeri precedenti sono, purtroppo (o per fortuna, perché significa che le richieste non sono mancate), esauriti.
Nelle pagine precedenti sono stati riportati gli indirizzi degli Uffici Trasporto Locale dislocati nei vari Compartimenti FS: l'abbonamento ad "Amico Treno" può essere richiesto, entro il mese di giugno (da quando, cioè, la distribuzione del giornale avverrà soltanto nelle edicole, dietro pagamento di un prezzo di copertina che sarà stabilito), anche scrivendo a quelle sedi.

Paura del treno

Sono un nuovo abbonato, da poco ho iniziato ad utilizzare il treno per motivi di studio ed ho riscontrato che questo è il più comodo mezzo di trasporto terrestre.
Devo però far notare l'esistenza di quella che definirei la "paura del treno" e cioè il timore da parte di molti, soprattutto giovani ed anziani, di perdere il treno o di non prendere quello giusto per mancanza di informazione.
Si può cercare di venire incontro alla gente, migliorando il servizio informazione ed invogliandola ad usare il treno.
Ad esempio si potrebbe posizionare l'Ufficio Informazioni all'entrata della stazione, per non vedere più molta gente, in preda alla confusione, non sapendo a chi rivolgersi; oppure sarebbe bello trovare dai tabaccai non solo i biglietti ferroviari, ma anche orari dei treni ed opuscoli informativi.

Marcello Negretto - Vicenza

Che alcuni dei nostri clienti manifestino sintomi di questa "paura" ci è noto, ed è per questo che cerchiamo di migliorare sempre più il nostro servizio di informazioni.
Tralasciando gli orari murali, ovunque presenti, e i sempre più numerosi cartelli teleindicatori e i monitor che riportano i treni in partenza e arrivo, segnaliamo che attualmente sono attivi 27 grandi Uffici Informazioni, ubicati nelle maggiori stazioni della rete.
130 impianti medio-grandi sono dotati di apparecchiature "Digiplan" per l'informazione al pubblico (e altre 35 stazioni ne saranno dotate entro breve): l'apparecchiatura consente di avere informazioni su orari e prezzi, sia in video che stampate.
Per le stazioni medio-piccole e le fermate impresenziate, la Divisione Trasporto Locale ha allo studio nuovi sistemi informatizzati, integrati con gli altri vettori dell'ambito locale.
Nei contratti via via stipulati per l'istituzione di punti di vendita a terra (edicole, bar, tabaccherie eccetera) è prevista tanto l'esposizione di locandine e avvisi riguardanti la vendita di biglietti e abbonamenti a fasce chilometriche, quanto l'impegno a fornire tutte quelle informazioni che i clienti potranno richiedere.
Infine, ricordiamo che presso le biglietterie e gli Uffici Informazioni vengono distribuiti orarietti gratuiti ("fiches orarie").

Usiamo il treno

Non sono un pendolare ma uso spesso il treno, anche per percorrenze medio-brevi, lasciando volentieri a casa l'auto.
Mi servo prevalentemente della linea Bassano-Cittadella-Padova-Vicenza e basta dare un'occhiata all'orario per accorgersi delle gravi carenze del servizio, soprattutto nei festivi e nelle ore serali (l'ultimo treno giunge a Bassano alle 20.00).
Con questa lettera vorrei rivolgermi non tanto all'Ente che — ritengo — avrà le sue ragioni per limitare il servizio, ma soprattutto alle numerosissime persone che si spostano con l'auto: dobbiamo sforzarci quanto più possibile di adeguarci all'orario ed usare questo benedetto treno perché tocca a noi, tutti insieme, fare il primo passo, dimostrandone l'utilità e la necessità urgente di miglioramento.
Chi percorre la SS 47 Trento-Padova della Valsugana (strada parallela alla ferrovia), soprattutto nei festivi e nelle ore di punta, certamente si sarà trovato coinvolto in lunghe code e ingorghi, e potrà aver assistito a gravi incidenti. E allora, come si fa a vedere da un lato la strada così intasata e dall'altro la ferrovia — che potrebbe assorbire, in modo pulito, buona parte del traffico — fuori servizio nei festivi?
Già all'inizio degli anni '60, almeno qui nel Veneto, furono soppresse numerose linee ferroviarie, per l'evolversi del trasporto automobilistico. Forse all'epoca non si poteva immaginare a cosa saremmo giunti, ma ora le conseguenze si toccano con mano e sarebbe stupido continuare su questa strada.

M.G. - Rossano Veneto (Vicenza)

Noi stessi non avremmo potuto esprimere meglio quello che dovrebbe essere — e che speriamo diventi — l'atteggiamento "mentale" dei nostri clienti: usare il treno, usarlo sempre di più, per vivere meglio. Grazie.

Autolesionismo ferroviario?

Viaggio in treno da tanti anni ed ero anche un appassionato di ferrovie, ma purtroppo ho visto le cose peggiorare costantemente, specialmente per quanto riguarda orari e frequenza dei treni.
Per un'assurda idea di voler gareggiare con l'aeroplano, ormai esistono quasi soltanto treni I.C. che servono esclusivamente le grandissime metropoli, sdegnando città più piccole ma anche nodi ferroviari importanti, come Prato ad esempio, quasi che in Italia esistano solo Roma e Milano.
A Prato — ma è un esempio, lo stesso accade su tutta la rete italiana — i treni (per dirla con Dante) guardano e passano; per i pochissimi che fermano, sono state accuratamente calcolate le coincidenze, in modo tale che un treno parta regolarmente qualche minuto prima che l'altro arrivi. Il viaggiatore, già prima di partire, ha la sicurezza di perdere la coincidenza e di dover passare ore in sala d'aspetto.
Così, per guadagnare qualche minuto su percorsi lunghissimi, bisogna sprecare ore in attesa. È una cosa insensata, tanto più che — a detta degli stessi ferrovieri — con l'aiuto dei computer sarebbe facilissimo raggiungere quei risultati che in passato erano la normalità.
Dal momento che si tratterebbe di una riforma che non costa nulla, è evidente che le mancate coincidenze sono state accuratamente calcolate e fanno parte di un piano autolesionista delle FS. È un'assurdità tale che non riesco a spiegarla, però è così.

Leonardo Lenzi - Viareggio (Lucca)

Questioni come quella segnalata dal lettore sono sempre fonte di accese discussioni, sia in ambito ferroviario che tra i viaggiatori: ha senso effettuare poche fermate per aumentare la velocità commerciale dei treni, scontentando però i viaggiatori delle stazioni intermedie "saltate"? Oppure è più giusto mantenere anche le fermate intermedie, per aumentare la clientela potenziale? La risposta non è scontata perché, comunque, alla fine qualcuno non sarà soddisfatto.

Certo è invece che un'azienda di trasporto di interesse nazionale come le FS Spa, che voglia competere e integrarsi con gli altri vettori (auto, bus e aereo), deve promuovere una offerta commerciale il più possibile rispondente alle richieste della clientela, mirata a segmenti specifici di mercato, con la consapevolezza di non poter soddisfare sempre tutte le richieste di trasporto, per limiti infrastrutturali o per rapporti costi/ricavi inaccettabili, ma con obiettivo primario di aumentare le quote di traffico e, soprattutto, i ricavi.

Negli anni '80 le FS, proprio per non soccombere rispetto alle altre modalità di trasporto, cominciarono a specializzare i propri servizi per cercare di renderli più competitivi e maggiormente graditi ad una clientela sempre più esigente e mutevole. Nacque così la rete dei treni Intercity, caratterizzata da convogli con elevati standard di qualità (ma accessibili anche con biglietti di 2ª classe, a differenza della maggior parte dei preesistenti treni rapidi), in grado di collegare il più velocemente possibile la maggior parte delle grandi città della penisola.

Contemporaneamente vennero razionalizzati anche i collegamenti al servizio delle località intermedie, uniformando i convogli e, dove possibile, introducendo il cadenzamento, in modo da favorire l'afflusso e il deflusso verso i nodi principali serviti dalla rete Intercity.

Questa specializzazione dei servizi — via via più marcata nel corso degli anni — ha inoltre richiesto lo spezzamento, in corrispondenza dei nodi principali, di molti servizi diretti, pena il decadimento della regolarità di marcia e della puntualità. Se è vero che ciò ha causato l'aumento dei trasbordi per i viaggiatori di lungo percorso diretti nelle località minori, è anche vero che sono diminuiti, in linea di massima, i tempi complessivi di viaggio (le eccezioni, inevitabilmente, non mancano) e sono aumentate le combinazioni di viaggio per effetto dell'incremento di servizi a disposizione.

Questa impostazione dell'offerta ci pare sia l'unica che possa far recuperare clientela alle FS e in tal senso va anche interpretato il progetto Alta Velocità. Il segmento di traffico relativo agli spostamenti tra le grandi città è attualmente l'unico in grado di garantire alle FS margini di ricavi tali da poter bilanciare le perdite relative al traffico di medio e corto raggio, pur essendo quest'ultimo segmento altrettanto importante in termini quantitativi.

L'aver dato priorità alla rete dei treni veloci è stato indispensabile proprio perché ha permesso un'inversione di tendenza nella realtà dei trasporti italiani; purtroppo, a causa dei limiti infrastrutturali della rete ferroviaria, non è stato possibile finora ampliare adeguatamente la cosiddetta rete Intercity di secondo livello, al servizio delle località di media importanza, come Prato, in particolare.

È vero, non sempre è stato possibile ottimizzare le coincidenze con i treni a lungo percorso e ciò non per cattiva volontà (magari bastasse saper usare i computer!) ma per i limiti strutturali già menzionati. Per garantire tutte le coincidenze occorrerebbe aumentare ulteriormente il numero dei treni, cioè infittire la rete dei servizi di corto e medio raggio, superando però di gran lunga la potenzialità delle linee e dei nodi.

Ciononostante, si cerca di conciliare le esigenze spesso contrapposte dei viaggiatori, favorendo innanzitutto le coincidenze dove più penalizzanti sarebbero le conseguenze (scarsità di alternative di viaggio, soste prolungate ecc...).

Per concludere, possiamo assicurare che, contemporaneamente al consolidamento dell'offerta Intercity, stiamo valutando la possibilità di aumentare anche i cosiddetti "collegamenti mirati", cioè quelli tra specifici bacini di traffico e le principali città italiane, nell'ottica di recuperare la fascia di clientela che finora non ha potuto usufruire, se non marginalmente, dei servizi I.C. (ad esempio: per la clientela emiliana diretta a Roma, treni che fermano in tutti i capoluoghi di provincia da Milano a Bologna e proseguono quindi per Roma; per la clientela milanese, treni veloci Milano-Genova, che poi fermano in tutte le località della Riviera Ligure ecc...).

In questa direzione, per altro, va l'indispensabile integrazione con la rete FS di un servizio automobilistico, verso la quale stiamo procedendo.

Faremo, del caso toscano, un laboratorio specifico, sul quale torneremo.



Informazione un po' brutale

Desidero portare alla vostra conoscenza un episodio, di per sé minimo, indice però di un comportamento e di una capacità organizzativa che non fanno onore alle FS.

Il giorno 11 settembre 1992 ho effettuato un viaggio da Milano a Torino e ritorno; nel ritorno il controllore mi ha contestato la mancata timbratura del biglietto alla stazione di Torino, giusto la norma in vigore dal primo gennaio '92, facendomi pagare una penale di lire trentaseimila.

Informato così, in modo un po' brutale, dell'esistenza di questa recente norma (dico recente perché in treno viaggio dagli anni Trenta e fino al 31/12/91 conoscevo le norme regolanti i viaggi con le FS), ho voluto verificare come vengono informati i viaggiatori che — non essendo lettori di giornali o telespettatori — acquistano un biglietto di A/R, ma in nessun luogo della biglietteria di Milano Centrale vi è traccia (settembre '92) di avvisi e sul biglietto non è riportata la norma, malgrado esista spazio disponibile, mentre il timbro a data è richiesto "quando prescritto".

Ci sono diversi modi per informare i passeggeri di una innovazione nel regolamento, vie percorribili anche contemporaneamente:

— avvisi ben visibili nelle biglietterie;

— modifica del programma informatico del computer che stampa i biglietti, in modo che quando c'è l'indicazione "E RITORNO" il programma stampi automaticamente un avviso per il viaggiatore;

— stampare la norma sul retro del biglietto.

Carlo Marselli - Milano

È vero, la sanzione amministrativa rientra nella nuova regolamentazione, in vigore dall'1/1/92, per i viaggiatori trovati sprovvisti di biglietto.

Avvisi al pubblico — in tutte le stazioni e fermate della rete — sono stati dati per molti giorni, a cavallo dell'introduzione della nuova normativa, a mezzo altoparlante e con l'affissione di manifesti; altri avvisi — ad intera pagina — sono comparsi sulla stampa nazionale.

Infine, è in atto l'affissione nelle stazioni di nuovi cartelli indicatori, che ricordino ai viaggiatori l'obbligo di "obliterare", specificando anche le tipologie dei biglietti da convalidare.

Comunque, ci scusi.

Che aria tira?

Viaggiatore finesettimanale sulla tratta Firenze-Roma, ho avuto finalmente modo di poter apprezzare il treno nel suo aspetto migliore: affidabilità, velocità, comodità ed ottimi tassi di puntualità di gran parte degli I.C. che utilizzo.

Inguaribile perfezionista, vorrei però richiamare l'attenzione sulla circolazione interna d'aria che, con l'avvento delle carrozze insonorizzate e climatizzate, è assicurata dagli appositi impianti: le grate da cui fuoriesce l'aria sono alquanto sporche, spesso intasate da pulviscolo visibilmente aggrumato.

Mi rendo conto che in fondo potrebbe trattarsi di futile problema, rispetto ad altri ben più importanti o stringenti e che la qualità dell'aria, in genere, è quella che è, ma ritengo che questo argomento possa rientrare nella categoria "pulizia delle carrozze"; dopotutto, spiace pensare che nel mezzo ecolo-

gico per eccellenza si debba respirare aria malsana.
Sono pertanto curioso di sapere se sia prevista — tra le operazioni di manutenzione delle carrozze — la pulizia dei filtri degli impianti di condizionamento.

Roberto Petti - Firenze

Sì, la pulizia dei filtri è prevista e viene effettuata, ogni 15/20 giorni, presso le Officine Manutenzione Veicoli dove — in caso di necessità — si procede alla loro sostituzione.
Ad ogni cambio di stagione, inoltre, viene integralmente controllato tutto l'impianto di condizionamento delle vetture.
I risultati, come lei osserva, non sono ancora ottimali. Grazie per la segnalazione.

Odissea con le stellette

Sono un militare, abito a Crotone (Catanzaro) e purtroppo non presto servizio nella mia città ma ad Augusta (Siracusa).
Come tutti i militari, o quasi, il mezzo di trasporto usato per andare in licenza è il treno, ma purtroppo, per i militari che dalle isole devono recarsi sul continente, c'è l'handicap del mare e dei traghetti, con un trasbordo che ci fa perdere un bel po' di tempo. Immaginatevi: io disto da casa 400 km e dovrei impiegare 4 ore al massimo invece, sia a causa dei traghetti che per la disastrata linea Reggio Calabria-Bari, impiego 8/9 ore.
Vorrei sapere, lasciando stare per un momento i tempi di percorrenza, come mai non ci sono collegamenti per Catania e Palermo dopo la mezzanotte, o perlomeno sono molto ridotti: si sa, i militari in licenza vogliono stare più tempo possibile a casa, con la famiglia o con la ragazza. Ma uno come me, per far questo, è costretto a rinunciare a mezza giornata piena di licenza o deve fare una maratona notturna. Un esempio? IC 693 alle 19.43 da Crotone. Arrivo a Villa S. Giovanni alle 23.00 e traghetto per Messina. Coincidenza da Messina per Catania alle 00.30 (treno 12751) con arrivo alle 02.30.
Qui comincia la tragedia: 3 ore e 30 minuti d'attesa, fino al bus delle 06.00 che mi porta ad Augusta per le ore 07.00! Potete immaginare come mi sentirò nella successiva giornata!
Ora, io chiedo: perché la corsa da Messina non viene prolungata fino a Siracusa o, se ciò non conviene, fino ad Augusta?

Paolo Manno - Crotone (Catanzaro)

Siamo pienamente solidali con il nostro lettore, riconoscendo il disagio della periodica "odissea" che lui e tantissimi come lui si trovano a dover affrontare per recarsi in licenza; basti pensare, ad esempio, ai militari — soprattutto Alpini — che dalla Valtellina e dalla Valcamonica devono raggiungere le caserme in Alto Adige, nel Meranese o nell'alta Val Venosta: gli 80/100 km in linea d'aria diventano 400/500 facendo il giro per Milano, Verona, Bolzano, Merano,mancando i collegamenti diretti tra le Valli.



Purtroppo la nostra penisola è caratterizzata da un'orografia particolarmente accidentata e non si percorre agevolmente, neppure con il treno. Ciò non significa che le località minori o più lontane dagli itinerari "strategici" debbano essere per forza "tagliate fuori", ma indubbiamente esistono — e sempre esisteranno — località più penalizzate rispetto ad altre, anche per la mobilità collettiva.
Per quanto riguarda i difficili collegamenti tra Puglia, Calabria e Sicilia, possiamo anticipare che stiamo studiando l'aumento e la velocizzazione dei collegamenti ferroviari diretti, allacciandoli meglio al sistema dei collegamenti nazionali, mentre saranno intensificati e migliorati anche i collegamenti regionali (utilizzando sia i treni locali che gli autobus) tra le località minori e i principali poli della rete nazionale. Tutto questo pur con i limiti dovuti alle infrastrutture (linee a binario unico, perditempi per il traghettamento ecc...) e alla bassa densità abitativa (metà del territorio interessato da questa dorsale è costituito prevalentemente da zone montuose, prive di grossi centri abitati).
Non è comunque pensabile — se non in particolarissime situazioni — l'estensione dei servizi ferroviari regionali nelle ore estreme della giornata, visto il limitatissimo numero di viaggiatori a fronte degli alti costi di esercizio. Purtroppo, con costi di gestione troppo alti e quindi insostenibili, nessuna azienda di trasporto — pubblica o privata che sia — può continuare a mantenere questi servizi se non con la garanzia del ripianamento dei costi da parte di qualche Ente Locale (ricordiamo i recenti accordi stipulati tra Governo e FS Spa, illustrati nel n° 1, gennaio 1993, di "Amico Treno").
Questo dev'essere chiaramente detto, per far comprendere i motivi per cui, attualmente, non ci è possibile prolungare corse fino a Siracusa o ad Augusta; siamo comunque in contatto con la Regione Sicilia per realizzare un programma di servizi integrati (treno+bus) che soddisfino al meglio le esigenze della popolazione, pur nel rispetto dei costi di gestione del trasporto pubblico e delle limitate risorse disponibili.

Viaggiatori all'addiaccio

Siamo viaggiatori che utilizzano la stazione di Bonferraro per ragioni di studio e di lavoro. Siamo venuti a conoscenza che prossimamente nella stazione verranno chiuse la biglietteria e la sala d'aspetto.
A prescindere dalle difficoltà oggettive cui andremo incontro (per esempio: mancanza di informazioni ferroviarie; mancanza di un altoparlante per comunicare i ritardi; mancanza di idoneo posteggio per biciclette; mancanza di servizi igienici), sottolineiamo la ventilata chiusura della sala d'aspetto.
È impensabile che gli oltre 100 viaggiatori che tutti i giorni arrivano dai vicini paesi di Bonferraro, Sorga e Villimpenta debbano attendere l'arrivo dei treni all'aperto, senza alcun riparo dalle intemperie: manca infatti una tettoia o qualsiasi altra struttura che possa fornire riparo. A questo punto risultano addirittura risibili le svariate campagne di stampa (vedi il periodico "Amico Treno") che tendono ad invogliare l'uso del treno. Chiediamo pertanto che la sala d'aspetto venga mantenuta aperta, anche stipulando accordi con il Comune di Sorgà, perché non siamo disposti ad accettare supinamente decisioni che, oltre ad azzerare i servizi offerti, costringono i viaggiatori a soste, anche prolungate, all'addiaccio.

seguono le firme di 87 viaggiatori

Per consentire l'indispensabile contenimento dei costi di gestione delle linee ferroviarie — in particolare di quelle a scarso traffico, come la Mantova-Monselice — è stata finanziata la realizzazione di moderni impianti tecnologici, che permettono di telecomandare le stazioni in assenza di personale.
Sulla Mantova-Monselice sono in corso i lavori, che si prevede di concludere entro aprile 1994, per attuare il controllo centralizzato della circolazione e per sopprimere (o automatizzare) i passaggi a livello.
Unico motivo per il quale, ancora adesso, a Bonferraro c'è personale FS è la necessità di azionare il passaggio a livello, ma prossimamente sarà attivato l'impianto per comandarlo automaticamente e quindi la stazione sarà impresenziata, come del resto, in seguito, tutte le altre della linea, escluse quelle per le quali ciò non sarà possibile per motivi tecnici (Nogara, Legnago).
Di questi programmi (e delle relative conseguenze: chiusura di sala d'attesa e servizi igienici) è stato informato il Comune, cui abbiamo proposto di assumere in consegna le strutture purché ne venga garantita agibilità, custodia e pulizia. Al momento, purtroppo, non è ancora stato trovato un accordo. Noi non possiamo farci carico del personale necessario: su linee come questa, a scarso traffico e scarsi introiti, i costi sono insostenibili. Saremmo disponibili, con un modesto contributo, a collaborare con i viaggiatori per mantenere un servizio minimo. E voi? Vi contatteremo.

Fumatori in isolamento

Ho pensato che, se mi rivolgo a voi, forse potrò viaggiare con minor sofferenza.
Da qualche anno ho smesso di fumare, quindi soffro tremendamente quando persone vicine a me spandono i fumi delle loro sigarette. Mi si potrà rispondere che debbo andare negli scompartimenti per non fumatori, ma faccio presente che — sia nelle carrozze a salone unico che in quelle a scompartimenti — metà vettura è per fumatori e l'altra metà no.
In entrambi i casi chi ci rimette è il non fumatore, ugualmente affumicato attraverso gli spazi che contornano i divisori e le porte scorrevoli.
Chiedo allora perché non vengano messe in composizione vetture totalmente per i fumatori ed altre per i sempre più numerosi non fumatori.

Simplicio Masini - Roma

Per i treni regionali esiste già il divieto assoluto di fumo, in tutto il convoglio, mentre per i treni diretti è allo studio la possibilità di dedicare intere vetture ai fumatori. Lei continui a fare a meno delle sigarette.

Ma a che servono tutte queste cose?

Leggo su "Amico Treno" che avete in mente dei progetti faraonici per le principali stazioni (e in seguito anche per le altre).
Le FS sono in forte deficit. È questo il mezzo per fare economia? E poi aumentate i biglietti? Mi sembrano tutte cose assurde ed esagerate, buone per Parigi, forse.
Ad esempio la stazione Porta Nuova di Torino va bene così com'è, è stata da poco rimessa in ordine: bella sala d'attesa — con un enorme affresco cui hanno lavorato per mesi! — mentre prima in quella sala era un vero schifo, con barboni ubriachi che facevano di tutto...
Altra cosa inutile? Il treno antinquinamento esposto a Porta Nuova, che lascia il tempo che trova... si continuano a costruire strade a più non posso.
E per la gran velocità, altre spese. Come stiamo a tangenti?
Ora è arrivato anche l'"Amico Treno", con cui inondate tutte le stazioni d'Italia (senza contare i tanti abbonamenti gratuiti!). Potrà anche essere interessante, per far sentire la nostra voce... ma è sempre una spesa in più.
Sono un'abbonata, pendolare da 20 anni e certo questa mia non servirà a niente, ma è solo un piccolo sfogo.

Gisella Randaccio - Torino

Di progetti in testa ne abbiamo ancora molti, è vero, e sono tutti interventi intesi a diversificare, qualificare e migliorare l'offerta ed il servizio che, ce ne rendiamo conto, è molto spesso carente.
Proprio questo sforzo di miglioramento ci obbliga, talvolta, a pensare "alla grande", perché grandi sono i problemi da risolvere, grandissime le aspettative e solo adeguati progetti ci consentono di affrontare il mercato, misurarci con la concorrenza e soddisfare i clienti.
Per inciso, solo dai grandi progetti vengono le risorse in quantità adeguate ai nostri bisogni.
Non per questo rinunciamo ai "piccoli" interventi che non sono in alternativa ai "grandi"; crediamo che chi ci legge e con attenzione osserva il panorama ferroviario recente possa darci atto delle numerose iniziative e di notevoli miglioramenti.
Le tangenti? A cosa serve "Amico Treno"? Gli aumenti dei biglietti? Il "Treno Verde" ed il connubio treno-ambiente? Se volete — e non per "citarci addosso" — rileggete i numeri arretrati, qualche risposta in questa stessa rubrica e poi fateci sapere se abbiamo sbagliato tutto ("Amico Treno" serve a questo e... costa poco).

La Polfer c'è ma non si vede

Parlo a nome delle migliaia di emigranti e di pendolari, costretti ad usare le carrozze letto o le cuccette per tornare a casa o per spostarsi. Nei miei quotidiani spostamenti vedo coppie di poliziotti che, durante il giorno, vagano lungo il treno, senza nulla fare, mentre di notte — quando vi assicuro che più ce ne sarebbe bisogno — non se ne trova mai uno.
Noi viaggiatori cosa dovremmo fare? Durante la notte i vagoni, soprattutto cuccette, sono costantemente visitati da sconosciuti malviventi che cercano di manomettere le porte degli scompartimenti o attendono l'uscita di qualcuno per derubarlo.
Più di una volta ci è capitato di avere ospiti mattesi e spraditi nello scompartimento, mentre basterebbe una coppia di baldi giovanotti in divisa perché ciò non accada più e per garantire maggior sicurezza a tutti.

Michele Castelli - Verona

Il problema della criminalità in ambito ferroviario ci preoccupa molto ed è tra i nostri obiettivi prioritari garantire un viaggio sicuro e tranquillo ai nostri clienti.
Le stazioni delle grandi città sono purtroppo attaccate da un progressivo degrado socio-ambientale cui stiamo cercando di opporci (vedi Milano Centrale). Analoghe iniziative stiamo intraprendendo verso la limitata microcriminalità notturna.
Il signor Castelli lamenta che poliziotti in divisa, di notte, non se ne vedono; fortunatamente, come non li vede lui, nemmeno li vedono i delinquenti e la Polfer — nel solo primo quadrimestre dello scorso 1992 — ha arrestato 492 ladri e 72 rapinatori.
La tutela del patrimonio ferroviario e la sicurezza dei viaggiatori, infatti, è affidata alla Polizia di Stato, attraverso il corpo della Polizia Ferroviaria (Polfer) che purtroppo, a fronte di un organico previsto in circa 8.000 unità, dispone di meno di 5.000 agenti con cui far fronte a tutti i compiti d'istituto, comprese le scorte ai circa 130 treni meritevoli di attenzione "speciale" in quanto particolarmente presi di mira dai malviventi.
Di scorte la Polfer ne fa tante (circa 50.000 l'anno), anche se risultano sempre insufficienti rispetto al rapporto treni/giorno a lungo percorso in circolazione (750 circa).
La soluzione tecnica di fondo (consentire difesa attiva al nostro personale) non è, allo stato, consentita in Italia. Un'apposita Commissione congiunta col ministero dell'Interno sta lavorando al problema.

Regolamenti e cortesia

Sono una studentessa dell'Università di Parma; abitando a Fidenza, utilizzo molto spesso il treno. Fin dal primo anno di Università ci è stato detto che economicità, redditività e produttività si ottengono con un buon management, ma anche e soprattutto con un buon personale. A tal proposito vorrei citare un episodio molto significativo, credo.
Usufruisco della tessera studenti, che ho dovuto rinnovare in questi giorni; al mattino l'ufficio di Fidenza è aperto a tal scopo dalle 11.00 alle 12.00, così, alle 11.40, mi sono recata allo sportello dove, nonostante vi fossero due persone disponibili, ho dovuto attendere fino alle 11.50 prima che decidessero chi dei due dovesse venire.
Mi è stato consegnato il modulo e richieste le foto; così, visto che avevo ancora 10 minuti a disposizione e che per fare le foto ne occorrevano solo 4, alla macchina nell'atrio della stazione, ho pensato che avrei fatto in tempo.
Non avendo con me una penna, l'ho chiesta al bigliettaio, pensando di non trovare difficoltà: si trattava in fondo solo di un minuto e non vi era alcun passeggero ma, con mia grande sorpresa, mi è stato risposto che in tutto l'ufficio c'era solo una penna "Bic" e che se me l'avessero data non avrebbe potuto lavorare.
Condivido il senso del risparmio, ma questo — pur con tutta la buona volontà — mi sembra un tantino eccessivo: se così fosse, significa che i tre, a volte quattro impiegati lavorano a turno, aspettando quell'unica penna!
L'ho chiesta così ad una signora di passaggio, che gentilmente me l'ha data; ho compilato il modulo, fatte le foto e mi sono ripresentata allo sportello alle 11.58, ma ho dovuto attendere fino alle 12.01 che uno dei tre impiegati disponibili, dato che non c'erano viaggiatori in attesa, si decidesse ad ascoltarmi (ritenevano forse inconcepibile che qualcuno si presentasse allo sportello due minuti prima dell'ora di pranzo?).
Giunto, l'impiegato mi ha detto che era tutto a posto e di tornare nell'orario in cui si fanno le tessere! Credo, e soprattutto spero,

che non tutti i vostri impiegati siano tanto maleducati e svogliati, così, se dovete ridurre il personale, per favore fate una scelta oculata!

Francesca Cattani - Fidenza

In effetti l'organizzazione dell'impianto di Fidenza prevede un orario limitato per l'emissione delle tessere, dalle 11.00 alle 12.00 e dalle 17.00 alle 18.30: non esiste uno sportello dedicato a tale attività e questi sono stati individuati come periodi di minor affluenza alla biglietteria, così non si appesantisce l'attesa dei viaggiatori ordinari con le operazioni necessarie per la compilazione delle tessere.
È stato comunque disposto che negli altri periodi della giornata vengano accettate le domande e rilasciate le tessere, purché non vi siano code allo sportello.
Rimane comunque ingiustificabile il comportamento del personale in servizio alla biglietteria — e di questo si scusa, nostro tramite, il Direttore Compartimentale di Bologna — che è stato "sensibilizzato" all'importanza di un corretto e garbato contatto con la nostra clientela.

In bici, col treno, dappertutto

Assidua frequentatrice di treni, credo sul serio che il trasporto ferroviario racchiuda in sé la soluzione a molti dei problemi di rapporto uomo-ambiente del nostro tempo.
Tutto sommato ritengo che il servizio, pur migliorabile, sostanzialmente sia efficiente, almeno per quanto concerne la linea Milano-Bologna, sulla quale viaggio in prevalenza.
Ma c'è una cosa che davvero mi indigna: l'impossibilità, per il viaggiatore FS, di trasportare la bicicletta sul treno! Non ritengo che la formula "bici+treno" praticata oggi (sulla quale, tra l'altro, diverse stazioni sono disinformate) sia soddisfacente, perché concepita per cicloturismo in ben determinate zone.
Quello che manca, e che molti Paesi europei invece hanno, è la possibilità di portare con sé la bicicletta ovunque si vada.
Inoltre, come se questa carenza non bastasse, dal giugno scorso non è più possibile spedire la bicicletta dall'Italia all'estero presentando il titolo di viaggio ed al prezzo di 10.000 lire (cosa ancora praticata dagli altri Paesi europei).
Per chi abita al Nord altra possibilità non resta che caricare la bicicletta sull'auto (se l'abbiamo) e andare a spedire la bici da Chiasso o dal Brennero, intasando ulteriormente le già trafficate autostrade italiane ed inquinando ancor di più questo già inquinatissimo Paese.

Maria Verdi - Piacenza

Dal primo settembre 1992 il servizio "bici al seguito del viaggiatore" è stato esteso a tutti i treni regionali, a condizione che la bicicletta sia smontata e riposta in apposita sacca, di dimensioni non superiori a cm 80x110x30.
Se non è possibile smontare la bicicletta, occorre necessariamente utilizzare, nei giorni stabiliti, i treni indicati nei quadri-orario dell'Orario Ufficiale, particolarmente attrezzati per tale servizio.
C'è però da tener presente che, con decorrenza 1/8/92, sono state riviste le condizioni di ammissione, i prezzi (con l'introduzione del supplemento giornaliero a lire 5.000) ed è stata notevolmente incrementata l'offerta (circa 450 treni su tutta la rete). Le difficoltà segnalate circa la spedizione della bicicletta all'estero sono dovute all'uscita di Italia e Gran Bretagna dalla T.E.B.(Tariffa Europea Bagagli). La revoca all'adesione è stata dettata da motivi di contenimento dei costi, ma comunque stiamo valutando possibili soluzioni al problema nell'ambito della Commissione Viaggiatori della U.I.C. (Union International Chemins de Fer, organizzazione che raggruppa tutte le ferrovie europee).

Le ritirate di Alessandria

Non so chi sia la persona competente a risolvere il problema che vi sottopongo.
Il 23 settembre scorso, di passaggio alla stazione di Alessandria, ho avuto necessità di servirmi dei servizi igienici. Vi sono due bellissime e nuovissime batterie di 8/10 gabinetti, ma tutti a pagamento.
Mi pare sia un abuso: in tutte le stazioni, infatti, ci sono sempre uno o due ritirate gratuite ed anche se capisco come chi custodisce quelli a pagamento non voglia metterne di gratuiti a disposizione, ritengo che questo sia controproducente per le FS ed ingiusto per i viaggiatori.
Consiglierei inoltre di controllare le tariffe del bar di stazione: sono esose.

C.Q. - Villanova d'Asti (Alessandria)

A noi pare curioso che lei abbia dovuto subire il disagio che ci segnala.
Dopo aver controllato, ci risulta che i servizi igienici della stazione di Alessandria sono divisi in settori gratuiti (3 femminili e 3 maschili) ed a pagamento (2 femminili e 2 maschili): i due settori sono accessibili (e quindi sempre aperti) dalle ore 6.00 alle ore 22.00, periodo in cui le ritirate sono presenziate da un incaricato della ditta appaltatrice del servizio.
Dalle 22.00 alle 6.00 vengono chiuse le ritirate a pagamento e rimangono aperte quelle gratuite; durante la pulizia giornaliera delle ritirate gratuite, restano agibili, senza alcun esborso, quelle a pagamento.
Per quanto riguarda i prezzi delle consumazioni al bar di stazione, regolarmente esposti per la consultazione da parte della clientela, in effetti risultano più elevati rispetto a quelli praticati da analoghi vicini locali, ma sono pur sempre nei limiti consentiti.

Voglio coerenza e rispetto

Sono un'insegnante elementare, risiedo a Nocera Umbra ed insegno in una scuola di Fabriano. Tutte le mattine, da più di un anno, usufruisco del treno regionale che sosta nel mio paese alle 7.03 ed il solo mercoledì, per ragioni di servizio, posso utilizzare il diretto Roma-Ancona che sosta — meglio, dovrebbe sostare — alle ore 9.33 a Nocera, per arrivare a Fabriano alle ore 10.12. Ebbene, questo treno ha sempre avuto, inesorabilmente, un ritardo oscillante dai 15 ai 30 minuti ogni qual volta me ne sono servita.
Ho chiesto informazioni a personale delle FS e viaggiatori: nel 90% dei giorni mi è stato riferito che "mantiene" il ritardo da me rilevato.
In un periodo in cui tanto si parla di ristrutturazione del servizio FS a favore di tutti gli utenti, è concepibile che un lavoratore debba silenziosamente sottostare a quello che, in quanto sistematico, appare un ritardo-beffa? Non si pensa a chi ha orari di lavoro da rispettare? A chi ha coincidenze in tempi ristretti? A chi accorda fiducia ad indicazioni e suggerimenti che dovrebbero essere sinonimo di serietà e professionalità dell'Ente FS?
Non desidero certo la mera pubblicazione di questo mio scritto, bensì una concreta dimostrazione di coerenza e rispetto per i cittadini, quegli utenti che, anche dalle pagine della vostra rivista, sembrano essere al centro degli interessi delle FS.

Maria Luisa Castellani - Nocera Umbra Scalo (Perugia)

Il diretto 2294 Roma-Ancona, per diversi motivi, non ha purtroppo una marcia regolare. La causa maggiore è il binario unico che ancora esiste in larga parte della linea tra Orte ed Ancona.
Altri ritardi si determinano ad Orte, per la coincidenza con treni da Roma Ostiense e Capranica ed ulteriori perditempo si sono avuti per i lavori di raddoppio, finalmente da poco ultimati, tra Foligno e Campello.
Proprio questo potenziamento comincia a dare i primi frutti ed infatti (a parte i primi sei giorni di gennaio, caratterizzati da intense nevicate che hanno interessato soprattutto la stazione di Foligno, la più vicina a Nocera Umbra) la situazione è nettamente migliorata, con un ritardo medio, nel mese intero, di 14 minuti. Non è ancora sufficiente, ce ne rendiamo conto, e tutti lavoriamo per migliorare.

Delitto (e castigo?)

Siamo firmatari dell'appello per il rispetto dei diritti delle generazioni future, lanciato dal Comandante Cousteau e coerentemente a tali principi ci spostiamo sempre in treno, recandoci anche in località come Malles Venosta, Pré St. Didier, Ormea.
In nome di tali diritti lanciamo un appello agli organi responsabili perché non sia ne-

gata la possibilità di accesso in treno a queste località dove, in futuro, la mobilità non potrà che aumentare e dovrà essere garantito il collegamento con mezzi ecologici.
Far cadere tale possibilità sulla base di meschine considerazioni economiche e del fatto che ora c'è scarsa utenza — e non per il fatto che vi sia scarsa mobilità, ma solo perché la maggior parte della gente pensa unicamente al proprio comodo, maggia in macchina e nulla le importa delle future generazioni (magari non per cattiveria, ma per ignoranza) — rappresenta un delitto di cui i responsabili dovranno rendere conto a Dio, se esiste, ed alla propria coscienza, ai propri figli, ai propri nipoti.

seguono 10 firme - Bergamo

Del nostro operato dobbiamo rendere conto alla legge ed all'intera collettività: per questo siamo tenuti ad impiegare nel modo migliore le risorse disponibili e raggiungere il pareggio di bilancio, per non gravare più sulle spalle dei contribuenti.
Considerazioni meschine? Forse, ma considerazioni cui nessuno può ormai sottrarsi, né noi né gli Enti Locali, ai quali domandiamo collaborazione.
Chiamare in causa il Padreterno, per queste cose, ci sembra un po' sopra le righe.

Tre domande da Vicenza

Sono un ragazzo di 21 anni, appassionato sia di modellismo ferroviario che dei treni in scala 1:1.
Vorrei porvi 3 domande:
1) Perché il famoso ETR 450 "Pendolino", nella linea ad Alta Velocità tra Firenze e Roma, compie il percorso in 1 ora e 33 minuti, ad una media di circa 170 km/h, quando potrebbe impiegarci 12 minuti in meno, dato che la linea lo permette?
2) La Vicenza-Schio verrà potenziata, soprattutto con l'utilizzo di materiale rotabile nuovo e facendo lavori di risistemazione della linea?
3) Da un paio d'anni Vicenza non è più collegata direttamente con Bassano del Grappa e bisogna fare un cambio a Cittadella o Castelfranco; se fossero studiati opportuni orari in alcune fasce di maggior traffico, la relazione potrebbe essere ripristinata come una volta?

Michele Ceccon - Vicenza

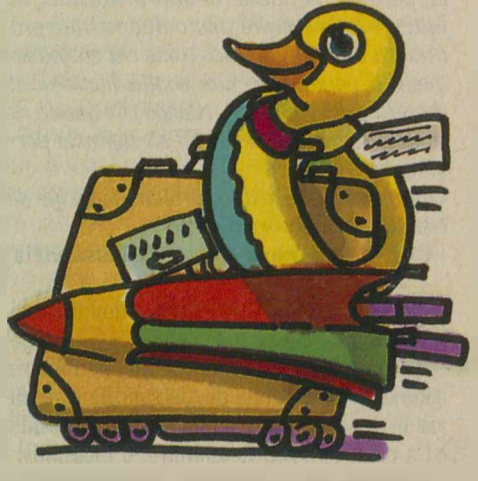
1) La velocità del "Pendolino" nella tratta Firenze-Roma è limitata per i lavori di manutenzione in linea.
2) Sulla Vicenza-Schio si prevede di automatizzare alcuni passaggi a livello, sopprimendone altri; installare il sistema C.C.T. con il telecomando delle stazioni impresenziate e la possibilità di acquistare i biglietti nei pubblici esercizi; sistemare i binari.
3) È in programma un'indagine sui flussi di traffico che interessano Vicenza. Gli esiti di questa indagine ci daranno l'esatta idea della domanda di trasporto della zona.

Coincidenze e misteri

In passato, sulla relazione Milano-Alessandria via Voghera, esisteva una coincidenza per cui, partendo da Milano con il diretto 2153 delle ore 9.30 (primo treno utile per chi, come me, arriva da Venezia con l'I.C. 648 alle ore 9.05) si trovava immediata coincidenza a Voghera per Alessandria, dove si giungeva verso le 10.40.
Ora si arriva a Voghera alle 10.26 e, poiché il regionale 10488 Voghera-Alessandria parte alle 10.02, fino alle 13.10 non ci sono treni utili per proseguire. Quali sono i motivi, ovviamente sconosciuti ai non addetti ai lavori, per i quali non si ritarda di soli 24 minuti la partenza di un treno che nasce a Voghera e termina ad Alessandria?
Si potrà obiettare che esiste una relazione via Mortara che però costringe chi arriva a Milano Centrale a scomodi trasferimenti fino a Milano Porta Genova ed in ogni caso si arriva ad Alessandria non prima delle 11.30.

Aldo Borromeo - Mestre (Venezia)

Non è possibile ritardare il treno 10488 perché dopo la sua partenza da Voghera inizia, sulla tratta Voghera-Alessandria, l'interruzione della circolazione, assolutamente necessaria, per i lavori di manutenzione programmata.



Treni ai confini

Se è vero che "il Treno" è l'orario completo, esso dovrebbe segnalare tutti i treni della rete FS, cosa che invece, inspiegabilmente non avviene.
Mi riferisco ai treni dei tratti di confine che, arrivando o partendo dal territorio nazionale, dovrebbero essere segnalati, mentre invece il viaggiatore li scopre soltanto "sul posto", con i conseguenti immaginabili disagi; due tipici esempi sono i treni da Ventimiglia a Nizza e dal Brennero per Innsbruck.

Franco Prandi - Roma

È vero, per una "incomprensione" uomo-macchina (per meglio dire, un errore nel "software" del programma informatizzato che gestisce gli orari) i treni dei tratti di confine non sono stati riportati sull'ultima edizione dell'Orario Ufficiale.
Abbiamo provveduto alla correzione: questi errori non si ripeteranno e nell'edizione estiva quei treni (ed anche altri...) ci saranno di nuovo.

Non è più un buon servizio

Da 15 anni affitto un alloggio al mare, a Marotta, e ho sempre spedito numerosi bagagli a velocità celere, fermo stazione, compiendo l'operazione nel giorno precedente la partenza in auto.
È andato sempre tutto benissimo: al mio arrivo a Marotta un salto in stazione, ritiro dei colli e... comincia la vacanza!
Così ho fatto anche il 2 luglio scorso a Torino, presso l'ufficio preposto di via Nizza 42 (in tre anni l'ufficio ha traslocato tre volte: anche questo è un disagio).
All'atto della spedizione mi viene detto che non è più possibile spedire a Marotta fermo stazione perché il servizio è stato soppresso; posso spedire fermo stazione Pesaro o Ancona o farmi recapitare i colli, non prima di cinque giorni, a domicilio. Ma quante ore avrei dovuto attendere in casa? Certo non potevo disturbare i vicini e il padrone di casa sta a Fabriano!
Scelgo il fermo stazione a Pesaro, chiedo — troppa curiosità? — quando avrei potuto ritirare i bagagli e... il cinema continua!
Sarebbero partiti alle 22.30 con il Torino-Pescara che, attenzione, ferma a Marotta alle 6.50 del giorno dopo (!), avrebbero viaggiato fino ad Ancona dove, con comodo, una ditta convenzionata li avrebbe portati, con altri colli, ai vari domicili a Pesaro ecc. Diabolico: anziché incentivare l'uso del treno e ridurre il traffico su strada, i bagagli sarebbero ritornati a Pesaro in autocarro.
Morale? Ho ritirato i bagagli, dopo ripetute telefonate, sabato 4 luglio verso mezzogiorno, correndo, perché altrimenti avrebbero chiuso per il fine settimana.
Al ritorno, stessa comica.
Chiudo con alcune considerazioni:
— a Marotta esiste, ed è inutilizzato, il locale dove i colli erano prima custoditi;
— l'incaricata della ditta Leonardi ha riferito che vivono nel caos: motorini introvabili!, bagagli che ritornano e giacciono!, destinatari assenti!!!
Ma è possibile, per migliorare, distruggere un servizio efficientissimo, tanto che meravigliava la gestione da parte di un Ente statale? E se era antieconomico, non si poteva tenerlo in vita per i soli mesi estivi?

firma illeggibile - Abano

Come riconosce il nostro lettore, era davvero un ottimo servizio: peccato che ogni anno ci costasse circa 2.200 miliardi contro un introito di 400.
La scelta operata dall'allora Ente Ferrovie dello Stato di affidare all'INT International Transport (holding), attraverso la società Omniaexpress S.r.l., il trasporto delle piccole partite (collo espresso e messaggerie) e dei bagagli è stata determinata dall'esigenza di contenere le spese ed infatti l'operazione — attraverso quattro successive fasi, riguardanti ciascuna determinati Compartimenti — iniziata il 2 giugno 1991 e conclusa il 31 maggio 1992, ha determinato indubbi vantaggi attraverso economie nei costi di gestione.
Ora all'Ente FS Spa sono rimasti i depositi bagagli nelle stazioni, mentre l'INT (Omniaexpress) gestisce in proprio tanto le spedizioni a bagaglio e in piccole partite quanto l'organizzazione del trasporto di tali merci, dalla stipula del contratto con il mittente alla riconsegna al destinatario.
L'INT (Omniaexpress) ha dovuto quindi organizzare una propria rete di distribuzione, costituendo appositi punti-vendita e punti per la raccolta e la consegna a domicilio dove i punti-vendita non esistono.
Attualmente la società dispone di 15 Centri Operativi (tra loro collegati con treni notturni veloci) e di 149 punti-vendita collegati ai Centri con corse camionistiche giornaliere garantite. La celerità del servizio, alla quale i nostri clienti erano abituati, è sicuramente diminuita, ma siamo sicuri che il servizio espresso nazionale migliorerà certamente, in termini di regolarità e garanzia, con il perfezionarsi dell'organizzazione dell'INT .
Obiettivo della società è assicurare la consegna delle merci in 48 ore per spedizioni tra località servite dai Centri Operativi ed in poco più di tre giorni lavorativi, tranne casi particolari, nei restanti collegamenti (per la Sardegna, un giorno in più). Del resto, ci sia consentita un'osservazione: nel momento in cui si afferma che l'acquisto dei servizi da parte dello Stato o delle Regioni è circoscritto a quelli strettamente "sociali", è difficile sostenere che in questa categoria rientri la spedizione del bagaglio per le vacanze.

Metropolitana veloce da Gallarate a Porto Ceresio

Vorrei proporre l'utilizzo del tratto ferroviario Gallarate-Varese-Porto Ceresio per la realizzazione di una metropolitana veloce.
Questa linea, a doppio binario tra Gallarate e Varese, non è soggetta a traffico veloce né merci intenso ed è quindi disponibile per treni navetta che ogni 15/20 minuti colleghino le due città, con la speranza di ridurre traffico ed inquinamento.
Altro suggerimento è quello di creare nuove stazioni, ad esempio è disponibile a Gallarate, nel rione Cavello, uno spiazzo vicino alla ferrovia. Il treno, per essere comodo, deve infatti essere comodamente raggiungibile, mentre a Gallarate la stazione è al centro della città, con problemi di circolazione e parcheggio.

Ermanno Bianco - Gallarate (Varese)

Come riportato (e spiegato) nel n° 5 di "Antico Treno", rubrica "Speciale Compartimenti - Milano", abbiamo spezzato il servizio diretto fra Milano e Porto Ceresio in due servizi: Milano-Varese e Varese-Porto Ceresio, tra loro coincidenti, per offrire, razionalizzando le risorse di materiali, un collegamento cadenzato da Varese a Milano, delle due tratte la più frequentata.
Per quanto riguarda la realizzazione di nuove infrastrutture, ricordiamo che poco si può fare senza il concorso e il contributo finanziario degli Enti Locali. Il Comune di Gallarate non ci ha chiesto alcuna nuova fermata.
Saremmo lieti di parlarne.

Raddoppio linea e interruzione del servizio

Molti viaggiatori pendolari della tratta Viterbo- Bracciano-Roma ed anche altri che viaggiano in orari differenti parlano confusamente di possibili lavori di raddoppio della linea nel tratto La Storta-San Pietro, articolati in tre lotti: San Pietro-Balduina, Balduina-M. Mario, M. Mario-La Storta.
Ma si parla anche di soppressione totale del servizio! Il personale ferroviario — interpellato in merito — dice, con atteggiamento di chi non è interessato al problema, di non essere informato.
È noto a tutti quanta gente viaggi soprattutto su questa linea, oltre che sulle altre due, scomodissime, colleganti Roma con Viterbo e circondario: l'eventuale improvvisa soppressione del servizio metterebbe in crisi migliaia di lavoratori del ceto medio-basso, che da trent'anni (spesso in piedi e arrivando con ritardo) viaggiano in treno perché è conveniente, utile, necessario o addirittura indispensabile, non avendo molti paesi altro collegamento che la ferrovia.
Non si può affermare che mancano alternative allo svolgimento dei lavori: si possono realizzare le opere (ponti, viadotti, gallerie) che sono al di fuori della sede attuale; si può lavorare di notte, eliminando i due ultimi treni della sera e i primi due del mattino.
Ma non ci può essere prospettata l'ipotesi di un possibile capolinea alla Giustiniana e trasbordo con pullman a S. Pietro per chi deve proseguire verso Trastevere-Ostiense-Tuscolana: solamente le mille persone di un treno pendolare occuperebbero ben 20 pullman, che dovrebbero percorrere l'intasatissima Cassia.
Si spera che sin dalla fase di progettazione le FS abbiano preso in considerazione la compatibilità dei lavori con la continuità del regolare servizio. Non credo che tale soluzione comporterebbe tempi di realizzazione più lunghi e quindi aggravio di costi: quando furono eseguiti i precedenti lavori, previsti con una durata di due anni, ne sono stati impiegati cinque e molti lavoratori hanno subito gravi conseguenze.

Tullio Fiorani - Viterbo

Si tranquillizzi: nella costruzione del doppio binario tra Roma S. Pietro e La Storta verranno adottate soluzioni che eviteranno, in massima parte, la sospensione della circolazione ferroviaria, quantomeno nelle fasce pendolari.
Attualmente è in fase di realizzazione il primo lotto di lavori, tra Roma S. Pietro e Balduina; uscendo da S. Pietro i treni percorrono già parte del nuovo tracciato e, nonostante i rallentamenti necessari per la vicinanza dei cantieri di lavoro, non sono previsti altri disagi per i viaggiatori.
Per i lotti successivi, in attesa dei relativi finanziamenti, gli uffici tecnici FS stanno studiando la tempistica di esecuzione e il posizionamento logistico dei cantieri. Anche per questi lavori si stanno valutando i maggiori costi e le difficoltà connesse al mantenimento dell'esercizio ferroviario.
Probabilmente sarà necessario sospendere per brevi periodi la circolazione dei treni: i lavori più impegnativi saranno così eseguiti nel periodo estivo, in modo da interrompere la linea solo in agosto o, tutt'al più, negli ultimi giorni di luglio.

Perché solo Intercity?

Sono utente delle FS da quasi cinque anni per motivi di studio e uso questo mezzo di trasporto anche durante i giorni festivi.
Vorrei attirare la vostra attenzione sul problema di orario che penalizza notevolmente i miei viaggi: da Venezia verso Trieste c'è un treno alle 18.23 ed il successivo alle 20.40; durante queste 2 ore e 20' si possono utilizzare solo I.C.
Non è eccessivo per coloro che avevano fatto il biglietto andata/ritorno o per chi, come me, usa l'abbonamento?

Cinzia Scopolan - Venezia

Pur assicurando il servizio, nelle fasce orarie maggiormente richieste, con treni diretti e regionali, l'insufficiente richiesta di trasporto pendolare e la notevole domanda di spostamenti lunghi e rapidi non ci consentono di offrire treni, che non siano Intercity, con un cadenzamento più stretto.
Ci aiuti a verificare se la situazione che ci segnala è sintomo di una domanda più forte di quella da noi valutata.



Da parte di un Amico.



Rapido e puntuale, da giugno a casa vostra.

Amico Treno é il mensile di chi viaggia quotidianamente in ferrovia. È come un amico che vi tiene compagnia, vi informa, vi racconta storie e vi fa fare quattro risate. Ma soprattutto riceve le vostre lettere di proposte e proteste e vi risponde personalmente. Oggi, **Amico Treno** vi aspetta nelle stazioni e sui treni. Da giugno, per avere un rapporto più stretto e continuo, sarà solo in abbonamento. E l'abbonamento sarà gratuito per tutti coloro che lo richiederanno con il coupon allegato. È facile, basta spedirlo e riceverete **Amico Treno** a casa, ogni mese, rapido e puntuale.



Compila e spedisci ad **Amico Treno** - C.so Magenta, 24 - 20123 Milano

Nome ..... **Cognome** .....

Professione ..... **Età** .....

Via ..... **N°** .....

Città ..... **Prov.** ..... **C.A.P.** .....

Desidero sottoscrivere un **abbonamento gratuito** ad Amico Treno a partire dal primo numero raggiungibile

TRASPORTO LOCALE

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore MAGGIO 1993 ANNO 2 - N. 4

Sped. abb. post. gruppo III/70



PRINCIPALI NOVITÀ DELL'ORARIO ESTIVO '93

L'EUROPA E L'ITALIA A CONFRONTO

SPECIALE COMPARTIMENTI



tutto TRENO

ogni mese vi conduce nello spettacolo dei treni. Nelle migliori edicole della tua città o comodamente a casa in abbonamento postale.

ABBONARSI CONVIENE

nome _____ cognome _____

via _____ cap _____ città _____

Desidero sottoscrivere un abbonamento a tutto TRENO 11 numeri a sole L. 65.000

❒ Con Versamento su ccp n° 10442457 intestato alla DUEGI EDITRICE via Vittorio Veneto 19 - 35020 ALBIGNASEGO (PD) tel. 049/711.363

❒ Tramite assegno bancario NT allegato alla presente ed intestato alla DUEGI EDITRICE

SOMMARIO

AMICOTRENO

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 2 - n° 4



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di redazione
Stefano Bernardi (Responsabile di Divisione), Silvio Grandi, Luciano Luccini, Carlo Pino, Lorenzo Gallico e Piero Spila (Relazioni Esterne FS), Cesare Vaciago (Direttore Area Trasporto)

Coordinamento redazionale Cristina Forghieri

Segreteria di redazione Giuseppe Bissanti

Collaboratori
Antonio Albanese, Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Ludovico Bendivanni, Mario Benedetti, Beppe Bertoli, Giuseppe Bissanti, Silvano Bonalumi, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Luciano Covi, Vincenzo Crolla, Angelo Dadda, Vittorio De Seriis, Giacomo De Stefani, Anna Maria D'Agapito, Massimo Ferrari, Maria Di Gennaro, Alberto Duri, Bianca Maria Fiorillo, Paolo Gallatia, Nada Gaudino, Gino & Michele, Mirella Giustiniani, Fulvio Graglia, Sabina Guzzanti, Corrado Leonarduzzi, Maurizio Liurni, Enzo Lunari, Edo Magnani, Lorenzo Maruotti, Gian Luigi Montagna, Claudio Moretti, Diana Nobile, Athos Passalacqua, Giancarlo Pedrazzi, Silvano Reggero, Paolo Rossi, Antonietta Sannino, Salvatore Sentina, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimè, Paolo Simini Trinchera, Piergiorgio Timone, Luisa Velardi, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/67713314-86454860 - *Fax* 02/8693919

Progetto grafico e impaginazione
Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche
Marco Pesaresi/Ag. Contrasto pagg. 6-7, 8; Renato Foltran pag. 9; Archivio Ferrovie S.p.a. pagg. 10-11; Cesare Gerolimetto pagg. 16-17; Guido Lucci pag. 20; Farabola Foto pagg. 26-27.

Le illustrazioni sono di Guido Orlandi

Stampa: Officine Grafiche Mondadori - Verona

Impianti per la stampa: Color System - Milano

Fotocomposizione
Centro Prestampa Grafolitoli - Sesto San Giovanni (MI)

Editore
Leonardo Periodici Srl - viale dei Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992

Tiratura 1.000.000 di copie

4 Né soli né male accompagnati

6 Principali novità dell'orario estivo '93

9 L'Europa e l'Italia a confronto

12 Ferrovie Nord: un piano per diventare impresa

15 Le FS in Sicilia: tra mali antichi e opportunità future

18 Il passante ferroviario di Genova

20 La Sicilia apre al nuovo

22 Gli utenti terza parte tra Ferrovie e governo

23 Il ruolo degli utenti nelle altre nazioni

24 "Terza classe"

26 Un film per ricordare una strage ancora senza colpevoli

28 Il treno della canzone

29 Speciale Compartimenti

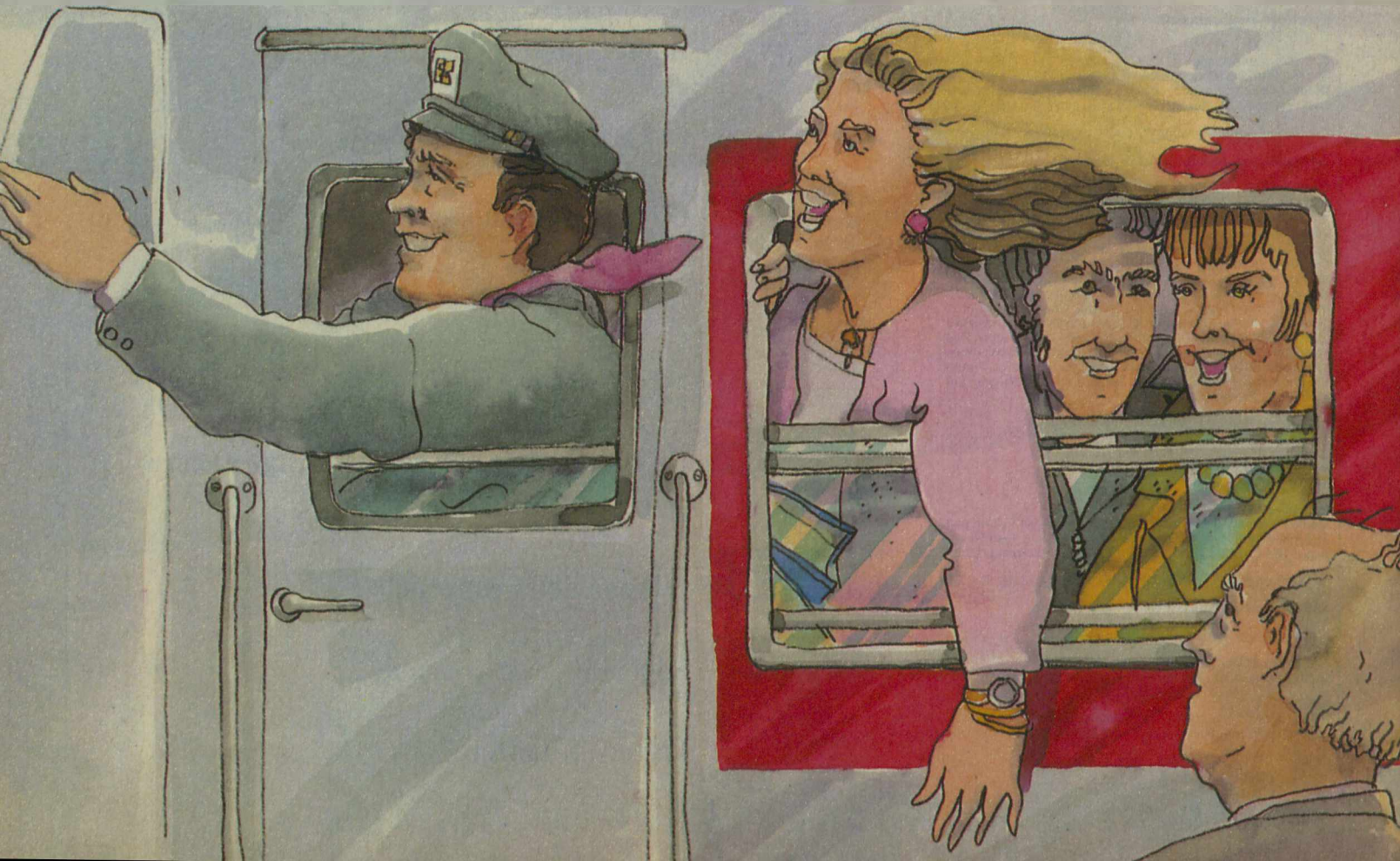
41 Lettere & Lettere

Né soli né male accompagnati

Come nel numero uno di un anno fa torniamo a presentare l'orario FS (estivo '93). Da allora abbiamo percorso, come Ferrovie, un lungo cammino istituzionale e organizzativo del quale abbiamo informato i lettori di "Amico Treno" quasi in tempo reale. Ci siamo trasformati in società per azioni (cioè in un soggetto che vende servizi al mercato e allo Stato, quando il mercato non ce la fa, come trasporto locale). Abbiamo definito per il '93 i rapporti con lo Stato attraverso due contratti: quello di programma, per gli investimenti, e quello di servizio per il trasporto locale. Ci siamo riorganizzati in una impresa di trasporto (merci, passeggeri e trasporto locale), che vende i servizi, e in un'impresa di rete, che vende le tracce orarie, assicurando sicurezza alla circolazione e mantenimento dell'infrastruttura. Ora il nostro compito è molto difficile da svolgere, ma semplice da enunciare: dobbiamo fornire il miglior servizio possibile, al costo più basso possibile al cliente (cittadino, impresa, Stato). Anche il compito dello Stato è semplice da descrivere: esso deve reperire e assicurare le risorse, per gli investimenti e per il trasporto locale, in un rapporto di "scelta" tra diversi servizi (dalla scuola alla sanità) concorrenti per una risorsa — il denaro pubblico — sempre più scarsa. Per esempio, nel campo del trasporto locale la "partita" tra FS e Stato sta per cominciare: entro il 30 giugno 1993 dovremo rinnovare il contratto di servizio e sapremo allora se nell'orario estivo '94 saremo costretti a "tagliare" 2 mila chilometri di rete e il 18% (!) dei treni locali, o se potremo almeno conservare i volumi di traffico esistenti. L'elemento sul quale, in questa riflessione, è bene soffermarsi è però il terzo vertice di questo ideale triangolo: il cliente.

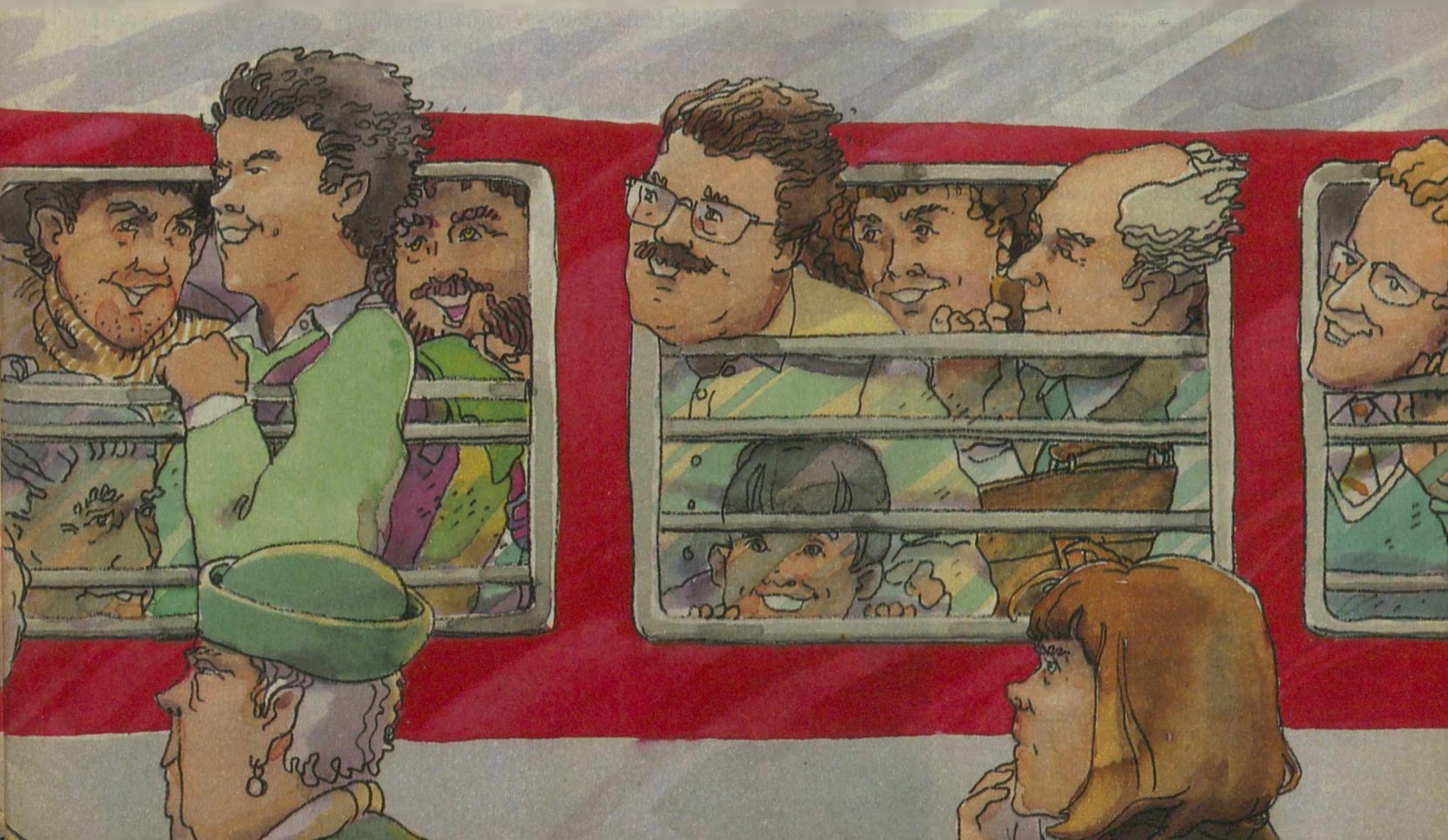
Cosa deve fare, come deve organizzarsi in questo nuovo scenario istituzionale il pendolare italiano (più in generale, il viaggiatore)?

Fino a ieri era semplice: le FS erano un "pezzo di Stato" contro il quale organizzare in modo evidente ogni critica e ogni protesta: da quella per il disservizio a quella per il taglio dei treni, per



l'aumento delle tariffe, piuttosto che per gli scippi nelle cuccette. Esisteva, anzi, una tradizione (funesta per i pendolari) per cui ogni malcontento (Dio sa perché) si traduceva nell'occupazione dei binari che la protesta fosse o no ferroviaria.
Oggi tutto è più complicato e in ogni risposta alle lettere cerchiamo di spiegarlo: noi accettiamo, come impresa, cercando di migliorarci, tutte le critiche alla "qualità" del servizio (ritardi, pulizia, sicurezza, cortesia, locali di stazione, struttura dell'orario) e attiviamo su questi temi continui confronti epistolari o diretti; dirottiamo invece sullo Stato finanziatore ogni critica alla "quantità" del servizio (treni soppressi, per esempio) e al suo "prezzo" (vedi la recente soppressione della tariffa 22), perché a fronte di minori acquisti pubblici (o di finanziamento, il che è lo stesso, di modalità concorrenti come gli autobus) noi siamo costretti a ridurre o a rincarare il servizio (dopo aver compiuto ogni sforzo per comprimere i nostri costi, come i 50 mila ferrovieri già usciti e i 50 mila programmati nel prossimo triennio stanno a dimostrare).
Il cittadino pendolare deve, insomma, aprire due fronti:
— uno, verso l'impresa, sulla qualità e sui costi (a risorse date);
— uno, verso lo Stato (domani verso le Regioni), sui volumi e sulla destinazione delle risorse (quantità di servizi acquistati, loro programmazione e integrazione, conseguenti prezzi per la clientela).
Su questi fronti la voce del singolo pendolare è, almeno per noi impresa, di valore sempre universale ed emblematico (lo testimoniano, spero, le nostre risposte su "Amico Treno"). Sul nostro versante essa si scontra, però, con la legge dei volumi di traffico (dobbiamo fare i treni pieni e caricare la gente là dove c'è; su quello dello Stato, con l'altrettanto rigida — e quantitativa — legge dei volumi elettorali).
Nasce così, contro ogni volontà del riformatore, un duplice rischio:
— da un lato, quello dell'isolamento del cliente (che non ha neppure la soddisfazione di sparare sul bersaglio giusto);
— dall'altro, quello delle "alleanze pericolose"; non di rado, ad esempio, noi incontriamo rappresentanze di pendolari che, alla prova dei fatti, si rivelano "ferrovieri camuffati" (che difendono, per esempio, certi treni evidentemente vuoti, impedendo di dirottare le risorse su tratte con più domanda, per tutelare il modesto privilegio di un turno più comodo o della sede di lavoro sotto casa).
Altrettanto spesso ci arrivano lettere di parlamentari che allegano lunghe liste (autentiche?) di firme di pendolari per protestare contro aumenti tariffari che gli stessi parlamentari (votando senza emendamenti la Legge Finanziaria) hanno reso inevitabili e tuttora insufficienti.
Il pendolare insomma, solo o male accompagnato, rischia di perdere qualità e quantità, di prestarsi — se protesta — a finalità non sue e di avallare, alla fin fine, il qualunquismo burocratico (tuttora presente nell'impresa, nello Stato e nelle Regioni) che borbotta: «ma che vogliono questi quattro gatti, pagano niente, non rompano i c...».
Questo qualunquismo danneggia gravemente, assai più dell'occupazione dei binari (non fatela comunque mai, che chiameremmo la polizia, pur volendovi bene), i ferrovieri e la ferrovia, perché ci fa perdere lo stimolo della critica, la possibilità di misurare il miglioramento, la voglia di meritare il consenso vero (quello del mercato): in una parola, lo stimolo ad acquisire cultura d'impresa.
E allora? Allora abbiamo bisogno che i pendolari si organizzino di più e meglio; che costituiscano Comitati; che aderiscano ad associazioni di categoria (da tempo ospitiamo su "Amico Treno" quella più specializzata nel trasporto locale), che formulino osservazioni specifiche (a noi le nostre, a Stato-Regioni le loro), che definiscano piattaforme e che si battano per ottenerle.
Anche rompendo. Non troppo, per carità, ma con tenacia e continuità: noi non siamo scortesi, ma a volte un po' testoni. Ma chi la dura la vince.

Cesare Vaciago
Direttore Area Trasporto



Principali novità dell'orario estivo '93

Razionalizzata l'offerta del trasporto regionale e metropolitano

Riportiamo qui di seguito alcuni tra i più significativi collegamenti che verranno effettuati con treni regionali e metropolitani a partire dall'entrata in vigore del nuovo orario (23 maggio).
Questi "treni novità" sono il risultato di una attenta razionalizzazione della precedente offerta che ha tenuto conto, ovunque, delle segnalazioni provenienti dalla clientela.
Si tratta, naturalmente di risultati che possono essere ancora migliorati.
Ci aspettiamo altre vostre proposte.

Linea Torino-Modane
Circola un nuovo treno (tranne che nei gg. prefestivi):
— da Torino P.N. (p. 20.21) a Bussoleno (a. 21.16)
Linea Trofarello-Chieri
Circolano i seguenti nuovi treni dal lunedì al sabato (tranne dal 2 al 27 agosto):
— da Chieri (p. 15.29) a Trofarello (a. 15.39)
— da Trofarello (p. 15.51) a Chieri (a. 16.01)
Linea Novara-Domodossola
Circolano i seguenti nuovi treni lavorativi:
— da Novara (p. 7.42) a Omegna (a. 8.48)
— da Omegna (p. 8.53) a Novara (9.49)
Nodo di Genova: stazione di Genova Piazza Principe
Viene attivato un nuovo itinerario indipendente da Genova Sampierdarena a Genova Brignole, con fermata sotterranea in corrispondenza della stazione di Genova Piazza Principe; è percorso prevalentemente dai treni regionali provenienti dalle linee di Savona e di Sestri Levante, anche se all'occorrenza vi potranno essere instradati indifferentemente tutti gli altri treni in circolazione tra Sampierdarena e Brignole. La fermata sotterranea di Piazza Principe consente l'interscambio immediato sia con i treni in sosta sui binari sovrastanti che con i mezzi pubblici di superficie e con la linea metropolitana Principe-Dinegro-Brin.
Linea Alessandria-Genova
Circolano i seguenti nuovi treni dal lunedì al venerdì (tranne dal 9 al 20 agosto):
— da Genova Brignole (p. 18.01) ad Arquata Scrivia (a 19.03)
— da Arquata Scrivia (p. 19.14) a Genova Brignole (a 20.16)
Questi due treni circolano sull'itinerario: Sampierdarena-Busalla-Isola del Cantone (vecchia linea dei Giovi)
Linea Genova-Savona
Vengono prolungati tutti i giorni nella tratta Savona-Genova Voltri e v.v. i seguenti nuovi treni:
— da Savona (p. 13.46) a Genova Voltri (a. 14.14); prosegue per Genova Br.
— da Genova Voltri (p. 14.01) a Savona (a. 14.35); proviene da La Spezia
Linea Milano-Mortara
Nei giorni festivi viene istituito un orario totalmente differenziato che prevede un aumento complessivo dell'offerta, con treni in partenza dai due capolinea ogni ora, nel rispetto delle coincidenze nel nodo di Mortara. È previsto a breve termine un analogo adeguamento e cadenzamento dell'offerta anche nei giorni lavorativi.
Linea Milano-Como Nella tratta Milano-Seregno circolano due nuovi treni, dal lunedì al venerdì:
— da Milano C.le (p. 6.00) a Seregno (a. 6.30),
— da Seregno (p. 7.14) a Milano C.le (a. 7.40)
Linea Milano-Lecco
Nella tratta Milano-Carnate circolano due nuovi treni, dal lunedì al venerdì:
— da Milano P.ta Garibaldi (p. 19.45) a Carnate (a. 20.10),
— da Carnate (p. 23.05) a Milano P.ta Garibaldi (a. 23.30)
Linea Lecco-Bergamo
Circola tutti i giorni, anziché solo in quelli festivi, il seguente treno:
— da Lecco (p. 20.14) a Bergamo (a. 20.54)
Linea Merano-Bolzano
Circolano i seguenti nuovi treni:
— da Merano (p. 11.42) a Bolzano (a. 12.20), (tutti i giorni)
— da Merano (p. 18.47) a Bolzano (a. 19.23), (tutti i giorni)
— da Bolzano (p. 13.36) a Merano (a. 14.17), (giorni lavorativi)
Linea Fortezza-San Candido
Circolano i seguenti nuovi treni:



— da Fortezza (p. 8.08) a San Candido (a. 9.22), (tutti i giorni). Nei giorni lavorativi questo treno realizza un collegamento diretto da Merano (p. 6.22) e Bolzano (p. 7.08) per San Candido.
— da Fortezza (p. 10.01) a San Candido (a. 11.16) (tutti i giorni)
— da San Candido (p. 11.25) a Fortezza (a. 12.36) (tutti i giorni)

Linea Trento-Bassano del Grappa-Venezia

Circolano i seguenti nuovi treni:
— da Bassano del Grappa (p. 17.50) a Venezia S.L. (a. 19.02) (nei gg. lavorativi)
— da Trento (p. 15.14) a Primolano (a. 16.40), (tutti i giorni escluso il sabato)

Linea Udine-Venezia

Circolano tutti i giorni i seguenti nuovi treni:
— da Treviso (p. 6.44) a Venezia S.L. (a. 7.18)
— da Conegliano (p. 17.05) a Venezia S.L. (a. 18.06)
— da Venezia S.L. (p. 15.35) a Conegliano (a. 16.32)

Linea Venezia-Trieste

Circolano i seguenti nuovi treni:
— da S. Giorgio di Nogaro (p. 15.14) a Latisana (a. 15.33), (nei gg. lavorativi)
— da Latisana (p. 17.00) a S. Giorgio di Nogaro (a. 17.17), (nei gg. lavorativi)
— da Portogruaro (p. 6.12) a S. Giorgio di Nogaro (a. 6.41), (nei gg. lavorativi)
— Da S. Giorgio di Nogaro (p. 20.26) a Portogruaro (a. 20.55), (dal lunedì al venerdì)

Linea Mantova-Monselice

Circolano i seguenti nuovi treni lavorativi (tranne il sabato dal 12 giugno all'11 settembre):
— da Legnago (p. 18.46) a Monselice (a. 19.23)
— da Monselice (p. 19.36) a Legnago (a. 20.13)

Linea Mantova-Modena

Circolano i seguenti nuovi treni:
— da Mantova (p. 10.08) a Modena (a. 10.59), (tutti i giorni)
— da Mantova (p. 17.00) a Modena (a. 17.49), (nei gg. lavorativi)
— da Modena (p. 15.25) a Mantova (a. 16.22), (nei gg. lavorativi)
— da Modena (p. 18.08) a Mantova (a. 19.02), (nei gg. lavorativi)

Linea Faenza-Borgo San Lorenzo

Circola un nuovo treno lavorativo:
— da Faenza (p. 17.20) a Borgo San Lorenzo (a. 18.30).

Linea Viareggio-Pistoia-Firenze

Viene modificata l'impostazione dell'orario, attuando il cadenzamento dei treni, la velocizzazione di alcuni collegamenti e l'integrazione con i servizi su gomma presenti nel territorio attraversato dalla linea.

Linea Ancona-Pescara

Vengono prolungati nella tratta Ancona-Civitanova Marche i seguenti treni lavorativi:
— da Ancona (p. 5.53) a Civitanova (a. 6.34); prosegue per S. Benedetto del Tronto e Ascoli.
— da Civitanova (p. 17.58) ad Ancona (a. 18.38); proviene da Fabriano e Macerata

Linea Ancona-Orte

Circolano tutti i giorni i seguenti nuovi treni:
— da Terni (p. 9.55) a Orte (a. 10.24)
— da Orte (p. 6.05) a Terni (a. 6.34); prosegue per Foligno

Linea Grosseto-Roma

Vengono prolungati nella tratta Grosseto-Civitavecchia i seguenti treni, dal lunedì al venerdì:
— da Civitavecchia (p. 7.40) a Grosseto (a. 9.23); proviene da Roma
— da Grosseto (p. 13.00) a Civitavecchia (a. 14.24); prosegue per Roma

Linea Nettuno-Roma

Viene confermato il treno lavorativo di rinforzo da Aprilia a Roma, istituito nel corso dell'orario invernale:
— da Aprilia (p. 7.40) a Roma Termini (a. 8.20)

Linea Foggia-Bari

Circola un nuovo treno lavorativo:
— da Barletta (p. 7.00 a Bari Centrale (a. 7.55)

Linea Caserta-Salerno

Con la recente apertura al traffico della cosiddetta "Linea a Monte del Vesuvio", linea che consente l'aggiramento del nodo di Napoli per il traffico viaggiatori e merci a lungo percorso Nord-Sud, si è creata anche una nuova opportunità di collegamento tra le località dell'Agro Sarnese-Nocerino e le città di Salerno e Caserta. Vengono pertanto istituite 11 nuove coppie di treni con i seguenti estremi d'orario:
— da Caserta (p. 6.55) a Salerno (a. 7.50), (tutti i giorni)
— da Caserta (p. 7.55) a Salerno (a. 8.50), (nei gg. lavorativi)
— da Caserta (p. 9.20) a Salerno (a. 10.15), (tutti i giorni)
— da Caserta (p. 12.25) a Salerno (a. 13.20), (nei gg. lavorativi)
— da Caserta (p. 13.25) a Salerno (a. 14.20), (tutti i giorni)
— da Caserta (p. 13.55) a Salerno (a. 14.50), (tutti i giorni)
— da Caserta (p. 14.55) a Salerno (a. 15.50), (nei gg. lavorativi)
— da Caserta (p. 16.55) a Salerno (a. 17.50), (tutti i giorni)
— da Caserta (p. 18.55) a Salerno (a. 19.50), (nei gg. lavorativi)
— da Caserta (p. 20.38) a Salerno (a. 21.35), tutti i giorni)
— da Salerno (p. 6.40) a Caserta (a. 7.35), (nei gg. lavorativi)
— da Salerno (p. 7.10) a Caserta (a. 8.05), (tutti i giorni)
— da Salerno (p. 8.10) a Caserta (a. 9.05), (tutti i giorni)
— da Salerno (p. 9.10) a Caserta (a. 10.05), (nei gg. lavorativi)
— da Salerno (p. 12.40) a Caserta (a. 13.35), (tutti i giorni)
— da Salerno (p. 13.51) a Caserta (a. 14.46), (nei gg. lavorativi)
— da Salerno (p. 14.40) a Caserta (a. 15.35), (tutti i giorni)
— da Salerno (p. 16.40) a Caserta (a. 17.35), (nei gg. lavorativi)
— da Salerno (p. 17.40) a Caserta (a. 18.35) (tutti i giorni)
— da Salerno (p. 19.55) a Caserta (a. 20.50), (tutti i giorni)

Linea Salerno-Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto

Viene riattivato il servizio ferroviario sulle tratte Battipaglia-Sicignano e Potenza-Taranto; continueranno però a circolare anche le autocorse sostitutive da Salerno per Potenza e Taranto e v.v. fino alla completa riattivazione della tratta Battipaglia-Potenza (prevista per



gennaio '94).
Nella tratta Battipaglia-Sicignano circolano otto coppie di treni con le seguenti ore di partenza:
— da Battipaglia alle ore 5.45; 7.45; 9.30; 13.40; 15.25; 16.40; 18.30; 20.40
— da Sicignano alle ore 7.10; 8.20; 13.00; 14.25; 16.00; 17.50; 19.05; 21.15
Nella tratta Potenza-Taranto circolano i seguenti nuovi treni, che hanno assorbito e sostituito i precedenti collegamenti Grassano-Metaponto:
— da Potenza Inf. (p. 7.10) a Taranto (a. 9.30)
— da Potenza Inf. (p. 10.22) a Taranto (a. 12.25)
— da Potenza Inf. (p. 12.25) a Taranto (a. 14.44)
— da Potenza Inf. (p. 14.20) a Taranto (a. 16.34)
— da Potenza Inf. (p. 16.50) a Metaponto (a. 18.17)
— da Potenza Inf. (p. 19.28) a Taranto (a. 21.35)
— da Metaponto (p. 6.16) a Potenza Inf. (a. 7.46)
— da Metaponto (p. 10.30) a Potenza Inf. (a. 12.06)
— da Taranto (p. 11.40) a Potenza Inf. (a. 13.59)
— da Metaponto (p. 14.25) a Potenza Inf. (a. 15.55)
— da Taranto (p. 14.30) a Potenza Inf. (a. 16.47)
— da Metaponto (p. 20.20) a Potenza Inf. (a. 21.52)

Linea Paola-Cosenza
Circola tutti i giorni un nuovo treno:
— da Paola (p. 9.24) a Cosenza (a. 9.45)

Linea Catania-Palermo
Circola un nuovo treno lavorativo (tranne che nel mese di agosto):
— da Enna (p. 5.40) a Caltanissetta Xirbi (a. 6.25); viene così garantita la coincidenza per Palermo (a. 8.08)

Linea Palermo-Trapani
Circola tutti i giorni un nuovo treno:
— da Palermo Centrale (p. 11.50) a Trapani, via Milo (a. 13.50)

Linea Cagliari-Oristano
Vengono rinforzati alcuni treni attualmente sovraccarichi nella tratta prossima al nodo di Cagliari, con l'istituzione dei nuovi seguenti treni:
— da San Gavino (p. 6.20) a Cagliari (a. 7.13), (nei gg. lavorativi, escluso luglio e agosto)
— da San Gavino (p. 6.45) a Cagliari (a. 7.47), (nei gg. lavorativi)
— da Cagliari (p. 13.40) a San Gavino (a. 14.31), (nei gg. lavorativi)
— da Cagliari (p. 14.00) a Decimomannu (a. 14.16), (nei giorni lavorativi)
Viene inoltre anticipato in partenza da Cagliari (dalle 16.00 alle 15.45) il treno espresso per Sassari, riclassificato come diretto; in sua vece viene inserito un nuovo treno (dal lunedì al venerdì) da Cagliari (p. 16.05) a Oristano (a. 17.15). ■



CAMBIA L'INFORMAZIONE SULL'ORARIO UFFICIALE DELLE FS

Numerose novità attendono quest'anno i lettori di "Amico Treno" che consultano frequentemente i "testi sacri" dell'informazione ferroviaria: gli Orari Ufficiali FS.
Aumenta il numero e la varietà dei prodotti disponibili a partire dal 15 maggio prossimo in tutte le edicole d'Italia:
— per il "professionista" del viaggio e per chi ama conoscere tutti i minimi dettagli del sistema di trasporto FS è stato realizzato un Orario in formato "lusso" (al prezzo di L. 9.900) denominato "In treno - Orario Ufficiale FS" che contiene la programmazione completa di tutti i servizi di trasporto (FS e non) sul territorio e tutte quelle informazioni complementari (ad es. tariffe, norme, proposte commerciali, ecc.) preziosissime per la pianificazione accurata del viaggio;
— per chi utilizza l'orario frequentemente e necessita soprattutto di comodità di consultazione e maneggevolezza sono stati predisposti tre prodotti tascabili:
- In Treno Tutt'Italia (L. 7.500),
- In Treno Nord/Centro (L. 3.900),
- In Treno Centro/Sud (L. 3.900);

— torna in commercio, migliorato nei contenuti e nella veste grafica, il vecchio "Centocittà", ora ribattezzato "In Treno da Città a Città (prezzo di copertina L. 8.000 e, nella versione con floppy-disk, L. 14.900), che mostra la sintesi di tutti i collegamenti diretti fra i principali capoluoghi di provincia italiani;
— per i soli viaggiatori della Regione Lombardia è stato infine realizzato un primo orario intermodale integrato, denominato "Orario Regionale Lombardia" (L. 4.500) che fornisce una visione completa di tutti i servizi di trasporto (su ferro, gomma e acqua) della regione.
Anche i contenuti delle pubblicazioni mostrano sostanziali innovazioni:
— tutte le cartine sono ingrandite e rese più leggibili per facilitare la ricerca dei numeri dei quadri di interesse;
— ciascun prodotto si apre con una nuova sezione "Come si consulta l'Orario", che serve da guida per garantire la massima comprensione di tutte le informazioni contenute nei quadri;
— la numerazione dei quadri è interamente rifatta e associata ad una particolare tipologia di servizio, in modo che dal *numero* si possa immediatamente capire *che tipo* di quadro si sta consultando;
— infine, la collaborazione col WWF ha prodotto, anche per questa edizione, nuove tavole che invitano a viaggi nelle oasi protette e nei parchi italiani.

r.a.

L'Europa e l'Italia a confronto

Quali sono gli strumenti più adatti per affrontare e migliorare il sistema ferroviario nel nostro Paese



Sulle pagine di "Amico Treno" abbiamo già affrontato alcuni temi connessi a quella che è, o che dovrebbe essere, la politica nazionale dei trasporti (ricordiamo a questo proposito l'intervento del ministro Giancarlo Tesini e l'intervista a Giuseppe Sciarrone, segretario generale del Cipet, sulla legge quadro per la riforma del trasporto pubblico). Un altro pezzo importante, a livello di politica nazionale, è stato l'adeguamento alla normativa Cee delle ferrovie nazionali che ha comportato la trasformazione delle FS in società per azioni, la distinzione tra società che gestisce la rete ferroviaria e società che gestisce il servizio di trasporto e i conseguenti contratti stipulati con lo Stato (contratto di programma e contratto di servizio). Anche a questi aspetti "Amico Treno" ha dedicato un numero speciale.

Con questo articolo vogliamo offrire un panorama più ampio, che mette a confronto la situazione italiana con quella europea, individua gli orientamenti di fondo a livello internazionale, evidenzia quali sono i nodi critici da affrontare e quali ripercussioni determinate "scelte Paese" possono avere nel lungo periodo. Su questi temi ci siamo confrontati con uno dei maggiori esperti nazionali di trasporti: **Marco Ponti**, docente di Economia dei trasporti all'Università di Venezia, dieci anni come consulente alla Banca Mondiale e presso altri organismi internazionali, attualmente consulente della Divisione Tecnologie e Sviluppo di Sistema delle FS.

Professor Ponti, come si caratterizza l'attuale situazione dei trasporti in Europa e in Italia?

«Il primo dato da evidenziare è che in tutti i Paesi europei, con l'eccezione in parte della Francia, esiste uno sbilanciamento generalizzato a favore del trasporto su gomma. In altre parole il male della "troppa gomma e del poco ferro", lamentato oggi da tutti, non è solo un male italiano. Se questo ci può consolare siamo in buona compagnia. La spiegazione è semplice ed è legata alla struttura produttiva dei Paesi: più ci troviamo di fronte a situazioni avanzate (misurabili attraverso il peso che nell'industria assumono i settori che producono o utilizzano tecnologie avanzate, come l'elettronica, e attraverso lo sviluppo del terziario), più si evidenzia uno spostamento verso modelli orientati al trasporto privato. E questo direi che è un assioma che possiamo registrare in tutti i Paesi europei, anche in quelli che hanno trasporti pubblici migliori dei nostri e politiche più focalizzate di quelle italiane: la tendenza storica di questi ultimi anni ha difatti evidenziato un calo delle quote di mercato del vettore ferroviario. Quindi anche le politiche migliori non hanno saputo aggiustare il tiro e a questo punto è forse il caso di rivedere da capo quelle che sono state le impalcature delle politiche nazionali dei trasporti, buone o scadenti che siano state».

Che cosa bisogna fare, dunque, per spostare questo sbilanciamento a favore del trasporto privato che lei indica come "fisiologico" delle società industrialmente più avanzate?

«Innanzitutto va chiarito che, dato l'attuale contesto, non possiamo aspettarci miracoli, soprattutto per quanto riguarda la situazione italiana. Possiamo però incominciare a rivedere quelli che sono stati i criteri di fondo che hanno fino ad oggi ispirato le varie politiche nazionali. Come modello teorico mi riferisco ad alcuni studi compiuti dalla Banca Mondiale e dall'Ocse. Secondo questi studi qualsiasi politica del trasporto rischia di essere vanificata rispetto agli obiettivi che si prefigge (e il primo è quello di favorire il trasporto pubblico) se non tiene conto di un dato fondamentale e che cioè, contrariamente a quanto finora considerato, il trasporto deve pagare tutti i costi che genera. E questo non è stato chiesto, ad oggi, a nessun tipo di trasporto: di certo non quello pubblico (su questo fronte l'Italia poi, rispetto ai partner europei, vanta record da primato), né a quello privato su strada malgrado il maggior carico fiscale a cui è stato sottoposto. Mi spiego meglio: qualcuno i costi li paga — anzi, li paga per tutti — e sono coloro che usano l'auto nelle aree a minor densità di traffico. Non li paga invece chi la usa in città, dove lo spazio è diventato un bene raro e prezioso, e nelle grandi aree metropolitane: qui non viene pagata la congestione, i costi del rallentamento complessivo, l'inquinamento e così via. Ma anche gli autotrasportatori sulle lunghe percorrenze non pagano tutti i costi che generano, se consideriamo l'usura delle strade che producono e la minore imposizione fiscale a cui sono sottoposti rispetto agli altri soggetti privati».

Su questi problemi, qual è la situazione dell'Italia rispetto agli altri Paesi europei?

«La nostra situazione è del tutto anomala, nel senso che, nel confronto con gli altri Paesi Cee, noi abbiamo una situazione tariffaria completamente capovolta: le tariffe italiane per il trasporto pubblico sono le più basse d'Europa; in compenso l'imposizione fiscale sul trasporto privato su gomma è la più alta (pensiamo

alle varie gabelle su benzina, bolli auto, patenti, pedaggi autostradali, Iva veicoli e così via). Questa situazione paradossale crea un problema molto grave: e cioè che lo Stato non ha più gli strumenti tradizionali per intervenire, perché li ha già usati tutti, e per di più per non ottenere alcun apprezzabile risultato. Sta di fatto che, oggi come oggi, non può abbassare le tariffe pubbliche, che sono già troppo basse, né elevare l'imposizione fiscale totale sui privati, che è già troppo alta e che, anzi, per quanto riguarda ad esempio la benzina forse dovrà abbassare per adeguarsi alla normativa Cee e per consentire di spostare la pressione fiscale nelle aree congestionate (soste onerose, "road pricing")».

Che fare, dunque?

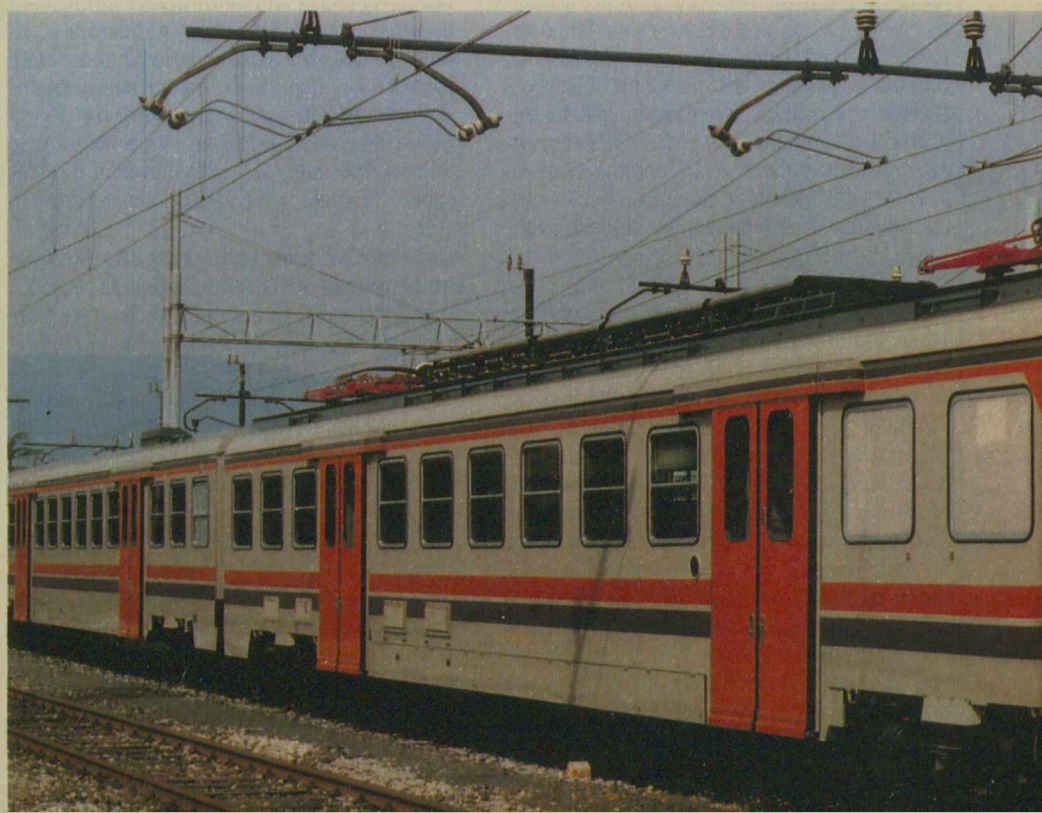
«L'unica strategia ragionevole è quella di far pagare a tutti i costi del trasporto: attraverso tariffe adeguate a livello di trasporto pubblico e introducendo pedaggi per l'utilizzo del suolo cittadino e tariffe maggiorate, nelle ore di punta, per l'uso delle autostrade nelle grandi aree metropolitane: azioni queste che, oltre ad essere un beneficio per le casse dello Stato, funzionerebbero anche come incentivo per il trasporto pubblico. È anche vero che una politica di questo genere suscita delle resistenze, visto che nessuno è contento se deve pagare di più, e nello stesso tempo dobbiamo fare i conti con le disponibilità finanziarie dello Stato. Oggi, volenti o nolenti, ci troviamo in una situazione praticamente di bancarotta: chiedere non si può più, certi deficit devono per forza essere ripianati se si vogliono reperire risorse, non solo per i futuri investimenti, ma per far funzionare, bene o male, la macchina attuale. Ma al di là della contingenza finanziaria in cui ci troviamo, pensiamo a quello che determinate scelte,o non scelte, fatte nel passato — o riproposte nel futuro — hanno portato e potrebbero aggravare determinate situazioni. Una certa politica dei trasporti, in Italia, ma anche in altri Paesi, ha condotto a inevitabili "distorsioni" negli insediamenti. Cosa significa ciò? Significa che finché il trasporto non è un costo da pagare — come finora è stato — le famiglie tendono ad insediarsi sul territorio secondo altre logiche (ad esempio il costo della casa) e quindi in modo diffuso: fatto che aumenta i costi del trasporto perché bisogna crearne di nuovi (pubblici) o che va a incrementare quello privato, con i conseguenti costi che abbiamo visto in termini di congestionamento e inquinamento. Fare una politica dei trasporti in quest'ottica vuol dire rincorrere i bisogni, vanificare qualsiasi programmazione territoriale, aumentare i costi per la collettività. Vuol dire non governare. Lo stesso problema poi si pone per gli insediamenti produttivi: finché la voce trasporto, sul costo del prodotto finale, è irrilevante possiamo benissimo trovarci di fronte — come ci troviamo — a cicli produttivi (quelli cosiddetti a monte e a valle dello stesso prodotto) lontani territorialmente. A questo punto, che il trasporto costi di più dovrebbe essere auspicabile: sarebbe l'unico mezzo per ovviare alle distorsioni di cui abbiamo detto, che non sono solo un problema di efficienza e di costi aggiuntivi, ma di vera e propria invivibilità per certe zone del nostro e di altri Paesi; inoltre se si proiettano nel lungo periodo, generano costi per moltissimi anni a venire».

Facciamo un bilancio della situazione Italia. A che punto siamo?

«Direi che la nostra situazione, considerando gli ultimi vent'anni, non è delle più rosee. Le cose fatte sono poche. Nel 1983 è stato prodotto il Piano generale trasporti: documento assai discutibile in quanto si pone come una sorta di "shopping list", centrata sugli investimenti in infrastrutture e non collegata alle reali disponibilità finanziarie né ai problemi gestionali del settore. Sull'onda di questo documento è nato però anche il Cipet, che ha avviato — a livello di elaborazione teorica — molte cose interessanti e innovative. La nota dolente è che il Cipet non ha mai avuto grande peso politico. Un esempio è il recente disegno di legge di riforma del trasporto pubblico che stabilisce nuovi ruoli: da una parte l'amministrazione pubblica, chiamata a garantire determinati servizi a fronte di budget stabiliti e determinarne di conseguenza frequenza, tariffe, ripartizione tra ferro e gomma; dall'altra le imprese di trasporto chiamate in gara ad offrire tali servizi e selezionate sulla base dei costi e della qualità offerti. Perché ritengo innovativa questa riforma? Perché prende atto che lo Stato, come produttore, non può essere efficiente perché questo implica far propri obiettivi d'impresa, che gli sono istituzionalmente estranei. Il disegno di legge proposto dal Cipet fa invece una scelta che condivido pienamente: quella che lo Stato non produca più in prima persona (perché il suo mestiere è quello di essere efficace più che efficiente: il che vuol dire tutelare le classi sociali più deboli, salvaguardare l'ambiente, favorire lo sviluppo e via elencando), ma che compri i servizi di trasporto e ne affidi la gestione a imprese private concorrenziali tra loro. Al limite, tanto per far un esempio, potrebbe affidare la gestione del servizio ferroviario a una società diversa dalle FS, che si presentasse con un'offerta economica più interessante e migliore come qualità. Tra l'altro il Cipet ipotizza anche la possibilità di un ruolo nuovo delle Regioni per quanto riguarda gli investimenti che, secondo me, consentirebbe di avviare non solo una nuova dialettica tra Stato e Regioni, ma una vera e propria politica dei trasporti attraverso un meccanismo di responsabilizzazione che attualmente non esiste».

Il disegno di legge non è però ancora stato approvato dal Parlamento.

«Al di là dell'attuale congiuntura politica, direi che una riforma di questo tipo, proprio perché innovativa, non poteva non scontrarsi con interessi consolidati molto forti. Non a caso tra gli oppositori più accaniti troviamo le municipalizzate dei trasporti più importanti e alcuni sindacati di categoria. Siamo però in un momento di grande cambiamento e questo fatto, insieme alla scarsità di risorse finanziarie, secondo me aiuterà anche il cammino dell'innovazione. Certi episodi del recente passato dubito che siano più proponibili: alludo a quella sorta di "mercato delle vacche" che ad esempio c'è stato tra alcune Regioni (con l'eccezione di altre, che hanno seriamente argomentato la loro posizione) e Alta Velocità e che si è risolta, in molti casi, non dico in una lista di richieste di servizi aggiuntivi — che



sarebbe giustificabile in un rapporto di normale negoziazione — ma in precise richieste di realizzazione di infrastrutture (con relativi costi), senza nessuna giustificazione economica a livello di redditività e, soprattutto, nell'assenza di qualsiasi seria analisi della domanda di trasporto per quelle linee di cui si è chiesto l'investimento infrastrutturale».

A proposito di Regioni, c'è chi a fronte della prossima riforma del trasporto pubblico, ha qualche dubbio sulla loro capacità di assumersi i compiti che sono chiamate a svolgere. E per quanto riguarda i sindacati di categoria, su cui lei è stato critico, quale dovrà essere il loro ruolo?

«Per quanto riguarda le Regioni, le critiche a cui lei allude non mancano di fondamento. Come ho detto però siamo in un momento di cambiamento: le Regioni dovranno adattarsi e crescere. Istituzionalmente, comunque, non vedo molte soluzioni. Le alternative, secondo il mio parere non auspicabili, sono quelle dello Stato centrale o della privatizzazione totale. Per quanto riguarda il sindacato, sta vivendo una situazione molto difficile e contraddittoria: non può cavalcare il vecchio, ma per cavalcare il nuovo deve reinventare il proprio ruolo. Non nel senso di cessare di garantire i lavoratori, che continua a restare la missione primaria di qualsiasi sindacato, ma deve capire che, per quanto riguarda il sindacato di categoria, la difesa della garanzia del posto pubblico in quanto tale (come quella dei Monopoli dello Stato) è una battaglia di retroguardia, con presumibile scarsa solidarietà da parte dei lavoratori privati e della società civile in genere».

Come valuta la trasformazione delle FS in società per azioni?

«Di certo ha rappresentato un elemento importante di innovazione, in quanto ha sancito il principio (per altro stabilito dalle norme Cee) che lo Stato non deve essere più produttore in prima persona del servizio ferroviario: mantiene la proprietà delle infrastrutture, ma privatizza la gestione del trasporto (e qui sorge qualche contraddizione con lo schema Tav, la società per l'Alta Velocità). È un'operazione, secondo me, che non deve essere lasciata a metà. Il rischio che vedo è una sorta di "partecipazione statale" del trasporto con tutto quanto comporta: soldi pubblici e gestione privatistica con scarsi controlli per debolezza dello Stato e conseguente deresponsabilizzazione del management. Questi rischi ormai li conosciamo. Se vogliamo l'efficienza deve esserci un soggetto privato, che funzioni secondo le logiche dell'impresa privata. Gli esempi positivi all'estero non mancano: penso all'esperienza inglese che ha trasformato la società che gestisce gli aeroporti in una "public company", in una società cioè ad azionariato diffuso».

Non manca chi però vede nella privatizzazione delle FS alcuni pericoli. Qual è la sua opinione?

«Guardi, l'unico pericolo che si corre è quello dell'efficienza se tutto viene fatto come si deve. Alcuni rischi ci sono, ma non quelli palesati dagli oppositori alla privatizzazione. Un rischio, ad esempio, è che la società che gestisce la rete diventi una sorta di "refugium peccatorum", dove (secondo certe vocazioni "gattopardesche" del tutto cambi purché tutto rimanga come prima) vengano concentrati tutti i costi: dagli esuberi di manodopera alle inefficienze di certe voci, su cui non si vuol metter mano. Questo è il vero rischio, non certo quello della privatizzazione "tout court": che anzi è positiva per la collettività, sempre che sia fatta bene da uno Stato capace di tutelare davvero l'interesse collettivo e non quello di alcuni gruppi particolarmente "vocali"

Parliamo dello Stato, che resta comunque il primo regolatore della politica dei trasporti. Qual è, al di là della privatizzazione delle FS, la filosofia di fondo?

«Direi che finora non è stata una filosofia molto coerente. Lo Stato continua a dare sussidi ai trasporti su gomma, concorrenti del ferro e a finanziare quelle su ferro. Cosa fare? Le alternative non sono molte. Come ho già detto la pregiudiziale resta quella di far pagare i costi che il trasporto genera. Da qui discendono le politiche conseguenti. E a questo punto sarebbe corretto anticipare, già da subito se si vuole imboccare una determinata politica Paese, al settore degli autotrasportatori e del trasporto pubblico che in futuro saranno chiamati a pagare in modo diverso dall'attuale i costi che producono. Certo non potrà essere domani, perché di fronte a lobbies tanto forti non si possono rischiare effetti paralizzanti o esperienze cilene, ma fornire degli indirizzi sulle future scelte è senz'altro doveroso».

Dato questo contesto, quale secondo lei deve essere la politica del trasporto ferroviario?

«Sui modelli del futuro assetto c'è una discussione in corso al Cipet, molto aperta. Al di là del modello giapponese delle ferrovie regionali — che ha dato ottimi risultati, ma che è incompatibile con la normativa prevista dalla Cee — i riferimenti sono il modello svedese (lo Stato finanzia gli investimenti e la gestione delle infrastrutture) e quello anglo-tedesco (lo Stato, avendo come obiettivo quello di aumentare la quota di mercato del treno, paga direttamente un sussidio per ogni passeggero o tonnellata-km trasportati su ferro). Nel modello tedesco, per il quale opto, le infrastrutture si finanziano con i pedaggi. Questo induce efficienza in entrambe le società: quella che gestisce le infrastrutture deve vendere la propria capacità, quella che gestisce il trasporto deve minimizzare i costi e aumentare i clienti. Lo Stato (e nella futura riforma della legge sul trasporto locale anche le Regioni) finanziano solo il risultato finale: e cioè la "quantità" dei servizi necessari alla mobilità delle singole aree. Su tutti gli altri fronti le due società devono seguire logiche di efficienza se vogliono essere scelte come fornitori dell'amministrazione pubblica, oltre che dagli utenti. Altro aspetto in discussione sono gli investimenti. La Cee ha stabilito che lo Stato può finanziare anche il 100 per cento delle opere infrastrutturali. Norma che sembra essere stata fatta propria dai tedeschi, che hanno optato per la soluzione del "fondo perduto". Personalmente sono abbastanza critico: sono convinto che tutto ciò che viene elargito senza costi genera sempre comportamenti inefficienti a livello di gestione e soprattutto a livello di investimenti. Su quest'ultimo fronte è inutile aggiungere che in Italia gli esempi si sprecano. Rispetto alla scelta tedesca, preferisco quella giapponese e inglese per cui una certa quota degli investimenti viene pagata da chi ne usufruisce. Quota che, nel caso del materiale rotabile, può essere prevista attraverso il meccanismo degli ammortamenti o, nel caso della rete, recuperata attraverso l'aumento dei pedaggi. In questo modo si metterebbe in moto una sorta di meccanismo di mercato (gli addetti ai lavori lo chiamano uno "pseudo-mercato", data la natura di monopolio naturale del trasporto) tra soggetti pubblici. FS, Regioni o metropolitane concorrerebbero per i soldi stanziati dallo Stato, chiedendo solo una parte di finanziamento a fondo perduto per i loro piani di investimento, assicurando la loro parte di copertura e dimostrando i benefici sociali dell'opera che si vuole realizzare (per giustificare la quota a fondo perduto). Credo che sia un meccanismo che potrebbe generare efficienza a tutti i livelli. E di questo in Italia ne abbiamo un grande bisogno».

Cristina Forghieri



Ferrovie Nord: un piano per diventare impresa

Parla il presidente Marco Vitale: dalla riorganizzazione del gruppo all'impegno nella SFR al programma di investimenti

Nella futura società Servizio Ferroviario Regionale, le FS avranno come partner oltre alla Regione Lombardia, le Ferrovie Nord Milano. Attualmente è all'opera un gruppo di lavoro misto impegnato nello studio di quella che dovrà essere la prossima integrazione di rete e servizi tra i due vettori destinata a potenziare il sistema ferroviario lombardo, soprattutto nella grande area metropolitana milanese.
Le Ferrovie Nord, dopo un periodo di crisi aziendale, hanno iniziato a partire dal luglio scorso, con la nomina del nuovo presidente **Marco Vitale**, una profonda ristrutturazione. Ed è allo stesso Vitale, che "Amico Treno" ha chiesto di raccontare le tappe della riorganizzazione attuata e di fare il punto sulla situazione odierna, a dieci mesi di distanza dall'insediamento della nuova gestione.

Presidente Vitale, come è stata avviata la ristrutturazione e quali erano i principali "mali" della precedente organizzazione che avete dovuto affrontare?
«Più che di una ristrutturazione si è trattato di un "piano di riordino" — e difatti così è stato chiamato — in quanto il primo vero nodo da sciogliere era quello di ristabilire gli elementari principi aziendali: quello che è l'a, b, c, di qualsiasi realtà organizzativa. I "mali" più gravi che ho incontrato, difatti, avevano ben poco a che fare con le difficoltà produttive di chi gestisce un'attività ferroviaria, ma discendevano da un certo tipo di sistema a matrice e gestione pubblica, che aveva portato a quelle forme di degenerazione di cui tutti abbiamo letto sui giornali. Ed è su questi che per prima cosa siamo intervenuti con il pieno accordo e supporto dell'azionista Regione».

Può essere più preciso sul tipo di "malattie" che avete dovuto sanare?
«Si tratta di mali che erano nella guida stessa delle Ferrovie Nord, nel modo in cui la socie-







Marco Vitale, presidente delle Ferrovie Nord Milano. Nelle foto a destra e sotto, le stazioni di Milano Bovisa e Cadorna delle Ferrovie Nord.

tà era intesa dalle forze politiche e sociali per cui la missione aziendale (fornire servizi ferroviari) veniva posta in secondo piano rispetto al problema delle rappresentanze sociali e politiche. Questa impostazione aveva portato da una parte a una pletora di vertici inconcepibile in qualsiasi azienda: 119 posizioni di consigliere di amministrazione (19 in più dei rappresentanti del Senato degli Stati Uniti); e dall'altra a una proliferazione di società altrettanto assurda: ben 13 a fronte di una missione dell'azienda che riguarda in modo principale la gestione dei servizi ferroviari e di alcune autolinee e in modo secondario quella degli immobili e dell'elisoccorso. Chiaramente, in un contesto organizzativo di questo tipo, è del tutto impossibile impostare qualsiasi discorso di efficienza produttiva, qualità del servizio o controllo dei costi».

Come si è svolto il "piano di riordino"?

«Per prima cosa abbiamo rifocalizzato quella che è l'identità e la missione principale dell'azienda: e cioè quella di essere ferrovieri che fanno andare i treni. Dopo di ciò è stato smantellato il precedente "castello" organizzativo: la holding finanziaria è stata sostituita con una capogruppo industriale, le società controllate sono state ridotte da 13 a 5, così come le posizioni di consigliere di amministrazione: da 119 a 36 (ma dovranno scendere ancora). Contestualmente abbiamo affermato il principio, concordato in modo preciso con la Regione (se venisse violato mi dimetterei immediatamente), della divisione dei compiti tra azionista e management. All'azionista Regione spetta di definire la missione della società, nominare il consiglio di amministrazione della capogruppo e ad esso sottoporre le proprie istanze pubbliche e sociali. Su tutto il resto (obiettivi, strategia, gestione e organizzazione interna) decide il management di vertice.

Il secondo intervento è stato ridare chiarezza alla struttura organizzativa, definendo in modo chiaro e trasparente le responsabilità. Bastino a questo proposito alcuni esempi. Nella precedente gestione tutta l'area acquisti, appalti e forniture era stata espropriata dai consigli di amministrazione al di fuori di ogni procedura, regola e responsabilità. Oggi questi compiti sono stati riaffidati a una specifica funzione aziendale, che deve attenersi a procedure ben definite e rigorose e che sottopone le proprie scelte al consiglio di amministrazione per l'approvazione definitiva. In altre parole abbiamo ristabilito un contesto regolato, che ripristina le differenze di ruolo e compiti tra dirigenti e amministratori. Con questo non voglio dire che abbiamo risolto il problema dell'eventuale comportamento disonesto, abbiamo però creato le condizioni per cui l'illecito diventa l'eccezione (si spera facilmente individuabile e punibile) e non più la norma. Allo stesso modo siamo intervenuti sulla funzione investimenti, prima dispersa nel gruppo, e oggi accentrata a livello di capogruppo industriale e sulla gestione del personale, che era pesantemente influenzata da rapporti personalistici, partitici e sindacali. Nella nuova organizzazione è stato nominato un direttore del personale, con ampie e precise responsabilità e anche qui con regole del gioco (criteri di selezione, valutazione, piani di carriera e così via) conosciute e chiare».



Una volta ridefinita la struttura organizzativa, c'è però un problema di cambiamento anche della cultura gestionale, del modo di lavorare delle persone. Avete incontrato delle difficoltà?

«La difficoltà più importante che abbiamo dovuto fronteggiare è quella che io chiamo la "sindrome del piè di lista", e che non è certo un'esclusiva delle Ferrovie Nord. Tutte le società che, non potendo coprire i loro costi con i ricavi, hanno avuto i bilanci ripianati dallo Stato (nel nostro caso dal ministero dei Trasporti), sono state portate a sviluppare, in assenza di qualsiasi tipo di incentivo, disinteresse per il risultato economico finale. La preoccupazione principale diventa quella di stimare quanto lo Stato, di anno in anno, potrà dare per ripianare i deficit e sulla base di tale stima commisurare i costi. È una molla negativa che ha instaurato un meccanismo perverso, che a sua volta ha prodotto non solo i deficit smisurati che tutti conosciamo, ma ha

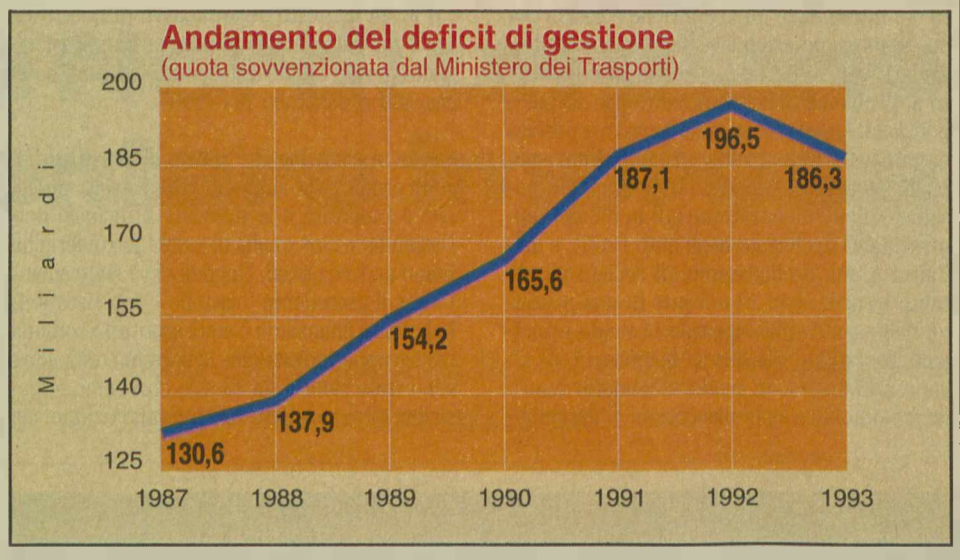
creato una radicata e generalizzata noncuranza per tutti quelli che sono gli obiettivi economici di una normale gestione aziendale, come il contenimento dei costi e la produttività. Il superamento di questa sindrome ha comportato non poca fatica. Oggi c'è decisamente una maggior attenzione ai costi e agli obiettivi (come dimostra il conto economico '92 dove, dopo molti anni, il deficit è finalmente in calo), ma su questo fronte c'è ancora molta strada da fare. Il cambiamento, e si tratta di un cambiamento duro, è comunque stato avviato direi da tutti: dall'azionista, prima assente e oggi presente, dal consiglio di amministrazione e del management. E, come ho detto, ha già prodotto risultati».

Parliamo del futuro. Quali progetti avete in cantiere?

«L'impegno delle Ferrovie Nord è concentrato su alcuni grossi progetti che prevedono investimenti sia sulla rete che sul materiale rotabile. Per quanto riguarda la rete, alcuni interventi sono già stati realizzati, altri sono purtroppo bloccati: pochi per ragioni finanziarie e molti invece per la drammatica lentezza del ministero, che dimostra un'inefficienza inammissibile contro la quale ho preso, e non mi stancherò di prendere, pubblicamente posizione. I progetti prevedono il quadruplicamento della linea Seveso-Bovisa, già realizzato, il quadruplicamento della Cadorna-Bovisa, il prolungamento del passante e quello della linea Seveso-Malpensa, ancora in gran parte da fare e dove l'"impasse" è seria. Altro aspetto importante è il rinnovo del materiale rotabile, che per noi incide più di ogni altro fattore sulla qualità del servizio offerto ai clienti. Su questo fronte l'azionista Regione è stato immediatamente disponibile ed ha approvato un aumento di capitale di 150 miliardi, che sarà interamente dedicato all'acquisto del nuovo materiale, per il quale ci apprestiamo a lanciare una gara internazionale, secondo le disposizioni della Comunità economica europea. Per le consegne però bisognerà aspettare due anni. Nel frattempo, per venire incontro alle esigenze della clientela, abbiamo chiesto alle FS se possono affittarci una parte del loro materiale rotabile».

Le Ferrovie Nord sono impegnate anche nel Servizio Ferroviario Regionale. Come procedono i lavori del gruppo misto di studio e qual è la sua valutazione sulla futura società?

«Direi che il gruppo di studio ha messo a fuoco molto bene problemi e impostazione. Recentemente è stato simulato l'orario estivo combinato FS e Ferrovie Nord per il 1994, anno in cui partiranno anche le prime sperimentazioni. È in atto quindi una esperienza di lavoro fatta insieme, su fatti concreti, che è stata positiva e apprezzata da tutti i partner. Per quanto riguarda la futura società, sia noi che la Regione crediamo molto nel Servizio Ferroviario Regionale e sono convinto che, rispetto al passato, abbiamo più carte in mano per realizzarlo bene e in tempi più brevi di quel che si potrebbe pensare. Una di queste carte è il fatto che sia noi, con la nuova organizzazione, che le FS, dopo la trasformazione in Spa, siamo diventati più "impresa". Poi c'è la complementarità delle nostre esperienze. Le Ferrovie Nord hanno un know-how specifico sul trasporto locale, mentre le FS sono chiamate ad assolvere altre funzioni di trasporto e hanno quindi un patrimonio di esperienze più articolato. Sono convinto che l'unione di queste due culture potrà arricchire entrambi. Per il cliente del trasporto locale ciò che conta è soprattutto la puntualità e la cadenza: due indici su cui siamo ben posizionati (nella fascia 0-5 minuti abbiamo una percentuale del 94 per cento). Credo che questo sia decisamente un buon punto di partenza per la collaborazione futura».



Rispetto a questi problemi, il sindacato come si pone?

«Anche i sindacati se vogliono contribuire a migliorare il servizio per la collettività devono fare uno sforzo innovativo (come lo stiamo facendo noi e le FS) e non ancorarsi alla pura difesa dell'esistente. In materia di trasporto gli accordi sindacali sono sempre importanti e delicati, proprio perché vengono alla fine ad incidere sulla possibilità che abbiamo di offrire servizi di un certo tipo piuttosto che di un altro. Finora la mia personale esperienza di rapporto con il sindacato è stata positiva. Ho sempre creduto nella massima trasparenza e nella necessità di informazione (in questo senso stiamo preparando un protocollo che istituzionalizza quella che è stata poi l'esperienza concreta di questi dieci mesi di rapporto con il sindacato) e questo ha aiutato il confronto. Va anche detto che finora non ci sono mai stati grossi temi di scontro. Certamente, l'integrazione con altri vettori farà nascere problemi nuovi. Mi auguro che il sindacato si disponga ad affrontarli nell'ottica, appunto, dell'innovazione».

Quale dovrebbe essere, secondo lei, un'efficace politica dei trasporti che riequilibri il rapporto oggi sbilanciato tra trasporto privato e trasporto pubblico?

«Lascerei questo tema a chi è più esperto di me in materia di politiche nazionali dei trasporti. Quello che posso dire si basa sull'esperienza delle Ferrovie Nord e quindi limitatamente al territorio in cui siamo presenti. Probabilmente sono osservazioni banali, ma perlomeno partono da fatti reali. E il primo fatto, sotto gli occhi di tutti, è che operiamo in una zona dove la domanda di trasporto su ferro è più alta dell'offerta. Oggi le Ferrovie Nord trasportano 40 milioni di viaggiatori all'anno. Se potessimo disporre da domani di materiale rotabile più veloce e capiente, già il prossimo anno i clienti delle Nord potrebbero essere 60 milioni, perché la gente non aspetta altro che potersi togliere dal traffico e dall'intasamento delle strade a cui è costretta oggi. Anche nelle aziende di trasporto bisogna incominciare ad imparare ad ascoltare il mercato, perché se non lo si fa non si può offrire ciò di cui la collettività ha bisogno. La questione che dobbiamo affrontare non è quindi quella di ragionare a bocce ferme, ma è piuttosto quella di cambiare finalmente le bocce e portare a termine, nel nostro caso, i progetti e le opere di cui abbiamo parlato. Qui si innesta però il sistema generale: quello dei tempi allucinanti imposti dalla burocrazia statale che sono necessari per portare a termine queste opere. E questo, a livello di politica nazionale dei trasporti, è un aspetto cruciale se vogliamo migliorare in tempi ragionevoli l'offerta: occorre accorciare i tempi di programmazione, approvazione e finanziamento. Ma in maniera drastica. Non possiamo più nasconderci dietro a un dito. L'Italia continua ad essere in ritardo rispetto agli altri Paesi europei e non per mancanza di piani (perché molti ci sono, come il passante ferroviario milanese), ma perché i piani o non vengono mai realizzati o ci vogliono decenni perché lo siano. Le Ferrovie Nord sono state concepite cent'anni fa, sicuramente da persone che sapevano guardare avanti. È una capacità che oggi molti devono incominciare a reimparare».

C.F.

Le FS in Sicilia: tra mali antichi e opportunità future

A colloquio con il direttore del Compartimento, Mario La Rocca

La Sicilia, per natura geografica, non può non presentare una serie di specificità rispetto a quelle regioni che, andando nelle isole, impariamo a qualificare come "continentali". Ciò non toglie che, parlando di ferrovie, dobbiamo comunque partire da quelle che sono le caratteristiche della rete e quella siciliana, se da una parte si caratterizza rispetto ad altri Compartimenti per la sua estensione (circa 1.400 km), dall'altra però soffre di una situazione oggettivamente arretrata sia come infrastrutture che, in parte, come tecnologie. Solo 696 chilometri sono infatti elettrificati e, vincolo ancora più grave, le linee a doppio binario non superano i 100 chilometri. La quasi totalità delle linee è quindi a semplice binario, con tutto ciò che comporta in termini di "strozzature" e conseguenti effetti sulla circolazione. Per di più si tratta di linee antiquate (le più recenti sono degli anni Venti), con tracciati progettati per le tecnologie del tempo e questo non può non incidere sui tempi di percorrenza e difatti la velocità massima consentita dalla rete è di 125 km orari.

Più rosea la situazione delle tecnologie: «Su questo fronte — spiega il direttore del Compartimento siciliano, **Mario La Rocca** — in questi ultimi anni sono stati fatti notevoli progressi. Per fine '94 sarà generalizzato il sistema di "controllo traffico centralizzato", la trazione elettrica sarà estesa ad oltre metà della rete, mentre sarà automatizzata la maggior parte dei passaggi a livello».

Migliorata, negli ultimi tempi, anche la composizione del parco mezzi con l'immissione di elettromotrici del gruppo 582 più moderne, che hanno permesso al Compartimento di soddisfare l'aumento della domanda sulle linee elettrificate e, soprattutto, di inaugurare il servizio metropolitano di Palermo che, senza il nuovo materiale, non avrebbe potuto nemmeno essere proposto.

«Oggi — commenta La Rocca — il nostro materiale è mediamente uguale a quello degli altri Compartimenti. Continuiamo però ad avere una qualità carente sui treni più importanti. Ad esempio, in una regione come la nostra, è fondamentale la climatizzazione estiva che non tutti i treni invece posseggono. A questo proposito è stato definito da parte dell'Ente un preciso piano di investimenti per il rinnovo del materiale rotabile (a cui tra l'altro "Amico Treno" ha dedicato un apposito numero), ma bisognerà attendere almeno due anni. Il vero problema delle FS siciliane resta però il binario unico, che non è in grado di assorbire i ritardi dei treni a lungo percorso che si generano a Villa S. Giovanni. Con il Piano Qualità del 1992 abbiamo anche noi migliorato la puntualità, e in modo significativo, passando da una percentuale del 40% dei treni nella fascia 0-5 minuti a una percentuale del 75% nei primi mesi del 1993; ma questi recuperi sono avvenuti sulla circolazione interna, tutto ciò che succede sull'altra sponda possiamo solo subirlo. La rete è il nostro vero handicap e qui si innesta un circolo vizioso: se non riusciamo a migliorare la nostra offerta e a diventare più competitivi — e questo vuol dire intervenire sulle infrastrutture — non possiamo più di tanto proporci per l'integrazione con gli altri vettori, così come sarà prospettata dal nuovo piano regionale dei trasporti. Sotto questo punto di vista le richieste della Regione per un ammodernamento della rete sono legittime».

A fronte delle "pecche" delle FS, anche la Regione però, per quanto riguarda il passato, ha le sue. Ad esempio — lamentano al Compartimento siciliano — non ha mai svolto un ruolo attivo nella programmazione del trasporto su



ferro, limitandosi a lettere di protesta o richiesta. Oggi però le cose stanno cambiando. È iniziato un dialogo FS e Regione ed è soprattutto cambiato il ruolo che la Regione è chiamata a svolgere nella pianificazione dei servizi regionali di trasporto. È iniziato quindi un nuovo corso, anche se i problemi non mancano: «Diciamo — afferma La Rocca — che c'è una posizione orgogliosa del governo regionale nell'interpretazione del proprio ruolo di Stato. Una posizione che, se si ferma all'orgoglio, rischia però di non essere producente. Le FS Spa sono state dotate dallo Stato centrale dello strumento (il contratto di servizio) per colloquiare direttamente con le Regioni: mi sembra più proficuo, per affrontare nel concreto i problemi del trasporto regionale, partire da qui».

La metropolitana FS di Palermo

Ed il fatto che il terreno della concretezza sia poi quello che fa accadere veramente le cose è dimostrato dall'attivazione del servizio metropolitano di Palermo in occasione dei mondiali di calcio del '90. La metropolitana è stata creata utilizzando il binario merci già esistente, ma scarsamente utilizzato, che sotterraneamente (era stato costruito nel periodo bellico) attraversa la città sino al porto. L'intervento è costato complessivamente 14 miliardi e ha comportato la riqualificazione della stazione di Palermo Centrale, la risistemazione della linea, che è stata elettrificata e dotata di blocco automatico (indispensabile per i servizi con cadenze brevi), la costruzione di nuove stazioni destinate al solo servizio metropolitano.

«I primi servizi — sottolinea il direttore del Compartimento — sono partiti puntualmente nel maggio 1990 con una cadenza di 20 minuti e sono stati subito l'occasione per evidenziare l'esistenza di una grande domanda (nel tratto centrale della linea è situato il maggior complesso ospedaliero regionale), che già c'era e che non aspettava altro che di essere scoperta. E lo è stata, più che per la sensibilità nostra, del Comune o della Regione, grazie all'occasione dei finanziamenti previsti dai mondiali di calcio. Direi che è stato un insegnamento per tutti ad avere una maggiore attenzione e orientamento al mercato».

Dal 1990 in poi, la frequentazione e gli abbonamenti sono in continuo aumento, così come le richieste di espansione del servizio. Per queste bisognerà però attendere il completamento del passante regionale (il contratto di programma stanzia 410 miliardi per la risistemazione del nodo di Palermo) che collega Palermo all'aeroporto di Punta Raisi e la messa a punto di un nuovo protocollo d'intesa con la Regione per l'integrazione dei servizi e delle tariffe.

Oggi come oggi l'aumento dell'offerta si scontra con il vincolo del binario unico. «L'ostacolo — spiega La Rocca — al di là di poche obiettive limitazioni urbanistiche sul percorso, è soprattutto di natura finanziaria. Un miglioramento notevole avverrà comunque con la creazione della nuova stazione di Palazzo Orleans, attrezzata con doppio binario. È un progetto che abbiamo intrapreso malgrado non ci fosse nessuna ipotesi di finanziamento, quindi non pensavamo di poterlo realizzare. Fortunatamente ci è venuta in aiuto la Provincia, che ha saputo valutare l'importanza della nuova stazione la quale, servendo il nuovo complesso universitario di Palermo, ha una domanda potenziale di oltre 25 mila studenti. A questo punto abbiamo sottoposto i costi di realizzazione per la nuova stazione che sono stati accettati dalla Provincia e inseriti nel bilancio 1992: si tratta di 21 miliardi a fondo perduto, che per la Sicilia rappresentano un fatto rivoluzionario».

I nodi critici da risolvere

Risolti in parte i problemi del capoluogo regionale, i mali più gravi dell'attuale assetto dei trasporti in Sicilia sono ancora tutti da risolvere.

C'è innanzitutto il problema dello Stretto, per il quale nel 1989 fu sottoscritto un accordo di programma tra i ministeri competenti (Trasporti e Marina Mercantile) e i Comuni di Messina, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni. Oggetto dell'accordo il potenziamento delle "invasature" (i terminali ferroviari attrezzati sulle banchine) per pareggiarne lo sbilanciamento tra Villa S. Giovanni dotata di tre invasature, e Messina che ne possiede invece cinque: situazione chiaramente che, oltre al sottoutilizzo delle strutture, non può che creare irregolarità nel traffico. Tale accordo prevedeva inoltre l'unificazione degli approdi privati e pubblici e la creazione di una società comune di gestione. Contestualmente erano stati individuati anche i finanziamenti (300 miliardi) all'interno della legge 64 per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno. Niente di tutto ciò ha però trovato attuazione. La situazione dello Stretto, sul quale oltre al trasporto merci gravita un pendolarismo locale molto significativo (i poli di attrazione sono da una parte l'Università di Messina e dall'altra l'aeroporto di Reggio Calabria), è la stessa del 1989. «È assolutamente necessario — afferma La Rocca — che l'accordo venga ripreso al più presto, con la partecipazione in prima persona della Regione. Altrimenti non si potrà dare una risposta alle sacrosante lamentele dei passeggeri: oggi le operazioni di traghettamento richiedono da un'ora e mezza a due ore. Migliorando tecnologie e infrastrutture dei terminali si potrebbero abbattere i tempi complessivi a un'ora. Lo stesso discorso vale per le merci».

Le merci, tra l'altro, rappresentano uno dei tasti dolenti del trasporto regionale con la netta prevalenza della gomma sul ferro, anche se



ANDAMENTO DEL SERVIZIO METROPOLITANO DI PALERMO (Marzo '92/93)

RIFERIMENTO	QUANTITÀ			RICAVI		
	ANNO '92	ANNO '93	DELTA %	ANNO '92	ANNO '93	DELTA %
Biglietti per una sola corsa	69.986	77.825	+ 11,20	48.990.200	77.825.000	+ 58,85
Abbonamenti mensili ed integrativi	1.514	2.072	+ 36,85	20.811.000	40.460.000	+ 94,41
TOTALI				69.801.200	118.285.000	+ 69,45



il contributo della Sicilia alle tonnellate/km trasportate su ferrovia è superiore alla media nazionale. Il volume dello scalo merci Bicocca è pari, ad esempio, a quello di Milano Rogoredo: tant'è che Bicocca è stata individuata come interporto di secondo livello dal Piano nazionale dei trasporti. Ma anche qui ci si deve scontrare con il problema della realizzazione: finché i piani restano sulla carta i problemi non vengono risolti. Lo stesso discorso vale per l'intermodalità gomma-ferro che, come sottolinea La Rocca, «in Italia è nata per il trasporto da e per la Sicilia. Eppure oggi, sullo Stretto, i due terzi di questo tipo di traffico sono in mano ai privati, anche perché hanno approdi meglio collocati dei nostri rispetto agli accessi autostradali. Rispetto a questo problema dovremmo fare politiche più mirate. Come Compartimento eravamo a buon punto per creare una società di intermodalità tra la Regione e la nostra controllata Cemat. Poi, per i cambiamenti politici avvenuti, sono cambiati gli interlocutori. È un discorso comunque che abbiamo intenzione di riprendere al più presto».

I progetti per le aree metropolitane

A buon punto, invece, la programmazione per le aree metropolitane per le quali sono già stati definiti i progetti direttori per Palermo e Messina e quello per Catania, quest'ultimo elaborato e proposto dal Compartimento.

Per Palermo, come abbiamo visto, si tratta in sintesi di potenziare il servizio metropolitano e completare il passante regionale. Alla ultimazione del passante è interessata anche la linea Palermo-Agrigento, per la quale il Compartimento ha proposto alla Regione il miglioramento infrastrutturale, in modo da assicurare il collegamento veloce tra Agrigento, Palermo e Punta Raisi.

Nel caso dell'area catanese, c'è una concreta ipotesi di accordo con la ferrovia concessa governativa Circumetnea che, grazie a finanziamenti Cee, sta costruendo la metropolitana di Catania, per la quale si sta definendo l'integrazione progettuale con la linea costiera delle FS.

Accordi per l'integrazione sono a buon punto anche a Messina, dove il Comune ha chiesto alle FS di studiare un servizio suburbano integrato "a pettine" (e cioè con l'adduzione dei viaggiatori delle autolinee alle stazioni ferroviarie) con quello urbano, e a Palermo dove è in corso la trattativa con la municipalizzata per la creazione di un unico biglietto metropolitano.

Per Siracusa, si sta lavorando alla variante della tratta Catania-Siracusa, che oggi taglia drammaticamente in due la città con tutti i problemi urbanistici e i rischi che i necessari passaggi a livello posti in territorio cittadino comportano. Con l'ultimazione dei lavori, previsti per il 1994, la stazione di Siracusa diventerà una stazione di testa e non più passante. Altri contatti sono in essere, per i progetti di bacino, con una serie di comprensori che gravitano sulle dorsali ferroviarie: l'alta valle dei Platani (Agrigento), la valle del Torto (Palermo), i comuni a nord dell'area metropolitana di Palermo e quelli della zona balneare di Siracusa.

Infine, altro fronte sul quale il Compartimento è impegnato, c'è il confronto con le autolinee. «Abbiamo già attivato — afferma La Rocca — una serie di incontri con l'Anac, l'Associazione nazionale delle autolinee in concessione, cui aderiscono molte società siciliane del settore. Oggi in Sicilia le autolinee in concessione sono 140, chiaramente troppe per una corretta politica finanziaria regionale. Quindi la Regione dovrà prima o poi prendere posizione. Come FS abbiamo aperto un confronto con l'associazione di categoria per stabilire tra imprese un accordo tecnico, in relazione alle diverse ipotesi di integrazione di orari e tariffe. E questo credo sia un modo per far partire dal basso, e cioè dagli stessi vettori, l'integrazione dei servizi».

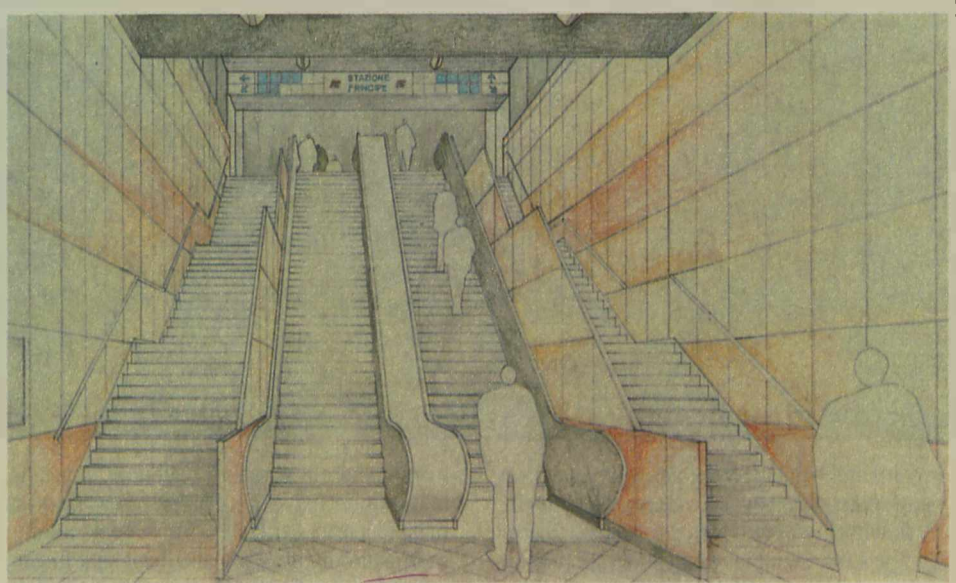
Le iniziative, quando si abbraccia la filosofia del "fare", dunque non mancano. Magari saranno meno compiute e decisive di quelle ipotizzate nei grandi progetti (su carta). Sicuramente hanno più opportunità di essere concretamente realizzate. Certo, resta per la Sicilia il grande sogno del ponte sullo Stretto. Ma come per tutti i sogni, la dimensione è quella del futuro, possibile. Tanto vale rimboccarsi le maniche sui progetti più modesti, ma concreti — e soprattutto disattesi — di oggi.

C.F.

Il passante ferroviario di Genova

Un nuovo tracciato indispensabile per dare una risposta efficace al problema della mobilità in ambito metropolitano

Tutti gli anni ogni cambio orario invernale/estivo e viceversa porta piccole o grandi novità nella circolazione dei treni. Quest'anno la novità più rilevante che caratterizza l'entrata in vigore dell'orario estivo nel Compartimento di Genova è un'opera d'ingegneria: il passante ferroviario del capoluogo ligure. Nel Nodo di Genova, costituito dall'insieme di linee e stazioni ferroviarie dell'area metropolitana genovese, il tratto Ge. Sampierdarena-Genova P.P. rappresentava un limite alla regolarità e al potenziamento del servizio, sempre più evidente negli anni con l'aumento della domanda di trasporto ferroviario. Percorso obbligato per tutti i convogli delle linee di Ventimiglia, di Acqui T./Alessandria (via Ovada), di Torino/Milano/Roma (via Busalla) e parzialmente per quelli della linea Torino/Milano/Roma (via Mignanego), sopportava un traffico che nelle fasce pendolari raggiungeva in media un treno ogni tre minuti. Si aggiungano i treni della linea Milano-Ventimiglia che devono invertire la marcia a Genova P.P. e si ha un'idea di come fosse precario l'equilibrio della circolazione, pronto a saltare anche a causa di modesti ritardi di uno o più treni. Da qui il progetto di quadruplicare quel tratto di linea. In che modo? Sfruttando l'esistenza di una vecchia linea, adibita quasi esclusivamente al trasporto merci, che da Sampierdarena scendeva nel Porto per proseguire a semplice binario attraverso la galleria S. Tomaso fino alla stazione di Ge. Brignole. Il 15 dicembre 1987 sono iniziati i lavori che hanno portato al quadruplicamento della linea per un tratto di 5,5 km, con il parziale rifacimento della galleria S. Tomaso e la costruzione di una nuova galleria, la Cristoforo Colombo, lunga 1050 m. Il tracciato è in gran parte sotterraneo cioè "passante". Sotterranea è anche la nuova fermata della stazione di Genova P.P. che, collegata a quella di superficie e all'uscita di via Adua in prossimità del porto da un sistema di scale mobili e fisse e da due ascensori per disabili, facilita l'interscambio con gli altri vettori. Genova P.P. quindi, situata in posizione strategica rispetto alla Stazione Marittima, alla stazione (terminale per ora) del primo tratto della metropolitana e al capolinea di numerose linee di autobus urbani ed extraurbani, diventa un polo di fondamentale importanza per l'integrazione fra tutti i servizi di pubblico trasporto. Il passante, dedicato in particolare al trasporto locale, costituisce un'opportunità per migliorare, come già detto, la regolarità e soprattutto per potenziare l'offerta del servizio e dare una risposta al problema della mobilità in ambito metropolitano. A tal proposito gli studi eseguiti hanno simulato risultati interessanti. È stata fatta un'analisi della ricaduta in termini di puntualità che è possibile ottenere dall'attivazione del quadruplicamento, inoltrando in sotterranea parte dei treni già circolanti. Sono stati presi in esame 65 treni fra le ore 6.00 e le ore 20.00 di cui 25 risultavano gravati sistematicamente di ritardi da uno a tre minuti per conflitti con altri treni ed è stato possibile prevedere un recupero medio giornaliero di circa 50 minuti. La verifica di queste simulazioni è possibile già dal 23 maggio c.a., data di attivazione del passante, con l'istradamento in sotterranea di 37 treni in direzione ponente-levante e viceversa, che in precedenza percorrevano il tratto Ge-Sampierdarena-Genova Brignole in superficie. Dopo la messa a punto dei nuovi impianti in



La scala di accesso alla stazione nella fermata sotterranea di Genova-Principe.

Orario fra Genova Br. e

TRENI	11209	11241	11243	11245	11247
Classe	2	2	2	2	2
Provenienza	ARENZANO	SAVONA	FINALE		
Ge. Voltri p.	07.23	07.33	07.53	08.21	08.47
Ge Prà p.	07.27	07.37	07.57	08.26	08.52
Ge. Pegli p.	07.31	07.41	08.02	08.30	08.56
Ge. Sestri p.	07.36	07.46	08.07	08.34	09.00
Ge. Comigliano p.	07.40	07.50	08.11	08.37	09.03
Ge. Samp.na p.	07.44	07.54	08.15	08.41	09.07
Genova P.P. a.	07.50	08.00	08.21	08.47	09.13
Genova Br. a.	07.55	08.05	08.26	08.52	09.18
Destinazione		LA SPEZIA	LA SPEZIA		

TRENI	11232	11234	11236	11238	11240
Classe	2	2	2	2	2
Provenienza	SESTRI L	LA SP	NERVI	LA SPEZIA	NERVI
Genova Br. p.	07.26	07.34	07.55	08.35	08.44
Genova P.P. p.	07.32	07.40	08.01	08.41	08.50
Ge. Samp.na a.	07.39	07.46	08.07	08.47	08.56
Ge. Comigliano a.	07.42	07.49	08.09	08.49	08.59
Ge. Sestri a.	07.46	07.53	08.13	08.53	09.03
Ge. Pegli a.	07.50	07.53	08.17	08.57	09.07
Ge. Prà a.	07.54	07.57	08.21	09.01	09.11
Ge Voltri a.	07.58	08.01	08.26	09.05	09.16
Destinazione	SAVONA			SAVONA	



occasione dell'apertura delle scuole dal prossimo 26 settembre, con l'entrata in vigore dell'orario invernale '93/94, sarà anche potenziato il servizio che riguarderà il tratto Genova-Voltri-Genova Brignole. Con l'inserimento di 22 nuovi treni (20 nelle ore di morbida e 2 nelle ore di punta) il servizio complessivamente offerto sarà di tipo metropolitano. Tenendo presente che a Genova-Principe è possibile l'interscambio con la tratta della metropolitana già in esercizio. Il servizio su ferro fornisce un sistema complessivo di elevata frequenza e regolarità sulla "T" rovesciata i cui estremi sono Voltri-Genova B.le e Rivarolo. Le opere eseguite sia dalla metropolitana che dalle FS sono compatibili per la realizzazione di un collegamento pedonale diretto in sotterraneo (il 29 settembre si dovrà invece uscire all'aperto e poi ridiscendere) che sarà attivato almeno contestualmente all'apertura all'esercizio della ulteriore fermata metropolitana di Caricamento i cui lavori sono in corso.

L'utilizzazione del trasporto ferroviario, che nell'ambito dell'area metropolitana genovese si presenta molto sostenuta e con dati superiori alla media nazionale, con questi provvedimenti dovrebbe avere un ulteriore incremento considerando anche le maggiori possibilità d'interscambio a Ge. Voltri, Ge. Prà, Ge. Pegli e Ge. Sestri P. con i servizi di penetrazione verso l'interno svolti dall'A.M.T., l'Azienda Municipalizzata Trasporti di Genova con cui, in pieno accordo, le FS s.p.a. lavorano ad un progetto di trasformazione del traffico. L'obiettivo di spostare quote di traffico dal privato al trasporto pubblico si può raggiungere razionalizzando ed integrando l'offerta.

Piergiorgio Timone

I NUMERI DEL PASSANTE

1853 anno di inaugurazione della stazione di Genova P.P.
15/12/1987 inizio dei lavori del passante ferroviario
5/1993 fine dei lavori
5,5 chilometri di lunghezza della linea
350 chilometri di cavo per impianti di segnalamento
451 plafoniere
2.600 relè
200 metri, raggio minimo di curvatura
60 UNI, tipo di armamento
325 metri lunghezza del marciapiede
1.500 metri di tratto in galleria
1.050 metri lunghezza della nuova galleria Cristoforo Colombo
500.000 ore di manodopera
6 mesi di lavoro per realizzare il camerone d'innesto della galleria Colombo con la galleria Traversata Nuova
98.000 metri cubi di calcestruzzo
35.000 metri cubi di volume
2 gallerie già esistenti
1 galleria nuova
140 metri di lunghezza della banchina
4 scale mobili
2 ascensori
2 uscite
3,4 metri s.l.m., quota dei binari
10,10 metri s.l.m. quota del mezzanino
210 treni al giorno a Sampierdarena
1 treno ogni minuto in media a Sampierdarena
3 treni al minuto, nelle ore di punta a Sampierdarena
80.000 clienti al giorno nel Nodo di Genova

Genova Voltri dal 26 settembre 1993

1 2	11251 2 SAVONA	3 2	5 2	6211 2 ALBENGA	7 2	11257 2 COGOLETO	9 2	11285 1-2 COGOLETO	6213 2 SAVONA	11263 2 SAVONA	11 2	11265 2 SAVONA	11267 2 SAVONA	13 2	11259 2 SAVONA	15 2	11269 2 SAVONA	17 2
09.10	09.39	10.05	10.40	10.59	11.18	11.44	12.10	12.18	12.46	13.22	13.40	13.58	14.27	14.40	14.54	15.03	15.39	16.10
09.15	09.43	10.10	10.45	11.03	11.23	11.49	12.15	12.23	12.50	13.27	13.45	14.02	14.31	14.45	14.58	15.08	15.43	16.15
09.19	09.47	10.14	10.50	11.07	11.28	11.54	12.19	12.27	12.54	13.32	13.49	14.06	14.35	14.49	15.02	15.12	15.47	16.19
09.23	09.52	10.19	10.55	11.12	11.33	11.59	12.23	12.32	12.58	13.37	13.53	14.10	14.39	14.53	15.06	15.16	15.52	16.23
09.26	09.55	10.23	11.00	11.15	11.38	12.02	12.26	12.36	13.01	13.41	13.56	14.13	14.42	14.56	15.09	15.19	15.56	16.26
09.29	09.59	10.27	11.04	11.19	11.42	12.05	12.29	12.40	13.05	13.45	13.59	14.17	14.46	14.59	15.13	15.22	16.00	16.29
09.34	10.05	10.32	11.09	11.25	11.47	12.12	12.34	12.12	13.11	13.58	14.04	14.23	14.52	15.04	15.19	15.27	16.06	16.34
09.40	10.10	10.38	11.15	11.30	11.53	12.18	12.40	12.51	13.16	14.03	14.10	14.28	14.57	15.10	15.24	15.33	16.11	16.40
	LA SPEZIA					SESTRI L.			LA SPEZIA	LA SPEZIA			SESTRI L.		LA SPEZIA			

11242 2 CANOGLI	4 2	6 2	11280 1-2	8 2	11244 2	10 2	11248 2	12 2	11282 2	14 2	11250 2 SESTRI L.	11252 2 CANOGLI	16 2	11254 2 SESTRI L.	18 2	11256 2	20 2	11360 1-2	22 2	11260 2 SESTRI L.
09.05	09.55	10.25	11.00	11.25	12.00	12.10	12.30	12.38	13.00	13.16	13.30	13.48	13.58	14.25	14.40	15.05	15.25	15.54	16.13	16.33
09.11	10.01	10.31	11.06	11.31	12.06	12.16	12.36	12.44	13.06	13.22	13.36	13.54	14.04	14.31	14.46	15.11	15.31	16.01	16.19	16.39
09.17	10.06	10.36	11.12	11.36	12.12	12.21	12.42	12.49	13.12	13.27	13.42	14.00	14.09	14.37	14.51	15.17	15.36	16.08	16.24	16.45
09.19	10.10	10.40	11.16	11.40	12.14	12.24	12.44	12.52	13.14	13.30	13.44	14.02	14.12	14.39	14.54	15.19	15.39	16.12	16.27	16.47
09.23	10.14	10.44	11.20	11.44	12.18	12.28	12.48	12.56	13.18	13.34	13.48	14.06	14.16	14.43	14.58	15.23	15.43	16.15	16.31	16.50
09.27	10.18	10.49	11.25	11.49	12.22	12.32	12.52	13.00	13.22	13.38	13.52	14.10	14.20	14.47	15.02	15.27	15.47	16.20	16.35	16.55
09.31	10.23	10.54	11.30	11.54	12.26	12.36	12.56	13.04	13.26	13.42	13.55	14.14	14.24	14.51	15.06	15.31	15.51	16.25	16.39	16.59
09.35	10.28	11.00	11.35	12.00	12.30	12.40	13.00	13.08	13.30	13.46	14.00	14.18	14.28	14.55	15.10	14.35	15.55	16.29	16.43	17.04
SAVONA			COGOL		SAVONA		SAVONA		SAVONA		SAVONA	SAVONA		SAVONA		SAVONA			ALBENGA	

La Sicilia apre al nuovo

Revisione del Piano Regionale Trasporti e impegno per l'integrazione: così la Regione siciliana volta pagina

A fronte dell'evoluzione legislativa in corso (il disegno di legge che riforma il trasporto pubblico), anche la Regione Sicilia sta rivedendo i propri strumenti di pianificazione. È in corso la revisione dello studio redatto nel 1990 per il Piano Regionale Trasporti e sono stati già attivati una serie di incontri tecnici con le FS e le altre società di trasporto regionale. A livello generale è stata sposata la politica dell'integrazione e la Regione sembra intenzionata, rispetto al passato, a svolgere un ruolo più attivo nella programmazione della mobilità. Non mancano le polemiche nei confronti dello Stato, anche per quanto riguarda la trasformazione delle FS in Spa e i meccanismi introdotti dal contratto di programma e dal contratto di servizio, per i quali è stato avanzato ricorso. Ma soprattutto ci sono problemi seri di carenze infrastrutturali, sulle relazioni interne e nei collegamenti con il continente, che vengono ad aggravare l'isolamento geografico della Sicilia. Problemi non nuovi, che oggi devono però trovare una risposta nel nuovo piano. Li illustra ad "Amico Treno" **Giovanni Palillo**, dal luglio '92 assessore regionale al Turismo, Spettacoli e Trasporti.

Assessore Palillo, è in corso l'aggiornamento del Piano Regionale Trasporti: può dirci quali sono le linee guida a cui si ispira?

«Le due premesse di fondo sono che il nuovo piano dei trasporti deve essere concepito come uno strumento dinamico, da aggiornare periodicamente in base all'evoluzione dei problemi, e che la sua impostazione deve essere coerente e funzionale al piano di sviluppo socio-economico approvato dalla Regione. Con il nuovo piano vogliamo introdurre un sistema unitario, e quindi integrato, dei trasporti regionali che deve soddisfare quelli che sono le finalità strategiche che abbiamo individuato e che riguardano l'ottimizzazione dei collegamenti fra Sicilia e resto del mondo, l'accessibilità delle aree metropolitane e di quelle interne, i collegamenti interprovinciali. Per realizzare tali finalità gli strumenti (che si identificano con i macro-obiettivi del nuovo piano) sono il potenziamento delle infrastrutture, il riequilibrio territoriale, l'integrazione e la qualità del trasporto, il rispetto del territorio e dell'ambiente».

Avete già individuato quali saranno le priorità all'interno degli interventi ipotizzati?

«Ovviamente dovremo tenere conto dei vincoli di spesa. Ad oggi, comunque, non è ancora stata definita una scaletta delle priorità. Ci sono comunque degli obiettivi che consideriamo irrinunciabili: uno di questi è sicuramente l'ammodernamento e la velocizzazione del sistema ferroviario, per il quale occorrono precisi interventi sia strutturali che infrastrutturali».

Rispetto alla legislazione nazionale sui trasporti come si colloca la Sicilia in quanto Regione a statuto speciale e quali sono i vincoli e le opportunità di questa sua specificità?

«I trasporti rientrano nella competenza legislativa della Regione (art. 17 dello Statuto) con il limite dei "principi e interessi generali" posti dalla legislazione nazionale. Non si tratta quindi di una competenza piena. Dobbiamo però considerare che esiste una normativa costituzionale che prevede il coinvolgimento della Regione Sicilia nel processo decisionale degli organi centrali dello Stato in tema di modifiche tariffarie delle FS e di istituzione e regolamentazione dei servizi di comunicazione e trasporto terrestre, marittimo e aereo che si svolgono nell'ambito della Regione o che comunque la possano interessare. La recente trasformazione delle FS in Spa ha posto quindi un problema di ordine giuridico-costituzionale — che abbiamo evidenziato nelle sedi competenti — in relazione a chi dovrà essere l'interlocutore della Regione. Oggi, stante l'attuale quadro normativo, tale interlocutore può essere solo l'organo di Governo, in quanto unico soggetto a possedere tutte le caratteristiche giuridiche richieste per porsi come unico referente istituzionale della Regione Sicilia. Ciò



Giovanni Palillo, assessore regionale Turismo, Spettacoli e Trasporto.

non toglie che poi, nella prassi e sui problemi concreti, la Regione abbia aperto un positivo rapporto di collaborazione con il Compartimento FS siciliano».

Parliamo ancora di leggi. Come valutate il disegno di legge quadro che riforma il trasporto pubblico?

«La nostra valutazione è decisamente positiva, proprio per gli aspetti normativi che il disegno di legge introduce, a partire dall'ampliamento della stessa definizione di trasporto pubblico, alla riunificazione nel soggetto Regione dei livelli decisionale e di programmazione dei servizi di trasporto con quello finanziario, alla costituzione presso le Regioni di un fondo che funzionerà come budget di spesa e non, come è avvenuto finora, per contribuire al ripianamento dei deficit. Queste nuove regole favoriscono la razionalizzazione dell'intero comparto trasporti, contribuendo così, sia pure in parte, al rientro del deficit pubblico che richiede, oltre alla politica delle privatizzazioni, anche un'azione incisiva sui meccanismi strutturali di spesa».

Quali sono i problemi che considerate più critici sul piano della mobilità regionale e del trasporto?

«Il primo è lo squilibrio esistente, sia nel comparto viaggiatori che in quello merci, tra ferro e gomma a favore di quest'ultima. E questo attesta la scarsa competitività della ferrovia, soprattutto nei collegamenti che riguardano le aree interne. In questo caso però, oltre alla carente qualità del servizio offerto dalle FS, gioca anche la tipologia stessa degli spostamenti: la maggior parte infatti avviene in ambito ristretto, dove il mezzo ferroviario è per forza svantaggiato rispetto ad altri vettori.

Le FS rimangono però scarsamente competitive anche nel trasporto merci, a causa delle carenze infrastrutturali e dell'organizzazione dei servizi.

Queste carenze dovranno essere superate perché il nuovo piano regionale assegnerà nel settore merci il ruolo principale alla ferrovia, integrata con gli altri modi di trasporto, sulle direttrici di maggior flusso che superino una certa distanza. Anche nelle grandi aree metropolitane il piano punta sulla ferrovia attraverso la creazione di passanti, opportunamente attrezzati e integrati, sia funzionalmente che come infrastrutture, con gli altri mezzi di trasporto. Per quanto riguarda invece le lunghe distanze, l'emarginazione della Sicilia è maggiormente accentuata dalla strozzatura dello Stretto e dalla politica del Governo centrale, che ha sempre escluso la nostra isola dalle grandi scelte strategiche del comparto ferroviario. Da ultimo la decisione di limitare il progetto Alta Velocità fino a Napoli (che diventa così solo un terminale), anziché esaltarne il ruolo di centralità mediterranea».

Come è stata attuata la politica del trasporto locale?



«A livello di trasporto locale finora si è andati avanti senza una seria pianificazione, adottando una logica di approccio settoriale a tutti i livelli. Le conseguenze, tutt'altro che positive, sono sotto gli occhi di tutti. Il bilancio 1992 delle autolinee finanziate (140 aziende, di cui 130 private e 10 pubbliche) si è chiuso con un deficit di 162,5 miliardi. Ora esistono però gli strumenti legislativi per cambiare rotta: la legge 385 del 1990 consente la gestione unitaria delle linee secondarie delle FS con quelle delle ferrovie concesse e prevede la possibilità di creare società per azioni, a prevalente capitale pubblico, insieme a privati alle quali trasferire le tratte ferroviarie che non hanno interesse commerciale per le FS. L'obiettivo di oggi è quello di programmare la gestione dei vari modi di trasporto abbattendone al massimo i costi, promuovendone l'integrazione (compresa ovviamente quella tariffaria) e razionalizzando l'intero sistema. Su questi temi abbiamo già da tempo aperto un confronto con le Ferrovie».

È quindi iniziato un rapporto di collaborazione tra Regione e FS: qual è la sua opinione in merito?

«È un rapporto che negli ultimi tempi è andato decisamente migliorando. Non dobbiamo dimenticare che, per quanto riguarda il passato, l'atteggiamento prevalente delle Ferrovie è sempre stato quello dell'arroccamento sulle proprie posizioni che, in quanto tale, non facilitava certo le opportunità di confronto. Rispetto a questa cultura aziendale, oggi le cose stanno cambiando e un segnale in questo senso è stata la creazione della Divisione Trasporto Locale, che ha assunto le Regioni come interlocutori privilegiati sia per la programmazione dei servizi ferroviari regionali che per la loro integrazione con le autolinee e le ferrovie concesse. Al di là del confronto con le FS, in tema di riordino del trasporto locale, occorre però un raccordo istituzionale tra Regione e Governo centrale per le implicazioni finanziarie che tale riordino comporterà, visto oltretutto che nel 1990 le Regioni a statuto speciale sono state escluse dal fondo nazionale trasporti previsto dalla legge 151. Lo Stato deve garantire, così come fa per le altre Regioni, anche alla Sicilia la dotazione finanziaria necessaria per soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini non solo come servizi, ma anche come infrastrutture. D'altra parte — va sottolineato — garantire il trasporto pubblico fa parte dei compiti primari dell'amministrazione statale».

Dai grandi sistemi a problemi più specifici. Nel passato la Regione non è sempre stata così attenta alle tematiche della razionalizzazione del trasporto o delle carenze infrastrutturali. Ad esempio all'accordo di programma fatto nel 1989 per la sistemazione dello Stretto, per altro mai concretizzatosi, non ha partecipato. Oggi, in vista del rinnovo di questo accordo e della sua auspicabile realizzazione, cosa pensate di fare?

«Sicuramente parteciperemo. Lo Stretto non solo svolge una funzione fondamentale nel collegamento con il resto del Paese soprattutto per i flussi commerciali, ma è interessato da una più che significativa mobilità interregionale. La Regione sarà quindi presente, così come si impegnerà — in vista dei mondiali di ciclismo del '94 e delle universiadi del '97 — per il rapido completamento del raccordo ferroviario tra l'aeroporto di Punta Raisi e Palermo. Siamo disponibili anche a partecipare finanziariamente, purché si tratti ovviamente di quote ragionevoli che possano rientrare nel bilancio di spesa regionale».

C.F.

Gli utenti terza parte tra Ferrovie e governo

È giunto il momento di avviare un costruttivo confronto dialettico fra le parti in causa per migliorare i servizi contenendone i costi

Negli ultimi anni è finalmente cresciuta anche in Italia una forte attenzione alla qualità dei servizi pubblici. Per molto tempo, infatti, le forze politiche e sociali avevano cavalcato un facile populismo, pretendendo di imporre tariffe quasi irrisorie fruibili dalla generalità dei cittadini.
Naturalmente il patto sottinteso proposto all'opinione pubblica prevedeva una contropartita: se paghi poco o nulla non potrai poi pretendere un granché, se vuoi il meglio dovrai avvalerti di prestazioni private alternative.
In seguito, sull'onda di una situazione economica sempre meno florida, si è tentato di correggere il tiro, aumentando per quanto possibile i prezzi, onde colmare, almeno in parte, le voragini del bilancio. Tuttavia, ciò non sempre ha corrisposto al pure auspicato miglioramento delle prestazioni. L'esempio più illuminante è offerto dal servizio postale, i cui livelli tariffari hanno ormai raggiunto — e in qualche caso superato — le medie europee, senza comunque riuscire ad assicurare accettabili tempi di inoltro della corrispondenza.
Alle Ferrovie dello Stato va quanto meno riconosciuta una certa saggia moderazione, per aver seguito una via intermedia: hanno sì aumentato gradualmente le tariffe, tentando di ridurre le agevolazioni sociali (come nel recente caso dell'abolizione della tariffa 22); parallelamente però hanno cercato di migliorare la qualità dei servizi, talvolta riuscendoci, talvolta no. Ma la prospettiva per i passeggeri dei treni locali rischia di assomigliare sinistramente a quella già riservata alla clientela del servizio postale. Tenuto conto delle prospettive finanziarie tutt'altro che brillanti, rischieremo a breve di dover pagare ancora di più, assistendo contemporaneamente non già al potenziamento dell'offerta (il che, tutto sommato, giustificherebbe il sacrificio richiesto), bensì ad un'ulteriore riduzione del numero di convogli in circolazione.
È giunto, pertanto, il momento di chiarirsi le idee per impostare una strategia che abbia una qualche significativa speranza di successo. L'Ente FS, come è noto, non è più una semplice appendice del Ministero dei Trasporti, ma una società per azioni che, in qualche modo, deve pur far quadrare i propri conti. Prendersela esclusivamente con la dirigenza delle Ferrovie, se le cose non vanno come vorremmo, può rischiare di essere un esercizio puramente verbale e scarsamente proficuo. Altre debbono essere le responsabilità da chiamare in causa in queste circostanze.
Il fatto che il maggiore cliente dell'Ente FS — almeno per quel che concerne il trasporto locale — continuerà ad essere l'amministrazione centrale (ed in un prossimo futuro, sperabilmente, anche le Regioni) garantisce entro certi limiti il perdurare dell'importanza sociale del servizio offerto.
Nessuno pretende davvero di scaricare integralmente sugli utenti il costo del servizio. La cosa sarebbe, oltre che economicamente impraticabile, anche sommamente ingiusta. Il cliente della ferrovia, preferendo un mezzo di trasporto meno energivoro ed inquinante e più rispettoso dell'ambiente, compie, consapevolmente o meno, una scelta di grande rilevanza collettiva. È quindi giusto che sia incentivato e che una parte dei costi del servizio siano corrisposti da tutti i contribuenti. Meglio ancora sarebbe se a ciò fossero destinate le imposte sul carburante e se quindi fosse più chiaro a tutti il trasferimento delle risorse in guisa di "compensazione ambientale": l'automobilista, che inquina, deve accollarsi anche una parte dei costi dell'utente del trasporto pubblico, e specialmente del mezzo su rotaia. In tal senso, del resto, si stanno da tempo muovendo i più avveduti governi europei, a cominciare da quello tedesco.



Ma questa è un'opzione tipicamente politica, che deve essere inoltrata, con la dovuta forza di pressione, alle sedi competenti sperando magari di poter contare sul sostegno dell'azienda ferroviaria, che dovrebbe essere sempre meno parte "neutra" della pubblica amministrazione e sempre più soggetto contrattuale.
Da ciò ne deriva che nei mesi e negli anni a venire il confronto sulla qualità, quantità e prezzi del servizio ferroviario dovrà divenire necessariamente triangolare. Da un lato l'Ente FS, tenuto ad offrire il miglior servizio possibile a fronte di entrate certe; dall'altro l'amministrazione centrale (o locale) che acquisterà, in nome dell'interesse collettivo, una parte del trasporto locale, dall'altro ancora gli utenti, chiamati a pagarne la differenza che resterà a loro carico.
Quindi la strategia dell'Assoutenti — cui auspichiamo si rapportino anche le altre realtà organizzate di consumatori e di ambientalisti — sarà necessariamente duplice. Da una parte continueremo a far pressione sulla Spa FS, denunciandone eventualmente le inefficienze e le contraddizioni, affinché migliorino i servizi, contenendone gli esorbitanti costi di produzione. Non bisogna, infatti, dimenticare che, su questo versante, la strada da percorrere è ancora lunga. Basti pensare come in Italia il costo di un treno locale arrivi a superare di dieci volte quello di un autobus, mentre in altre realtà europee tale differenza è appena due o tre volte superiore.
Dall'altra parte, però, dovremo agire più incisivamente nei confronti dei governi centrali e locali, affinché pongano risolutamente tra le priorità non solo i fondi per il potenziamento delle infrastrutture, ma anche i finanziamenti per il trasporto ferroviario locale. Sapendo poi con chi prendersela se ai solenni impegni non dovessero seguire comportamenti coerenti e rigorosi. Perché, oltre che cittadini utenti e contribuenti, non dobbiamo scordare di essere anche cittadini elettori.

Massimo Ferrari
Presidente Nazionale
Assoutenti - UTP

Il ruolo degli utenti nelle altre nazioni

Come le associazioni della clientela si organizzano per chiedere il finanziamento del trasporto ferroviario locale

Il problema complesso del finanziamento del servizio ferroviario locale non è certo una peculiarità esclusivamente italiana. In tutta Europa, come pure in altri continenti, le aziende ferroviarie hanno coltivato la vocazione al traffico a lunga distanza dei passeggeri e delle merci, non sempre considerando con entusiasmo le prospettive del trasporto metropolitano e regionale, sicuramente meno remunerativo e fonte di sicuri disavanzi. D'altronde, la rilevanza sociale delle comunicazioni a breve raggio è cresciuta ovunque negli ultimi decenni, non solo per la necessità di assicurare anche a persone sprovviste di un veicolo proprio il diritto alla mobilità, ma anche per garantire una più razionale circolazione delle persone all'interno delle grandi città, sempre più assediate dal traffico caotico.

I costi crescenti hanno però indotto le amministrazioni centrali e locali ad una certa riluttanza nel finanziare il servizio pubblico. Di qui l'insorgere di conflitti, a volte anche aspri, tra le imprese ferroviarie e i governi, tendenti il più delle volte a pretendere l'effettuazione dei treni, senza tuttavia essere disposti ad accollarsene i costi.

Di far le spese in questo braccio di ferro hanno rischiato in più occasioni gli utenti che, non sentendosi più adeguatamente tutelati dalla pubblica amministrazione o dalle forze politiche tradizionali, si sono dati un'organizzazione autonoma con propri associazioni e comitati.

Forse non è un caso che proprio le nazioni di cultura anglosassone, le più attente ai diritti individuali e, al tempo stesso, le più rigorose in materia di finanza pubblica, abbiano conosciuto per prime la formazione e lo sviluppo di organismi combattivi a tutela degli utenti ferroviari.

Non solo in Gran Bretagna, dove attualmente le associazioni di consumatori criticano aspramente le ipotesi di integrale privatizzazione del servizio avanzate dal governo conservatore, temendo aumenti tariffari e riduzione del servizio, ma anche in Canada e negli Stati Uniti, dove pure, nel dopoguerra, era prevalso un modello di sviluppo esclusivamente orientato al trasporto su strada. Anzi, si può dire, senza timore di esagerazione, che se nel Nord America è rimasto un servizio ferroviario passeggeri, che oggi comincia a conoscere un certo rilancio, lo si debba soprattutto all'azione condotta dalla Narp (National Association of Railroad Passengers). Questa battagliera associazione statunitense, organizzata in forma di lobby in tutti gli Stati dell'Unione, riuscì nella prima metà degli anni Ottanta a rovesciare gli orientamenti del governo Reagan che, pretendendo di eliminare ogni forma di sussidio al trasporto pubblico, avrebbero comportato l'eliminazione non solamente del servizio ferroviario locale, in quelle aree metropolitane dove ancora sussisteva, ma anche di quello a lunga distanza.

Coalizzando parlamentari di ogni orientamento politico e sensibilizzando le comunità locali, la Narp riuscì ad assicurare alle aziende ferroviarie e soprattutto all'agenzia federale Amtrak i fondi per la propria sopravvivenza e per il successivo ammodernamento, che oggi permette la sorprendente riscoperta del treno persino nell'area metropolitana di Los Angeles, da dove era stato scacciato trent'anni prima.

Nelle nazioni di cultura germanica, l'associazionismo favorevole al trasporto ferroviario ha spesso assunto negli ultimi anni connotati fortemente ambientalisti. I gruppi di passeggeri organizzati non si limitano cioè a far pressione sui rispettivi governi centrali e locali affinché finanzino i servizi su ferro, ma criticano anche gli eccessivi investimenti stradali e autostradali, chiedendone la parziale riconversione a modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente.

È questa l'esperienza comune dei numerosi gruppi tedeschi, come il Vcd (Verkehrsclub Deutschland), molto attenti alla riconversione delle infrastrutture in atto nell'ex Germania Est, o l'Ast (Associazione Svizzera del Traffico), che ha recentemente sostenuto il referendum sulle nuove linee transalpine, favorendone il successo, grazie anche alla sua capillare diffusione, con oltre 100.000 membri in tutta la Confederazione.

In Francia è invece molto attiva la Fnaut (Federazione Nazionale delle Associazioni di Utenti dei Trasporti), costituitasi negli anni Settanta, raggruppando decine di preesistenti comitati dipartimentali, che stentavano a dare alla propria azione un respiro nazionale. Grazie alla Fnaut, i gruppi di utenti francesi hanno superato l'angusta visuale delle micro conflittualità locali, che spesso li vedevano sterilmente contrapposti alle divisioni regionali dell'azienda ferroviaria (Snef) per ottenere qualche miglioramento su una singola linea (talvolta a scapito di altre), e sono divenuti interlocutori credibili — e comunque sistematicamente consultati — del governo nazionale. Ad esempio, la Fnaut ha appoggiato con convinzione in questi anni gli investimenti nelle nuove linee ad Alta Velocità, senza per questo distogliere l'attenzione dal problema del miglioramento del servizio regionale, che rischiava di essere sistematicamente sacrificato. Anche grazie alle pressioni esercitate dalla Fnaut, quasi tutte le regioni francesi hanno raggiunto accordi con la Snef (le cosiddette "convenzioni"), assicurando i contributi necessari per il mantenimento dei treni locali e la creazione di servizi diretti regionali (Ter). Un intervento analogo si porrà ora per le relazioni a lunga distanza, ma a traffico limitato (come nel caso dell'itinerario trasversale Bordeaux-Lione) che presentano notevoli disavanzi di esercizio, ma la cui effettuazione è indispensabile per assicurare la funzionalità della rete.

Dal momento che le decisioni strategiche in materia di trasporti vengono ormai sempre più spesso assunte a livello comunitario, anche le associazioni di utenti hanno ritenuto opportuno darsi una struttura di coordinamento europea. Così, nel 1991, si è costituita a Bruxelles la Federazione Europea Trasporti e Ambiente (T.E.), che raggruppa una ventina di organismi associativi, presenti non solo nelle nazioni Cee, ma anche in Svezia, Cecoslovacchia e Ungheria. A rappresentare l'Italia è l'Associazione Utenti del Trasporto Pubblico, aderente all'Assoutenti. Obiettivo della Federazione Trasporto e Ambiente è sensibilizzare il Parlamento Europeo e gli organi esecutivi della Comunità ad una politica dei trasporti che realizzi una più equa ridistribuzione delle risorse a favore della rotaia. Cosa su cui a parole tutti concordano, ma che poi, nei fatti, viene puntualmente negata.

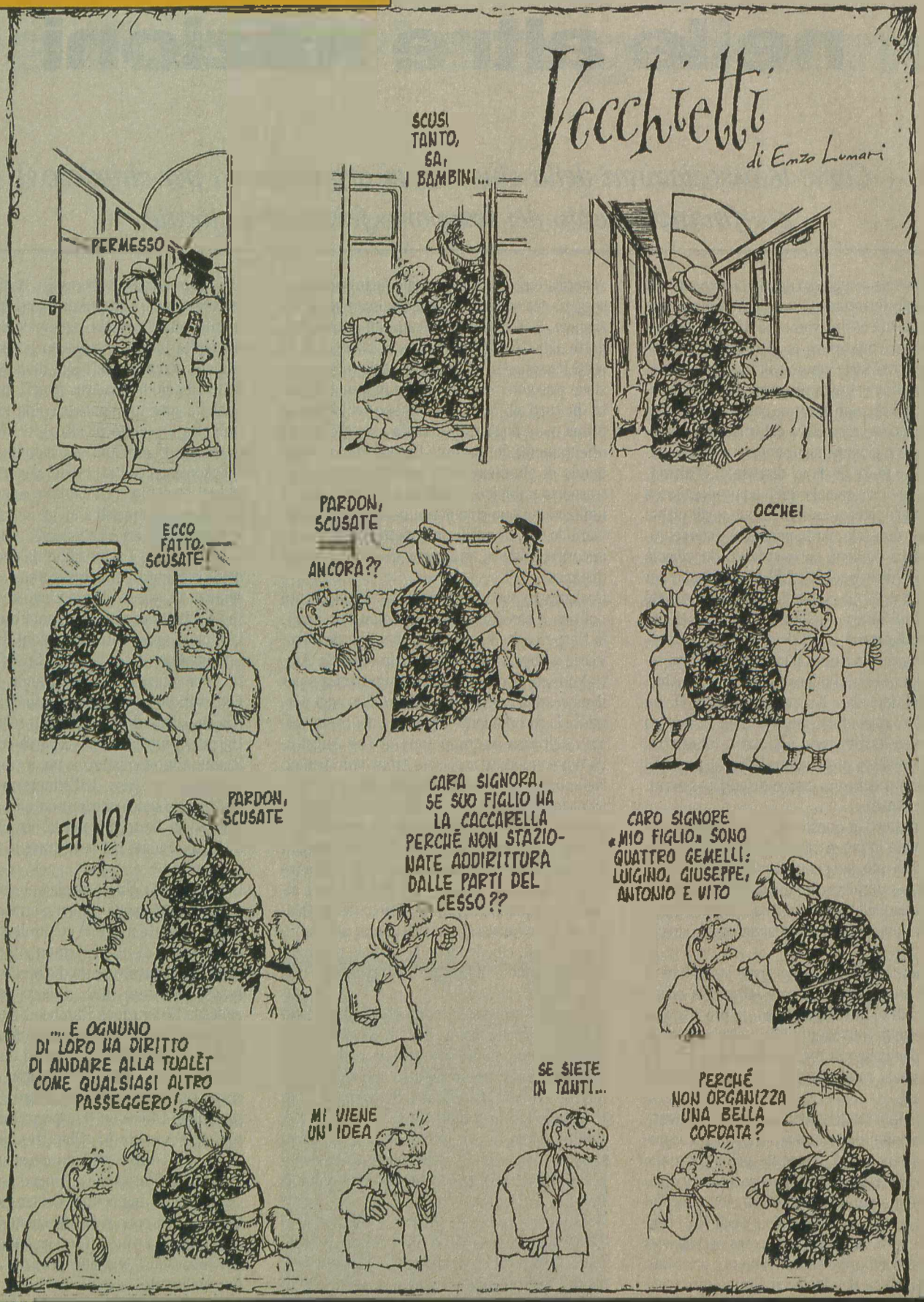
Commuter

LO SMEMORANDA EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GE

Vecchietti

di Enzo Lunari



● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE WINDOW ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● DAL FINESTRINO

TERZA CLASSE

Milano-Firenze (in prima con lo sconto)

di Gino & Michele

— Le spiace se fumo?
— Si figuri. Fumo anch'io.
— Davvero non le spiace? Non faccia complimenti.
— No, guardi... faccia come crede.
— Allora fumo... ha da accendere?
— No, mi spiace, ho dimenticato l'accendino.
— Accendo col mio.
— Ah.
— Non si dovrebbe.
— Cosa?
— Non si dovrebbe fumare.
— Già.
— Io è dieci anni che cerco di smettere. L'ultima volta sono ingrassato dieci chili.
— ...
— Lei che è così giovane, però... Lei che è così giovane non dovrebbe fumare.
— Non sono tanto giovane.
— Non è giovane? Ma sa quanti anni ho io? Dica uno sproposito...
— Trecentoquindici.
— Ah, che simpatico! Comunque giovane o non giovane non bisognerebbe fumare, sa? Io avevo un amico che fumava. Fumava neanche tanto. Dieci, quindici... Be', si sarà accorto anche lei che uso l'imperfetto. Eh, adesso non fuma più. Cancro.
— Mi spiace.
— Può succedere a tutti. Io e lei siamo a rischio...
— Permette? Esco un attimo.
— Allora vede che il fumo le dà fastidio? Bastava dirlo.
— No, no... è che devo andare un momento in bagno.
— Anche a lei?
— A me cosa?
— Anche a lei il fumo le fa l'effetto di andare di corpo? Pensi che a me succede sempre, ma solo quando fumano gli altri. Se fumo io no.
— Ah, mi fa piacere.
— Si figuri a me. Lei non ci crederà, ma io di norma sono stitico. Per fortuna la mia signora fuma. Così in casa vado regolare... Senta, le do un consiglio. Se va in bagno vada nel gabinetto all'inizio del vagone: lì ci sono i copriasse di carta.
— Grazie, ma sto andando in bagno solo a sciacquarmi le mani. Fa caldo...
— Bastava dirlo. Pronti! Apro il finestrino.
— No, no, stia calmo. Esco io.
— Come crede. Certo che se aprissi un filo il finestrino potrei fumare senza troppi sensi di colpa. Basta stare attenti agli spifferi. Sa che avevo un amico che una volta in treno prese un colpo d'aria... polmonite fulminante.
— ...
— Si sarà accorto che uso l'imperfetto?
— Mi sono accorto. Però se permette adesso esco un attimo.
— Faccia, faccia pure. Ah, mi scusi, ma già che è in piedi non è che mi può prendere quella borsa lì in alto?
— Dovere... questa?
— No, no, non quella, quella di fianco.
— Questa?
— Codesta!... Dico "codesta" perché è lontana da chi parla ma è vicina a chi ascolta: è una regola dimenticata dalla grammatica italiana.
— Lo so.
— Mi fa piacere che lo sa: siamo in pochi! Io sono un vecchio professore di lettere in pensione e a queste cose ci tengo! E invece oggi non si fa altro che incontrare gente ignorante! Però l'avevo capito che lei è una brava persona...
— Permette, esco, mi manca l'aria.
Entra il bigliettaio.
— Biglietti, prego.
— Il signore stava andando in bagno.
— Sì, ma posso aspettare. Eccole il biglietto.
— Bene. Mi dà anche il tesserino?
— Ecco.
— Grazie. Buongiorno e buon viaggio.
— Mi scusi, mi tolga una curiosità.
— Cosa c'è?
— Ma che tesserino è? Perché sa, qui hanno tutti lo sconto. L'unico pisquano sono io.
— Dice?
— Dico! Vedere...
— Ma guardi, non è niente di eccezionale. È solo una riduzione per il lavoro.
— Vedere, vedere... "Ordine nazionale dei giornalisti"... Lei è giornalista? Ma guarda guarda... sa che avevo un amico giornalista...

(ad libitum)

Un film per ricordare una strage ancora senza colpevoli

«Faceva molto caldo quel giorno a Bologna. La camicia della mia divisa da ferroviere aveva le maniche corte e la giacca la tenevo appoggiata su una spalla. Salutai i colleghi con i quali stavo parlando sulla porta del bar di stazione, quello con davanti la fontanella, e mi avviai verso la testa del treno in arrivo sul primo binario. Dovevo "scortare", come si dice in gergo ferroviario, un treno straordinario destinato a Milano. Pochi minuti prima mi era stato comunicato un cambiamento del mio turno di lavoro che prevedeva il servizio sul treno successivo. Passai davanti alla sala d'attesa di seconda classe una prima volta e poi ci ritornai, quando il treno si era ormai fermato, in attesa, come i viaggiatori che premevano per affacciarsi ai finestrini alla ricerca di un po' di refrigerio, del fischio di partenza del capostazione. Il tempo di richiudere le ultime porte delle vetture e poi via.

Dopo pochi minuti, un paio, un altro treno si trovava già in sosta sul primo binario della stessa stazione: i convogli nella prima settimana di agosto si succedevano "freneticamente" per soddisfare la voglia di fuga dalle città per raggiungere le località di vacanza. Improvvisamente un boato (così mi hanno raccontato i presenti), uno spostamento d'aria fortissimo e polvere, pezzi di mattone, calcinacci che volano: il finimondo!

Ignaro di tutto, arrivato a Milano, vedo sguardi strani tra i colleghi che, superata una sorta di stupore nel vedermi, mi mettono al corrente di un'esplosione avvenuta nella caldaia del ristorante della stazione di Bologna che aveva provocato una quantità di vittime ancora imprecisate (si stava ancora scavando sotto le macerie). Mi dissero che io ero stato segnalato tra le vittime: sotto un cumulo di macerie era stata trovata una giacca da ferroviere ed erano in molti a giurare che fosse la mia».

(Rievocazione di un ferroviere del Compartimento di Milano)

Qui di seguito "Amico Treno" propone la scheda del film che il regista Massimo Martelli ha dedicato a quella strage: racconta con le immagini, meglio di come possa fare chiunque altro attraverso le parole, i momenti che hanno preceduto la tragedia della stazione.

Il film che non è inserito nel normale circuito cinematografico, sta girando per l'Italia grazie a proiezioni organizzate da vari enti ed istituzioni. A Milano, in collaborazione con Legami! (casa produttrice del film), la Provincia di Milano e Smemoranda, "Amico Treno" ha organizzato nel mese di marzo un mini-circuito per gli studenti delle scuole medie superiori. L'iniziativa ha suscitato un notevole interesse soprattutto tra coloro che all'epoca di quegli avvenimenti erano giovanissimi.

Le proiezioni sono state accompagnate da



un incontro-dibattito con il regista e alcuni interpreti del film.
Tutti coloro che volessero organizzare iniziative simili possono utilizzare come riferimenti:
Legami!: Piazza Martiri di Belfiore, 4 - Roma tel. 06/3219252
Smemoranda: Corso Italia, 45 - Milano - tel. 02/58313179
''Amico Treno'': Corso Magenta, 24 - Milano - tel. 02/86454860



PER NON DIMENTICARE un film di Massimo Martelli

Soggetto e regia di Massimo Martelli
Sceneggiatura di Maurizio Balducci, Francesco Freyrie, Massimo Martelli
Fotografia di Gianfilippo Corticelli
Musiche di Fabrizio Festa
Produzione Legami!
Durata 40 minuti
Interpreti: Antonio Catania, Gianni Cavina, Giuseppe Cederna, Roberto Citran, Massimo Dapporto, Giuliana De Sio, Gioele Dix, Fulvio Falzarano, Sergio Fantoni, Angela Finocchiaro, Vittorio Franceschi, Enzo Iachetti, Roberto Lena, Roberto Malandrino, Francesco Paolantoni, Patrizia Piccinini, Nicola Pistoia, Giovanna Ralli, Remo Remotti, Gemelli Ruggeri, Tita Ruggeri, Stefano Sarcinelli, Paolo Maria Veronica, Mariella Valentini, Vito.

LA STORIA

Come ogni anno, da dieci anni, Roberto ritorna alla stazione di Bologna, si sofferma per qualche minuto davanti alla lapide per poi subito ripartire.
C'era anche Roberto quel 2 agosto del 1980, il giorno della strage, fa parte di coloro che sono scampati e il tornare a Bologna è sforzarsi di collegare i volti, le voci, i discorsi a quei nomi stampati sulla lapide; tutto questo non per cercare di capire l'assurdità del fatto ma solo per non dimenticare.
Il film è la visione dei suoi ricordi e delle persone che li rappresentano, di quegli ultimi 40 minuti passati in stazione ad attendere il treno che lo avrebbe riportato a casa.
Storie normali, di vita, ma importanti per coloro che le vivono, storie d'amore e di dolore, di ritorni e di addii, normali e a volte banali. Tutte storie accomunate dal fatto che sono storie troncate violentemente senza un motivo.
Frammenti di vita di persone che stavano partendo o tornando dalle vacanze, che aspettavano amici o parenti, di lavoratori, di stranieri di passaggio e di tutti coloro che per diversi motivi frequentano quotidianamente la stazione.
Storie normali che hanno come unico scopo mantenere vivo in lui e in noi il ricordo. Un film, la finzione per ricordare la realtà, perché l'unica differenza tra noi e loro è che quel triste giorno noi non c'eravamo ma è come se ci fossimo stati, proprio come Roberto.

PERCHÉ QUESTA STORIA

Al momento dell'esplosione, i miei amici e io stavamo girando un super 8 ai Giardini Margherita. Il boato non ci spaventò, o, meglio, non ci fece pensare alla tragedia, quello che successe dopo, sì. Le sirene delle autoambulanze, la corsia dei viali bloccata al traffico, le prime confuse notizie nate da vaghi passaparola. Poi, la verità. Il primo pensiero egoistico fu quello di leggere ogni giorno accuratamente il giornale per sapere il nome delle vittime sperando di non trovare mai quello di amici o conoscenti. Questo rituale macabro ma naturale continuò per alcuni giorni nei quali finimmo di girare il nostro piccolo film consapevoli però che qualcosa era cambiato. Bologna era la città nella quale stavamo studiando, eravamo tutti studenti del DAMS, e molti di noi avevano deciso di non spostarsi mai più: Bologna era la nostra città. Con quell'esplosione era morta anche una parte di noi stessi e ancora oggi quando passo davanti alla lapide in stazione mi domando il perché di tutto questo e che cosa ci differenzi da quella lunga serie di nomi. I miei amici di oggi sono gli stessi di allora, e molti di loro come me vivono a Bologna, e sono gli stessi con i quali vorrei realizzare un piccolo film che possa essere un contributo contro la rassegnazione di coloro che ricordano o un incentivo a sapere per coloro che erano troppo giovani.
Anche Sergio Secci era mio amico, con lui ricordo molte serate passate a parlare di cinema con Luca, Domenico e Marco. Di Sergio mi stupiva la sua razionalità: durante le assemblee al DAMS era quello che voleva arrivare a delle conclusioni, spesso riassumeva le posizioni divergenti cercando di trovare dei punti in comune, per questo suo modo di essere pacato e accomodante e per il suo aspetto esteriore serio e compassato era considerato da tutti un personaggio curioso e indecifrabile.
In questi anni ho spesso pensato a Sergio, al suo sorriso che non negava a nessuno, al suo modo di parlare e di muoversi, alla sua cultura e ai molteplici interessi; e quello che ho capito è che Sergio era sicuramente più maturo della maggior parte di noi. Per questo ho un rammarico, quello di non averlo capito allora, di aver preso le sue giacche serie e i capelli corti come qualcosa che lo differenziava in qualche modo da me, insomma di non aver approfondito la nostra amicizia...
Questo film dunque sarà dedicato anche a lui e a tutti coloro che sono rimasti coinvolti nella tragedia, ai parenti e agli amici che li ricordano e che continuano a sperare nella giustizia, a quelli che allora erano giovani e che oggi lo sono di meno.
Un film anche se piccolo è un mezzo di comunicazione tra i più incisivi, un film si ricorda, alimenta dubbi e discussioni, un film coinvolge, un film emoziona e induce a pensare, il nostro film vuole essere questo, un aiuto per diffondere una protesta, un'esigenza di giustizia per far conoscere e soprattutto per non dimenticare.

Massimo Martelli

Il film ha avuto il sostegno morale ed economico degli attori e della troupe, che hanno partecipato con compensi minimi, parte dei quali sono stati devoluti all'associazione familiari vittime della strage del 2 agosto 1980.



Nella foto grande e qui a destra, la stazione di Bologna dopo l'attentato dinamitardo del 1980 che causò la morte di 80 persone e oltre 200 feriti.

Il treno della canzone

Un curioso viaggio a bordo di tre carrozze ferroviarie accompagnati dalle melodie più celebri del nostro Paese

Il 14 febbraio, si sa, è un giorno particolare per tutti gli innamorati. Per Erio Tripodi, autentico innamorato della canzone italiana, il San Valentino del 1988 è stato sicuramente un giorno memorabile. Quel giorno, infatti, nel cortile del suo ristorante a Vallecrosia in provincia di Imperia era presente anche Luciano Pavarotti a far da padrino all'inaugurazione del Museo della canzone italiana.

Ideato e realizzato dal signor Tripodi, il Museo intende fornire una storia completa e documentata della canzone italiana e dell'evoluzione degli strumenti di registrazione e diffusione dalle origini fino ai nostri giorni. La straordinarietà è che questa esposizione di cimeli, molti dei quali rarissimi, si trova ordinata su tre carrozze ferroviarie del 1927, le cosiddette "centoporte", di cui due sono attaccate ad una vaporiera datata 1919, una "Cirilla" n. 835.157 (ex RM 83657).

Il signor Tripodi ci racconta che la realizzazione del museo su rotaia è dovuta in gran parte al caso. Da tempo, infatti, stava raccogliendo materiale fonografico d'epoca presso collezionisti e amanti del genere. L'intenzione era di superare la dimensione privata e mettere tale materiale a disposizione di un vasto pubblico. Occorreva quindi una sede espositiva idonea, un luogo facilmente accessibile e possibilmente non troppo lontano da casa. «Un amico demolitore di Ventimiglia mi segnalò — racconta Tripodi — la possibilità di ottenere alcune carrozze ferroviarie, che, non più utilizzate, stavano per essere smantellate».

Il signor Tripodi non si fece sfuggire l'occasione e, una volta accaparrate le carrozze, dovette curare una meticolosa e paziente opera di recupero e adattamento. A quel punto nacque l'idea di completare il convoglio con una locomotiva d'epoca. La scelta cadde su una locomotiva davvero suggestiva, una 835, disponibile nel parco della stazione di Imperia.

Oggi il "convoglio musicale" è stato trasformato, con qualche libertà, in un piacevole ambiente "fin-de-siècle", che consente di ripercorrere il cammino della canzone italiana partendo da "Santa Lucia", canzone composta nel 1848 da Cottaru e Cossovich. Accanto agli spartiti e ai grossi dischi si trovano esposti in bella mostra fonografi, grammofoni, pianole e anche i primi rudimentali juke-box. E c'è anche qualche cimelio, dalla storia particolare, legato all'eroica stagione della radio: apparecchi a galena e apparecchi trasmittenti-riceventi, tra cui quello che permise, il 6 ottobre del 1924, di inaugurare in Italia le trasmissioni via etere.

Assai interessante naturalmente la parte riguardante il Festival di Sanremo, che inizia il 29 gennaio del 1951 con la vittoria di "Grazie dei fiori", cantata da Nilla Pizzi.

Nel terzo vagone, staccato dal convoglio, è stata invece ricavata una piccola sala per conferenze stampa. Con una punta d'orgoglio, Tripodi racconta che nel mondo esiste soltanto un altro museo della canzone che possa competere con il suo: si trova a Tokio ed è dedicato alla canzone napoletana.

Carlo Pino



SPECIALE Compartimenti SPECIALE

Ancona

Le linee guida alle quali si è fatto riferimento nella elaborazione dell'orario che entrerà in vigore il 23 maggio prossimo sono state quelle della razionalizzazione del traffico, nel senso che si è cercato di attuare la massima utilizzazione delle risorse, di personale e di mezzi, riducendo l'offerta nei periodi di ridottissima frequentazione e sostituendo alcuni treni con corse automobilistiche. La programmazione del nuovo orario è stata preceduta da un'attenta raccolta dei dati di frequentazione attuata nei periodi di marzo, luglio e novembre scorsi. Questi gli aspetti salienti del nuovo orario sulle linee del Compartimento.

Ancona - Rimini

Sono stati confermati i treni 12014 da Ancona (part. 13.15) per Senigallia (arr. 13.43) e 3181 da Senigallia (part. 13.49) per Ancona (arr. 14.08): quest'ultimo senza fermate intermedie. Nei giorni festivi e fino al 19 settembre, circolerà il treno 12113 da Rimini (part. 12.45) per Pesaro (arr. 13.19) per sopperire alla soppressione, negli stessi giorni festivi, del treno 12017.

Ancona - Orte

Sono stati previsti i nuovi treni: 7127 da Terni (part. 13.20) per Nera M. (arr. 13.37) per venire incontro alle esigenze di turno dei lavoratori delle industrie di Nera e 12087 da Terni (part. 9.55) per Orte (arr. 10.24), realizzando in tal modo una comoda coincidenza per Firenze. Nei giorni di sabato due nuovi collegamenti da Ancona Mar. (partenze alle ore 8.34 e 9.31) per Ancona, per consentire il proseguimento dei viaggiatori giunti via mare per l'estero con treni via Domodossola e Brennero. Variazione d'orario per il treno 12071, che partirà da Ancona M. alle 13.25, in luogo delle attuali 12.20, per lo spostamento della traccia oraria del treno 2301 (futuro 2331) la cui partenza da Ancona M. avverrà alle ore 12.50. Nei giorni festivi è prevista sulla linea la soppressione di 16 treni regionali.

Ancona - Pescara

È stato inserito il nuovo treno 7069 da Ancona (part. 5.53) per Ascoli P. (arr. 7.53), mentre l'orario del treno 12033 è stato così modificato: Ancona part. 6.25, Pescara arr. 8.43, per sopperire, in parte, alla soppressione del treno 705. Un'altra novità riguarda il nuovo treno 7030 da Macerata (part. 17.28) per Ancona (arr. 18.38) che risulterà estremamente utile per le località intermedie fra Civitanova M. e Ancona in quanto consentirà di proseguire da Ancona con l'I.C. 568.

Nei giorni festivi, per la ridottissima utilizzazione, saranno soppressi i treni 12031 Ancona - Pescara, 6991 Ancona - S. Benedetto del T., 12038 Pescara - Ancona.

Pescara - Termoli

La ridotta frequentazione ha determinato la definitiva soppressione di quattro treni tra Pescara e S. Vito L. (treni 7000, 7006, 6997, e 3187), mentre nei soli giorni festivi dei treni 12057 Pescara - Termoli, 12059 Pescara - Foggia, 12050 e 12052 da Termoli a Pescara.

Pescara - Sulmona

Soppressione nei soli giorni festivi dei treni 3226 e 12138 da Sulmona a Pescara, 12268 da Avezzano a Pescara, 12131 (che prenderà il numero 7043), 12139, 12141 da Pescara a Sulmona.

Foligno-Terontola

I treni periodici 1791 e 1794 per Falconara M., Palombina e Ancona avranno origine e termine da Foligno; inoltre, nei soli giorni festivi, è prevista la soppressione di sei treni, mentre il treno 12127 Terontola-Perugia sarà sostituito, negli stessi giorni festivi, con pullman.

S. Benedetto del T. - Ascoli Piceno

La bassissima utilizzazione ha determinato la definitiva soppressione dei treni 3231 da S. Benedetto del T. (part. 9.46) per Ascoli e 3204 da Ascoli P. (part. 9.54) per S. Benedetto del T.

Civitanova M. - Fabriano

Sono soppressi definitivamente i treni 7010, 7013, 7024, 7041, 7042; i treni 7039 da Civitanova M. (part. 19.45) per C. Raimondo (arr. 21.15) e 3240 da Fabriano (part. 21.20) per Macerata (arr. 22.40) sono sostituiti con un pullman ciascuno

I VIAGGI PER LE SCUOLE

Prosegue con ottimi risultati il programma dei viaggi turistici-educativi per le scuole elementari e medie di primo grado, promosso dall'Ufficio Trasporto Locale di Ancona in collaborazione con i presidi e direttori didattici di diverse realtà scolastiche di Marche, Umbria e Abruzzo. Una programmazione, peraltro, molto importante e non a caso inserita nel novero delle attività strategicamente rilevanti per l'Ente FS, tanto da costituire la base di un protocollo d'intesa tra ministero dei Trasporti, ministro della Pubblica istruzione e FS.

Sembra strano, ma molti giovanissimi salgono per la prima volta sul treno proprio in queste circostanze ed è un incontro che si svolge sempre con l'emozionante fascino di sempre. Lo scorso anno, a cui si può far risalire l'avvio della programmazione attivata in modo attento e capillare, sono state 48 le scolaresche che hanno scelto il treno per effettuare le gite: circa 1.600 persone fra studenti e accompagnatori, e questo dato sarà notevolmente superato nel bilancio definitivo dell'attività di quest'anno sia per l'interesse che c'è stato sia per alcune iniziative molto riuscite e le cui organizzazioni hanno proprio fatto riferimento al treno come vettore.

Fra queste la rassegna "Prima di Colombo" organizzata a Civitanova Marche dall'Ente Mostra in collaborazione con la Regione Marche dal 21 al 31 ottobre scorsi, che ha visto oltre 1.500 studenti raggiungere il centro rivierasco marchigiano con il treno e l'iniziativa organizzata nella medesima città "Nel mondo delle farfalle" che si è tenuta dall'8 al 21 febbraio scorsi. Gite scolastiche e treno trovano, dunque, sempre nuovi momenti d'incontro. L'organizzazione non si limita solo alla comunicazione delle tariffe e alla prenotazione dei posti (determinante e apprezzabile è stato in proposito il mantenimento della gratuità prevista dalla D.T.L.), ma prevede un'assistenza che va dall'interessamento presso i comuni per la messa a disposizione, in qualche caso, degli scuola-bus alla ristorazione e così via. I risultati? Sicuramente positivi in termini di partecipazione, ma anche per i rapporti di simpatia e collaborazione che si sono instaurati fra scuola e FS.

Terni - L'Aquila - Sulmona
Soppressi i treni: 7093 Terni-Rieti, 7088 Antrodoco C. - Terni, 7120 Antrodoco B.V. - Terni e 3147 L'Aquila-Sulmona.
Il treno 7123 è sostituito con un pullman da Terni (part. 20.35) per Antrodoco C. (arr. 22.25). Sono pure sostituiti con un pullman i treni 7087 da L'Aquila (part. 4.13) per Sulmona (arr. 5.55) e 7124 da Sulmona (part. 22.10) per L'Aquila (arr. 23.55). Queste due corse automobilistiche effettueranno la fermata, oltre che alla stazione di Sulmona, anche presso lo stabilimento Fiat.
Linea Giulianova - Teramo
Il traffico rimane sospeso dal 1° al 31 agosto; di conseguenza i treni da e per Chieti in questo periodo non circoleranno.
Linea Fabriano - Pergola
Il servizio è sospeso dal 1° luglio al 31 agosto.

Bari

L'orario estivo '93 è caratterizzato da una profonda razionalizzazione delle risorse. Tale esigenza è avvertita sia per il contenimento dei costi che per il reimpiego delle risorse economizzate in servizi più produttivi e dove la domanda di mobilità è più consistente. Al riguardo l'offerta dei treni regionali per l'orario estivo '93 è stata formulata adeguando le composizioni alle reali frequentazioni e ricorrendo alle soppressioni di treni con frequentazione scarsissima nei giorni festivi. Ciò permetterà di potenziare alcuni servizi dal 23 maggio e altri con il prossimo orario invernale.
In particolare, per far fronte alla notevole affluenza pendolare nella tratta **Barletta-Bari** è stato inserito un nuovo treno (partenza da Barletta ore 7.00 - arrivo a Bari ore 7.55) con un'ulteriore offerta di 600 posti.
Il servizio metropolitano **S. Spirito/Japigia** è stato potenziato ed esteso fino alle 21.54, con ultima corsa per Japigia alle 20.45, così come richiesto da numerosi pendolari; inoltre ai possessori di abbonamento metropolitano sarà consentito di utilizzare alcuni treni regionali circolanti in fasce orarie diverse dal metrò. In tal modo c'è di fatto un servizio continuo nell'arco della giornata.
Sulla linea **Potenza/Foggia**, in relazione al flusso delle maestranze per l'insediamento Fiat di Melfi, sono stati previsti servizi mirati treno+bus.
In particolare ci saranno collegamenti diretti da Potenza per S. Nicola di Melfi, tratta che raccoglie il maggior numero di operai, e collegamenti da Foggia in coincidenza a Rocchetta. Dalla stazione di S. Nicola di Melfi sono previsti collegamenti automobilistici per lo stabilimento (dista pochi chilometri) messi a disposizione dalla Regione Basilicata.
Sono in corso interventi tecnologici sulla **Potenza/Foggia** per eliminare i rallentamenti e velocizzare la linea.
Sulla linea **Taranto/Potenza**, riaperta all'esercizio dall'1.3.93, è stata inserita una nuova relazione **Taranto/Metaponto** (partenza da Taranto ore 9.20 circa) per il traffico balneare. Per il traffico termale e balneare sono inoltre previsti servizi diretti treno+bus da Spinazzola a Margherita di Savoia. Sono in corso accordi con lo stabilimento delle Terme per un pacchetto di agevolazioni nei confronti di coloro che si avvarranno di questa formula di trasporto.
Sulla linea **Spinazzola/Barletta** è previsto un collegamento con autobus serale, nella giornata di sabato, per coincidenze su Barletta con treni a lungo percorso.
La linea **Rocchetta/Gioa** è caratterizzata da scarso traffico nelle giornate festive a fronte di un impegno considerevole di mezzi e di personale di stazione, di condotta e scorta. Pertanto nei giorni festivi, limitatamente all'orario estivo, la linea rimarrà chiusa; in sostituzione sono stati previsti servizi automobilistici.
Una integrazione tariffaria è in corso sulla linea **Foggia/Manfredonia**.
Infine, sono state apportate variazioni d'orario ad alcuni treni recependo le richieste della clientela pendolare.

Bologna

Le variazioni più rilevanti che entreranno in vigore dal prossimo orario estivo 1993, nel Compartimento di Bologna, sono state dettate principalmente dalla necessità di raggiungere i seguenti obiettivi:
— migliorare la regolarità di circolazione nel nodo di Bologna e nelle principali direttrici;
— migliorare i collegamenti con la riviera adriatica;
— velocizzare i collegamenti fra Ferrara-Ravenna e fra Ravenna e Rimini;
— razionalizzare l'offerta viaggiatori in genere per ottenere un maggior equilibrio del rapporto costi/ricavi.
Riportiamo in dettaglio, linea per linea, le principali modifiche.
Linea Piacenza-Bologna
— a Piacenza fermeranno i treni Intercity 505 (8.09/10) e 506 (20.32/33) della relazione Torino-Roma con Pendolino ETR450;
— per scarsa frequentazione saranno soppressi i treni: 2914 Bologna p. 843 - Modena a. 9.09 e 2921 Modena p. 12.55 - Bologna a. 13.24. Al treno 2919 verrà assegnata la fermata di Castelfranco Emilia;
— per necessità di circolazione e per la scarsa frequentazione, il treno 6254 (Bologna p. 7.32 - Parma a. 8.45) sarà reso originario da Modena; mentre il treno regionale 11412 sarà limitato a Reggio Emilia;
— per consentire una maggiore regolarità di marcia, il treno 10561 (Milano - Piacenza p. 6.00 - Bologna a. 8.34) sarà reso originario da Piacenza ed effettuato con mezzi leggeri di tipo più recente.
Linea Salsomaggiore - Fidenza
— considerata la scarsissima frequentazione dei treni nei festivi, in tali giorni il servizio inizierà alle ore 7.07 e proseguirà con un cadenzamento a 60 minuti anziché 30 come attualmente in vigore.
Linea Padova - Bologna
— sono state istituite due nuove coppie di Intercity: una fra Trieste e Roma e una fra Venezia e Firenze;
— per scarsa frequentazione sarà soppresso il treno 11474 Rovigo p. 4.55-Padova a. 5.41 e il treno 11495 (Padova p. 17.20) sarà limitato a Rovigo;
— l'offerta viaggiatori nei giorni festivi è stata completamente rivista prevedendo la circolazione dei treni che presentano una sufficiente occupazione.
Linea Rovigo - Chioggia
Anche in questa linea l'offerta viaggiatori nei giorni festivi è stata rivista, prevedendo nel periodo estivo un servizio con treni e bus per garantire l'afflusso e il deflusso del turismo balneare e nel periodo invernale un servizio con autoservizio stradale.
Linea Verona - Bologna
— è istituita una coppia di Intercity fra Bolzano e Bologna: (Bolzano) Verona P.N. 7.20/34 - Bologna C. a. 9.05 e Bologna C. p. 19.32 - Verona P.N. 21.00/15 (Bolzano). Entrambi fermeranno a Nogara. Conseguentemente il treno 2181 (Verona p. 7.37 - Bologna a. 9.35) sarà reso originario da Poggio Rusco. Per i viaggiatori da Ostiglia verrà istituito un servizio di bus fino Poggio Rusco;
— nei giorni di sabato e festivi verrà realizzato un nuovo collegamento (Bolzano) Verona 8.58/9.10 - Bologna a. 10.40 con fermata a Nogara Ostiglia e Poggio Rusco.
Linea Bologna - Prato
— è prevista la circolazione di due nuove coppie di Intercity, con fermata a Prato, che assorbiranno altrettanti diretti;
— per necessità di circolazione e per garantire una maggior regolarità di marcia saranno limitati a S. Benedetto i treni: 6547 (Bologna p. 16.50 - Prato a. 17.54) e 6546 (Prato p. 18.49 - Bologna a. 19.59).
Linea Bologna - Pistoia
— per necessità di circolazione, nel tratto comune alla linea Bologna - Milano, il cadenzamento dei treni in partenza da Bologna verrà anticipato di dieci minuti;
— l'istituzione di treni diretti fra Bologna e Pistoia, attuata in via sperimentale con l'orario estivo 1992, non ha dato i risultati ipotizzati, per cui verranno riattivati i treni regionali preesistenti;
— per scarsa frequentazione nei giorni festivi saranno soppressi i treni 6339 (Bologna C. p. 6.02 - Porretta T. a. 7.07) e 6340 (Porretta T. p. 7.16 - Bologna C. a. 8.20);
— aderendo alle richieste dei pendolari saranno assegnate le seguenti nuove fermate: Borgonuovo ai treni 11430 (Porretta p. 6.20 - Bologna a. 7.30) e 6361 (Bologna p. 17.13 - Porretta a. 18.15), Carbona al treno 6353 (Bologna p. 13.02 - Porretta a. 14.7);
— per importanti lavori di rinnovamento del

binario la linea resterà interrotta, nella tratta Porretta Pistoia, nel periodo estivo (presumibilmente dal 14 giugno al 30 agosto). Verrà garantito un servizio sostitutivo su strada per i viaggiatori fra Porretta e Pistoia con programma che verrà diramato in seguito ed esposto nelle stazioni della linea.

Linea Bologna - Rimini

— ai treni Intercity 1574 e 1575 fra Rimini e Milano verrà assegnata la fermata di Faenza, rispettivamente con partenza ore 6.31 e arrivo ore 19.05;

— al treno 2980 (Rimini p. 6.06) verrà assegnata la fermata di Castel S. Pietro;

— per la scarsa frequentazione accertata verranno soppressi i treni: 705 Bologna p. 5.55 - Rimini 7.13/15 (Pescara); 710 (Pescara) Rimini 19.50/52 - Bologna a. 21.11; 2983 Bologna p. 8.45 - Faenza a. 9.26; 2992 Faenza p. 15.55 - Bologna a. 16.34.

Linee della Romagna

— ai treni 3004 e 3013 sarà assegnata la fermata di Lugo (rispettivamente ore 8.14 e 18.17);

— il treno 6464 (Ravenna p. 4.05 - Bologna a. 5.17) sarà posticipato di 15 minuti per migliorare la coincidenza a Bologna con l'Intercity per Roma che partirà alle ore 6.00;

— nei giorni festivi del periodo estivo circolerà una relazione diretta da Bologna per la riviera adriatica via Ravenna - Rimini (e viceversa) per favorire il traffico turistico balneare: andata - Bologna p. 7.40 - Ravenna 8.48/50 - Rimini a. 9.47, ritorno - Rimini p. 18.35 - Ravenna 19.34/47 - Bologna a. 20.51;

— con l'assegnazione della fermata di Faenza ai treni Intercity 1574 e 1575 (Rimini - Milano e viceversa), si avranno collegamenti ottimali fra Ravenna e Milano mediante coincidenze con i treni 11564 (Ravenna p. 5.35 - Faenza a. 6.02) e 3019 (Faenza p. 18.56 - Ravenna a. 19.25). Ciò permetterà di migliorare anche i collegamenti con Firenze e Roma (via Bologna); - saranno realizzati due collegamenti diretti, permanenti, fra Bologna e Rimini (via Castelbolognese - Ravenna): Rimini p. 8.20 - Ravenna 9.18/35 - Bologna a. 10.57 e Bologna p. 17.39 - Ravenna 18.34/47 - Rimini a. 19.35;

— per migliorare i collegamenti con il parco di "Mirabilandia" e per integrare il programma previsto per il treno "Azzurro" che verrà effettuato in collaborazione con la Regione Emilia Romagna sono stati opportunamente modificati orari e percorsi delle relazioni estive che la scorsa estate hanno circolato fra Cervia e Cattolica;

— in accordo con i competenti uffici delle Province di Ferrara, Ravenna e Rimini, sulla linea Ferrara - Ravenna - Rimini sono state velocizzate numerose relazioni, con recuperi di percorrenza sull'intera linea fino a 15 minuti;

— per la scarsa frequentazione accertata i treni 11585 (Ferrara p. 5.15 - Ravenna a. 6.25) e 6516 (Ravenna p. 5.21 - Ferrara a. 6.40) saranno soppressi e sostituiti con bus rispettivamente nelle tratte Lavezzola - Ravenna e Lavezzola - Ferrara nei giorni lavorativi escluso il mese di agosto.

TREKKING COL TRENO 1993

Il "Trekking col treno" edizione '93 del Compartimento di Bologna sta mettendo radici. Infatti cresce l'interesse intorno alla formula treno+bus, che vede la linea ferroviaria Porrettana trasformarsi ogni domenica, da aprile a ottobre, in "nastro trasportatore" per i bolognesi amanti del trekking.

L'assessorato al Turismo della Provincia e le varie associazioni per lo sport e il tempo libero, che hanno aderito all'iniziativa dell'Ufficio Trasporto Locale di Bologna, riconoscono in essa una efficace utilizzazione di treni e linee di trasporto per pendolari nei giorni festivi. Tale servizio evita infatti l'intasamento del traffico turistico stradale, con le nefaste conseguenze che tutti conosciamo.

Con la collaborazione del Club Alpino Italiano, che fornisce gli accompagnatori, dei vettori consorziali sul gomma A.T.C. e CO.PI.T., delle associazioni commerciali o promozionali del territorio come l'Associazione Albergatori Pistoia e Montagna Pistoiese delle Pro Loco, del D.L.F. bolognese, del Monte Sole Bike Group quest'anno vengono proposti anche itinerari più facili, adatti a gruppi familiari.

Ecco il programma sintetico:

2/5	Lassù dove si litigavano la Madonna Monteacuto-Castelluccio
9/5	Escursione ai Montovolo/Sul sentiero degli Dei Campolo-La Scola-Monte Vigese/Monte Cucchi-Passeggere
16/5	Invito nel bosco Gaggio Montano-Ronchidosso-Monte Belvedere
23/5	Maggiolata nel Mugello Borgo S. Lorenzo-Grezzano-Casa d'Erci
30/5	Sentieri di Pace Gaggio Montano-Ronchidosso-Montiloco
6/6	Dove si rifugiavano i briganti Biagioni Lagaci-Molino del Pallone
13/6	La boscosa valle della Randaragna M.te Granaglione-M.te Cavallo-Molino del Pallone
20/6	A Torri, Treppio e Fossato il Medioevo è di casa Acquerino-Torri-Lentula/Treppio-Suviana
27/6	Sul crinale tra Reno e Panaro Gaggio Montano-Casa Fossi-M.te Castello
4/7	Terra di santi, artisti ed eroi Carbona-Oreglia-Campolo
11/7	Sulle sponde del fiume di Ardano, re longobardo Rio Ri-Cavone-Madonna dell'Acero
18/7	Alla ricerca del tempo passato M.te Cavallo-M.te Piella-Castelluccio/Segavecchia-Monteacuto
25/7	Da lago a lago Poggiol Forato-Passo Lupo-Scafaiolo-Cavone
5/9	Dove l'Emilia dà il buongiorno alla Toscana Cavone-Strofinatoio-Pracchia/Maresca-C.tta Pulledrari
12/9	Nella magia e nel silenzio dell'alto Appennino Orsigna-Vizzero-Setteponti
19/9	Per vecchi sentieri e crinali Piastreta-Sammommé-Pontepetri/Castagno-Lagacci
26/9	In omaggio alla bella castellana Frassignoni-Posola-P.te della Venturina-Molino del Pallone Memorial al Montesole Marzabotto-Montesole
3/10	Alla scoperta di un antico borgo Sammommé-Castagno-Biagioni/Castagno-Lagacci
10/10	Un piede nel Limentra e l'altro nel Limentrella Montecuccoli-M.te di Badi-Ponte della Venturina Madonna dei Fornelli-Pian di Balestra

Per informazioni: Agenzia "Il Treno D.L.F." tel. 051/368741 - Agenzia "Cuoets Viaggi" tel. 051/246112; Provincia di Bologna tel. 051/218545 da lunedì a venerdì 8.00-14.000 lunedì e giovedì 15.00-17.30

Cagliari

Il 1992 è stato anche per le Ferrovie dello Stato un anno denso di avvenimenti significativi, di cui due particolarmente importanti: ad agosto la trasformazione dell'Ente FS in Società per Azioni e in dicembre la sottoscrizione con il ministro dei Trasporti di due importanti contratti.
Il primo (Contratto di Programma) disciplina gli impegni relativi agli investimenti per lo sviluppo e la ristrutturazione delle FS Spa nonché gli oneri di esercizio e di infrastruttura, con il secondo (Contratto di Servizio Pubblico) viene regolato l'acquisto di servizi (passeggeri × km) da parte dello Stato e l'obbligo di servizio pubblico ai sensi dei Regolamenti Cee.
Le risorse finanziarie messe a disposizione sono state estremamente contenute, in linea con una generale politica di rigore che ha interessato in quest'ultimo periodo tutti i settori.
A novembre, prima dell'approvazione della legge finanziaria, le previsioni non facevano certo ben sperare. Le somme previste per le FS lasciavano intravedere la possibilità di soppressione di circa 5 mila km di linee e la riduzione del 20% dell'offerta prevalentemente di trasporto locale. Vennero pertanto avviati, in tutti i Compartimenti, studi per il ridimensionamento dei servizi che, seppur orientati a soddisfare quanto più possibile le esigenze della clientela, tenessero conto dei possibili vincoli finanziari titati. Anche nel Compartimento di Cagliari è stato dato avvio allo studio di un orario '93/94 analizzando attentamente gli attuali servizi e verificando il reale utilizzo dei treni.
Alcuni correttivi alla legge finanziaria e l'impegno assunto dal ministro dei Trasporti di non ascrivere alla responsabilità delle FS Spa la perdita che emergerà nel conto economico 1993 in conseguenza delle impossibilità di sostanziali modifiche, data la ristrettezza dei tempi, all'orario in vigore, hanno portato a rendere più morbide le ipotesi prese a riferimento per lo studio del nuovo orario estivo.
Il susseguirsi degli avvenimenti ha comunque generato nella clientela confusione e preoccupanti allarmismi che è doveroso fugare. Il nuovo orario estivo, in vigore il 23 maggio, ricalcherà sostanzialmente quello dello scorso anno. È prevista una riduzione dell'offerta dell'1% e la sostituzione del 4% dei treni con autocorse. Sono stati riorganizzati alcuni servizi utilizzati dagli studenti, non presenti sui treni nei mesi estivi, e sostituite con autobus alcune corse di scarsa frequentazione in orari in cui il traffico veicolare non è intenso.
Sulla tratta **P. Torres-Sassari** gli attuali treni 8913 (partenza da P. Torres P.C.C. alle 07.16 e arrivo a Sassari alle 07.37) e 12991 (partenza da P. Torres alle 07.40 ed arrivo a Sassari alle 08.00) verranno fusi in un unico treno che partirà da P. Torres P.C.C. alle 07.20 e arriverà a Sassari alle 07.45.



Sulla tratta **Macomer-Oristano** gli attuali treni 8869 (partenza da Macomer alle 06.25 ed arrivo ad Oristano alle 07.25) e 3955 (partenza da Macomer alle ore 06.55 ed arrivo a Oristano alle 07.53) verranno fusi in un unico treno con partenza da Macomer alle ore 06.45 ed arrivo ad Oristano alle ore 07.45. Detto treno proseguirà per Cagliari con partenze da Oristano alle 07.55.
Sulla tratta **Cagliari-Decimo** non verrà effettuato il treno 8906 (partenza da Cagliari alle 14.00) e il relativo rientro 8905 (arrivo a Cagliari alle 14.42).
Sulla relazione **S. Gavino-Cagliari** verrà realizzata con autobus la prima corsa del mattino (treno 12901 che oggi arriva a Cagliari alle 05.27).
Sulla relazione **Macomer-Oristano** verrà invece effettuato con autocorsa il treno 8866 (oggi parte da Oristano alle 05.27 ed arriva a Macomer alle 06.22) mantenendo comunque la coincidenza con il treno 3950 in partenza da Macomer per Olbia alle 06.30.
Nel pomeriggio verranno effettuati con autocorse i treni 8878 (partenza da Oristano alle 18.00 ed arrivo a Macomer alle 19.00) e 8889 (partenza da Macomer alle 16.55 ed arrivo a Oristano alle 17.53). Dette autocorse manterranno le attuali coincidenze da e per Cagliari.
Sulla relazione **Chilivani-Sassari** un autobus sostituirà il treno 8926 (partenza da Chilivani alle 20.02 ed arrivo a Sassari alle 20.55) mentre sulla **Chilivani-G. Aranci** verrà sostituito il treno 8880 (partenza da Chilivani alle 18.50 ed arrivo a G. Aranci alle 20.17).
Sulla tratta **G. Aranci-Olbia** verrà effettuato con autocorsa l'ultimo treno della sera (8947 che parte da G. Aranci alle 20.21 ed arriva a Olbia alle 20.38).
I diversi tempi di percorrenza bus/treno comporteranno una variazione seppur modesta degli attuali orari di arrivo e/o partenza.
Altri interventi saranno inoltre necessari per garantire le coincidenze con le navi in arrivo e/o partenza da P. Torres nei periodi in cui la Tirrenia modificherà gli attuali orari. Dal 22 giugno al 10 settembre è infatti previsto che la nave per Genova parta da P. Torres alle 19.00 anziché alle 20.00. La coincidenza verrà garantita con prosecuzione del treno 3960 che parte da Cagliari alle 13.55.
Nello stesso periodo la nave da Genova arriverà a P. Torres alle ore 07.30 anziché alle ore 08.30. In tale caso la coincidenza verrà garantita anticipando la marcia dell'espresso 799.

Firenze

Il programma di interventi definito per il prossimo orario estivo muove dalla esigenza di rapportarsi alle diminuite disponibilità finanziarie e dalla necessità di ridurre il divario costi/ricavi sulle relazioni e sui treni che presentano livelli di utilizzazione inadeguati. Sulle altre direttrici si è lavorato al consolidamento (ed in alcuni casi all'ampliamento) dell'offerta attraverso l'ottimizzazione nell'uso di mezzi e una diversa articolazione dei servizi.
In questo contesto la progettazione dell'orario estivo '93 è stata modulata in funzione della realtà policentrica della regione Toscana, caratterizzata da una rilevante concentrazione della popolazione e della mobilità sulla direttrice urbanizzata della Valle dell'Arno e dei due poli di Firenze e Pisa-Livorno, da altre direttrici regionali di minore densità residenziale ma che originano flussi di mobilità significativi e distribuiti nell'arco dell'intera giornata, da bacini caratterizzati da flussi meno consistenti e spesso discontinui.
In accordo con la Regione Toscana, con l'obiettivo strategico di attuare un sistema integrato del trasporto pubblico attraverso il coordinamento dei servizi (e l'integrazione tariffaria) sono state individuate le priorità sulle quali sono stati concentrati, in questa fase, gli interventi.
Un significativo risultato di questo lavoro si avrà sulla linea **Firenze-Prato-Pistoia-Lucca-Viareggio** dove è stato realizzato un primo cadenzamento con treni diretti a cadenza bioraria sia sulla relazione Viareggio-Firenze sia sulla Pisa-Lucca-Firenze con un conseguente cadenzamento sulla relazione Lucca-Firenze di un'ora e un tempo di percorrenza di poco superiore a 70 minuti.
Il programma è integrato con i treni regionali nelle fasce di maggior traffico pendolare con una intensificazione sulla tratta metropolitana. L'insieme dei servizi programmati assicura sulla tratta Pistoia-Prato-Firenze una frequenza media di 30 minuti intensificata a 15 nelle ore di punta.
Ciò comporterà, insieme ad un generalizzato miglioramento del servizio, un aumento giornaliero del numero dei posti offerti, più significativo nella tratta Lucca-Pistoia (+4.940) e Pistoia-Prato (+4.602).
Tale positivo risultato è stato reso possibile attraverso una diversa utilizzazione dei materiali e a fronte di un contestuale riordino dei servizi su gomma operato dalla Regione Toscana che si è impegnata ad ottimizzare il ruolo di adduzione del servizio TPL.
Sulle altre linee regionali dove più evidente è la discontinuità della domanda, tenuto conto di quanto affermato in premessa, si è operato per mantenere gli attuali livelli dei servizi, per garantire una migliore "leggibilità" dell'orario, per assicurare una maggiore rego-

larità dei collegamenti e per ridurre il divario costi/ricavi: la scarsa attrattiva dell'offerta ferroviaria che, in talune circostanze, potrà verificarsi dovrà essere superata attraverso una diversa progettualità dell'intero trasporto pubblico (FS+TPL) che integri ed ottimizzi il volume ridotto dei servizi.
In particolare sulla linea **Lucca-Aulla** si è intervenuti velocizzando i collegamenti sia attraverso l'utilizzo di materiali omogenei (automotrici termiche) sia con la soppressione di talune fermate scarsamente utilizzate.
Sulla linea **Firenze-Arezzo-Chiusi**, infine, per dare positiva risposta alla domanda che si attesta sulle stazioni del Valdarno (Figline, S. Giovanni, Montevarchi) ed è interessata ad utilizzare l'IC 519 è stato programmato un nuovo collegamento con partenza da Firenze (ore 06.05) ed arrivo ad Arezzo (ore 07.01) in coincidenza con il cointeso IC. Sulla stessa relazione verrà attivato un nuovo collegamento Arezzo-Firenze con partenza alle ore 07.16 ed arrivo alle ore 07.58, con fermata nella sola stazione di Firenze C.M.

TRENITINERARIO SU E GIÙ PER LA TOSCANA

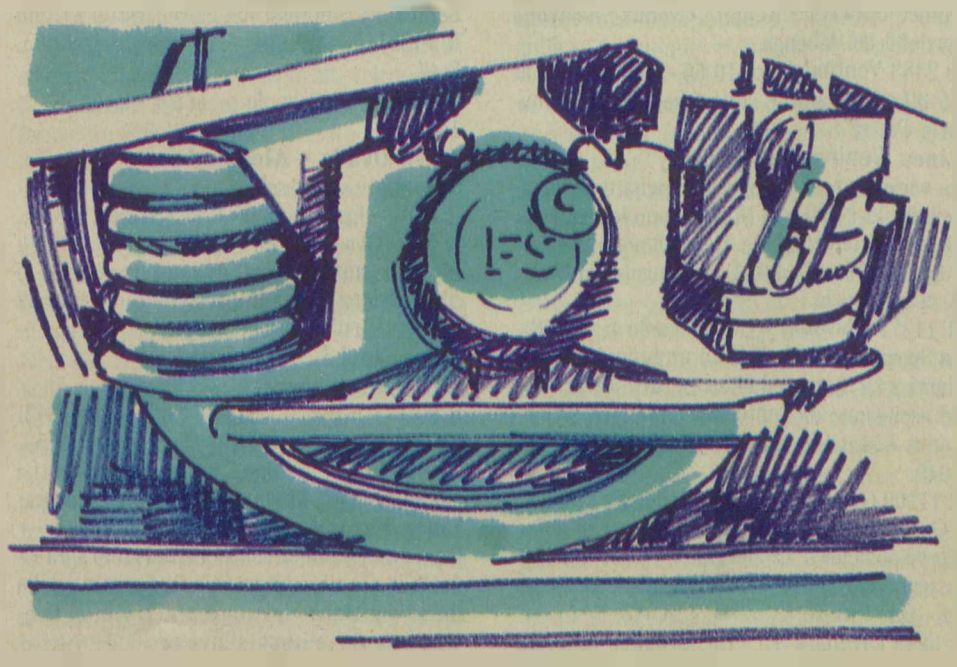
L'Ufficio Trasporto Locale di Firenze propone un programma di iniziative che intende valorizzare e promuovere l'utilizzo del treno per far conoscere luoghi ed itinerari di interesse naturalistico e culturale, così tanto diffusi in Toscana.
Il progetto "Trenitinerario - Su e giù per la Toscana" nasce nel quadro dei rapporti istituzionali che sono stati attivati con la Regione e gli Enti locali per la programmazione del servizio ferroviario regionale ed è centrato sull'abbinamento del treno con la bicicletta e/o il trekking, moduli che vengono incontro ad una domanda sempre più diffusa e qualificata.
Le proposte, definite in collaborazione con gli Enti locali più direttamente coinvolti (Province di Firenze, Grosseto, Pisa, Pistoia, Siena; Comuni di Pisa, Orbetello, Follonica) e con due associazioni ambientaliste (WWF e Club Alpino Italiano), si svilupperanno da maggio a settembre e prevedono escursioni sulla Montagna Pistoiese, sull'Appennino Tosco-Emiliano, nel Senese e sul litorale Pisano e Grossetano.
Si tratta di aree particolarmente suggestive e per molti aspetti non ancora completamente frequentate dai normali flussi turistici.
La possibilità poi di inaugurare nuovi percorsi realizzati appositamente dalle guide del CAI per la circostanza rende ancor più interessante l'intera proposta.
Ad esempio l'escursione prevista per il 27 giugno ha origine da una vecchia stazione, chiusa al servizio viaggiatori dal 1968, in località Fornello, sull'Appennino Tosco-Romagnolo, raggiungibile esclusivamente con il treno.
Non mancano infine, per gli appassionati della buona cucina, occasioni gastronomiche che propongono piatti tipici delle località visitate.

Genova

Nella programmazione del nuovo orario si è cercato di realizzare un miglioramento dell'offerta particolarmente nelle fasce orarie in cui il fenomeno del pendolarismo è più accentuato. Peraltro sulle linee secondarie Novi Ligure-Tortona e Ovada-Alessandria e sulle linee commerciali, limitatamente ai servizi fra Arquata S. e Tortona e fra Novi Ligure e Alessandria, sono stati eliminati totalmente o parzialmente i treni con indice di frequentazione molto basso. Su queste linee il servizio è assicurato completamente nei giorni lavorativi ed è sospeso nei giorni festivi (tranne il sabato nel periodo scolastico) e tutti i giorni dall'8 al 22 agosto. In tali giorni funziona un servizio di autocorse sostitutive per assicurare la mobilità nelle aree interessate.
Con l'attivazione del quadruplicamento Genova Sampierdarena-Genova Brignole sono stati istradati nella linea sotterranea complessivamente 37 treni delle relazioni Levante-Ponente e viceversa. L'elevato numero di treni che già si succedono da e per le due riviere, unitamente alle risorse disponibili, non ha consentito l'inserimento di nuovi treni nelle fasce a più intenso traffico. Sono stati, peraltro, apportati alcuni ritocchi d'orario che dovrebbero consentire un generale miglioramento della regolarità di marcia dei treni.
Divise per linea riportiamo le novità più significative:

Linea Genova-Alessandria/Torino

In aggiunta ai nuovi treni IR (Interregionali) fra Torino e Pisa/Livorno, in sostituzione dei Diretti fra Genova e Roma, sono stati confermati quasi tutti gli attuali collegamenti fra Genova e Torino/Vercelli sia pure con qualche variazione d'orario o con limitazione ad Alessandria: D 2889 Alessandria p. 6.45 - Ge. Brignole 7.55/8.00 - Sestri L. a. 8.56. Anziché a Roma T.ni termina la corsa a Sestri L. D 2891 Alessandria p. 7.25 - Ge. Brignole a. 8.34. Ha origine da Alessandria anziché da Torino P.N. e termina la corsa a Ge. Brignole anziché Sestri L.
D 2893 (Vercelli) - Alessandria p. 8.23 - Ge. Brignole a. 9.25. Nei giorni festivi prosegue per Sestri L.
D 2895 Alessandria p. 13.25 - Ge. Brignole 14.31/14.34 - Sestri L. a 15.20. Ha origine da Alessandria anziché da Torino.
D 2897 (Torino) - Alessandria p. 18.10 - Ge. Brignole a. 19.17.
D. 2899 (Torino) - Alessandria p. 19.24 - Ge. Brignole 20.39/20.42 - Sestri L. a. 21.41.
D 2894 Sestri L. p. 6.57 - Genova P.P. 7.51/8.28 Alessandria a. 9.34. Termina la corsa ad Alessandria anziché a Torino P.N.
D 2896 Ge. Brignole p. 12.15 - Alessandria a. 13.25. Termina la corsa ad Alessandria anziché a Torino P.N.
D 2898 Ge. Brignole p. 15.25 - Alessandria 16.32 - (Torino).
D 2900 Sestri L. p. 16.16 - Ge. Brignole 17.12/17.15 - Alessandria a. 18.48 (Vercelli). Assegnate le fermate ad Arquata S. e Serravalle S.
D 2902 Sestri L. p. 17.42 - Ge. Brignole 18.30/18.33 - Alessandria a. 19.38. Termina la corsa ad Alessandria anziché Torino.
R 6107 Alessandria p. 6.33 - Ge. Brignole a. 7.52. Soppresso i festivi, nel periodo non scolastico anche il sabato e inoltre tutti i giorni dal 9 al 22 agosto.
R 6116 Ge. Brignole p. 17.28 - Alessandria a. 18.47. Soppresso i festivi, dal 12/6 all'11/9 anche il sabato e tutti i giorni dal 9 al 22 agosto.
R 11306 Ge. Brignole p. 14.09 - Alessandria a. 15.57. Posticipato per realizzare coincidenza ad Arquata S. con D 2474.
È stato inoltre realizzato un potenziamento dei servizi con la Valpocevera, con l'istituzione di



due nuove relazioni fra Genova e Arquata S. collegate sul Levante:
R 6242 Sestri L. p. 17.05 - Ge. Brignole 17.58 - Arquata S. a. 19.13.
R 6249 Arquata S. p. 19.15 - Ge. Brignole 20.16 - La Spezia a. 22.04.
Il collegamento Sud-Nord in sostanza completa l'attuale offerta per i pendolari che avranno a disposizione, fra le 16.45 e le 19.00, partenze da Genova Brignole circa ogni 30 minuti.
È stata inoltre assegnata la fermata nella stazione di Novi L. ai seguenti treni IC, che svolgono nell'occasione servizio pendolari, 607/608 Torino-Firenze - 609/610 Firenze-Torino - 627 Torino-Ge. Brignole.

Linea Genova - Tortona/Milano

Non vi sono sostanziali variazioni d'orario se si accettuano le limitazioni dei servizi fra Arquata S. e Tortona citate in premessa.

Linea Genova - Ventimiglia

Sono state prolungate le corse dei seguenti treni:
R 11250 Sestri L. p. 12.22 - Savona a. 14.35. Prolungato da Ge. Voltri a Savona.
R 11267 Savona p. 13.46 - Sestri L. a. 16.20. Originario da Savona anziché Ge. Voltri.
R 11280 Ge. Brignole p. 11.00. Cogoleto a. 11.50. Prolungato da Arenzano a Cogoleto.
R 11285 Cogoleto p. 12.05 - Ge. Brignole a. 12.51.
Originario da Cogoleto anziché da Arenzano.
Sono stati modificati i seguenti treni:
D 2883 Ventimiglia p. 11.35 - Ge. Brignole a. 14.42. È stato ripristinato il vecchio orario con partenza da Savona alle ore 14.00. È stata mantenuta la sola fermata di Cogoleto dove è stata realizzata la coincidenza con il R 11267.
R 11282 (Ge. Brignole) - Savona p. 14.12 - Albenga a. 15.00. È stato soppresso da Savona ad Albenga e sostituito dal D 2060 proveniente da Torino e in partenza da Savona alle 14.20.
R 6207 Ventimiglia p. 6.08 - Savona a. 8.19. È stato anticipato l'orario per realizzare la coincidenza con l'IC 665 "Cygnus" a Savona anziché ad Albenga.
D 2483 Ventimiglia p. 16.55 - Genova P.P. a. 19.30 per Milano. È stata assegnata la fermata a Pietra L.

Linea Genova-La Spezia

Le variazioni più significative riguardano la fascia fra le 17.00 e le 18.00 e sono le seguenti:
D 2885 (Ventimiglia) - Ge. Brignole p. 17.00 - La Spezia a. 18.23. È prolungato da Sestri L. a La Spezia.
R 11271 (Savona) - Ge. Brignole p. 17.08 - La Spezia a. 19.25. È stato prolungato da Ge. Nervi a La Spezia ed effettua tutte le fermate ad esclusione di Pontetto e Mulinetti. A Levanto è stata fissata la coincidenza con l'IR 2049.
R 11209 (Alessandria) - Ge. Brignole p. 17.25 - Ge. Nervi a. 17.38. Termina la corsa a Ge. Nervi anziché a La Spezia.
Assegnate le fermate a Ge. Sturla - Ge. Quarto - Ge. Quinto.
R 6249 (Arquata S.) - Ge. Brignole p. 20.19 - La Spezia 22.04. È una relazione nuova da Ge. Brignole a Sestri L., da dove prosegue su traccia esistente.
R 6242 Sestri L. p. 17.05 - Ge. Brignole a. 17.58 - Arquata S. Treno nuovo.
R 11243 (Finale L.) - Ge. Brignole p. 8.26 - La Spezia a. 10.44. Assegnate le fermate a Ge. Quarto e Ge. Quinto. Terminata la corsa a La Spezia anziché Sestri L.
R 11251 (Savona) - Genova P.P. p. 10.05 - La Spezia a. 12.17. Ritardato per realizzare le coincidenze a Genova P.P. con IC 611 da Torino a D 2487 da Milano.
R 11343 Sestri L. p. 5.21 - La Spezia a. 6.23. Soppresso.
R 11253 Sestri L. p. 11.34 - La Spezia a. 12.33. Soppresso.
R. 11233 Sestri L. p. 5.06 - La Spezia a. 6.05. Ritardato di 28 minuti.
R 11344 La Spezia p. 7.18 - Sestri L. a. 8.20. È stato anticipato per realizzare la coincidenza a Sestri L. con IC 660 C. Cattaneo.
Nei giorni festivi sono state previste fra le 17.00 e le 18.00 alcune corse da La Spezia a Sestri L./Genova per il rientro dei bagnanti.

Linea Genova - Acqui T.

Nessuna variazione di rilievo.
Sono stati soppressi nei giorni festivi i treni:
R 11221 Acqui T. p. 6.18 - Ge. Brignole a. 7.42.
R 11228 Ge. Brignole p. 17.24 - Acqui T. a. 18.48.

Linea Ovada - Alessandria

Sono stati soppressi:
R 6131 Alessandria p. 4.40 - Ovada a 5.20.
R 6130 Ovada p. 5.34 - Alessandria a. 6.10.
Inoltre sono stati adottati i provvedimenti di soppressione al sabato, festivi, e dal 9 al 22 agosto di cui in premessa.

Linea Novi L. - Tortona

Sono stati soppressi:
R 6063 Tortona p. 11.47 - Novi L. a. 12.12.
R 6066 Novi L. p. 12.29 - Tortona a. 12.53.
Anche su questa linea sono stati adottati i provvedimenti di soppressione in premessa.

Linea Savona - S. Giuseppe C.

Il programma di circolazione dei treni sarà ridotto in seguito ai lavori per il ripristino della linea, nel tratto di Altare, interrotta in conseguenza dell'ultima alluvione.

BIGLIETTO A FASCE CHILOMETRICHE

Nel Compartimento di Genova è stata ampliata la rete dei Punti di Vendita convenzionati dove, in alternativa alle biglietterie delle stazioni FS, i viaggiatori possono acquistare i biglietti a "Fasce Chilometriche" a Tariffa Ordinaria di 2ª classe per distanze fino a 50 km. Da Savona a Sestri Levante, nell'area urbana genovese e inoltre a Borghetto S.S., Loano, Busalla, Borgo Fornari e Mignanego, nei pressi delle stazioni FS, si trovano le rivendite di giornali, di tabacchi e i bar che svolgono questo servizio.

Milano

Con l'entrata in vigore del nuovo orario estivo nel Compartimento di Milano sono stati istituiti 4 nuovi treni per integrare gli attuali collegamenti:
— Milano P.ta Garibaldi (5.30) - Gallarate (6.13) con destinazione Luino (7.18);
— Milano P.ta Garibaldi (19.45) - Carnate U. (20.11);
— Milano Centrale (6.00) - Seregno (6.30);
— Seregno (7.14) - Milano Centrale (7.40).

NUOVE FERMATE

Numerose le nuove fermate assegnate ai treni; fra queste ricordiamo:
— Villetta Malagnino = treno 4924 Mantova (13.00) - Codogno (14.46);
— Caloziocorte = treno 2589 Lecco (7.30) - Milano C.le (8.10);
— Sesto S. Giovanni = treno festivo 1749 Tirano (18.12) - Milano C.le (21.00);
— Lierna = i treni festivi 1853 e 1856 in partenza rispettivamente da Chiavenna alle ore 18.10 con arrivo a Milano C.le alle ore 20.25 e da Milano C.le alle ore 7.00 con arrivo a Chiavenna alle ore 8.55;
— Piottello Limito = i treni 2547 e 2548 in partenza rispettivamente da Milano P.ta G. di alle ore 10.05 con arrivo a Brescia alle ore 11.28 e da Brescia alle ore 11.00 con arrivo a Milano P.ta G.di alle ore 12.24;
— Busto Arsizio = treno 2571 Luino (7.30) - Milano P.ta G.di (8.45);
— Sesto S. Giovanni = treno 2581 Chiasso (7.00) - Milano P.ta G.di (7.53);
— Canegrate = treno 5001 Arona (5.30) - Milano C.le (6.45);
— Belgirate, Meina, Dormelletto = treno 1851 Domodossola (19.15) - Milano P.ta G.di (20.58);
— Legnano, Vanzago, Rho = treno 10609 Domodossola (12.15) - Milano P.ta G.di (14.27).

ALTRI PROVVEDIMENTI

Il treno 10525 in partenza da Novara alle ore 17.30 terminerà la propria corsa nella stazione di Milano Porta Garibaldi anziché a Milano Lambrate, mantenendo però invariata l'ora-



rio di arrivo (18.25).
Il provvedimento è stato attuato per permettere l'interscambio nella stazione di Milano Bovisa (18.55), con i treni delle Ferrovie Nord. Il treno 10587 per Piacenza, in partenza alle ore 20.05 dalla stazione di Milano Centrale, partirà alle ore 20.00 da quella di Milano P.ta Garibaldi.

CADENZAMENTO
Sulla relazione Milano P.ta Genova-Mortara, è stato previsto per i giorni festivi un servizio di treni cadenzato ad intervalli di un'ora.
Il servizio viaggiatori verrà effettuato in tutte le stazioni intermedie del percorso ad eccezione della stazione di Parona Lomellina.
Il collegamento da e per Alessandria è assicurato nella stazione di Mortara con i treni o corse automobilistiche in coincidenza.
Questo cadenzamento ha carattere sperimentale perché vuole diversificare gli orari dei giorni lavorativi da quelli dei giorni festivi. È prevedibile una sua estensione ad altre linee con lo scopo di assicurare al meglio la domanda di mobilità che è differente, sia come orari sia come servizi richiesti, se finalizzata a motivi di lavoro o di diporto.

BOVISA, STAZIONE DELL'OKLAHOMA

Originale trasposizione teatrale del romanzo America di Kafka. Il bastimento del primo Novecento, che porterà il protagonista alla scoperta dell'America, un treno.
Parte dalla stazione di Milano Cadorna, il viaggio di Karl Rossmann verso New York. Con lui salgono sulle carrozze delle Ferrovie Nord Milano (il bastimento del romanzo) gli spettatori di un insolito teatro viaggiante attraverso l'America sognata da Kafka e trasferita da Barberio Corsetti per il suo nuovo spettacolo nella periferia di Milano. Il viaggio inizia sulla banchina del primo binario della stazione Cadorna, dove i viaggiatori-spettatori assistono al primo incontro di Karl con lo zio americano Jakob, poi attori e spettatori salgono sul treno che li porterà, tra il passaggio di un controllore vero e l'andirivieni dei protagonisti, verso la nuova stazione "americana" di Bovisa dove prosegue l'azione scenica che si concluderà dopo un passaggio nel padiglione della facoltà di Architettura, fra i resti della vecchia stazione.
Un viaggio ricco di emozioni, accolto con entusiasmo da un pubblico di passeggeri speciali che per due settimane (dal 15 al 28 aprile) hanno scoperto un palcoscenico inconsueto, le stazioni e le carrozze quotidianamente affollate dai pendolari milanesi.
Successo favorito oltre che dall'indovinato accostamento tra l'America e il paesaggio della periferia metropolitana e dall'originale scelta dell'ambientazione ferroviaria, dalla eccezionale bravura degli interpreti.

B.B.



Napoli

Alle ore 11.00 del 28 marzo, con la benedizione del vescovo Michele Giordano, ha avviato il suo servizio la Metropolitana Collinare di Napoli. Quattro chilometri e mezzo di rete che attraversano il cuore del Vomero, il più popoloso quartiere della città con mezzo milione di abitanti, un terzo della popolazione napoletana complessiva.
Sei fermate in rapida successione: Colli Aminei, Policlinico, Rione Alto, Montedonzelli (Via P. Castellino), Medaglie d'Oro e Vanvitelli. Dall'estrema periferia Nord della zona alta al cuore del Vomero. Una delle zone più eleganti della città. Centosessanta corse, una ogni dodici minuti per il momento, a partire dalle ore 6.12 del mattino fino alle ore 22.00. L'assunzione della gestione da parte delle FS ha voluto essere, in primo luogo, un vero e proprio atto di omaggio alla città. Essa, inoltre, è in perfetta sintonia con la strategia del trasporto locale di cui il prossimo orario estivo è un'ulteriore tappa.
Gli obiettivi che ormai già da tempo si tende a perseguire, infatti, sono:
— un ulteriore inserimento di relazioni forti sulla rete commerciale;
— la razionalizzazione dell'offerta dei servizi e la sua armonizzazione con gli altri vettori pubblici presenti sul territorio con particolare riferimento alla "cosiddetta" rete non commerciale;
— un recupero complessivo di risorse, sia umane che tecniche, da riallocare laddove la domanda è più pressante.
Sulla base di un'analisi capillare delle frequentazioni, supportata dal monitoraggio continuo di ogni singolo treno, si è dunque costruita l'offerta alla clientela per la prossima estate che, nella sostanza, ha operato una prima selezione dei segmenti di mercato con interventi "mirati". È stata innanzitutto confermata, in toto, l'offerta sulla direttrice **Battipaglia-Salerno-Napoli** (con la diramazione da **Salerno** a **Mercato S.S.**). Da Salerno, anzi, l'offerta si è arricchita di un nuovo prodotto: la relazione **Caserta-Salerno** con dieci coppie di nuovi treni; l'impatto più significativo sulla clientela del nuovo prodotto si avrà, comunque, nel prossimo autunno.
Confermato anche il servizio circolare **Napoli-Caserta-Napoli** e, soprattutto, il servizio metropolitano **Gianturco-Pozzuoli** con le sue 250 corse giornaliere (una ogni otto minuti).
Con l'apertura della Metropolitana Collinare, che per la prima volta insinua il ferro nell'hinterland verso Nord, è possibile, con l'integrazione totale delle funicolari, avviare un vero e proprio sistema di subway cittadina: da Nord a Sud Metropolitana Collinare e Funicolari e da Est a Ovest (con interscambio a Piazza Amedeo e Montesanto) Metropolitana FS.
Una siffatta ipotesi, ormai a portata di mano, rappresenterebbe una vera rivoluzione nell'assetto dei trasporti cittadini consentendo di percorrere in sotterranea gran parte del territorio cittadino e soprattutto la sua parte più densamente popolata.
Sul piano regionale restano sostanzialmente confermati i collegamenti complementari e integrativi agli assi più competitivi (linea **Cassino-Caserta, Caserta-Foggia** e relazioni dirette **Avellino-Napoli**), ad eccezione di un loro ridimensionamento nei giorni festivi quando si registra un notevole abbattimento degli indici di frequentazione.
La prevista riduzione dei treni sulla **Benevento-Campobasso-Termoli** non significa, comunque, riduzione dei servizi che sono stati sostituiti con bus.
Le relazioni ferroviarie confermate riguardano sostanzialmente le fasce pendolari (mattinata e primo pomeriggio).
L'assetto dei trasporti nell'area molisana è un problema che può essere affrontato solo in una logica integrata che vede la Regione Molise svolgere un ruolo di coordinamento e di direzione attiva nei riguardi di tutti gli operatori dei trasporti presenti nel bacino.
In tal senso l'Ufficio Trasporto Locale di Napoli ha già avviato una prima fase di incontri con la Regione e con le organizzazioni dei lavoratori al centro dei quali è stato posto il problema del riassetto dei bacini di Larino, Casacalenda, Bonefro e Ripabottoni.
L'impegno nostro è quello di riconsiderare col prossimo orario invernale le riduzioni del periodo estivo purché almeno due dei quattro bacini in discussione trovino il loro assetto definitivo.

Palermo

Prosegue con l'orario ferroviario estivo del '93 il processo di ottimizzazione dell'offerta dei treni pendolari e regionali del Compartimento siciliano. Base di partenza per l'elaborazione dell'orario, che andrà in vigore il 23 maggio 1993, è stato innanzitutto il monitoraggio, per tutti i sette giorni della settimana, della frequentazione dei treni viaggiatori pendolari e regionali circolanti sulle linee ferroviarie della Sicilia, che ha permesso di aggiornare i dati relativi al numero di viaggiatori saliti e discesi su tutti i treni e in ogni stazione di fermata e di accertare i flussi di traffico stabili.

In modo particolare sono state prese in considerazione le differenze tra le frequentazioni registrate nei giorni feriali, quando viaggiano principalmente i lavoratori e gli studenti, e i giorni festivi, quando fabbriche, uffici e scuole sono chiusi e viaggia, invece, un altro tipo di clientela per motivi collegati ad attività ricreative o per assistere a manifestazioni di varia natura (sportive, culturali).

Anche nei mesi estivi si verifica una variazione delle ragioni che inducono la clientela ad utilizzare il treno e, quindi, del tipo di viaggiatori. In estate, ad esempio, non viaggiano gli studenti che si recano nei grandi centri per seguire i loro corsi di studi, ma aumenta il numero dei turisti e di coloro che prendono il treno per raggiungere le località balneari e di villeggiatura.

Una parte fondamentale per la predisposizione dell'orario estivo hanno avuto, altresì, i suggerimenti e le richieste non solo dai comitati di pendolari e associazioni, ma anche di singoli cittadini e responsabili di enti pubblici che hanno richiesto per conto dei cittadini aggiustamenti degli orari del servizio ferroviario per le località di loro giurisdizione.

Si è tenuto conto, pertanto, di queste diverse necessità per stabilire quanti e quali treni occorre effettuare, sia nei giorni feriali che in quelli festivi, ma anche per soddisfare le differenti esigenze della clientela nel periodo invernale e in quello estivo.

E questa è solo una delle problematiche che sono state affrontate dall'ufficio Trasporto Locale dell'Unità Piani e Controllo, la quale ha elaborato, infine, l'orario ferroviario, ricercando, tra l'altro, la compatibilità degli orari dei treni pendolari e regionali con i treni a lungo percorso e quelli del servizio merci.

Vediamo in dettaglio per singola linea del Compartimento le maggiori novità dell'orario estivo '93 nel quale, comunque, sono confermate sostanzialmente le soluzioni già adottate nel precedente orario, con un miglioramento però del piano delle coincidenze tra i treni a lungo percorso e quelli regionali:

Linea Messina-Siracusa

Per consentire di far fronte al movimento turistico tra la città dello stretto e Taormina è stata istituita solo per i giorni festivi una nuova coppia di treni con partenze da Messina alle ore 8.30 e arrivo a Taormina alle ore 9.30. La corsa di ritorno parte da Taormina alle ore 10.10 e arriva a Messina alle ore 11.15.

Di nuova istituzione è anche la relazione diretta Messina (partenza 15.32) - Siracusa (arrivo 18.30), che è stata realizzata prolungando la corsa del treno 34853 fino ad ora limitata a Catania. Tale provvedimento è stato adottato per soddisfare le richieste avanzate dai lavoratori pendolari che hanno l'esigenza di raggiungere, in quelle ore, le località che si trovano lungo la tratta Catania-Siracusa. I viaggiatori, invece, del treno 3883, Messina (p. 18.22) - Catania (a. 19.50), troveranno in quest'ultima stazione il treno 3935 (p. 20.00) per il proseguimento su Siracusa (a. 21.18).

Nel senso contrario è stata istituita una nuova relazione diretta tra Catania (p. 20.30) e Messina (a. 22.35) prolungando il treno 12766 che collegava, invece, solo Taormina e Messina.

È stato, altresì, aumentato il numero delle fermate dei treni compartimentali nella stazione di Ali Terme per acquisire la potenziale clientela, emersa da una indagine di mercato che ha rilevato proprio nella cittadina ionica una domanda di trasporto potenzialmente superiore rispetto a quella soddisfatta con i collegamenti offerti fino all'ultimo orario invernale.

Linea Messina-Palermo

Per facilitare il ritorno a casa dei lavoratori che terminano il loro turno di lavoro dopo le ore 20, è stato istituito il treno 12872 che partendo alle 20.55 da Palermo arriva alle ore 22.10 a Cefalù, dopo aver fermato nelle maggiori stazioni tra i due centri.

La diversificazione dell'offerta dei treni circolanti nei giorni feriali e in quelli festivi ha comportato, rispetto alle diverse esigenze di trasporto, un adeguamento degli orari alle effettive necessità e pertanto solo per i giorni festivi sono stati istituiti i seguenti treni:

— 12797 S. Agata (p. 6.25) - Palermo (a. 8.35);
— 8859 S. Agata (8.42) - Palermo (10.55);
— 12768 Palermo (8.40) - Messina (13.15);
— 8806 Palermo (15.00) - S. Agata (17.05);
— 8806 Palermo (17.20) - Cefalù (18.24).

Linea Palermo-Catania

Con l'istituzione del nuovo treno 8801 Enna (p. 5.40) - Caltanissetta (a. 6.20) è stata data la possibilità ai viaggiatori in partenza da Enna di raggiungere di prima mattina non solo Caltanissetta ma, utilizzando le coincidenze previste nella cittadina nissena, anche la città di Palermo (a. 8.08) e di Agrigento (a. 8.22).

Inoltre per consentire a Catania la coincidenza ai viaggiatori in arrivo con il treno Intercity Peloritano, proveniente da Roma, e diretti per la linea Caltanissetta-Agrigento, la partenza da Catania del treno 8631 per Agrigento è stata posticipata alle ore 18.55. I viaggiatori pendolari che si servivano di tale treno per il loro rientro possono utilizzare, invece, il treno Catania-Caltanissetta-Palermo, la cui partenza da Catania è stata anticipata alle ore 18.05 con arrivo a Palermo alle ore 21.55.

Accogliendo le richieste dei viaggiatori pendolari che da Palermo hanno l'esigenza di raggiungere le diverse località poste sulla linea per Caltanissetta con l'ultimo collegamento della sera, la partenza da Palermo del treno 3878/3879 è stata ritardata alle ore 19.35.

Linea Palermo-Agrigento

Sono stati mantenuti i 22 treni che collegano i due capoluoghi con una percorrenza che va da un minimo di 1 ora e 55 minuti ad un massimo di 2 ore e 5 minuti e che rispondono alle esigenze della clientela. L'unico aggiustamento di orario riguarda il treno 3936, del quale è stata anticipata la partenza da Palermo alle ore 20.10, anziché alle ore 21.00, per consentire, tra l'altro, una opportuna coincidenza a Termini Imerese per i viaggiatori in arrivo con il treno Intercity Peloritano e diretti nelle diverse località poste sulla linea per Agrigento.

Linea Catania-Agrigento

Situazione complessivamente invariata, ad eccezione del treno 3848, la cui partenza da Agrigento è stata anticipata alle ore 9.52 per consentire l'arrivo a Catania alle ore 13.25 in coincidenza della partenza (ore 14.05) del treno 810 diretto a Torino.

Linea Palermo-Trapani

In relazione alla recente estensione del servizio della metropolitana di Palermo fino alla stazione di Tommaso Natale, nell'orario estivo '93 è stata realizzata la ristrutturazione dell'offerta di tale servizio, con l'istituzione di corse dirette tra Tommaso Natale e Giachery e tra Notarbartolo e Tommaso Natale e viceversa. Sono state previste, pertanto, sul circuito del metrò Palermo Centrale Notarbartolo-Giachery/Tommaso Natale, le effettuazioni complessive di 114 corse, di cui 36 di nuova istituzione sul percorso Notarbartolo-Tommaso Natale, oltre naturalmente ai treni da e per la linea di Trapani.

Inoltre è stata velocizzata di 40 minuti la marcia del treno 12783 Palermo-Trapani, via Castelvetrano, e posticipata alle ore 10.40 la partenza da Palermo del treno 3881, eliminando in tal modo la sosta a Castelvetrano di 32 minuti per proseguire con il treno 8665 in direzione di Trapani.

Nelle altre linee del Compartimento gli orari dei treni non hanno subito sostanziali modifiche rispetto all'orario precedente.

Un discorso a parte merita, invece, l'effettuazione, anche con l'orario estivo '93 su quasi tutte le linee della rete ferroviaria siciliana,



di alcuni treni con autoservizi sostitutivi dovuta alla razionalizzazione dell'offerta di trasporto. Ciò ha comportato, per le ragioni prima indicate, oltre ad una riduzione quantitativa dei treni in circolazione e la diversificazione delle loro tracce d'orario rispetto ai giorni feriali e a quelli festivi, anche la soppressione, per la scarsissima frequentazione registrata, di alcuni treni e la loro sostituzione con corse di autobus. Ciò consente di ottenere risparmio di risorse da destinare ad altri servizi e a recuperare intervalli di sospensione dell'esercizio ferroviario per effettuare i lavori di manutenzione della linea.

Reggio Calabria

La progettazione dell'orario estivo '93 si è basata sul monitoraggio delle principali linee commerciali e presenta significativi elementi di novità.
La prima novità è quella di aver impostato l'orario su una serie di obiettivi articolati e di aver posto le basi per costruire insieme agli Enti locali un serio programma. Si è tenuto conto, più che delle esigenze puramente quantitative della domanda, peraltro spesso non rispondente alla realtà, delle sue caratteristiche (lavorative, festive, stagionali) per costruire un'offerta il più possibile mirata sulla base dell'effettiva utilizzazione del treno. Il che si traduce, nel nuovo orario, nella soppressione di alcuni treni nei giorni di domenica e festivi, scarsamente o per nulla frequentati (alcuni sono stati "accorpati"), ma anche nella istituzione di nuovi convogli concentrati negli orari di maggiore interesse e nell'impulso a una serie di iniziative turistiche. Su tutte le linee s'è cercato di revisionare le coincidenze e di assegnare, laddove possibile, qualche fermata richiesta dalla clientela pendolare; insieme con l'Ufficio Produzione e il Nucleo Passeggeri è stato avviato un programma per decongestionare i convogli sovraffollati e aumentare i collegamenti interpolo (e tra questi e la rete dei servizi Intercity e a lungo percorso). Entrando nel merito dell'orario estivo '93, riportiamo di seguito le principali novità.

Linea Tirrenica

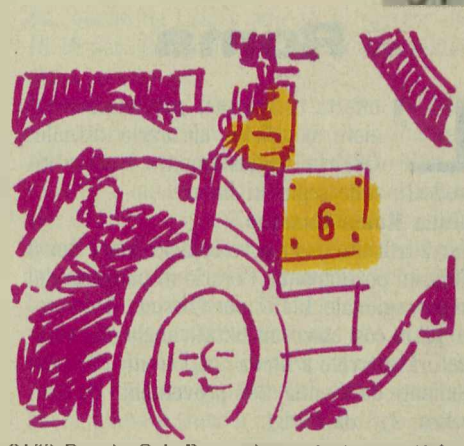
— È stata soddisfatta la richiesta di porre rimedio al "vuoto d'orario" — dalle 13 alle 16 — sulla tratta **Paola-Reggio Calabria**. S'è provveduto con la coincidenza e relativo trasbordo a S. Lucido Marina tra il tr. 12673 — in partenza da Paola alle 14.18 e in arrivo a S. Lucido alle 14.23 — e il tr. 3819 (proviente da Cosenza) in partenza da S. Lucido alle 14,26 con arrivo a Reggio Calabria alle 16.32.
— È stata anticipata la partenza del tr. 12654, sulla tratta **Paola-Sapri**, alle ore 6.00 anziché alle 6.10, per consentire alla clientela della tratta Paola-Scalea di poter usufruire del tr. IC550 "Sila" per Roma utilizzando la fermata di Scalea, nel periodo estivo, del suddetto Intercity. Il tr. 12654 arriverà, infatti, a Scalea alle 7.00, mentre il tr. IC550 partirà da Scalea alle 7.23.
— È stata ritardata, sulla tratta **Lamezia T.C.-Reggio Calabria** (via Tropea), la partenza del tr. 12675. Partirà da Lamezia T.C. alle 15.54, anziché alle 15.25, per attuare coincidenza col tr. 2423 (proveniente da Roma) in arrivo a Lamezia T.C. alle 15.28. In tal modo si favorirà la clientela abitante nella fascia costiera tropeana.
— Per venire incontro alle esigenze della clientela "a media distanza" del bacino di traffico Alto Tirreno/Cosenza è stato anticipato di circa un'ora il tr. 2437 **Roma-Cosenza**, che partirà da Roma alle 16.50 e arriverà a Cosenza alle 23.20 anziché alle 0.21 attuali, orario poco gradito dalla clientela.
— Su reiterate richieste della clientela del "Cilento" è stato posticipato di circa 40 minuti l'orario del tr. 3467, che partirà da Napoli alle 21.30 e arriverà a Sapri alle 00.10.

Assegnazione fermate

— Verificata la buona utilizzazione, è stata confermata la concessione delle fermate per servizio viaggiatori, effettuate in corso d'orario inv. '92/93, ai tr. 3669/3686 (**Paola-Reggio Calabria-Paola**) nella stazione di **Scilla** (per studenti e impiegati) e al tr. 12704 a **Nova Siri** (solo per studenti).

Linea Jonica e trasversali

— Alcune tracce di treni regionali sono state "assorbite" da nuove relazioni a lungo percorso, conservando comunque la funzione (fermate) di treno a carattere locale.
I treni in questione sono:
* 3744 Catanzaro L.-Lamezia T.C. (assorbito dal tr. expr. 810);
* 3787 Lamezia T.C.-Catanzaro L. (assorbito dal tr. expr. 801);
* 3766 Catanzaro L.-Lamezia T.C. (assorbito dal tr. expr. 778);
* 3783 Lamezia T.C.-Catanzaro L. (assorbito dal tr. expr. 779).
— Il tr. 3788 sulla tratta **Catanzaro L.-Crotone** è stato "unificato" con il tr. 8460 Lamezia T.C.-Catanzaro L.-Crotone, assumendo la nuova denominazione 3777/8472 e con i nuovi seguenti orari: Lamezia T.C. p. 21.25 - Catanzaro L. 22.12/22.17 - Crotone a. 23.20. Viene anche attuata coincidenza a Lamezia T.C. col tr. IC553 proveniente da Roma e in arrivo a Lamezia T.C. alle 21.07.
— Il tr. 9880 (**Cosenza-Paola**), in partenza da Cosenza alle 11.20 e in arrivo a Paola alle 11.39, è stato trasformato da "periodico scolastico" in "feriale".
— È stato istituito un nuovo treno **Paola-Cosenza** con partenza da Paola alle 9.24 e arrivo a Cosenza alle 9.45, attuando in tal modo una comoda coincidenza con il tr. IC552 "Aspromonte" in arrivo a Paola alle 9.19 (senza attendere il tr. 12661, collegamento diretto Sapri-Cosenza).
— il treno 3764 **Reggio Calabria-Roccella J.-Lamezia T.C.** è stata posticipato in partenza alle ore 19.30 anziché alle 19.06 e il tr.



8162 Reggio Cal.-Brancaleone è stato anticipato in partenza alle ore 20.15 anziché alle ore 20.43, su esplicita richiesta della clientela pendolare.

OFFERTA TURISTICA ESTIVA

— Anche quest'anno è stato riconfermato, nel periodo dal 12 giugno al 12 settembre, il treno turistico-balneare **Reggio Calabria-Tropea-Vibo Marina**, dato l'alto flusso di viaggiatori diretti verso le numerose spiagge e villaggi-camping sparsi lungo la costa che ha per epicentro Capo Vaticano. Durante la stagione estiva '92 il treno turistico ha registrato un notevole successo, incrementato dalla clientela — in massima parte composta da giovani e giovanissimi — diretta al grosso parco divertimenti "Aquapark" di Zambrone. Gli orari sono i seguenti: **andata** tr. 1682 parte da Reggio C.le alle 8.12 e arriva a Vibo Marina alle 10.33; **ritorno** tr. 1681 parte da Vibo Marina alle 18.33 e arriva a Reggio C.le alle 20.15.
— Nei giorni festivi dal 4.7.93 al 29.8.93 è stata effettuata una nuova relazione da **Reggio Calabria** a **Brancaleone** con i seguenti estremi orario: * tr. 1690 p. da Reggio Cal. 8.14 e arrivo a Brancaleone 9.23; * tr. 1691 p. da Brancaleone 18.35 e arrivo a Reggio Cal. 19.30. La nuova offerta, prettamente "balneare", viene a soddisfare la forte domanda turistica della zona costiera a sud di Reggio.
— Nell'alta costiera tirrenica è stata istituita una nuova coppia di treni nei giorni festivi dal 4.7.93 al 29.8.93 tra **Paola** e **Praia** e viceversa, con coincidenza a Paola con treni provenienti e diretti a Cosenza. Gli orari dei nuovi treni sono i seguenti:
* tr. 1680 parte 8.55 da Paola con arrivo a Praia 9.57;
* tr. 1683 parte 18.32 da Praia con arrivo a Paola 19.35.
— È stata riconfermata l'effettuazione dei treni, nei giorni di sabato e festivi, dal 4.7. al 29.8.93, sulla tratta **Napoli-Praia**, che nella passata stagione estiva hanno ottenuto un più che soddisfacente apprezzamento, registrando punte molto elevate di frequentazione. Gli orari sono:
* tr. 1679 Napoli C. partenza 8.00 con arrivo a Praia alle 10.43;
* tr. 1684 Praia partenza 18.56 con arrivo a Napoli C. alle 21.40.

Roma

L'offerta estiva non prevede sostanziali modifiche all'orario attuale. Qualche aggiustamento è stato introdotto sulle seguenti linee:

Linea Roma-Cassino

Verrà istituita una nuova coincidenza a Roma Termini posticipando l'orario di partenza del treno regionale 12157 per Cassino. Tale treno potrà così essere utilizzato anche dai viaggiatori in arrivo a Roma con i treni: 235 proveniente da Vienna, 295 proveniente da Bruxelles, 213 da Parigi.

Linea Roma-Grosseto

È stata confermata l'istituzione del treno 3104 per la relazione Orbetello-Pisa, già in funzione dallo scorso mese di gennaio.

Ad integrazione di alcune modifiche apportate dalla Divisione Passeggeri, saranno prolungati due treni da Civitavecchia a Grosseto: il treno 12242 arriverà a Grosseto ed il treno 12247 sarà originario da Grosseto anziché da Civitavecchia.

Abbiamo concordato con la Divisione Passeggeri che i treni diretti trasformati in interregionali effettuino fermata nelle stazioni di: Roma Ostiense, Roma Trastevere, Cerveteri Ladispoli e Orbetello. Alcuni fermeranno anche a Tarquinia.

Linea Viterbo-Orte

Su questa linea alcuni treni sono stati sostituiti nei giorni festivi con corse automobilistiche. Sono previste due corse nell'orario antimeridiano e quattro in quello pomeridiano con orari leggermente differenziati rispetto a quelli dei treni. Sono garantite le fondamentali coincidenze presso la stazione di Orte.

Linea Roma-Orte

Il treno locale Roma-Orte, attualmente in partenza da Roma Termini alle ore 22, sarà anticipato alle ore 21.15 per favorire il rientro in sede dei lavoratori turnisti.

Alcune fermate intermedie a scarsissima frequentazione verranno soppresse allo scopo di consentire la velocizzazione sull'orario di percorrenza.

Servizio treno+bici

La novità più importante riguarda l'estensione del servizio treno+bici su numerose relazioni del Compartimento e un ulteriore ampliamento dello stesso sulle linee già servite. La clientela avrà la possibilità di usufruire di detto servizio su due treni nella relazione Roma-Orbetello con possibilità di salita e discesa a Cerveteri e Civitavecchia; due treni sulla Roma-Viterbo e due sulla Roma-Bracciano escluse le stazioni intermedie; quattro treni sulla Roma-Ancona con possibilità di utilizzo ad Orte e Foligno; due treni sulla relazione Roma-Poggio Mirteto; due treni sulla Roma-Orte escluse le fermate intermedie; sei treni sulla Roma-Firenze con possibilità di utilizzo in tutte le fermate intermedie; due treni sulla Roma-Tivoli senza fermate intermedie; un treno sulla Avezzano-Roma con possibilità di utilizzo a Tagliacozzo, Carsoli e Tivoli; quattro treni sulla Roma-Pescara con possibilità di utilizzo a Tivoli, Carsoli, Tagliacozzo e Avezzano; nove treni sulla Roma-Cassino con utilizzo anche a Frosinone; tutti i treni sulla relazione Roma-Fiumicino Aeroporto; tutti i treni sulla Roma-Nettuno escluse le fermate intermedie.

Tale servizio è riportato con apposita annotazione nei quadri di testata dell'Orario Ufficiale in vigore dal prossimo 23 maggio.

Torino

Le novità dell'orario '93 per il Compartimento di Torino si possono riassumere in una parola: intermodalità. Per assicurare i servizi delle FS sono stati programmati treni e bus in relazione al livello della domanda, alle caratteristiche delle linee e ai conti economici.

La domanda di trasporto raggiunge il tetto nei mesi invernali (a febbraio '93 abbiamo avuto 55 mila abbonati), mentre diminuisce in quelli estivi fino a toccare la soglia minima ad agosto di circa 18 mila clienti pendolari: questo è dovuto sia alla chiusura delle scuole che al periodo feriale e alla chiusura degli stabilimenti industriali. Durante l'intero anno la mobilità nelle giornate di sabato e festive si concentra in fasce orarie diverse da quelle che servono per arrivare a scuola o sui posti di lavoro, sulle linee locali crolla a livelli minimi la domanda, mentre sulle linee principali e a carattere turistico si mantiene a buoni livelli fino a richiedere per certe linee o treni l'incremento dei posti disponibili (valgono ad esempio le corse per la Riviera ligure, per Limone e Bardonecchia).

Da queste ragioni di fondo che riguardano il mercato discende la scelta di differenziare l'offerta in modo ancora più marcato di quanto non sia stato fatto finora, tra giorni lavorativi e festivi, tra il periodo estivo ed il resto dell'anno. Si tratta di scelte che i gestori del trasporto pubblico su gomma hanno già praticato da tempo. In Piemonte, ad esempio, soltanto il 10 per cento dei servizi viene assicurato nei giorni festivi.

Vi sono anche ragioni di carattere finanziario: il Contratto di Servizio ha ridotto le risorse disponibili per il Trasporto Locale e questo ha spinto verso un'attenta razionalizzazione dell'offerta, con un occhio al mercato e uno al bilancio. Una prima sperimentazione di diversificazione modale è iniziata su alcune linee locali; da ottobre '92 sono stati sostituiti con bus i treni con picchi massimi di frequentazione inferiori a 50 persone, appunto la capacità di un autobus. Pur con qualche problema di informazione alla clientela e di coincidenze, il servizio ha funzionato, a partire da giugno di quest'anno, avendo potuto meglio calibrare gli orari, le fermate e le coincidenze. Si è estesa, su alcune linee, l'utilizzazione del mezzo gommato anche il sabato nel periodo non scolastico e per due o tre settimane ad agosto. Quando la domanda è debole, nelle prime ore del mattino e la sera tardi, abbiamo programmato il bus, mezzo più flessibile ed economico; quando i clienti sono più numerosi, nelle fasce orarie pendolari e quando occorre una maggiore capacità di trasporto il mezzo ideale resta il treno.

Cosa succederà dunque dal 23 maggio prossimo? In primo luogo verranno confermati al 90 per cento i nuovi treni introdotti con l'orario '92: sono quelli che hanno ottenuto buone risposte dalla clientela. Il dato generale di confronto è di 5.613.000 treni/km nell'estate '92, mentre quest'anno avremo 5.119.000 treni/km e 460.000 bus/km, cioè un livello di servizio praticamente identico nei giorni feriali e leggermente inferiore nei festivi.

Sono previsti servizi su gomma nei giorni di sabato e festivi, inoltre resteranno chiuse con sostituzione dei treni con bus per due settimane di agosto le linee Trofarello-Chieri, Chivasso-Asti, Savigliano-Cuneo, Mondovì-Cuneo, Bra-Ceva, Alessandria-Castagnole, Asti-Acqui, Asti-Mortara, Vercelli-Pavia, Pavia-Alessandria, Vercelli-Casale. Non sono previste chiusure alla circolazione dei treni, ma solamente servizi su gomma il sabato, nei festivi e per alcuni treni feriali sulla Bussoleno-Susa, Aosta-Chivasso, Chivasso-Alessandria. Viene mantenuta la sola circolazione dei treni su tutte le altre linee, vogliamo ricordare le quattro relazioni commerciali da Torino per Modane, Alessandria, Savona, Milano, ma anche le linee locali con particolare vocazione turistica come la Ceva-Ormea, la Novara-Varallo e la Aosta-Prè St. Didier.

In questo quadro di razionalizzazione non mancano neppure quest'anno alcuni nuovi treni. Da Torino si potrà partire per Asti/Alessandria alle 7.20, 13.20 e 15.20; da Torino P. Susa per Bussoleno alle 20.21 e per Bardonecchia alle 17.05. Nella zona di Novara ci sarà un nuovo treno da Novara per Omegna alle 7.42, con il ritorno da Omegna alle 8.53. Da Alessandria si potrà andare a Novara anche alle 13.41 e alle 17.32. Ancora, due collegamenti da Carmagnola per Bra alle 13.10 ed alle 19.50 in coincidenza da Torino e da Bra per Carmagnola con coincidenza per Torino alle 14.33 e 18.36. Per finire un nuovo Chivasso-Cavallermaggiore in partenza alle 13.14.

Per l'inverno cercheremo di migliorare ancora i collegamenti nell'area torinese e nei nodi principali nelle ore di punta. Inoltre ci interessa, per l'orario '93/94, perfezionare le metodologie per la formazione dell'orario, valorizzando sempre più il ruolo di programmazione della Regione e delle Province che in prospettiva saranno gli Enti di programmazione del trasporto pubblico su ferro e su gomma e rendere sistematico il confronto con le rappresentanze degli utenti e delle organizzazioni sindacali. L'obiettivo è l'integrazione e l'intermodalità con l'insieme dei servizi regionali.

Trieste

Il prossimo orario ferroviario del Compartimento di Trieste è il risultato della continuazione (non il completamento!) del lavoro iniziato lo scorso anno.
Recepisce alcune importanti indicazioni pervenuteci dalla clientela, ne disattende forse qualche altra, pone riparo ad alcuni guasti verificatisi quest'anno e propone alcune novità che pensiamo troveranno buona accoglienza da parte dei pendolari.
È tuttavia necessario rammentare che, a partire dalla prossima estate, prenderanno il via alcuni importanti lavori sulla rete compartimentale riguardanti lo scalo di Cervignano e la circonvallazione di Udine. Per assorbire i possibili ritardi che tali interventi comporteranno, gli orari dei treni sono stati leggermente dilatati: le percorrenze risulteranno pertanto allungate di qualche minuto. È il prezzo che dovremo pagare per avere entro un paio d'anni linee più efficienti e un traffico più snello. Riportiamo di seguito tutti i nuovi treni e quelli soppressi, mentre per quanto riguarda le variazioni d'orario sono state segnalate solo quelle più significative (tra parentesi viene indicato l'orario che i treni assumeranno dal 23 maggio).
Un'ultima avvertenza: alcuni treni diretti assumeranno la denominazione di "Interregionali" (IR).
Ecco, linea per linea, la programmazione 1993-1994.

Linea Udine-Trieste

Variazioni: nel senso Udine-Trieste è stata mantenuta, in termini quantitativi, la stessa offerta dell'attuale orario.
Nel senso Trieste-Udine, il diretto delle 5.58 (5.46), ed il regionale delle 6.15 (6.08) sono stati entrambi modificati per consentire l'inserimento di un nuovo IC per Roma Ostiense. Il diretto delle 6.55 (7.00) nei giorni festivi proseguirà alla volta di Tarvisio e garantirà il trasporto delle bici al seguito anche per gruppi significativi, a Gemona consentirà il proseguimento verso Sacile, servendo quel paradiso per cicloamatori che è la Pedemontana. Il diretto delle 12.40 (12.27) è stato anticipato per consentire il proseguimento immediato per Pordenone; stiamo cercando di garantire un autobus che dall'Università di Trieste giunga in stazione entro le 12.20. Il diretto delle 15.40 verrà ritardato, su richiesta di un cospicuo numero di viaggiatori, alle ore 16.10.
Il treno delle 10.55 avrà un numero maggiore di fermate e manterrà comunque le attuali coincidenze a Udine; stiamo cercando di soddisfare la richiesta di molti lavoratori della zona industriale di Trieste di posticipare il treno delle 16.55 alle 17.00: poiché la richiesta è stata evidenziata a programmazione conclusa, non siamo certi di potervi dare corso già per il 23 maggio.
Nuovi treni: viene ripristinato il treno regionale delle 8.35 da Trieste nei giorni feriali, ritardato alle 9.05 nei giorni festivi: anche questo servizio consentirà il trasporto delle bici al seguito con possibilità di escursioni soprattutto nell'Isontino e sul Collio.
L'orario festivo, che vedrà il diradarsi delle corse e la soppressione degli attuali servizi sostitutivi, offrirà una frequenza del servizio ogni due ore circa.

Linea Trieste-Venezia

Variazioni: nel senso Trieste-Udine, il regionale delle 6.08 verrà anticipato alle 5.57 per lasciar spazio all'IC per Roma Ostiense.
Nel senso Portogruaro-Trieste, le maggiori variazioni riguardano il regionale delle 5.15 (anticipato alle 5.02 per esigenze di coincidenza a Monfalcone), il diretto delle 6.35 (6.30), quello da Venezia delle 12.00 (12.24), e il regionale delle 13.28 (13.33).
Nuovi treni: IC per Roma Ostiense (da Trieste partenza ore 6.18 e arrivo, nel senso inverso, alle 23.10) con fermata a Monfalcone e Cervignano.
Le sezioni del Marco Polo per e da Roma vengono sostituite con due treni diretti in coincidenza a Mestre con il Marco Polo stesso; la partenza da Trieste è fissata alle ore 10.22 e l'arrivo della corsa di ritorno alle 21.25. L'operazione consentirà di potenziare l'offerta di posti dai capoluoghi della regione con un leggero allungamento di percorrenza fra Trieste e Mestre.
Nuova relazione **Udine-Portogruaro via Cervignano**: circoleranno due treni regionali nuovi, uno per senso (Udine 6.36, Cervignano 7.44, Portogruaro 8.24; in senso inverso, Portogruaro 7.25, Cervignano 8.20, Udine 8.57). Sfruttando quest'ultimo treno in partenza da Portogruaro alle 7.25 sarà possibile giungere a Trieste alle 8.46 prendendo la coincidenza a Cervignano con il diretto Udine-Trieste.
Relazione **Portogruaro-Udine via S. Giorgio** con cambio a Palmanova: da Portogruaro si potrà partire alle 6.12, arrivando a Udine alle 7.24; al ritorno, partenza da Udine alle 19.39 ed arrivo a Portogruaro alle 20.55.
Nuova relazione **Latisana-Udine** via S. Giorgio con cambio a Palmanova: da Latisana alle 6.24 e alle 17.00, da Udine alle 14.16 e alle 19.39).
Soppressioni: il regionale delle 5.05 da Trieste e quello in arrivo da Venezia alle 23.19 (il primo per scarsa affluenza ed il secondo per la presenza nello stesso orario del nuovo IC); il diretto da Trieste delle 5.50 (sul tratto Trieste-Portogruaro), sostituito dal nuovo IC per Roma Ostiense.

Linea Udine-Tarvisio

Variazioni: dal 23 maggio il distretto scolastico di Gemona sarà servito su tutte e tre le direttrici di provenienza degli studenti (Udine, Tarvisio e Pinzano) all'inizio e alla fine dell'orario scolastico, rientri pomeridiani compresi.
Nel senso Tarvisio-Udine: il regionale da Pontebba delle 5.37 è stato anticipato alle 5.28 per consentire una nuova coincidenza per Trieste, quello da Tarvisio delle 5.40 partirà sempre alle 5.40 ma arriverà alle 7.25 per consentire il proseguimento immediato per Venezia, quello da Carnia alle 16.30 partirà alle 16.15 per consentire una coincidenza immediata per Trieste.
Nel senso Udine-Tarvisio: il regionale delle 6.00 verrà anticipato alle 5.53 per ragioni tecniche connesse all'utilizzazione del materiale rotabile e quello delle 12.35 sarà posticipato alle 12.55 per esigenze delle scuole di Gemona.
Nuovi treni: l'attuale regionale delle 16.30 viene anticipato alle 16.06 e proseguirà fino a Pontebba. Da Pontebba circolerà quotidianamente un nuovo regionale con partenza alle 18.05; lo stesso treno, nei giorni festivi, nascerà da Tarvisio (17.30). Nei giorni festivi sarà disponibile anche il nuovo treno a cui abbiamo già accennato, in partenza da Udine alle 8.30.
Soppressioni: il regionale festivo delle 10.13 da Tarvisio.

Linea Gemona-Sacile

Variazioni: nel senso Sacile-Gemona, il primo treno della giornata avrà origine alle 5.57 da Maniago anziché da Sacile, i regionali delle 7.05 (7.03), delle 10.00 (10.10), delle 14.34 (15.10), delle 16.25 (16.40) e delle 18.30 (18.24) saranno limitati a Maniago.
Nel senso Gemona-Sacile, avranno origine da Maniago anziché da Gemona i regionali delle 7.44 (8.16), delle 12.15 (13.15), delle 14.58 (16.56) e delle 17.10 (18.25); viceversa, il treno delle 13.18 da Gemona (13.32) proseguirà fino a Sacile.
Quasi tutti i treni hanno coincidenza sia a Gemona che a Sacile con quelli delle linee Tarvisio-Udine e Udine-Venezia rispettivamente. In particolare, possiamo rassicurare la nostra clientela sul ripristino della coincidenza a Sacile con il treno delle 19.46 per Milano.
Nei giorni feriali del periodo estivo alcuni treni saranno sostituiti da autobus: per diminuire i disagi della clientela gli orari sono stati rivisti in modo da garantire comunque le coincidenze a Sacile e a Gemona (per tale motivo le partenze da Maniago verso Sacile sono state leggermente anticipate, mentre restano inalterate quelle da Sacile).
Nuovi treni: da Pinzano per Gemona alle 7.20 e alle 17.24, da Sacile per Maniago alle 8.16, da Gemona per Pinzano alle 6.55 e alle 16.40, da Maniago per Sacile alle 9.10. Inoltre circoleranno due nuovi treni festivi per escursionisti alle 8.45 da Sacile ed alle 9.00 da Gemona.
Soppressioni: il regionale festivo delle 12.30 da Sacile, quello delle 13.48 da Pinzano e delle 20.20 da Maniago.

Linea Udine-Cervignano e Palmanova-S. Giorgio

Posticipato il regionale delle 5.52 alle 6.36 e soppresso quello delle 22.40 da Cervignano. Oltre ad alcune piccole variazioni d'orario e ai treni nuovi di cui si è parlato più sopra (vedi linea Trieste-Portogruaro), non vi sono altre notizie da segnalare.
Nei giorni festivi il servizio sarà svolto con autobus con partenze cadenzate, al pomeriggio, ogni due ore, più due corse alla mattina. Chiunque volesse ricevere altre informazioni sul prossimo orario può telefonare allo 0432/592177.

Venezia

Attivazione dell'orario estivo '93: le novità introdotte nel settore del trasporto ferroviario regionale.

Alla base della nostra offerta estiva '93, secondo gli orientamenti del marketing di un'impresa sempre più rivolta al cliente, vi sono soprattutto le esigenze dei pendolari. Le nostre proposte di nuovo orario nascono non solo dalla valutazione dei dati di frequentazione, ottenuti dai rilevamenti fatti sui treni del Trasporto Locale, in marzo e novembre '92, ma anche dagli input provenienti da reclami, petizioni e suggerimenti da parte dei clienti e loro rappresentanti, in particolre l'Assoutenti Veneto e Associazioni di pendolari, come quella del bassanese. Il miglioramento della qualità del servizio è senz'altro tra i nostri principali obiettivi ed orienta i criteri su cui si fonda la nostra offerta:

— privilegiare i flussi pendolari forti nelle aree più congestionate e lungo le direttrici con una rete stradale carente;

— sostituire con bus, prevalentemente nei giorni festivi, alcuni treni scarsamente frequentati;

— diversificare l'offerta secondo esigenze temporali (giorni feriali, prefestivi e festivi);

— rispettare le fasce orarie pendolari.

Ecco i nuovi treni sulle relazioni forti:

Linea Venezia S.L. - Padova - Vicenza e viceversa: 3 nuovi treni (Vicenza 8.00 - Padova 8.20 nei giorni feriali da lunedì a venerdì; Padova 8.32 - Vicenza 8.54 nei giorni feriali da lunedì a venerdì; Vicenza 12.24 - Padova 13.02); linea Venezia S.L. - Treviso - Udine e viceversa: 5 nuovi treni (Udine 13.40 - Pordenone 14.18 nei giorni feriali scolastici; Pordenone 14.45 - Udine 15.25 nei giorni feriali scolastici; Venezia S.L. 15.35 - Conegliano 16.32; Conegliano 17.05 - Venezia S.L. 18.06; Treviso 6.44 - Venezia S.L. 7.18, a Mestre coincidenza per Padova con arrivo alle 7.35); linea Venezia S.L. - S. Donà - Portogruaro e viceversa: 2 nuovi treni (Venezia S.L. 19.13 - Portogruaro 20.12 per Trieste, ferma a Mestre Quarto d'Altino S. Donà e S. Stino; da Trieste - Portogruaro 11.33 - Venezia S.L. 12.30, ferma a S. Stino, a S. Donà e Mestre); linea Venezia S.L. - Castelfranco - Primolano e viceversa: 1 nuovo treno (Bassano 17.50 - Venezia S.L. 19.02 feriale).

Inoltre, sempre per venire incontro alle esigenze della clientela, sono state apportate modifiche d'orario, anche su richiesta, per 38 treni, variazioni di fermate per 42 treni (17 dei quali con assegnazione di nuove fermate su richiesta della clientela). L'offerta dei posti complessivi è passata da 142.097/giorno a 144.355/giorno, con un incremento di 2.258 posti/giorno (a parità di materiale a disposizione). Merita inoltre di essere considerato l'aspetto dell'integrazione con altri vettori pubblici, che rappresenta il futuro del Trasporto Locale. Anche per questo orario sono state contattate le aziende di trasporto locale per



favorire le coincidenze fra treno e autobus almeno nei principali centri d'interscambio. L'offerta estiva '93 del servizio integrato - combinato (linee Calalzo/Belluno, Belluno/Conegliano e Treviso/Montebelluna) avrà una corsa in più, nei giorni festivi, sulla Conegliano (p. 22.30) - Vittorio Veneto (a. 22.50). Da tempo siamo orientati all'integrazione, con la partecipazione a gruppi di lavoro misti (FS Regione Motorizzazione) per interventi concreti per linea, sulla base di studi/analisi sui parallelismi treno/gomma, sull'organizzazione del servizio intorno alla Ferrovia, sull'individuazione dei centri d'interscambio. Questo nostro sforzo trova oggi un riscontro positivo da parte dell'Assessorato Regionale ai Trasporti. La Società Metropolitana Veneto S.p.A. ha svolto uno studio sui flussi origine/destinazione (la Domanda) di tutti i vettori nell'area centrale veneta. Su nostra richiesta, ha approntato un'ipotesi di esercizio '93 dei treni per tratti di linea. Dal confronto con la nostra offerta estiva '93 emerge che l'offerta programmata dalle FS supera nella maggior parte dei casi l'ipotesi della Società. Ci auguriamo per il futuro di poter superare le non poche difficoltà che sempre incontra qualunque progetto/proposta di sostanziale cambiamento, con il contributo di quei soggetti che come noi sono interessati alla valorizzazione del trasporto ferroviario.

Verona

L'orario che entrerà in vigore il 23 maggio è caratterizzato dalla necessità di adeguare l'offerta di trasporto locale alla diversificazione nella domanda che si riscontra fra giorni lavorativi e giorni festivi e di razionalizzare nello stesso tempo i costi di gestione. Questo significa che nei giorni festivi circolerà un minor numero di treni regionali, rispetto ai giorni feriali, e talvolta distribuiti in fasce orarie diverse. Su alcune linee sono previsti nuovi treni e per contro non ce ne saranno alcuni riscontrati utilizzati, mediamente, da meno di trenta persone (è il caso dei primi e ultimi treni della giornata).

Sulle linee dove era in vigore un orario "cadenzato" si è rinunciato al cadenzamento rigido allo scopo di conseguire, il più possibile, un miglioramento delle coincidenze nelle stazioni di diramazione, sia dal punto di vista dell'aumento del numero di coincidenze che da quello della diminuzione dei tempi di attesa. Aumenterà in modo consistente la quantità di treni sui quali sarà possibile il trasporto delle biciclette a seguito, su quelle linee dove i treni sono effettuati con l'impiego di carrozze per medie distanze. La quantità di treni regionali previsti sulle singole linee, nei giorni feriali e festivi, sarà rispettivamente:

	feriali	festivi
Linea Brennero-Bolzano	16	9
Linea S. Candido-Fortezza	18	15
Linea Bolzano-Merano	31	20
Linea Bolzano-Verona	20	6
Linea Trento-Primolano	22	13
Linea Brescia-Vicenza	22	9
Linea Vicenza-Schio	33	16
Linea Verona-Mantova	35	25
Linea Mantova-Modena	28	18
sul tratto Carpi Modena, nei giorni feriali, si aggiungono 14 treni		
Linea Mantova-Monselice	22	0
Linea Legnano-Rovigo	21	0

MARCO RICCI E IL PAESAGGIO VENETO DEL SETTECENTO

dal 15 maggio al 22 agosto '93
Palazzo Crepadona - Belluno

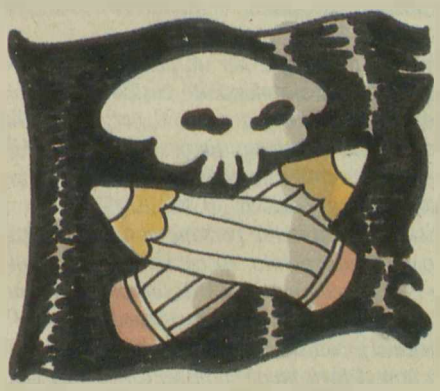
Dal 15 maggio al 22 agosto, nelle sale di Palazzo Crepadona, nel centro storico della bella città di Belluno, si potrà visitare un'importante rassegna dedicata a Marco Ricci, pittore veneto collocato dagli studiosi ai vertici dell'arte europea del '700, bellunese di nascita e veneziano d'adozione, notissimo tra i suoi contemporanei. Promossa dal Comune di Belluno in collaborazione con la Regione Veneto e la Cassa di Risparmio di Verona, Vicenza, Belluno e Ancona, la mostra dal titolo "Marco Ricci, il paesaggio veneto del Settecento" rappresenta un'occasione unica per ammirare oltre 150 opere provenienti da tutta Europa — Dresda, Varsavia, Edimburgo, Wurzburg, Amsterdam, Castle Howard — alcune di esse esposte per la prima volta. Noi non mancheremo a questo importante appuntamento e, collaborando alla rassegna in veste di sponsor tecnico, abbiamo previsto una serie di agevolazioni per i visitatori, tra cui una riduzione sull'ingresso alla mostra a quanti esibiranno il biglietto del treno (non scaduto) utilizzato per recarsi a Belluno. L'esposizione mette in luce il ruolo fondamentale svolto da Marco Ricci quale precursore del vedutismo e del paesaggismo veneziano del Settecento, capace di influire sulla formazione e sull'arte di grandi nomi della stagione d'oro della città lagunare come Zais, Zuccarelli, Canaletto, Guardi, alcune opere delle quali saranno presenti a Belluno.

LETTERE&LETTERE

Cari lettori,
le pagine del nostro giornale sono diventate veramente "strette" per i tanti argomenti che richiederebbero un ulteriore approfondimento e per concedere maggiore spazio ai contributi non specialistici, ma spesso interessanti e degni di essere pubblicati, che arrivano sui tavoli della redazione. Per questo abbiamo cominciato a pensare a possibili aumenti della foliazione e all'apertura di rubriche "autogestite" dai lettori: pagine in cui ospitare, ad esempio, brevi racconti nei quali uno dei protagonisti sia il treno. Vedremo così di esaudire, finalmente, le numerose richieste che continuano a giungere da più parti.
Un aumento delle pagine di "Amico Treno" ci permetterebbe anche di rispondere ad una maggiore quantità di lettere e quindi di far attendere meno i lettori. Al momento, e di questo dobbiamo scusarci, alcune lettere vengono infatti pubblicate con ritardi vistosi: ciò è dovuto alle quantità "industriali" di corrispondenza con la quale ogni giorno il postino ci sommerge. Ovviamente non ci lamentiamo affatto, la riteniamo una conferma della validità della formula "Amico Treno".
Continuate a seguirci con attenzione, non vi deluderemo!
Grazie.

Il coraggio di pubblicare

Io e numerosi utenti abbiamo trovato molto buona l'idea di pubblicare questa rivista: tra un ritardo e l'altro, infatti, nelle interminabili attese in stazione, serviva giusto qualcosa di leggero da leggere gratis.
E il caso di dire che le FS ancora una volta si sono veramente organizzate per aiutare il malcapitato utente che aspetta, o forse erano stanche di sentire tutte le sue pesanti maledizioni e parolacce e pensano che leggendo la vostra rivista si rilassi, magari sognando i servizi dei magnifici treni stranieri. Ma trovo che sbagliate a pubblicarli, perché così salta subito agli occhi quanto troglodite siano le FS.
Comunque quello che ha fatto veramente scalpore fra noi, suscitato vero odio e rabbia è quell'articolo di Cesare Vaciago che praticamente scarica su noi utenti la colpa di tutti i mali delle FS. Paghiamo troppo poco, non usiamo a sufficienza i treni: ecco la diagnosi del Vaciago.
Eh già, la colpa è solo nostra, povere FS, loro sono perfette. Facile la profezia di Vaciago: i biglietti raddoppieranno, le corse saranno dimezzate. Che mente, però! Che bravo! Questa, per l'utente già costretto a viaggiare con orari impossibili, con prezzi relativamente da rapina, ad impiegare ore per fare tre chilometri, stando sempre in piedi in carrozze sporche, umide e fredde, se non ad aspettare ore nelle stazioni per prendere 'sto treno, È STATA L'ULTIMA GOCCIA. CI SIAMO ROTTI!!!
Ma che c... vuole il Vaciago? Perché invece di scrivere su "Amico Treno" non si mette finalmente a lavorare?! Perché invece non la smette di ingozzarsi di tangenti, mazzette, intrallazzi vari?

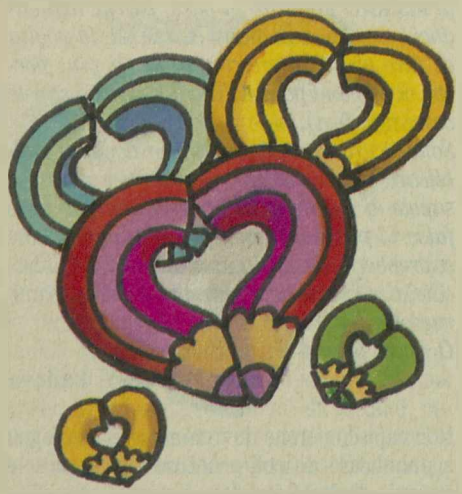


Ma non vi vergognate di fare certi discorsi, Voi unici responsabili dello sfascio delle FS, che se Di Pietro mette le mani su Voi schizzate tutti a "San Vittore"?
Ma come si fa ad avere tanta faccia di bronzo, pur sapendo di aver amministrato le FS per anni solo in virtù degli interessi Vostri e della mafia?
Basti pensare a Ligato, ultimo presidente delle Ferrovie, boss della mafia di Reggio Calabria, ammazzato a colpi di lupara qualche anno fa. Basti pensare ai numerosi scandali che Vi hanno colpito (es. "Lenzuola d'oro"); a tutta quella massa di gente che avete assunto non perché serviva, ma per far contenti i Vostri padrini politici.
Abbiate almeno il pudore di fare silenzio e di lasciarci lavorare in pace, perché togliendoci i treni o rendendoli carissimi, la voglia di fare giustizia cresce sempre di più, perché ci servono per LAVORARE (se Voi sapete cosa significa).
Sono sicuro che non avrete il coraggio di pubblicare la mia lettera, perché dice il vero e sapete di essere in torto. Altrimenti se fosse falsa la pubblichereste, perché tanto i lettori saprebbero che è solo una calunnia. Pubblicatela in integrale e vedremo a chi daranno ragione.
O avete paura?

Giulio Ferrara - Padova

Non capisco perché dovremmo aver vergogna a pubblicare articoli e notizie riguardanti le ferrovie di altri Paesi dove il servizio è migliore. Le assicuro che è nostra intenzione, approfittando anche dell'aiuto di chi ha la pazienza di leggerci e di darci fiducia, colmare il divario oggi esistente con le Amministrazioni ferroviarie estere: non vogliamo solo far sognare i nostri clienti... stiamo provando a renderli gradualmente, giorno per giorno, più soddisfatti del "loro" treno.
La mia "profezia" (Lei è il primo a definirmi un profeta, io ho sempre pensato, più modestamente, di essere soltanto uno che lavora sodo) è che dovremo impegnarci a fondo affinché i treni in circolazione non viaggino deserti, ma che vengano riempiti almeno al 50% (se sono vuoti è meglio per tutti i contribuenti, quindi anche per Lei, che siano soppressi); che si evitino sovrapposizioni con altri modi di trasporto realizzando pienamente una integrazione dei vettori e degli orari; che i prezzi siano remunerativi, almeno per il 30 per cento del costo del servizio (il rimanente 70 per cento dovrà essere, però, "pagato" dalla collettività). Pur non avendo a disposizione alcuna sfera di cristallo, posso assicurarLe che se ciò non dovesse avverarsi al più presto di treni e linee soppresse ce ne saranno più di quanto ci si possa aspettare... malgrado il mio e il Suo disappunto.
Per evitare questa eventualità io lavoro tante ore al giorno (non Le dico quante perché non voglio sembrarLe uno stakanovista) e non prendo "tangenti" o "mazzette" varie. A proposito, Lei paga le tasse?
Continueremo a togliere di mezzo i treni inutili, cercando di far viaggiare meglio quelli frequentati (facendoli pagare equamente), ...anche se questo farà aumentare la Sua voglia di giustizia che, forse, è soltanto pari alla mia. Come da tempo ripetiamo su queste pagine il ricatto tipo: "o la borsa o la vita" non ci spaventa e non ci sentiamo e non ci sentiremo in futuro costretti a pubblicare lettere come la Sua per dimostrare di aver coraggio. Le confesso che ci vuole più coraggio a prendere provvedimenti che possono sembrare impopolari. Noi non "ci siamo rotti" di essere insultati per voler attuare provvedimenti che salvaguardino il servizio ferroviario.

Cesare Vaciago



Vi sembra una critica?

Sono una studentessa che, durante il rinnovo dell'abbonamento mensile per uso scolastico, ha avuto l'occasione di vedere la vostra rivista e, di conseguenza, accorgersi dell'utilità, forse sarebbe più giusto dire della possibilità, che quest'ultima dà a chi la sfoglia.

Una cosa che mi ha colpito molto è appunto la considerazione che voi di "Amico Treno" date ai lettori ma, soprattutto, le risposte esaurienti e, oserei dire, efficaci che sapete dare.

Vorrei comunque invitarvi ad un momento di riflessione e, con questa, ricollegarmi alla lettera del "viaggiatore scorbutico" presente nel n. 6 di codesta rivista: noto, tuttavia con ammirazione, la franchezza con la quale il sig. Giobatta Parodi di Genova esprime le sue opinioni in merito alla situazione ferroviaria (vorrei far capire a lui e a chi la pensa come questo signore che se davvero "Amico Treno" fosse utile solo come "poggia piedi" sarebbe risultato inutile per tutti quelli che, scrivendo, hanno cercato di esprimere la loro opinione... anzi...: è proprio grazie a questo spazio che si è potuto sfogare e, non solo, ma anche ricevere una risposta in merito!).

Devo dire che, anche se forse il modo con cui conclude la lettera è un po' duro, sotto un certo punto di vista ha ragione e, alla fine, anch'io mi sono domandata: «Tutta questa gara di slogan che, in effetti, viene pubblicata nella rivista non è davvero un po' troppa?! A molti occhi potrebbe risultare allusiva. E poi quante cose, tra tutte quelle che scrivete, saranno veramente messe in atto?».

Mi piacerebbe molto vedere questa mia pubblicata ma, soprattutto avere una risposta perché si tratta di un argomento che mi sta veramente *a cuore.*

Emilia Tedesco - Somma Lombardo (Varese)

Vorremmo tranquillizzarla: il sig. Parodi non aveva ragione e noi ferrovieri lo vogliamo dimostrare con i fatti e... non con gli slogan. Il giornale, come lei stessa ha potuto verificare, è utile soprattutto perché fornisce informazioni sullo stato attuale del servizio e sui miglioramenti che riusciamo gradualmente a introdurre. "Amico Treno" non fa promesse che sa di non poter mantenere: se è riuscita a leggere il numero scorso avrà certamente avuto occasione di notare come qualcosa si stia già muovendo (ad esempio, si stanno ottenendo soddisfacenti risultati nel contenimento dei ritardi) e che il nostro impegno non è... "fumoso", indichiamo addirittura i numeri dei treni (120 TRENI AMICI) sui quali interverremo immediatamente. Ci segua con simpatia. Grazie.

L'assurdo supplemento

In qualità di studente-pendolare sulla tratta Milano-Pavia, apprezzo molto lo sforzo fatto per inserire in orario nuove relazioni, ma vorrei mettere in evidenza il "neo" che riguarda i treni Intercity.

Mi spiego: per la tratta Milano-Pavia (ma penso che il discorso valga anche in altri simili casi) è assurdo che il supplemento costi praticamente come il biglietto, a parità di servizio con i treni diretti. Per una percorrenza tanto breve, infatti, tra le due categorie di treni esiste una differenza minima in termini di tempo (4/5 minuti) ed anche le carrozze sono identiche, negli I.C. Milano-Genova e Milano-La Spezia, a quelle utilizzate per i diretti.

Un paio d'anni fa, per un percorso inferiore ai 40 km, il supplemento costava 700 lire, portato poi di colpo a 2.700 per finire alle odierne 3.000; stesso discorso vale per l'Abbonamento mensile al Supplemento Rapido, balzato da 17.300 a 30.300 lire!

Risultato: parecchie persone non si munisconо del supplemento, specie i pendolari (molte volte anche per limiti di tempo: a Milano Centrale per farlo ci vogliono mediamente 15 minuti!), contando sul fatto che il controllore non si farà vivo e non sempre e non solo per sua negligenza: in mezz'ora il personale riesce al massimo a multare i passeggeri di una carrozza.

Ricordiamoci che prendere un Intercity molto spesso non è un capriccio, ma una scelta obbligata.

Filippo Provera - Mezzana Rabattone (Pavia)

Pavia, importante città anche meta di traffico turistico e studentesco proveniente da diverse località del centro-nord, è logicamente servita dalla rete Intercity, concepita per gli spostamenti di medio-lunga distanza ed organizzata con treni che offrono celerità e comfort.

Chi utilizza fra Milano e Pavia i treni I.C. (ed anche E.C., Eurocity) per brevi spostamenti, ne fa un "uso improprio", incappando nelle incongruenze evidenziate dal nostro lettore. Infatti — per effetto dei minimi tariffari previsti per i supplementi I.C./E.C. — paga di più un servizio senza goderne i benefici di celerità, vista la poca distanza che separa le due città.

Questa situazione, d'altra parte, trova conferma in altri casi. Ad esempio, chi utilizza per il traffico locale tra Brescia, Desenzano, Peschiera del Garda e Verona gli E.C. 83 Milano-Monaco ed 84 Monaco-Milano, concepiti per i turisti tedeschi che frequentano il lago di Garda, si trova a dover pagare i minimi previsti per i supplementi E.C. senza alcun beneficio in termini di celerità del servizio.

Infine, per evitare le code alla biglietteria di Milano Centrale, i modi ci sono:

— si può ricorrere al già citato Abbonamento ai supplementi per treni I.C./E.C., mensile o per sei giorni;

— ci si può munire di supplemento, presso qualsiasi stazione della rete, per qualsiasi relazione (quindi, ad esempio, anche a Pavia per i viaggi Milano-Pavia);

— si possono utilizzare le emettitrici automatiche di biglietti operanti nell'atrio della stazione di Milano Centrale.

Non abbandonatemi!

Ho 23 anni e grazie al treno ho potuto cominciare a viaggiare liberamente, avendo piena fiducia da parte dei miei. Vorrei quindi scrivere una lettera di soli complimenti, ma... qualche tiratina d'orecchia la devo fare, almeno su due punti.

Primo: da alcuni anni sono di fatto scomparsi, almeno nel compartimento di Genova, le targhe per i treni regionali. Perché? È vero che molti treni fanno soste molto brevi alle stazioni capolinea e magari ripartono per linee diverse, ma quei cartelli aiuterebbero non poco i viaggiatori a sbrogliarsi da situazioni... pericolose.

Provate a immaginare cosa può succedere ad un povero viaggiatore che trovi sul suo marciapiede due treni uguali (uno per lato), con destinazioni diverse e orari di partenza differenti di pochi minuti (quando non addirittura uguali) e con i cartelli teleindicatori guasti o non aggiornati o difficili da vedere. Prendere il treno giusto è un terno al lotto! Il secondo fatto, emblematico, risale al 10 dicembre scorso.

Intorno alle 18.30 mi trovavo alla stazione di Genova Quarto: avendo un'importante riunione alle ore 19.00 vicino alla stazione di Brignole, dovevo prendere il regionale delle 18.35. Ebbene, seppure la campanella suonasse spesso, passavano treni di ogni categoria, persino il regionale per Savona che effettua le stesse fermate del nostro, almeno fino a Nervi, ma del nostro treno nulla si sapeva. Si era rotto? Era stato soppresso? Oppure era solo in ritardo? E di quanto? Ma alla stazione di Quarto annunciare è impossibile e così, tra noi sconsolati viaggiatori, ci siamo guardati in faccia, allargando le mani, sperando che prima o poi...

E poi, finalmente, quel FETENTE (mi si passi l'epiteto) si presenta come se nulla fosse, con soli 27 minuti di ritardo. Pur essendo rarissimo per questo treno, in genere un cronometro, ammetto che mi sono sentita abbandonata a me stessa.
Sono forse piccole cose, queste, ma creano sfiducia nella gente.
Non sarebbe possibile, nelle stazioni disabilitate per gran parte della giornata, inserire dei quadri luminosi che segnalino destinazione ed ora di partenza del treno in arrivo ed il suo eventuale ritardo? Oppure non si possono collegare gli altoparlanti di queste stazioni con quelle abilitate?
La clientela deve essere "curata", affinché opti per il servizio pubblico in luogo della coccolata automobile: se il servizio migliora la gente ne usufruisce più volentieri e, chissà, forse anche i famosi treni con meno di 50 teste cominceranno ad averne 51, 52... magari si finirà per aggiungere vetture!
Se potete, rispondetemi: non abbandonatemi pure voi!

Elena Assenati - Genova

Saremmo matti ad abbandonare clienti affezionati ed entusiasti come Lei che, d'altra parte, ha ragione in tutto!
La posa dei cartelli indicatori era data in appalto. Al momento stiamo rivedendo il contratto e ciò ha causato alcuni disservizi, come quelli da lei citati. Risolveremo, comunque, la cosa al più presto.
Ci stiamo sforzando di migliorare le informazioni al pubblico, visive (quadri orario, tabelloni, teleindicatori ecc.) e sonore (annunci, messaggi ecc.), ma non sempre è sufficiente. Nelle stazioni impresenziate sono in programma, quando non già in atto o addirittura ultimati, lavori per consentire gli annunci automatici dei treni in arrivo e partenza. Costano, come tutti i lavori. Speriamo di farcela.

Finché c'è vergogna c'è speranza

Mi riferisco alla lettera titolata "Giornalisti e privilegi" riportata sul n. 6 - anno 1 (ottobre-novembre 1992), a firma (si fa per dire) G.M. - Firenze.
Quella lettera suona come un ricatto ed una minaccia dove dice: «Forse non avete più bisogno di noi? Allora ditelo!».
Ma forse inconsciamente non si è accorto, invece, di diventare ridicolo facendo il verso al noto presentatore Marco Columbro di televisiva memoria. La categoria dei giornalisti ha sempre goduto di molti privilegi corporativi essendo sempre stata al servizio del potere per amplificarne la voce e l'influenza. Con che giustificazione si danno vantaggi, benefici, prerogative ed esenzioni per i trasporti, per gli spettacoli ed altro, ai giornalisti? Se i giornalisti debbono compiere dei viaggi oppure andare ad assistere ad uno spettacolo per servizio si faranno rimborsare le spese dal giornale. Se lavorano in proprio le criticheranno sulla parcella. Se invece tutto ciò serve per recarsi al lavoro o per divertirsi pagheranno di tasca loro, come tutti gli altri mortali.
In ogni caso il signor G.M., anche se fosse il più scalcinato dei giornalisti, godrà di una retribuzione di buon livello ed avrà una cultura (o almeno un'istruzione) superiore alla media. Possibile che non capisca che il vento è cambiato? Che più ci si attacca ai propri privilegi, scambiandoli per diritti, e più si scivola nel baratro dei debiti, accelerando la fine di questa Repubblica?
Mi si stringe il cuore a vedere tanta grettezza in uomini di presunta cultura.
Come pendolare da molti anni ho socializzato con tanti utenti del treno. Gente che, come me, si alza tragicamente presto e che annulla la propria esistenza nei viaggi e nel lavoro, spesso con salari che rasentano i limiti di sopravvivenza. Ebbene, essi una lettera così meschina non l'avrebbero mai scritta.
Parafrasando un detto ormai noto, dirò: «Non è vero che un popolo ha la classe giornalistica che si merita. Il popolo italiano è di gran lunga migliore dei propri giornalisti».
La richiesta del signor G.M. di firmare la lettera con le sole iniziali mi fa capire però che questo signore è ancora recuperabile. Almeno si capisce che ancora alberga in lui un sentimento. Infatti, fin che c'è vergogna c'è speranza.

Ernesto Fioravanti - Misano d'Adda (Bergamo)

Questa lettera non richiede commenti se non per dire che «non bisogna fare di tutte l'erbe un fascio». Credo comunque che molti, mi auguro *tutti* i colleghi giornalisti (a parte ovviamente G.M.) siano d'accordo con il nostro lettore.

Pronto soccorso

Il treno è un mezzo molto utile: ti fa arrivare in orario sul posto di lavoro, evita il traffico delle città, è poco costoso ed ecologico.
Vorrei dare il mio contributo, come lettore e come viaggiatore, avanzando una proposta.
Visto l'affollamento dei treni, e la grande affluenza di gente nelle stazioni di tutte le città, con episodi di malesseri o emergenze mediche, non potreste, d'accordo con le organizzazioni sindacali e il vostro settore sanitario, istituire un servizio di pronto soccorso, con medico e infermieri e cassette di primo soccorso, per aiutare i passeggeri in difficoltà? Così facendo, i viaggiatori si sentirebbero molto più al sicuro.

Enzo Arena - Napoli

La proposta è certo interessante, ma poco praticabile con le nostre sole risorse e quella del pronto soccorso è comunque una questione legata alla ristrutturazione ed alla miglior vivibilità delle grandi stazioni, che stiamo studiando e programmando.
Già ora però, quando serve, il capotreno mette a disposizione la cassetta di medicazione di cui è dotato, alcuni ferrovieri sono "abilitati" al soccorso d'emergenza e, nei casi urgenti, viene chiesto telefonicamente l'intervento delle ambulanze del soccorso pubblico alla prima fermata possibile.
Nelle principali stazioni della rete, per l'emergenza sono disponibili gli "ambulatori medici" del nostro Servizio Sanitario, presidiati per buona parte della giornata da dottori e infermieri. Si tratta soltanto di "posti di primo soccorso", ma si rivelano spesso utilissimi.

Un vagone-letto da Lecce a Bolzano

Dopo aver scritto a vari personaggi, ottenendo solo vaghe e nebulose promesse, mi rivolgo a voi, sperando che la richiesta di poter ottenere da Lecce a Bolzano un "vagone-letto" possa, finalmente, essere esaudita.
Il modo più bestiale di viaggiare è quello delle cuccette.
Ha ragione chi sostiene che si chiamano così perché ricordano le cucce dei cani! Non faccio dello spirito: oggi è impossibile viaggiare, dormendo, accanto a sconosciuti, con il rischio d'essere derubati (com'è successo e succede) da estranei che nei corridoi delle carrozze cuccette cercano polli da spennare. E ci riescono!
Un viaggio da Lecce-Bari fino al Brennero è lungo, pesante da sostenere restando seduti, perciò chiedo ad "Amico Treno" il vagone-letto. Perché i pugliesi non devono avere gli stessi privilegi che spettano ad altre regioni?
Il direttore dei Vagoni-letto mi ha suggerito di arrivare con un comune treno a Roma e dalla capitale prendere il vagone-letto. E quante ore occorrono per fare poco più di mille chilometri?
Mi auguro che, anche nell'interesse di altri viaggiatori, si possa ottenere ciò che da anni chiedo.

Teresa Ancona - Bari

Pur rischiando di essere monotoni, dobbiamo ricordare che si tratta sempre di cifre: quanti viaggiatori utilizzerebbero una vettura letto in servizio diretto da Lecce o Bari per Bolzano? La Divisione Passeggeri, comunque, sempre molto attenta ai flussi di traffico che interessano ogni itinerario (ma valuta quelli *reali* e certo non si lascia influenzare da anacronistici campanilismi), sta ristrutturando la rete dei servizi notturni di qualità, aumentando il numero dei treni specializzati. Chissà, forse è la volta buona!



Per andare in Sicilia

Vorrei segnalare un problema cui vado incontro ogni volta che, anche più volte all'anno, vado e vengo dalla Sicilia.
Abito ad Imperia e non ho mai capito perché, da Ventimiglia, non esiste un treno diretto per la Sicilia che ci eviti scomodissimi cambi a Genova o Roma. Da sempre esistono collegamenti diretti da Torino, Milano, Bolzano, Venezia, da tutto il nord insomma, ma non da quest'angolo di Liguria, dimenticato dalle FS. Non mi si dica che possiamo utilizzare gli espressi Torino-Sicilia salendo a Genova P.P.: a parte la scomodità del cambio, è quasi impossibile trovare posto, specialmente durante le festività e nel periodo estivo.
Non capisco nemmeno perché, onde evitare quest'ultimo problema causato dal percorso notturno, non si istituisca un treno I.C. diurno che, partendo per esempio da Ventimiglia verso le ore 6-7 del mattino, possa arrivare (con circa 18 ore di percorso) a Palermo o Siracusa verso le ore 24.
Un'altra domanda: perché quasi tutti i treni a lungo percorso da e per il nord, tranne la coppia di I.C. 555-556, non hanno fermata a Patti, grosso centro con popoloso entroterra, mentre fermano a Milazzo e Barcellona, distanti fra loro solo 9 km?

Luigi Crifò - Imperia

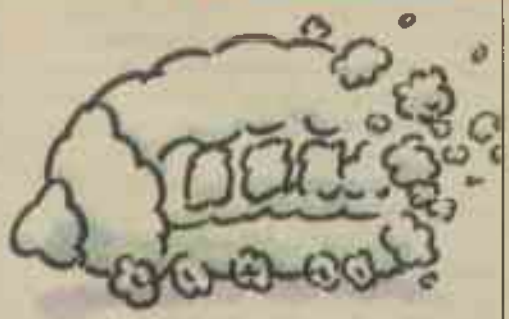
Per poter istituire servizi diretti, treni interi che siano o carrozze cuccette o altro, dobbiamo guardare ai numeri (come già risposto ad altri nostri lettori): quanti viaggiatori/giorno avremmo? Riusciremmo a riempire l'eventuale treno diretto dalla Liguria alla Sicilia?
Inoltre dobbiamo fare i conti con le esigenze della circolazione ed i problemi del materiale, soprattutto parlando di treni diurni (ma quanti viaggerebbero, di giorno, per 15-20 ore? Senza considerare il fatto che tendiamo a "specializzare" i treni, facendo viaggiare di notte quelli a lungo-lunghissimo percorso): trovare una traccia oraria libera, non andare ad intasare linee e stazioni nelle fasce orarie destinate ai pendolari, reperire le carrozze adatte e trovare i locomotori.
Per quanto riguarda le fermate in Sicilia, nella regione è in atto una analisi delle frequentazioni dei treni e dei viaggiatori saliti/discesi in ogni stazione, proprio per cercare di ottimizzare questo aspetto del servizio.

Proteste da Patti

Ho letto un'osservazione secondo la quale alcuni viaggiatori chiedono cose impossibili da realizzare sui treni. Io sostengo invece che l'Amministrazione ferroviaria non riesce, o meglio non vuole, soddisfare neppure le più elementari e fondamentali esigenze dei viaggiatori, come quelle da me evidenziate nei reclami — rimasti senza risposta — presentati a giugno '92 nelle stazioni di Messina e Patti. In sintesi facevo presente che:
— è ingiusta la soppressione dell'espresso 34873 delle ore 16.37 da Messina per Palermo, in quanto i viaggiatori che giungono a Messina Marittima alle 14.30 devono attendere il Regionale delle 17.30 per Patti-S. Piero Patti, con un'attesa di ben tre ore.
— molti viaggiatori di Patti sono costretti, ormai da lungo tempo, a raggiungere Milazzo o Messina per poter proseguire poi, in carrozza a cuccette, su Milano. Infatti il treno 772, che parte da Patti alle 18.14, d'estate e nelle principali festività (Natale e Pasqua) è privo di tale servizio, proprio quando dovrebbe essere potenziato, a meno che non si voglia intendere, per potenziamento, l'insufficiente periodico 1998, di pochissimi giorni tra luglio e agosto. Questo significa, per i cittadini di Patti, in mancanza di carrozze a cuccette sul 772 in alcuni periodi dell'anno, affrontare spesso il viaggio fino a Milano con solo posti a sedere, quando ci sono.

Eugenio Spagnolo - Patti (Messina)

Il treno 34873 (poi espresso 1693) fu istituito e soppresso in parallelo all'esistenza della relazione I.C. 1501 Roma-Villa San Giovanni-Reggio Calabria, a suo tempo effettuata con il materiale del Pendolino.
Nei periodi di punta, quali l'estate, le principali festività, l'offerta di cuccette, vetture letto e posti a sedere sui treni a lungo percorso da e per la Sicilia viene incrementata al massimo, con la sola limitazione imposta dalla potenzialità del servizio di traghettamento.
È questo il caso del treno 1920 Palermo/Siracusa-Milano, che ferma a Milazzo e non a Patti: nel periodo estivo diventa relazione esclusiva da Palermo, passa da 3 a 9 carrozze cuccette ed assorbe il servizio altrimenti svolto dal treno 772.
D'altra parte, il citato treno periodico 1998 — che ferma a Patti — non circola solo per pochi giorni in luglio ed agosto, ma "copre" i fine settimana ed i periodi di massima punta di Natale e Pasqua, circolando ben 41 giorni l'anno.
Esistono comunque, oltre al treno 1920, altre ottime alternative che, con il minimo disagio di un solo cambio, permettono di raggiungere Milano in tempi brevi. Ad esempio:
— treno 1924. Parte, con vetture letto e carrozze cuccette, da Patti alle 21.24, arriva a Roma Termini alle 7.45; cambio su treno E.C. 52 che parte alle 8.15 e giunge a Milano Centrale alle 13.10 (percorso in 15 ore 46' contro le 16 ore 11' del treno 772 o le 17 ore 31' del 1998).
— treno 3898. Parte da Patti ore 20.25, arriva a Messina alle 21.35; cambio su treno 790 (con cuccette prenotabili — per tempo — dalla stazione di Patti) che parte alle 21.50 con arrivo a Milano alle 12.15, dopo 15 ore e 50' in totale.
I treni fra Messina e Palermo: stiamo lavorando per razionalizzare e migliorare l'offerta, distribuendola nell'arco della giornata (ma sempre con un occhio alle frequentazioni!).



Pendolari del fine settimana

Vorrei segnalare l'esiguità e la cattiva organizzazione dei collegamenti Firenze-Bologna e viceversa a danno dei pendolari del fine settimana.
Al lunedì mattina il primo treno per Bologna parte alle 6.58 e arriva alle 8.03, orario inaccettabile a molti che devono recarsi sul posto di lavoro; la domenica sera, dopo l'I.C. delle 20.14 per Bologna/Venezia (affollatissimo: molti non riescono a salire), si passa a quello delle 22.30, perché gli altri sono espressi con "particolari norme di ammissione", non utilizzabili da chi è diretto in Emilia. Da Bologna a Firenze vorrei segnalare inoltre un "buco" dalle 12.46 alle 14.12. Non sarebbe più opportuno istituire una serie di diretti Firenze-Bologna e viceversa, invece di costringere i pendolari a usare I.C. o E.C. rari, cari, affollati e in perenne ritardo?

Francesco Bardotti

Sull'opportunità di istituire nuovi treni potremmo anche convenire, purtroppo sulla tratta Firenze-Bologna proprio non ce ne stanno altri: non c'è posto, non passano!

Un orario da recuperare

Ogni modifica d'orario non passa inosservata, specie se riguarda una linea abbastanza frequentata come la Cosenza-Napoli-Roma. Nell'Orario Invernale, il treno 562 tra Cosenza e Roma è stato anticipato, senza che a tale spostamento abbia fatto seguito l'anticipo di almeno un treno della linea Crotone-Sibari-Cosenza.
La mia proposta è la seguente: far partire per Roma, sulla traccia oraria delle 9.00, da Cosenza anziché da Salerno l'Intercity periodico 1560, con circolazione il sabato festivo e lunedì e giornalmente nei periodi festivi, istituire un solo collegamento mattutino sia per il treno periodico 1560 che per il 560 tra Crotone, Sibari, Paola e viceversa.

Francesco Angiò - Crosia (Cosenza)

È in progetto, dal 1994, la revisione completa di tutte le combinazioni di viaggio fra treni, soprattutto Intercity e diretti.
La proposta del nostro lettore verrà comunque presa in esame nella prossima "Conferenza Nazionale Orari", che si terrà ai primi di giugno.

Ancora sul fumo in treno

Vorrei domandare chiarimenti sul problema del fumo quando si viaggia: dato che finalmente c'è una legge, non capisco perché non si riesca a farla rispettare anche sul treno. Mi piacerebbe sapere quali sono esattamente le zone fumatori e non-fumatori; io sostengo che le zone sono nettamente divise in due, come su tutti i treni appena si esce dall'Italia e come dicono i simboli posti ai lati delle porte di salita.

La zona fumatori rimane tutta da una parte - corridoio e piattaforma compresi - e così pure la zona non-fumatori: non capisco perché anche corridoi e piattaforme delle zone non-fumatori debbano essere a disposizione di chi fuma.

Anche nelle vetture nuove, senza corridoi ma con i due settori comunque nettamente separati, molti fumano sulle piattaforme delle zone non-fumatori e quando faccio loro presente che stanno fumando nella zona sbagliata, immancabilmente alzano gli occhi in cerca del fatidico cartello di divieto e, siccome non c'è, dicono di essere dalla parte della ragione.

Quando chiedo l'intervento dei controllori mi sento dare torto e va a finire che io viaggio sempre infastidita dal fumo (da notare che soffro d'asma), seccata dalle continue discussioni con la gente e con i controllori e arrivo a destinazione innervosita.

Mi sembra che questo sia un grande problema risolvibile con semplicità: basta mettere i cartelli con il classico simbolo di divieto anche nei corridoi e sulle piattaforme delle zone non-fumatori.

Graziella Soffientini - Milano

È vero, in alcuni casi le indicazioni segnalanti il divieto di fumo nelle carrozze sono contraddittorie, anche perché la normativa in materia è in costante evoluzione.

L'articolo 28 del D.P.R. 753/1980 indica dove e quando è vietato fumare (nei compartimenti e nei veicoli ferroviari ad ambiente unico non riservati ai fumatori; nelle sale d'attesa delle stazioni e delle fermate; nei compartimenti a cuccette e in quelli delle carrozze letto occupate da più di una persona, durante il servizio di notte), stabilisce che negli spazi non riservati ai fumatori devono essere esposti, in posizione visibile, avvisi riportanti il divieto di fumare e determina le sanzioni a carico dei trasgressori. Stabilisce inoltre che il divieto di fumare può essere esteso ai compartimenti ferroviari per fumatori quando, per insufficienza di posti, debbano essere occupati anche da viaggiatori cui il fumo sia molesto.

L'Orario Ufficiale FS riporta le medesime indicazioni, con l'aggiunta del divieto di fumare nei corridoi e nelle piattaforme delle carrozze contrassegnate dagli appositi pittogrammi di divieto.

Infine, dal 27/9/1992 il divieto di fumare è stato esteso a tutti i treni classificati "regionali" e "metropolitani", indipendentemente dalle indicazioni presenti nelle carrozze e nei compartimenti. Sugli altri treni è consentito fumare solo nei compartimenti contrassegnati dall'apposito pittogramma e quindi il divieto deve intendersi esteso ai corridoi ed alle piattaforme.

La clientela viene informata di questi divieti con appositi avvisi, in via di affissione su tutti i treni, così come su tutti i treni si sta ultimando l'apposizione dei pittogrammi negli spazi previsti all'interno di ogni vettura.

Non ci sembra poco, anche se, come già ricordato nella risposta al signor Sibilla ("Amico Treno" n° 7), molto dipende dall'educazione e dal senso di responsabilità dei nostri clienti fumatori.

Lettera da una "pasionaria"

Sono una "pasionaria" del treno, che quando è il caso difendo a spada tratta, specie in questo nostro cosiddetto "ramo secco" Sulmona-Castel di Sangro- Carpinone, che ha un bellissimo percorso panoramico su una linea tecnicamente validissima: dai 405 metri d'altezza di Sulmona raggiunge i 1.300 metri della stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo (dopo il Brennero, la stazione più alta d'Italia). È una linea lunga 130 chilometri, stupenda in ogni stagione, meritevole di essere turisticamente valorizzata (vedi "Treno della valle" a pag. 34 di "Amico Treno" n° 5).

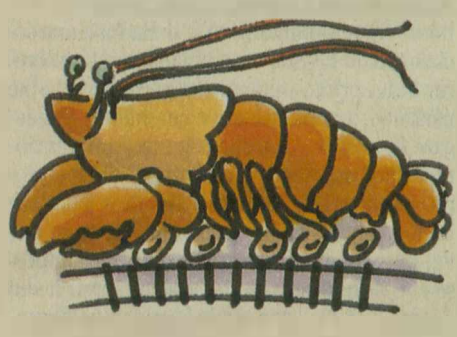
Tale linea potrebbe inoltre essere utilizzata in pieno per il carico dei TIR con la loro merce su piattaforma, come ad esempio in Austria e Svizzera, in modo da non inquinare e intasare pericolosamente le nostre valli.

Vi prego, spezzate anche voi una lancia per il nostro "ramo secco"!

Mariella Vitto Massei - Pettorano (Ascoli Piceno)

Ne siamo convinti: la Sulmona-Carpinone è una delle più belle linee della rete. Però nessuna linea può sopravvivere unicamente grazie ai propri utilizzatori se, come accade sulla Sulmona-Carpinone, su 68 posti offerti da ogni treno, viaggiano in media 12 persone.

Proprio per questo cerchiamo di razionalizzare l'esercizio, in modo da ridurre i costi e aumentare le speranze di mantenerla in vita. Ma senza un aiuto finanziario della Regione (o, in alternativa, una gestione assicurata da loro con la nostra assistenza) non ce la faremo.



Cure mediche e viaggi in treno

Vorrei che prendeste in esame la possibilità di concedere sconti o rimborsi a favore di chi deve spostarsi in treno per andare a ricevere cure sanitarie (controlli, esami, visite specialistiche) presso centri non vicini alla propria abitazione.

Annamaria Fedeli - Ancona

La proposta è bella, ma non realizzabile: dovrebbe essere il ministero della Sanità a ripianare alle FS le eventuali agevolazioni concesse per i viaggi motivati da esigenze di carattere curativo, accollandosene i costi, ma di questi tempi...

Chi, come la nostra lettrice, deve viaggiare giornalmente per periodi non lunghissimi, può acquistare un abbonamento ordinario (mensile o di sei giorni), con uno sconto, raffrontato al singolo viaggio, del 60% circa.

Per viaggi di carattere occasionale, fino a 250 chilometri, si possono acquistare biglietti di andata e ritorno con uno sconto del 15%.

Un bel passo da gambero!

Sono impiegato tecnico in un'azienda di elettronica civile. Per recarmi al lavoro utilizzo ogni giorno il treno fra Calusco e Monza (linea Bergamo-Milano via Carnate). Ho alcuni argomenti che mi stanno a cuore.

1 - Sulla mia linea i treni viaggiano ad una velocità media di 35 km/h ed esempi tipici sono i regionali 10464 del mattino (Calusco ore 6.50) che arriva a Monza sempre con almeno 5 minuti di ritardo sull'orario previsto (7.23) e 10467 della sera (Monza ore 17.39) che arriva a Calusco con non meno di 5' di ritardo rispetto all'ora prevista (18.09).

Sarà pure colpa dei vari incroci o del malandato ponte sull'Adda, ma rimane il fatto che la velocità d'esercizio è pari a quella dei corridori del Giro d'Italia.

2 - D'estate percorro spesso la linea Milano-Ventimiglia, per raggiungere la mia famiglia in vacanza a Diano Marina e concordo pienamente con quanto affermato dall'assessore regionale ligure Carlo Baudone, a pagina 22 del numero 6 — ma il discorso è comune ad altre linee — che la definisce "una linea da Far West". A questo stato di cose ha notevolmente contribuito l'Ente FS: infatti i lavori per il duplicamento di tale linea sono ancora nel libro dei sogni! Inoltre, dall'orario estivo 1991 il servizio passeggeri è nuovamente peggiorato dopo un breve periodo di relativo miglioramento.

Fino al 1984 era previsto da Milano il diretto 2734 che partiva alle ore 9.00 per arrivare a Diano Marina (salvo ritardi nel 90% dei casi) alle 13.45: 4 ore e 45 minuti per 255 km, alla velocità media di 54 km/h.

Dal 1985 al 1988 vennero istituiti degli espressi con tempi di percorrenza (salvo i cronici

ritardi) decisamente più treni. Esempio l'espresso 1406: Milano 8.05, Diano Marina 11.36.
Negli anni 1989 e 1993 tale espresso venne declassato a diretto (2742), mantenendo lo stesso tempo di percorrenza. "Dulcis in fundo", con l'orario estivo 1991 il treno viene denominato 2152 e ritardato di mezz'ora in arrivo a Diano Marina: 12.05 anziché 11.36. Un bel passo da gambero!
3 - Tutti i treni a lunga percorrenza sono attestati a Milano Centrale mentre i treni regionali per il Nord-Lombardia partono da Milano P. Garibaldi. È necessario quindi trasbordare, utilizzando la metropolitana, e ciò costa tempo e denaro e reca disagio e perditempi. Perché non istituire "corsette" fra Milano Centrale e Greco Pirelli, in modo che i viaggiatori in arrivo o partenza dalla Centrale possano facilmente utilizzare i regionali da Porta Garibaldi?
4 - L'ultimo punto riguarda l'ennesimo "incentivo" messo in atto dalle FS per scoraggiare l'uso del treno: mi riferisco all'abolizione della "Carta Famiglia".
Con questa trovata, si rende più conveniente economicamente e più comodo l'utilizzo dell'automobile, quando interamente occupata, mentre all'estero le cose vanno decisamente in senso opposto e si favoriscono i viaggi familiari in treno.
Un'ultima considerazione riguarda le linee "non remunerative" ed i "rami secchi". L'Ente FS deve rendersi conto che la sua è una funzione sociale e non di mero guadagno o di grandi progetti, ad esempio l'Alta Velocità.
Sopprimere treni e sostituirli con pullman è una soluzione senza senso e che a lungo termine aggraverà i già gravi problemi di circolazione stradale.
Giampiero Cattaneo - Calusco d'Adda (Bergamo)

1 - Ritardi. Da alcuni mesi sono state attivate apposite "task force" che seguono giornalmente la marcia dei treni e analizzano le cause di ritardo e disservizio, per poter efficacemente prevenire le cause abituali di ritardo e quindi "pilotare" gli interventi di manutenzione straordinaria e di potenziamento infrastrutturale. Di fatto, rispetto allo stesso periodo dell'anno passato, abbiamo potuto registrare un sensibile miglioramento nella regolarità di marcia e nell'andamento dei ritardi dei treni pendolari, a conferma della bontà dei provvedimenti adottati. Un ulteriore miglioramento dei servizi regionali relativi ai collegamenti da Milano per Lecco e per Bergamo si avrà dai prossimi mesi, con l'aumento dei convogli effettuati con materiale leggero ad alta accelerazione. È in fase di riorganizzazione la dislocazione sul territorio nazionale di tali mezzi, con l'obiettivo di concentrarli sulle linee e sui collegamenti con spiccate caratteristiche pendolari.
2 - Collegamenti Milano-Ventimiglia. La ristrutturazione dei collegamenti diretti è stata attuata nella seconda metà degli Anni 80, con una "griglia" di treni cadenzati ogni due ore, oltre ai collegamenti di rinforzo nelle ore e nei periodi di punta.
Negli scorsi anni sono aumentate sia le composizioni della maggior parte di questi treni, per fronteggiare i continui aumenti di traffico, sia il numero delle fermate al servizio delle località rivierasche, per venire incontro alle richieste della clientela, spesso costretta a disagevoli trasbordi per raggiungere alcuni centri di minor interesse (si tratta comunque di un movimento di viaggiatori di non trascurabile importanza).
Sono anche stati incrementati i treni regionali lungo le Riviere di Levante e di Ponente. In particolare, sulla linea Genova-Ventimiglia (tuttora a semplice binario per lunghi tratti nonostante la ripresa dei lavori di raddoppio) ciò ha comportato un aumento degli incroci e delle soggezioni reciproche tra i treni, con il peggioramento per taluni treni dei tempi di percorrenza.
È comunque in fase di studio la possibilità di utilizzare convogli reversibili per alcuni collegamenti Milano-Ventimiglia, in modo da recuperare il perditempo dovuto all'inversione di marcia e al cambio di locomotore a Genova Piazza Principe.
Si sta inoltre valutando l'opportunità di aumentare i treni "mirati", cioè quei collegamenti rivolti a uno specifico segmento di clientela, in questo caso costituita dai viaggiatori lombardi diretti nella Riviera di Ponente. In tal senso potrebbero aumentare le relazioni veloci Milano-Riviera, senza fermate intermedie fino a Genova, sull'esempio dell'attuale treno periodico Bergamo-Bordighera, instradato via Genova Smistamento (percorrenza di 3 ore e 20 minuti da Milano Rogoredo a Diano Marina, inferiore di 30 minuti circa rispetto a quella dei treni "cadenzati").
3 - Per i treni a Milano Centrale ricordiamo quanto già risposto ("Amico Treno" n° 2/93, pag. 44): la potenzialità della stazione è completamente sfruttata, non c'è spazio per altri treni.
4 - Anche per la Carta Famiglia rimandiamo a quanto già risposto su "Amico Treno" n° 7/92: tutte le "carte" ferroviarie non sono diritti, ma semplicemente offerte commerciali e promozionali, che prevedono sconti e che possono sempre essere modificate, soppresse, limitate o riproposte.
Infine, il problema dei "rami secchi", delle linee "non remunerative", della funzione sociale che le FS Spa sono chiamate ad assolvere: è dal primo numero del periodico che ne parliamo, ne discutiamo e cerchiamo di spiegare la nostra posizione e le nostre intenzioni; forse basta leggere con un po' di attenzione gli editoriali pubblicati finora e riflettere un momento. Poiché, comunque, ripetere giova, proviamo ancora: la Ferrovia è un'impresa che deve far quadrare costi e ricavi. Il suo dovere è l'efficienza. Se lo Stato vuole "regalare ferrovia" ai cittadini, ne siamo lieti. Ma può permetterselo? Se non può, bisogna scegliere cosa vendere loro e a che prezzo. Ciò che il viaggiatore risparmia è a carico del contribuente.



Servizio cumulativo e regolarizzazioni

Con la crescente disabilitazione, per diverse ore della giornata, delle biglietterie in numerose stazioni e la trasformazione di vari impianti in semplici fermate, diventa sempre più difficile munirsi di biglietto del servizio cumulativo italiano.
Sarebbe auspicabile che l'Ente si accordasse con le Amministrazioni che gestiscono le ferrovie in concessione ammesse al servizio cumulativo affinché venga abolita l'applicazione del diritto per l'emissione in treno del biglietto nei confronti del viaggiatore giunto alla stazione di allacciamento con regolare biglietto FS. Ciò avverrebbe in analogia a quanto già previsto in favore del viaggiatore proveniente dall'estero e munito di biglietto per la stazione di confine.
Se quanto proposto non venisse messo in pratica, sempre più numerosi viaggiatori si vedrebbero costretti a munirsi di biglietto nelle stazioni di allacciamento, con inutili perdite di tempo (e di coincidenze), a meno di pagare un "diritto" che francamente trovo ingiusto. A proposito di servizio cumulativo, per quale motivo le ferrovie Torino Dora-Ceres e Settimo Torinese-Pont Canavese non sono ammesse a tale servizio, pur essendo entrambe direttamente allacciate alla rete FS?
Luigi Lupi - Genova Quarto dei Mille (Genova)

Il nostro lettore, cui già abbiamo in altra occasione risposto privatamente, formula domande interessanti e pertinenti (che evidenziano un'ottima conoscenza dei regolamenti ferroviari) e suggerisce valide e logiche soluzioni, come quella ora proposta, che verrà sicuramente presa in considerazione.
Dobbiamo comunque ricordare al signor Lupi e a tutti i nostri lettori, che è nostro intendimento trasformare l'attuale rapporto di servizio cumulativo con le Ferrovie Concesse nell'ambito locale in un rapporto di integrazione tariffaria, soluzione ed obiettivo finale — anche se in tempi non brevissimi — delle FS Spa

per il trasporto regionale. Si potrà così circolare su vettori diversi con un unico titolo di viaggio, ad un prezzo che non sarà più la somma di quelli dei due vettori (come avviene ora nel servizio cumulativo), ma verrà stabilito da una tariffa comune.
I motivi per i quali alcune linee ferroviarie, come la Torino Dora-Ceres e la Settimo Torinese-Pont Canavese non sono ammesse al servizio cumulativo, possono essere molteplici; decisiva è di sicuro la scarsa richiesta: le linee citate, ad esempio, confluiscono a Torino, meta della quasi totalità dei viaggiatori (pochissimi proseguono su altre linee FS in uscita da Torino) ed analoga situazione si riscontra con le Ferrovie Nord Milano in Lombardia.
A proposito di Milano e Torino, ricordiamo che sono in vigore accordi di integrazione tariffaria (con la Società Satti a Torino, con ATM-Azienda Trasporti Municipali e FNM-Ferrovie Nord Milano Esercizio a Milano). Grazie a questi accordi, nell'esempio di Torino, chi arriva a Torino Dora con la Satti e ha un biglietto da o per Torino può utilizzare treni FS diretti a Torino Porta Susa, Porta Nuova e Lingotto; inoltre alcune corse della Satti proseguono sulle linee FS da Torino Dora a Torino P.ta Susa.

Ancona: niente auto al seguito

Vorrei chiedervi perché, volendo ristrutturare il vostro sistema di trasporti e adeguarlo al sistema europeo, lavorate solo in certi settori. Mi spiego meglio: vorrei sapere per quale motivo ad Ancona non viene attivato il servizio di carico e scarico delle automobili dal treno, quando invece tale servizio esiste a Rimini, ad esempio. Ancona è sicuramente più importante, con il suo porto, dove vengono ad imbarcarsi tante macchine straniere.
All'estero questo tipo di trasporto è diffusissimo, allora perché in Italia non è usato? Quanti problemi di traffico in meno, per Ancona — che si blocca allo sbarco delle navi — e per la nazione si avrebbero! Forse il servizio è fatto ed organizzato in maniera errata.

Mario Piersichini - Ancona

La richiesta dei servizi di auto al seguito del viaggiatore è in costante aumento: per questo motivo, ogni anno, inseriamo in orario qualche nuova relazione e aumentiamo la frequenza dei servizi.
Attualmente esistono due flussi turistici internazionali che attraversano o raggiungono l'Italia con l'auto al seguito, utilizzando la linea adriatica: quelli diretti alla Riviera romagnola, che fanno capo a Rimini, e quelli con destinazione Grecia, attestati a Brindisi.
Occorre infatti tener presente che per le operazioni di carico e scarico delle auto dai treni ci vogliono tempi lunghi e il servizio, di conseguenza, viene necessariamente svolto tra le stazioni di origine e termine corsa delle relazioni servite, senza possibilità di fermate intermedie.
Per quanto concerne Ancona, che è interessata da un discreto traffico verso Grecia ed ex Jugoslavia, non esiste, per ragioni contingenti, sufficiente domanda per giustificare l'istituzione, quest'anno, del servizio.
A presto, però, una completa revisione del settore.

Autoservizi sostitutivi: informazioni e controlli

Non intendo qui criticare il provvedimento — doloroso, ma forse necessario — che ha soppresso treni festivi sostituiti da autocorse, su alcune tratte scarsamente frequentate, ma intendo esaminare invece il modo in cui viene gestito, nella fattispecie, il servizio Porto Ceresio-Varese.
Chi intende proseguire oltre il capoluogo non può farsi rilasciare il titolo di viaggio per l'intera tratta: manca il personale FS e quello dell'autoservizio dispone unicamente di biglietti prestampati, limitati a Varese.
Bisognerebbe quindi acquistare due biglietti: il primo, sull'autobus, fino a Varese ed il secondo, sul treno, per il rimanente percorso; senonché, tariffario alla mano, il prezzo complessivo sarebbe maggiore!
In realtà, ma l'ho saputo successivamente, l'importo del primo viene sottratto a quello del secondo, ovviando all'inconveniente.
Il fatto grave, secondo me, è che questa procedura né è stata comunicata all'incolpevole quanto sortese personale dell'autoservizio, né è conosciuta dal Capo Stazione di Varese!
Il fatto mi ha interessato il 29 novembre scorso e il tentativo di far valere le mie ragioni 'mi ha procurato — manco a dirlo — la perdita della coincidenza per Milano. Ma non è questo ciò che importa: rimarchevole è il modo con il quale viene gestito un disagio inevitabile.
Mi piacerebbe inoltre sapere se esistono controlli sul non sempre perfetto servizio garantito dalle aziende che gestiscono queste linee per conto dell'Ente FS. Credo che ce ne sarebbe bisogno.

Sergio Martegani - Arcisate (Varese)

Ci dispiace per il disagio che ha dovuto sopportare, e per il ritardo con cui rispondiamo alla sua lettera. Un fatto è certo: sia il titolare della società di autoservizio sostitutivo che il Capo Stazione Titolare di Varese avrebbero dovuto informare il personale dipendente circa la normativa che regola il servizio, emanata dalla Divisione Trasporto Locale il 15/10/92 ed ulteriormente chiarita il 12/11/92 con una nota sottoscritta dalle Divisioni e Funzioni dell'Ente FS coinvolte: Trasporto Locale, Passeggeri e Amministrazione e Controllo.
Infine, per quanto riguarda i controlli sulla regolarità del servizio, questi ci sono e sono demandati ai Capi Stazione Titolari delle tratte interessate e agli Uffici Produzione compartimentali che sottoscrivono i contratti con le società di autolinee.
Grazie alla sua segnalazione abbiamo verificato e posto rimedio a un malaugurato inconveniente verificatosi nel "flusso" delle informazioni ufficiali.

Ci vuole un'inchiesta!

Evito i commenti superflui e vado subito al sodo: a Potenza (ricordiamolo, capoluogo di regione), da parecchi anni funziona solo la linea ferroviaria Potenza-Foggia; le altre linee (Battipaglia-Potenza-Metaponto, Sicignano-Lagonegro) sono interrotte per lavori. È una vergogna!
Fra l'altro, con i politici incompetenti ed i ladri che abbiamo, una ripresa veloce dei servizi è un'utopia, ci sarebbe da fare un'inchiesta...
Inoltre avrei da fare un'osservazione: su quasi tutti i treni meridionali i vetri sono sporchissimi, le FS provvedano.

Francesco Pugliese - Potenza

Ha perfettamente ragione, ma tenga presente che, dal 1° marzo scorso, la tratta Potenza-Taranto è riaperta e circolano 6 coppie di treni. La tratta Battipaglia-Sicignano verrà riattivata dal maggio prossimo (orario estivo), con 8 coppie di treni; la Potenza-Sicignano, infine, riaprirà nel gennaio 1994.
I vetri dei treni vengono puliti allo stesso modo in tutta Italia: Sud o Nord non c'è differenza; che da qualche parte alcuni viaggiatori siano meno "attenti"?



ABBONATEVI!!!

È in corso la campagna abbonamenti ad "Amico Treno". Nelle stazioni di tutta Italia sono affissi manifesti e locandine che invitano a compilare il tagliando di richiesta, che viene distribuito presso le biglietterie. Ricordiamo che, comunque, è anche possibile abbonarsi, per tutto il mese di giugno, inviando semplicemente una cartolina postale o un biglietto contenente i seguenti dati, scritti in stampatello: nome - cognome - indirizzo - cap - città - provincia, alle sedi degli Uffici Trasporto Locale del vostro Compartimento o direttamente alla nostra redazione.
Gli indirizzi completi degli Uffici sono stati pubblicati sul numero 3 - anno 2 del giornale.

Da parte di un Amico.



Rapido e puntuale, da giugno a casa vostra.

Amico Treno é il mensile di chi viaggia quotidianamente in ferrovia. È come un amico che vi tiene compagnia, vi informa, vi racconta storie e vi fa fare quattro risate. Ma soprattutto riceve le vostre lettere di proposte e proteste e vi risponde personalmente. Oggi, **Amico Treno** vi aspetta nelle stazioni e sui treni. Da giugno, per avere un rapporto più stretto e continuo, sarà solo in abbonamento. E l'abbonamento sarà gratuito per tutti coloro che lo richiederanno con il coupon allegato. È facile, basta spedirlo e riceverete **Amico Treno** a casa, ogni mese, rapido e puntuale.



SPEDIRE IN BUSTA CHIUSA

Compila e spedisci ad **Amico Treno** - C.so Magenta, 24 - 20123 Milano

Nome ..... **Cognome** .....

Professione ..... **Età** .....

Via ..... **N°** .....

Città ..... **Prov.** ..... **C.A.P.** .....

Desidero sottoscrivere un abbonamento gratuito ad Amico Treno a partire dal primo numero raggiungibile

AMICOTRENO
il mensile di proposte in movimento

TRASPORTO LOCALE

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore GIUGNO 1993 ANNO 2 - N. 5

Sped. abb. post. gruppo III/70

Da parte di un Amico.



TAGLI ALLE FERROVIE: SI APRE IL CONFRONTO

LA PULIZIA AL SERVIZIO DELLA QUALITÀ

GENE BIFRONTE: INSOLITA INTERVISTA A GENE GNOCCHI

Da parte di un Amico.



Rapido e puntuale, da giugno a casa vostra.

Amico Treno é il mensile di chi viaggia quotidianamente in ferrovia. È come un amico che vi tiene compagnia, vi informa, vi racconta storie e vi fa fare quattro risate. Ma soprattutto riceve le vostre lettere di proposte e proteste e vi risponde personalmente. Oggi, **Amico Treno** vi aspetta nelle stazioni e sui treni. Da giugno, per avere un rapporto più stretto e continuo, sarà solo in abbonamento. E l'abbonamento sarà gratuito per tutti coloro che lo richiederanno con il coupon allegato. È facile, basta spedirlo e riceverete **Amico Treno** a casa, ogni mese, rapido e puntuale.



SPEDIRE IN BUSTA CHIUSA

Compila e spedisci ad **Amico Treno** - C.so Magenta, 24 - 20123 Milano

Nome ..... **Cognome** .....

Professione ..... **Età** .....

Via ..... **N°** .....

Città ..... **Prov.** ..... **C.A.P.** .....

Desidero sottoscrivere un **abbonamento gratuito** ad Amico Treno a partire dal primo numero raggiungibile

AMICOTRENO
il mensile di proposte in movimento

SOMMARIO

AMICOTRENO

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 2 - n° 5



4 Più treno

6 Tagli alle Ferrovie: si apre il confronto

8 La pulizia al servizio della qualità

10 1993: anno nero per le merci

12 Il progetto nodi per le aree metropolitane

15 La battaglia contro la ''Variante di Valico''

16 Metti l'auto in naftalina

17 Pendolari anno secondo: il bilancio di sedici incontri.

18 Meno strade, ma più ferrovie

20 Quando la scelta è tra la gomma e la rotaia

22 Sbuffi

24 ''Terza classe''

26 Gene bifronte

30 Speciale Compartimenti

41 Lettere & Lettere

Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di redazione
Stefano Bernardi (Responsabile di Divisione), Silvio Grandi, Luciano Luccini, Carlo Pino, Lorenzo Gallico e Piero Spila (Relazioni Esterne FS), Cesare Vaciago (Direttore Area Trasporto)

Coordinamento redazionale Cristina Forghieri

Segreteria di redazione Giuseppe Bissanti

Collaboratori
Antonio Albanese, Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Ludovico Bancivenni, Mario Benedetti, Beppe Bertoli, Silvano Bonaiuti, Renato Calabrese, Annalisa Celino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Luciano Covi, Vincenzo Crolla, Angelo Dadda, Vittorio De Senis, Giacomo De Stefani, Anna Maria D'Agapito, Davide Dragoni, Maria Di Gennaro, Alberto Duri, Massimo Ferrari, Bianca Maria Fiorillo, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Gino & Michele, Mirella Giustiniani, Fulvio Graglia, Sabina Guzzanti, Corrado Leonarduzzi, Maurizio Liurni, Enzo Lunari, Edo Magnani, Lorenzo Maruotti, Gian Luigi Montagna, Claudio Morelli, Diana Nobile, Athos Passalacqua, Giancarlo Pedrazzi, Marisa Radogna, Silvano Roggero, Paolo Rossi, Antonietta Sannino, Salvatore Sentina, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimè, Paolo Simini Trinchera, Piergiorgio Timone, Luisa Valardi, Francesco Vinci.

Redazione Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/67713314-86454860 - *Fax* 02/8693919

Progetto grafico e impaginazione
Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche
Martinuzzi/Farabolafoto pag. 6. Massimo Sestini/Farabolafoto pag. 7; Guido Lucci pagg. 8-9; E. Nagele/I.C.P. Milano pag. 10; Gino Begotti/I.C.P. Milano pag. 11. A. Martinozzi/Farabolafoto pag. 15, Luigi Baldelli/Ag. Contrasto pag. 17; Piergiorgio Pescali/Farabolafoto pagg. 18-19; Photo Antonio/Farabolafoto pagg. 20-21; Tonino Mucl/Ag. Palmiro Muci pag. 26

Le illustrazioni sono di Guido Orlandi

Stampa: Officine Grafiche Mondadori - Verona

Impianti per la stampa: Color System - Milano

Fotocomposizione
Centro Prestampa Grafotitoli - Sesto San Giovanni (MI)

Editore
Leonardo Periodici Srl - viale dei Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992

Tiratura 1.000.000 di copie

Più treno

Ci siamo più volte ripetuti — anche su questa pagina — le ragioni per cui vogliamo più treno: aria più pulita, risparmio energetico, meno incidenti sulle strade, meno stress. Non ci siamo neppure nascosti le ragioni che rendono particolarmente difficile conseguire questo obiettivo:
— quelle politiche (il treno, a differenza della strada, concentra le voci di intervento pubblico: costruzione, manutenzione, funzionamento, sicurezza, che la strada disperde su più bilanci, impegnando, per di più, per la condotta, la forza lavoro del singolo cittadino/autista; ne segue un grave svantaggio competitivo nella battaglia che si è ormai aperta per ritagliarsi una fetta del bilancio statale, sempre più esiguo);
— quelle strettamente aziendali (esiguità della quota di mercato, qualità carente, costi eccessivi, investimenti elevatissimi con forte impatto sui territori);
— quelle intrinseche alla psicologia nazionale (siamo il Paese al mondo con le case più pulite e le strade più sporche: la scarsa consapevolezza del bene comune rispetto al nostro particolare ci rende, ovviamente, cattivi clienti del mezzo pubblico).

A cavallo dei prossimi tre mesi dobbiamo avviare a soluzione tutti e tre questi problemi (anche se vincere su tutti i fronti sarà possibile, per l'intrinseca lentezza dell'investimento ferroviario, solo in un periodo di tempo molto più lungo: dai 5 ai 10 anni).
Per questa ragione questo numero di ''Amico Treno'' vi chiama a raccolta come amici: non per mettere da parte i motivi delle nostre frequenti e — per noi almeno — provvidenziali polemiche, ma per ricordare con chiarezza a tutti che, se affronteremo nel modo sbagliato la ''battaglia d'estate'', rischierà di non

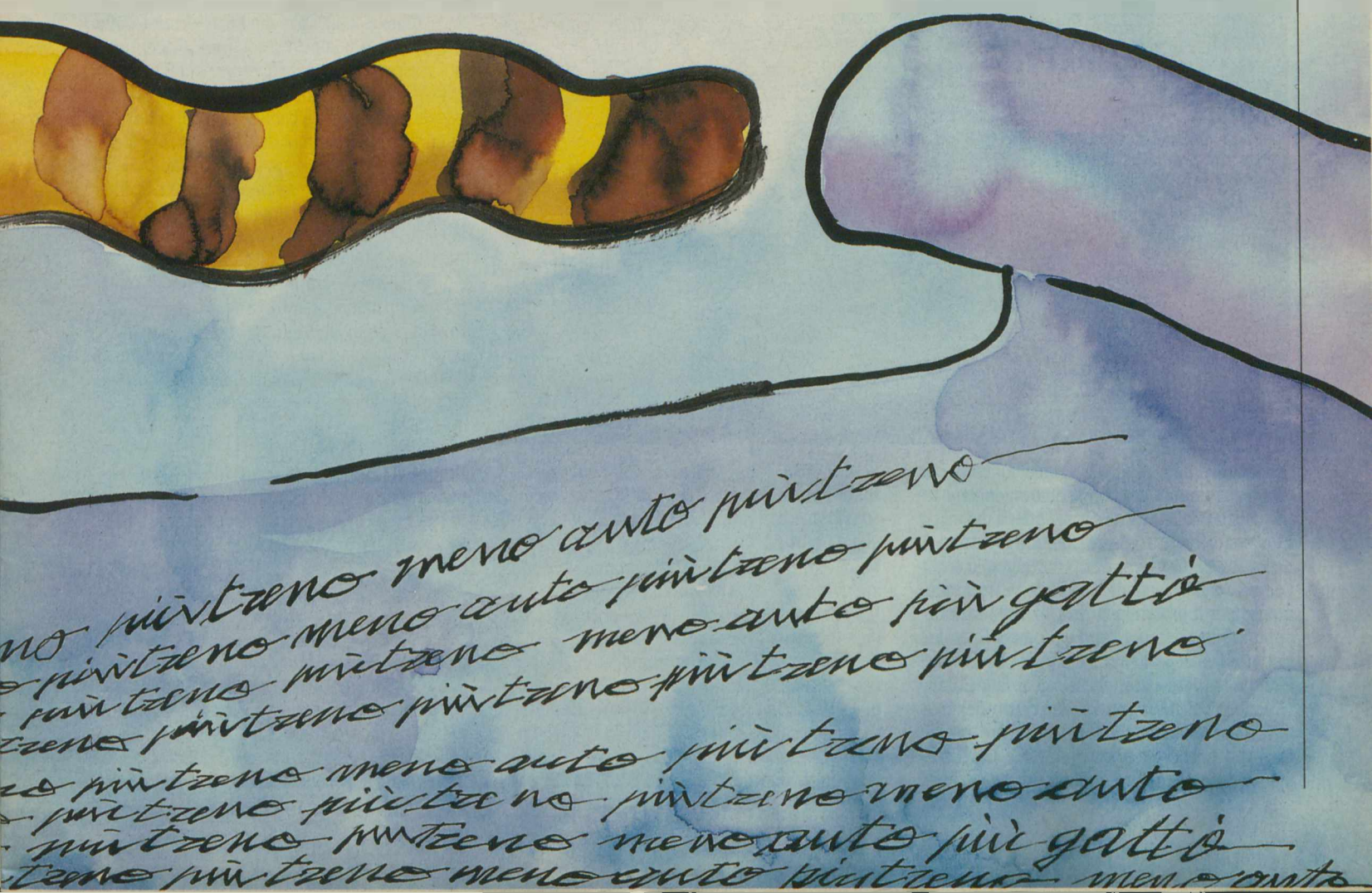


esserci più, nel medio termine, l'oggetto delle nostre discussioni: il treno.
La battaglia politica di questa estate è il *rinnovo del contratto di servizio pubblico:* il contratto, ve lo ricordiamo, con il quale lo Stato *compra* dalle FS i treni locali. A questa partita è dedicata l'intervista con Stefano Bernardi, nuovo responsabile delle Divisione Trasporto Locale, sul quale peserà la parte principale di questa contrattazione. In estrema sintesi, questo è il problema: se lo Stato non aumenterà di almeno 1.000 miliardi lo stanziamento per il trasporto locale su ferro nel progetto di finanziamento '94 (da 2.184 miliardi a 2.684) le FS saranno costrette a tagliare 2 mila km di linea ed il 18 per cento dei servizi locali, ovviamente scegliendo le tratte ed i servizi meno frequentati, ma pur sempre riducendo drasticamente l'offerta (e avviando, così, la spirale negativa: meno servizi = più automobili = meno clienti al treno = meno servizi).
I tempi qui sono serrati: o la spuntiamo entro luglio (data fissata dal Governo per l'elaborazione del Progetto di finanziaria che, definendo le risorse, predetermina l'esito del contratto) o abbiamo perso.
La battaglia *aziendale* è, naturalmente, in corrispondenza biunivoca con la battaglia politica (se non riduciamo i nostri costi e non miglioriamo la qualità e le quote di mercato, il denaro pubblico serve solo a turare i nostri buchi e anche la battaglia "politica" diventa inutile).
Sul fronte aziendale le partite sono più d'una:

- quella della qualità (cui abbiamo dedicato l'intero numero sui ritardi; in questo ci concentriamo sull'aspetto pulizia, in un'intervista a Francesco Salvatore, responsabile del problema per le FS);
- quella dell'organizzazione e del costo del lavoro (tema al quale dedicheremo uno dei prossimi numeri, anche attraverso un confronto franco e duro con le organizzazioni sindacali di categoria);
- quello delle quote di mercato (e in questo numero affrontiamo, per darvi una consapevolezza di temi solo apparentemente lontani, il quadro delle merci, in un'intervista a Giuseppe Pinna, responsabile dell'omonima area FS; ma è di questi giorni, lato passeggeri, la nostra decisione di introdurre la 2ª classe sul Pendolino: una scelta dura sul piano del risultato economico, ma indispensabile per alleggerire, sulle direttrici principali, il traffico autostradale, che è il diretto avversario della nostra sopravvivenza);
- quella degli investimenti (con la scelta, illustrata nell'intervista a Giovanni Costa, di concentrare lo sforzo sui *nodi*, cioè sulla vivibilità delle aree metropolitane e sulla loro accessibilità per la rete: una scelta che non contraddice l'opzione di quadruplicare le direttrici fondamentali, ma ne rappresenta il presupposto; ma anche con lo sforzo di indurre ad una riflessione critica sulla cosiddetta "variante di valico": un dirottamento di fondi dal ferro alla gomma sul quale gli ambientalisti — e lo documenta Anna Donati (Wwf Italia) nel suo articolo — hanno qualcosa da dire).

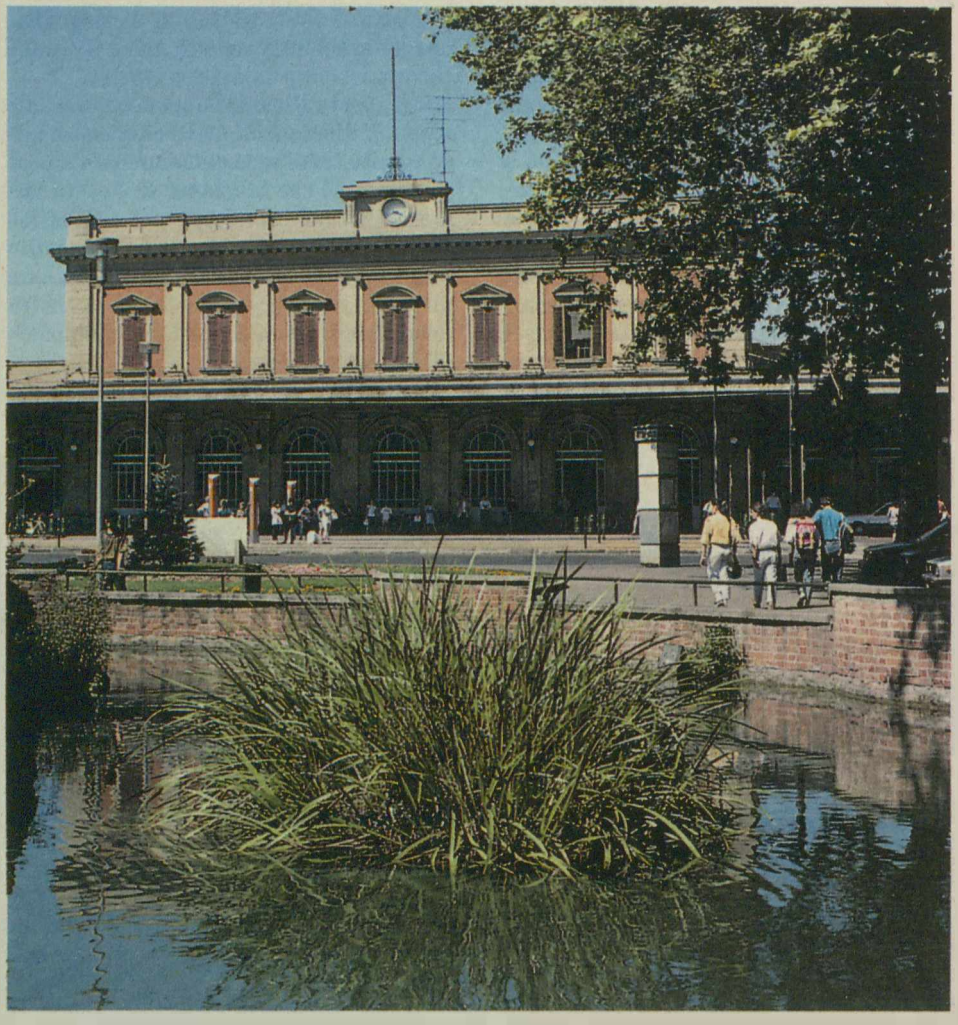
La battaglia *psicologica*, lo sappiamo tutti, è la più difficile da vincere.
Essa richiede una modifica della cultura profonda e delle abitudini di ciascuno, che né le scelte aziendali né quelle politiche possono, da sole, favorire.
Forse, serve l'ironia: questa è stata, almeno, l'illusione di molti riformatori. E su questo terreno vi chiediamo un aiuto: il concorso, che lanciamo su questo numero fra tutti i lettori, "per convertire l'automobilista al treno" (sono in palio 6 mila km in treno) è un modo come un altro per riconoscere con lealtà la nostra debolezza di comunicatori, e per chiedervi una mano. Grazie.

Cesare Vaciago
Direttore Area Trasporto



Tagli alle Ferrovie: si apre il confronto

La posizione delle FS rispetto alla politica decisa dal Governo nel 1992. Quali prospettive per il prossimo contratto di servizio pubblico



Il 31 dicembre scadrà l'attuale contratto di servizio pubblico, con il quale vengono finanziati dallo Stato i servizi offerti dalle FS. Finanziamento necessario perché — come è noto — i biglietti venduti coprono solo il 30 per cento dei costi dell'azienda. L'appuntamento per il prossimo contratto 1994 sarà un appuntamento importante dal quale dipenderà l'effettuazione o meno dei tagli previsti dal Piano d'impresa 1993/95 che riguardano 2 mila chilometri di linee e il 20 per cento dei treni/km attualmente offerti. L'incontro con il Governo non è ancora avvenuto e probabilmente sarà rimandato dopo la promulgazione della nuova legge finanziaria. Ad oggi non è quindi facile fare previsioni in merito. Di certo si tratterà di prendere decisioni difficili: anche da parte delle FS che, con i tagli, vedranno ulteriormente diminuire la propria presenza sul mercato e diventeranno con ogni probabilità il bersaglio privilegiato delle proteste di enti locali, associazioni di utenti e clienti.
La situazione si presenta quindi non semplice, date anche le difficoltà della finanza pubblica. Vediamo assieme a **Stefano Bernardi**, responsabile della Divisione Trasporto Locale, quali sono i termini della questione e quale la posizione delle FS.

Ingegner Bernardi, può dirci innanzitutto perché i tagli si sono resi necessari?
«Il problema e semplice: nel 1992 lo Stato ha ridotto i finanziamenti alle FS a 2.184 miliardi con i quali non eravamo più in grado di offrire la stessa quantità di servizi (che è quella prodotta ancora oggi). Preso atto di ciò, il Governo ha decretato nel Piano d'impresa triennale approvato a fine '92 i tagli di linee e treni. Il contemporaneo contratto di servizio pubblico prendeva però atto che mancavano i tempi tecnici per effettuare le soppressioni previste dal Piano d'impresa. Da qui il loro slittamento al 1994 e il riconoscimento da parte del Governo che le presumibili perdite nel bilancio '93 non sarebbero state imputate alla responsabilità gestionale delle FS. Questo breve excursus chiarisce anche i termini della questione: il compito di definire le politiche dei trasporti spetta al Governo, le FS possono solo mettere in atto quanto stabilito ed approvato. Questa divisione di ruoli comporta che, almeno teoricamente, non possiamo entrare nel merito delle scelte dell'amministrazione centrale. Al massimo, come è avvenuto, possiamo opporre ragioni tecniche legate alle caratteristiche del nostro sistema che è estremamente articolato, diffuso su tutto il territorio nazionale, caratterizzato da un alto contenuto di manodopera e complesso da gestire. Ma dopo aver ottenuto la sospensione dei tagli per adeguarla ai nostri tempi tecnici, oggi come oggi, stante i vigenti documenti approvati dal Governo, possiamo solo proseguire su questa strada».

Il contratto di servizio pubblico 1993 stabilisce però che i tagli possono essere evitati con l'intervento finanziario delle Regioni. Non può essere questa la soluzione?
«In linea teorica sì, ma è una soluzione solo in parte praticabile viste le cifre che sono sul tavolo: 500 miliardi all'anno per il mantenimento dei 2 mila chilometri di linee e altrettanti per il 20 per cento dei treni/km che devono essere soppressi. In tutto mille miliardi. Chiaramente sono dimensioni finanziarie inavvicinabili per la maggior parte delle Regioni. Al massimo si potranno trovare soluzioni par-



Firenze, la stazione di Santa Maria Novella. Nella pagina accanto, la stazione di Parma.

ziali o specifiche. Di certo lavoreremo insieme alle Regioni per individuare assieme quali linee e treni tagliare: quelli a più scarsa frequentazione e là dove c'è l'alternativa di altri mezzi di trasporto pubblico».

Cosa si può fare allora per mantenere l'attuale offerta di treni e linee?
«Occorre modificare il Piano triennale di impresa e concordare maggiori volumi di finanziamento per il contratto di servizio pubblico 1994. Ma ripeto, le FS possono solo fare proposte: le decisioni spettano al Governo. Oggi dobbiamo proseguire sulla strada dei tagli, rispetto ai quali ci impegniamo a svolgere il nostro ruolo di azienda proponendo soluzioni, tecniche ed imprenditoriali, che riducano al minimo i costi di gestione dei servizi locali al fine di minimizzare le soppressioni stabilite per i treni e concentrare le risorse sui servizi che sono maggiormente utili per la collettività. È un impegno che però non possiamo portare avanti da soli. Abbiamo bisogno dell'appoggio del Governo e degli enti locali per l'indispensabile sostegno finanziario e normativo. Abbiamo bisogno che il personale FS sia disponibile a un maggior impegno e a una maggiore flessibilità nell'organizzazione del lavoro. E abbiamo bisogno anche della collaborazione degli utenti ai quali chiediamo di supportare gli sforzi che stiamo facendo per mantenere il più possibile i servizi offerti, rinunciando ad insistere sul mantenimento di treni o linee poco utilizzati».

La soluzione è rimandata quindi al prossimo appuntamento con il Governo. Nel frattempo come vi state muovendo?
«Direi che siamo impegnati su più fronti. C'è innanzitutto un continuo aggiustamento degli orari per rispondere alle richieste della clientela e degli enti locali, anche se espresse in modo spesso tardivo e, talora, purtroppo anche un po' confuso. Per il medio periodo siamo impegnati a rielaborare l'orario invernale '93/94 e l'orario estivo '94 in modo da minimizzare l'impatto dei tagli (quell'80 per cento di servizi che resta deve essere distribuito nel modo migliore), ma nello stesso tempo stiamo elaborando un orario senza riduzioni di offerta nella speranza che i tagli non debbano essere effettuati. Quindi, praticamente, stiamo lavorando su quattro orari. Non ultimo, ovviamente, siamo impegnati sul fronte istituzionale: da una parte stiamo attrezzandoci con il Governo per la negoziazione del nuovo contratto di servizio pubblico, per il quale intendiamo chiedere una revisione dei finanziamenti rispetto al contratto attuale in modo da ridurre comunque i tagli; dall'altra abbiamo avviato gli incontri con le Regioni per individuare quali sono i tagli meno dannosi da effettuare. Gli impegni, al di là della gestione corrente, sono quindi numerosi anche perché nell'attuale situazione, che è incerta e ancora tutta da definire, siamo convinti che l'immobilismo non paghi». **C.F.**

La pulizia al servizio della qualità

Grazie ai nuovi contratti e capitolati tecnici migliorerà la pulizia a bordo dei treni e nelle stazioni. Ecco come

La pulizia dei treni e delle stazioni è una delle componenti fondamentali della qualità di un servizio ferroviario. Qualità che in questi anni è stata purtroppo carente nelle ferrovie italiane e, in quanto tale, frequente oggetto delle lamentele (più che giuste) della clientela. La situazione è stata affrontata, in modo organico e radicale, dalle FS Spa all'interno del Piano Qualità 1992 con la stipulazione nel dicembre scorso di due contratti nazionali, per la pulizia dei treni principali e delle 25 stazioni più importanti, e 30 contratti compartimentali che stabiliscono nuove regole, precisi standard di qualità e nuovi meccanismi di controllo per i consorzi e le imprese di pulizia. Come cambierà dunque questo importante aspetto della qualità e quando si potranno vedere i primi concreti risultati? Ne abbiamo parlato insieme a **Francesco Salvatore**, responsabile del progetto di ristrutturazione del settore pulizie.

Quali sono le novità introdotte dai nuovi contratti rispetto al passato?

«In passato ci siamo mossi soprattutto sul fronte del contenimento dei costi in relazione al fatto che il settore dei servizi in appalto (pulizia rotabili, impianti, uffici e altri servizi) è sempre stata una voce "pesante" nel bilancio annuale delle FS. Da qui una serie di rinegoziazioni periodiche dei contenuti economici dei contratti, che alla fine però avevano determinato effetti negativi sia nella qualità del servizio (la pulizia era peggiorata) sia nell'occupazione del settore (con perdita di addetti nelle imprese). Con i contratti del '92 ci siamo invece posti, insieme all'obiettivo della riduzione dei costi, quello del miglioramento della qualità delle prestazioni e dei servizi offerti da attuarsi attraverso una ristrutturazione dell'intero settore. Tale ristrutturazione si è basata sulla definizione di un nuovo modello di intervento (razionalizzando le diverse operazioni di pulizia e ottimizzando l'organizzazione del lavoro) e sulla responsabilizzazione delle imprese rispetto ai nuovi obiettivi di qualità. Lo strumento adottato è stato un "accordo quadro", negoziato con tutte le organizzazioni imprenditoriali del settore, con cui sono stati stabiliti i criteri economici e tecnico-organizzativi. Parallelamente è stato avviato il progetto "Nuove strategie per appalti di pulizie e servizi" per la definizione delle procedure e normative di esecuzione».

Quali sono gli aspetti più qualificanti di questa nuova impostazione?

«La prima cosa da sottolineare è che non ci troviamo di fronte a un'operazione di "maquillage" delle precedenti normative. I contenuti sono completamente diversi, focalizzati sulla qualità e sulla consapevolezza che il vero committente delle operazioni di pulizia è il cliente delle Ferrovie. Da qui le indagini



condotte sulle attese della clientela, l'analisi di quanto avviene negli altri Paesi europei, l'attenzione alle nuove tecnologie disponibili per il settore. Su questi elementi è stato definito il capitolato tecnico-organizzativo (1990/2000) delle FS per i servizi affidati in appalto, che introduce regole chiare e trasparenti, e che fa perno sul concetto fondamentale di qualità. Con la nuova normativa vengono infatti individuati in modo preciso rispetto al passato quali sono i settori di intervento, quali le operazioni da svolgere per ogni settore e gli standard da raggiungere, con quale periodicità e i relativi compensi. Tutti questi elementi favoriscono l'attenzione al processo, che deve garantire i risultati e gli obiettivi di miglioramento della qualità. In altre parole, è la stessa impresa di pulizia che deve far proprie le attese del cliente delle Ferrovie — che diventa il "suo" vero cliente — ed attrezzarsi per soddisfarle».

Per il nuovo Capitolato vi siete basati anche sulle esperienze estere?

«Dall'analisi che abbiamo condotto presso le Ferrovie europee più importanti (Francia, Germania, Svizzera, Austria) è emerso come le operazioni di pulizia e la loro periodicità siano praticamente uguali a quelle italiane, mentre, contrariamente a quanto avviene da noi, è molto spinta la meccanizzazione delle operazioni. Gli esempi esteri sono comunque serviti per individuare periodicità più corrette di intervento in relazione alla diversa tipologia dei treni, dei materiali e dei mezzi. Si è provveduto inoltre alla misurazione delle superfici e dell'arredo dei settori di intervento su tutti i tipi di carrozze in esercizio, in modo da definire gruppi omogenei e relativi tempi unitari di lavorazione. Per i treni si sono previsti, fra l'altro, a seconda delle soste e delle diverse aree specializzate, interventi di pulizia radicale (annuale), completa (mensile), intermedia (due volte al mese), ordinaria (ogni due, tre giorni), minima (giornalmente). Per ogni tipo di intervento è stata predisposta un'apposita scheda tecnica operativa che individua le zone, le modalità e i requisiti di qualità da raggiungere ad operazione ultimata.
Per le venticinque stazioni ritenute principali (per biglietti venduti, importanza del nodo e struttura architettonica) le operazioni di pulizia sono state distinte in pulizia di base, affidata principalmente alle macchine, pulizie di mantenimento giornaliero nelle zone di maggior passaggio e prestazioni aggiuntive (sottopassaggi, sale disco verde, pareti di vetro e così via».



I nuovi contratti rivoluzionano completamente anche i meccanismi di controllo. Ce li può illustrare?

«Il controllo è quello proprio del "sistema qualità": è quindi l'impresa appaltatrice che deve realizzare e controllare in proprio il prodotto/servizio fornito, garantendo i requisiti richiesti dal Capitolato. Il riscontro che tale attività sia svolta avviene attraverso la consegna quotidiana dei diversi programmi di controllo e dei risultati ottenuti. Ovviamente le FS sono libere di effettuare in qualsiasi momento i controlli ritenuti opportuni sul lavoro svolto, le attrezzature e i prodotti impiegati, il rispetto dei programmi di lavoro e di controllo. Per i treni principali, che rappresentano il prodotto commercialmente più importante delle Ferrovie, è stato avviato uno specifico progetto di monitoraggio con la collaborazione del Servizio sanitario. Tali controlli sono effettuati a campione su tutto il territorio nazionale: su due carrozze sono sottoposti a verifica una serie di punti (20 per il controllo a vista e 10 per il controllo approfondito) per ognuno dei quali gli addetti del Servizio sanitario esprimono un giudizio secondo una scala di punteggio, che permetterà di misurare la qualità del treno. Con luglio sarà effettuato anche un controllo per verificare l'esistenza o meno di colonie batteriche nelle carrozze».

Quando saranno visibili anche alla clientela i risultati che si attendono dalle nuove procedure?

«Dobbiamo tener conto che ci troviamo di fronte a un sistema completamente nuovo, che ha comportato una ristrutturazione significativa da parte delle imprese insieme a una riqualificazione professionale dei loro addetti. L'organizzazione è quindi ancora in fase di rodaggio. I primi significativi risultati dovrebbero comunque già ottenersi con l'orario invernale '93/94 in particolare per quanto riguarda i servizi igienici (carrozze, stazioni, uffici), la pulizia dei sedili e degli altri arredi nelle carrozze, la pulizia delle sale d'attesa e degli atri delle stazioni e quella delle cabine guida dei locomotori. Perché invece il sistema complessivo entri a regime bisognerà attendere l'orario estivo 1994. Entro tale anno sarà inoltre istituita una commissione, con la partecipazione di esterni, che avrà il compito di verificare se siano stati raggiunti standard di qualità almeno pari a quelli delle ferrovie europee più avanzate». ■

1993: anno nero per le merci

L'andamento negativo interessa tutte le ferrovie europee. Quali iniziative per uscire dalla crisi

A livello di inquinamento atmosferico e numero di incidenti il primato negativo spetta al trasporto su gomma: il 79,7 per cento delle emissioni di monossido di carbonio è prodotto dal trasporto su strada, che è inoltre caratterizzato da un rischio, sul fronte dell'incidentalità, ben otto volte superiore alla ferrovia. Resta, a favore del trasporto su gomma, la maggior flessibilità che solo in parte però giustifica la perdita di quote di mercato che a partire dal '92 hanno coinvolto bene o male tutte le ferrovie europee. E se nel '92 l'Italia aveva costituito un'eccezione, facendo registrare un saldo positivo (+1,3% tonn./km trasportate su ferro), nel '93 le prime stime sono pessimiste. Quali ne sono le cause e quali iniziative si possono avviare per invertire questa tendenza negativa? Su questi temi abbiamo incontrato **Giuseppe Pinna**, direttore dell'Area Merci delle FS.

Può fornirci alcune cifre di quella che è stata definita la più grande sconfitta delle ferrovie nel trasporto delle merci in Europa?

«Nel 1992 la Francia ha fatto registrare un calo del 2,4%, quello tedesco è stato del 9,7% e flessioni analoghe si sono verificate in Spagna, Inghilterra, Svezia e Danimarca. Ma ancora più drammatica è la situazione dei primi mesi del 1993, che vede coinvolta in negativo anche l'Italia. Nel primo trimestre abbiamo registrato una flessione del traffico dell'11% a fronte di una diminuzione del Pil (prodotto interno lordo) nel nostro Paese del 5%, mentre il traffico delle ferrovie francesi e tedesche è diminuito rispettivamente dell'11% e del 16,5%. Le prime stime del traffico merci del mese di aprile confermano la tendenza. Rispetto allo stesso mese del '92 la flessione registrata è dell'8,4%: risultato che è stato condizionato soprattutto dal cattivo andamento delle importazioni (– 15,9%) e in particolare delle importazioni dalla Germania. In questo panorama, per quanto riguarda sempre l'Italia, le uniche note positive sono date dall'incremento del traffico "container" (+4,6% ad aprile) e dai risultati della campagna del "bonus ecologico" per lo sviluppo del trasporto per ferrovia».

Quali sono le cause di questa crisi, in Italia e in Europa?

«Direi che le voci principali sono la svalutazione della lira, le fluttuazioni dei cambi e la crisi italiana ed europea di settori quali l'auto, la siderurgia e la chimica che penalizzano il trasporto ferroviario, vettore per eccellenza delle merci cosiddette pesanti. Va aggiunto che in questa situazione a perdere quote di mercato non sono solo le FS, ma anche l'autotrasporto, che sta subendo la concorrenza del sistema tedesco-olandese, meglio organizzato, delle flotte dei camion dell'Est europeo e dell'autotrasporto più povero, ma meno costoso, greco-turco e magrebino. Manca poi in Italia un sistema dei trasporti che integri, e quindi renda più economiche, le prestazioni dei diversi vettori ed operatori: fatto che rende la nostra situazione più difficile e più esposta al pericolo della non governabilità. Per quanto riguarda in modo specifico le Ferrovie, intervengono anche le carenze infrastrutturali della rete, che non si è certo sviluppata con gli stessi ritmi del sistema autostradale: nel 1960 i km di autostrada erano 1.169, oggi sono 6.195, mentre la rete ferroviaria è rimasta pressoché la stessa (dai 15.948 del '60 ai 16.000 odierni). Oltretutto il traffico merci è in Italia fortemente sbilanciato: il 60% è concentrato nel Centro-Nord e di questo l'80% nelle regioni industriali del Nord. Questo squilibrio si riflette sul vettore ferrovia: l'85% del traffico merci si svolge sul 35% della rete, creando problemi di saturazione sulle linee principali. Problemi che non potranno essere risolti finché non saranno realizzati i quadruplicamenti delle direttrici Milano-Napoli e Torino-Venezia.

A livello europeo i motivi della crisi sono legati alla mancanza di una rete ferroviaria per



il trasporto merci in cui i treni possano viaggiare senza vincoli in modo analogo a quanto avviene per la circolazione su strada. Oggi la diversità di tensione elettrica e le differenze esistenti nelle sagome delle gallerie, nelle norme di sicurezza e segnalamento e negli orari di lavoro impediscono di fatto una vera concorrenza al camion».

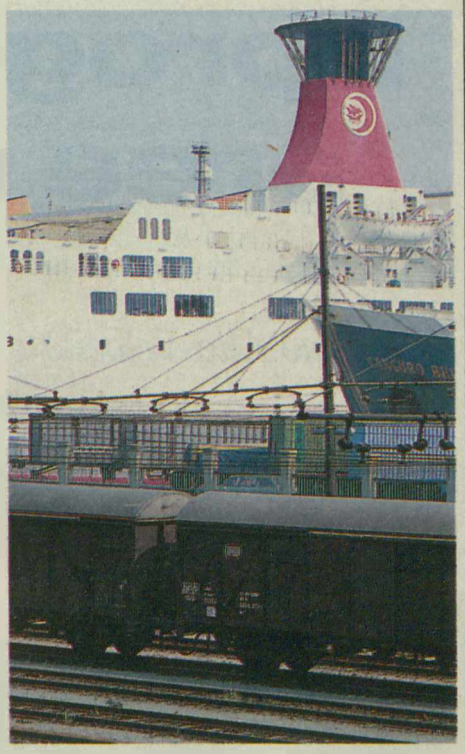
Quali iniziative si possono attivare per superare l'attuale congiuntura negativa?
«L'azione per recuperare quote di mercato deve fondarsi su tre elementi: la riduzione dei costi interni; l'incentivazione del trasporto ferroviario, in particolare quello intermodale, dei treni completi (cioè senza interruzioni di percorso) e dei trasporti a sostegno delle aree portuali; una maggiore integrazione tra le reti ferroviarie europee sulle direttrici di traffico più importanti. Per quanto riguarda il primo punto, dobbiamo costruire al nostro interno un'offerta con minori costi di gestione, ma di qualità superiore per poter attrarre la clientela. La rete dei treni container "Quality Net", il progetto qualità della catena logistica e l'aumento dei treni completi e dei treni intermodali rispondono a questo obiettivo. Sul fronte dell'incentivazione del trasporto merci su ferro è stata avviata la campagna del "bonus ecologico", sponsorizzata dal ministero dei Trasporti e dell'Ambiente: a tutti gli operatori che nel periodo 1° aprile/30 settembre avranno trasportato per ferrovia il 10% in più di tonnellate, rispetto allo stesso periodo del '92, verrà riconosciuto un rimborso del 10% sulle tasse di porto dovute. Nel traffico intermodale il bonus ecologico verrà riconosciuto a tutti i clienti purché non registrino una flessione superiore al 5% e purché l'intero comparto intermodale aumenti del 10%. Il primo mese della campagna si è chiuso positivamente: nel settore del trasporto container l'incremento del traffico è stato del 20,3% e nel trasporto combinato del 17,3%».

Quali sono invece i problemi che derivano dalla mancanza di integrazione fra le reti europee?
«In Italia, Paese terminale delle relazioni tra Nord e Sud Europa, gran parte del traffico merci è internazionale. Ma mentre un camion può girare autonomamente su tutte le strade europee, un treno merci — a fronte dei vincoli tecnologici che abbiamo sopra visto — deve cambiare locomotore ed equipaggio e deve quasi sempre dare la precedenza ai treni viaggiatori e pendolari, perdendo competitività sul "tutto strada". Non esiste una rete ferroviaria europea di trasporto merci paragonabile anche solo lontanamente al sistema stradale. Quindi, nonostante le direttive Cee sul libero mercato, non esistono condizioni di parità tra i vettori. Per modificare questa situazione è urgente accelerare tutte quelle forme di cooperazione fra reti ferroviarie che sviluppino il traffico intermodale. Il progetto intermodalità, elaborato dal "Freight Leaders Club" e recentemente presentato alla Commissione Trasporti della Camera, è condiviso da tutte le reti ferroviarie del Centro-Nord Europa e costituisce la base di un programma comune per le forze politiche, gli operatori multimodali e i grandi vettori. A questo punto è però assolutamente necessaria la cooperazione tra imprese ferroviarie e non una distorta e selvaggia competizione che, fra l'altro, non consente proprio lo sviluppo dell'intermodalità». ■

Inquinamento
Le emissioni di CO_2 sono prodotte per il 79,7 per cento dal trasporto su strada, per il 10,9 per cento da quello aereo, per il 3,9 per cento da quello ferroviario.

Energia
Nella Cee il settore dei trasporti consuma il 30 per cento dell'energia totale, tanto quanto l'industria, e quello stradale in Italia il 90 per cento.

Incidentalità
Il rischio per il trasporto su strada è otto volte superiore a quello su ferrovia.



Il Bonus Ecologico

Il Bonus Ecologico è un'iniziativa promozionale dell'Area Merci FS. Un'idea che è il frutto di una decisione autonoma, nella logica di un'impresa rivolta al mercato.
Il Bonus Ecologico — valido dal 1° aprile al 30 settembre — ha un obiettivo preciso: incentivare l'uso del trasporto ferroviario — tradizionale e intermodale — favorendo così il decongestionamento di strade e autostrade.

I vantaggi
Il Bonus Ecologico offre due ordini di vantaggi, entrambi molto concreti e appetibili: per il Cliente FS e per la collettività.
Per il Cliente FS: un rimborso del 10% sulle tasse di porto nette pagate nei sei mesi coperti dall'iniziativa.
Per la collettività: un minore inquinamento e un minore pericolo di incidenti stradali, proprio nel periodo in cui il traffico è più intenso e congestionato, e il rischio è maggiore.

A chi si rivolge
Il Bonus Ecologico si rivolge a tutti i Clienti titolari di Accordo Particolare, che hanno quindi con le FS un rapporto consolidato.
Per il momento, il Bonus si applica a tutto il traffico nazionale: ma le FS hanno invitato le altre reti europee ad aderire a questa iniziativa.

Come funziona
Traffico tradizionale. Nel traffico tradizionale il Bonus Ecologico sarà riconosciuto a tutti i Clienti che tra il 1° aprile e il 30 settembre trasporteranno (in tonnellate) almeno il 10% in più a treno completo, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il Bonus sarà corrisposto sulla quota di traffico incrementale.
Traffico intermodale. Nel traffico intermodale (containers, casse mobili e semirimorchi) il Bonus Ecologico sarà accordato a tutti i Clienti (esclusi quelli che abbiano registrato una flessione superiore al 5%) e su tutto il traffico. L'unica condizione è che, nel periodo considerato, il volume di traffico dell'intero comparto intermodale aumenti del 10%.

Come usufruirne
Per ottenere la liquidazione del Bonus, i Clienti interessati dovranno autocertificare **entro il prossimo mese di ottobre** il traffico ferroviario effettuato tra il 1° aprile e il 30 settembre, evidenziando la variazione (in più o meno) delle unità trasportate rispetto al corrispondente periodo del 1992.
Il documento di autocertificazione andrà trasmesso a:

Ferrovie dello Stato SpA
Area Merci, Servizio Vendita
Piazza della Croce Rossa,1
00161 Roma

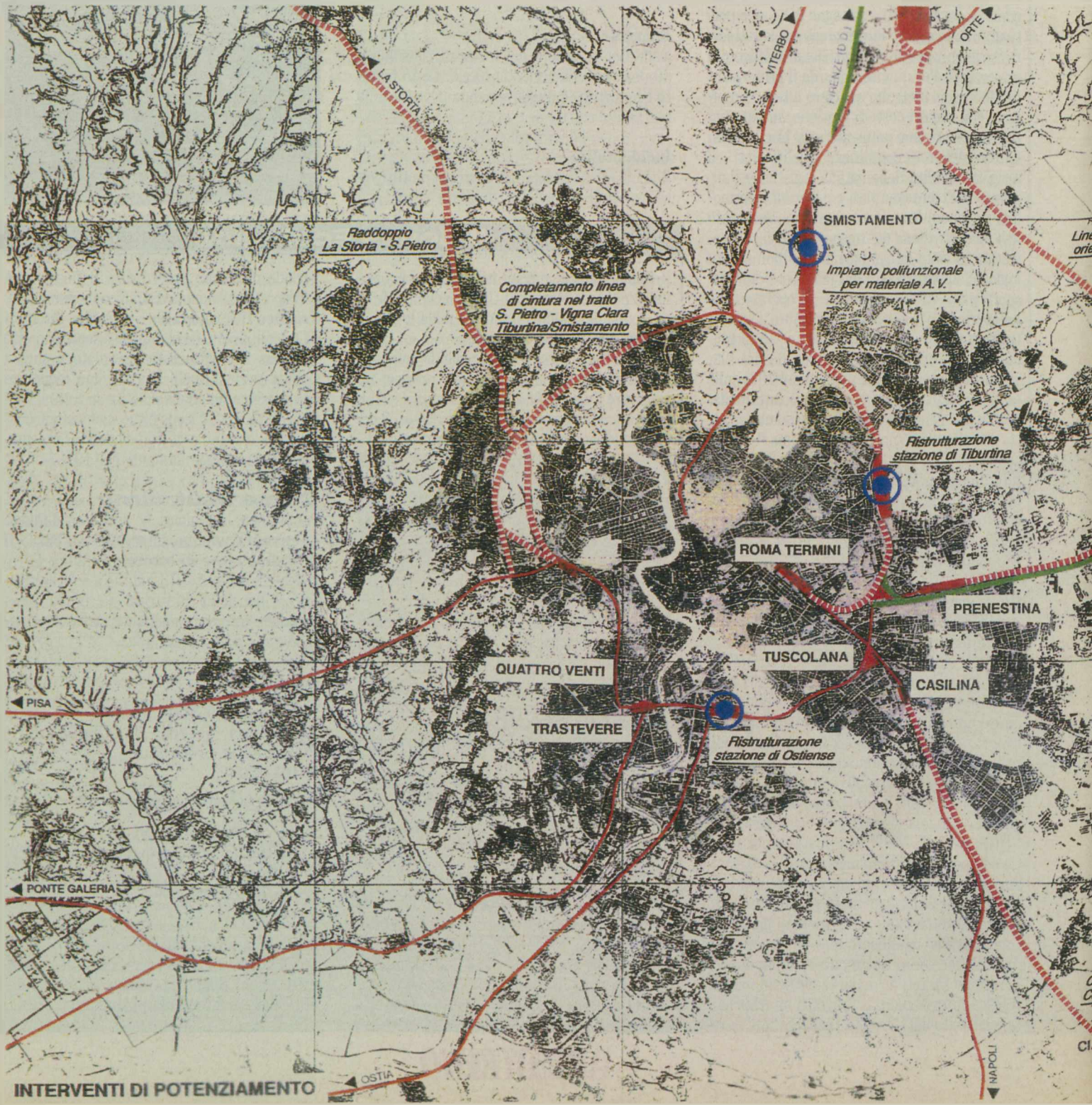
e contemporaneamente a:

Ferrovie dello Stato SpA
Attività Conto Economico e Pianificazione
Corso Peschiera, 83
10141 Torino

Il Bonus sarà liquidato entro la fine del 1993. Le filiali Merci FS sono fin d'ora a disposizione di tutti i Clienti per qualsiasi informazione, precisazione o chiarimento.

Il progetto nodi per le aree metropolitane

Come Alta Velocità e potenziamento dei nodi soddisfano la domanda di trasporto locale. Lo stato dell'arte dei progetti



Per incrementare l'offerta del treno nelle grandi aree metropolitane e rispondere così a una domanda che in questi ultimi anni è in continua crescita, diventa assolutamente necessario il potenziamento dei nodi ferroviari presenti su queste aree. Le FS hanno già individuato quelli che sono i grandi nodi prioritari (Torino, Milano, Genova, Bologna, Firenze, Verona, Venezia, Roma, Napoli, Bari, Palermo) e una serie di nodi di secondo livello (due esempi sono Piacenza e Brescia) su cui sono previsti interventi di ottimizzazione. Definiti sono anche i progetti e i finanziamenti: i 6.500 miliardi previsti dal contratto di programma 1992 e una parte delle risorse destinate all'Alta Velocità (innesti dei nuovi quadruplicamenti nei nodi).

In alcuni casi si è già a buon punto. Il passante di Genova, a cui abbiamo dedicato un articolo nel n. 4 di "Amico Treno", è stato inaugurato lo scorso maggio, mentre una serie di accordi quadro sono già stati firmati: è il caso di Torino, Milano (dove i lavori sono in pieno svolgimento), Palermo e Roma. In fase conclusiva anche l'accordo riguardante i nodi di Bologna e di Firenze.

«Al di là di alcune difficoltà contingenti — commenta **Giovanni Costa** responsabile della Funzione Progetti Territoriali delle FS — va comunque sottolineato come, rispetto al passato, sia mutata sia l'impostazione dei progetti che il confronto con gli Enti locali. A partire dal piano nazionale del 1981, che dopo decenni di disattenzione ritornava a finanziare le Ferrovie, gli Enti locali avevano incominciato a vedere le FS come una sorta di Babbo Natale che doveva realizzare opere di tutti i tipi, meglio se faraoniche. Il risultato è stato una miriade di interventi a pioggia del tutto scoordinati e il più delle volte nemmeno collegati a significativi benefici per la collettività (penso alla costruzione di alcune linee che si ponevano già come rami secchi nel momento in cui venivano inaugurate). Oggi sia noi che gli Enti locali abbiamo voltato pagina. Il confronto avviene sulla copertura finanziaria, sull'analisi della domanda reale, sulla programmazione di servizi di trasporto integrati, sulla riqualificazione delle aree industriali urbane dismesse di proprietà FS. Direi quindi che l'impostazione è molto chiara e trasparente: prima si definiscono in modo concorde quanti e come devono essere i nuovi servizi che le Ferrovie devono offrire e solo dopo di ciò si realizzano le opere a fronte di finanziamenti certi, per evitare i cantieri senza fine del passato».

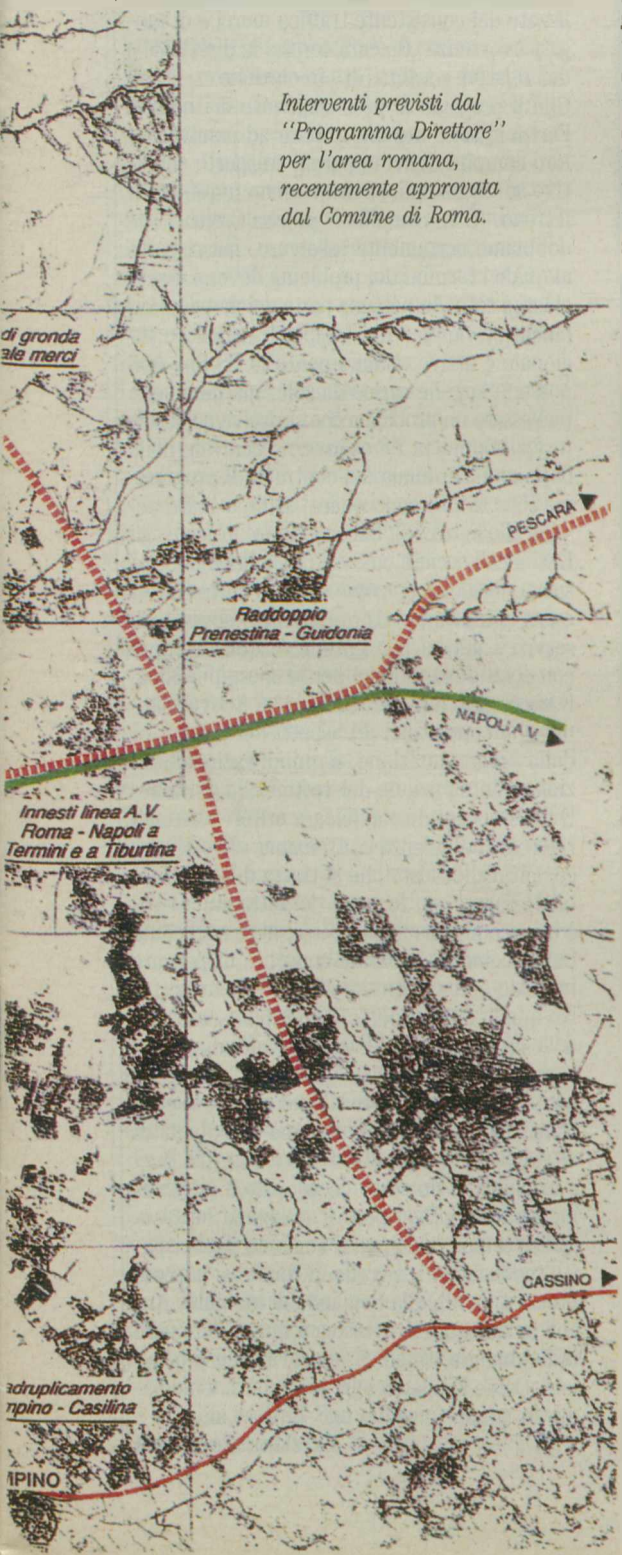
Con quest'ottica è stato impostato il progetto Direttore per Roma: da una parte l'Alta Velocità che abbatte i tempi di collegamento tra la capitale e le altre grandi aree metropolitane del Paese, consentendo nello stesso tempo di specializzare le attuali linee per il trasporto regionale e merci; dall'altra lo sviluppo del servizio ferroviario metropolitano che porterà gli attuali 70 km di linee esistenti all'interno del raccordo anulare a 340 km di linee a doppio binario, con sette nuove fermate, dedicate esclusivamente al servizio metropolitano. Il progetto Direttore prevede inoltre la creazione di una "gronda" orientale per le merci, il nuovo impianto merci di Settebagni in sostituzione dello scalo S. Lorenzo, il quadruplicamento della linea Casilina-Ciampino, e una serie di ammodernamenti tecnologici nelle principali stazioni.

«L'investimento complessivo — afferma Costa — compresi quindi gli innesti dell'Alta Velocità è di 3.500 miliardi. La cifra è importante, ma il rapporto costi/benefici per la collettività lo è ancora di più, tenuto conto della differenza dei costi di costruzione di una linea ferroviaria e di una metropolitana sotterranea: 10 miliardi al km contro i 100 richiesti dai metrò urbani. Tra l'altro con il servizio ferroviario riusciamo a soddisfare la domanda dei grandi insediamenti abitativi esterni, che interessano in alcuni casi dalle 200 alle 300 mila persone, eliminando alcune delle attuali incongruenze: ad esempio ci vuole più tempo per raggiungere il centro di Roma da Tiburtino Terzo che non da Latina. Il che è assurdo, tenuto conto delle differenti distanze. Io credo che potremo dare una valida risposta alla domanda di mobilità dell'area metropolitana romana: oggi trasportiamo ogni giorno 106 mila viaggiatori. Dopo la realizzazione degli interventi previsti dal progetto potranno essere 290 mila, con un incremento del 174 per cento. Il che vorrà dire non solo più clienti per le Ferrovie, ma strade meno intasate, meno inquinamento e soprattutto un servizio più efficiente, come tempi e frequenza, per migliaia di pendolari».

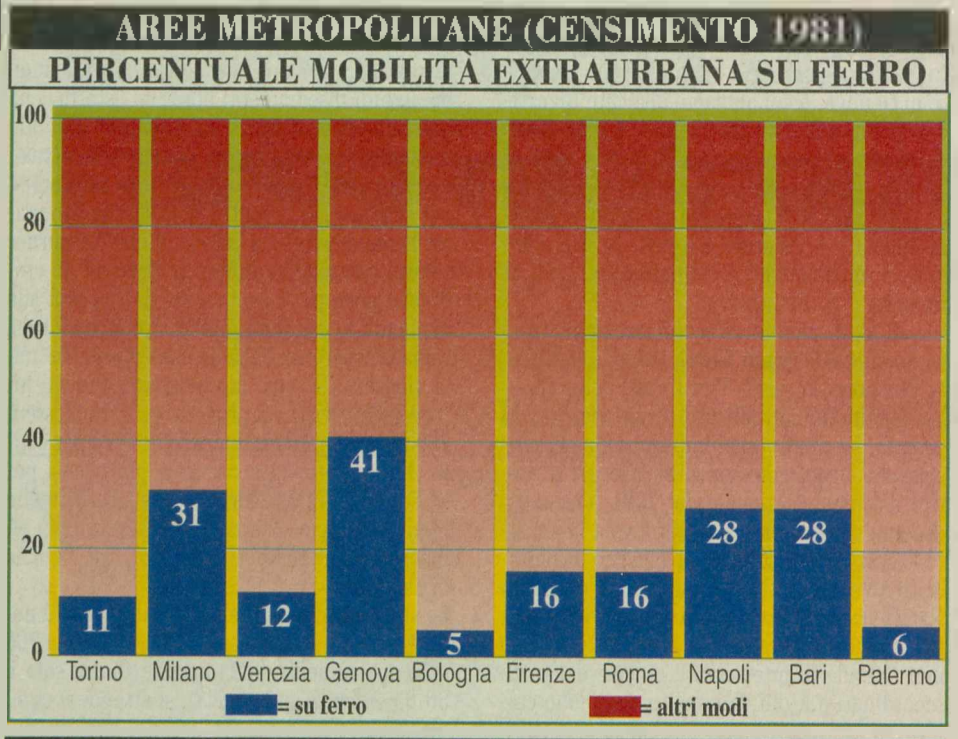
Lo stesso discorso vale per gli altri grandi nodi. Per Milano, interessata ogni giorno da 700 mila spostamenti extra-urbani (di cui solo il 30,6 per cento su ferrovia), si attende il completamento del passante urbano, che consentirà l'integrazione tra la rete ferroviaria FS e quella delle Ferrovie Nord e, all'interno della città, con le fermate della metropolitana milanese. Sono inoltre iniziati i lavori per gli innesti dell'Alta Velocità a Rogoredo e Certosa, mentre sono a buon punto quelli per lo spostamento della dogana a Segrate: «La scelta per Milano, come per le altre grandi aree metropolitane — sottolinea Costa — è quella di togliere dal tessuto urbano i centri merci e di collocarli in prossimità delle autostrade e serviti dal treno. E questa è un'altra leva fondamentale per decongestionare le città e recuperare aree da destinare a utilizzi urbanistici più utili».

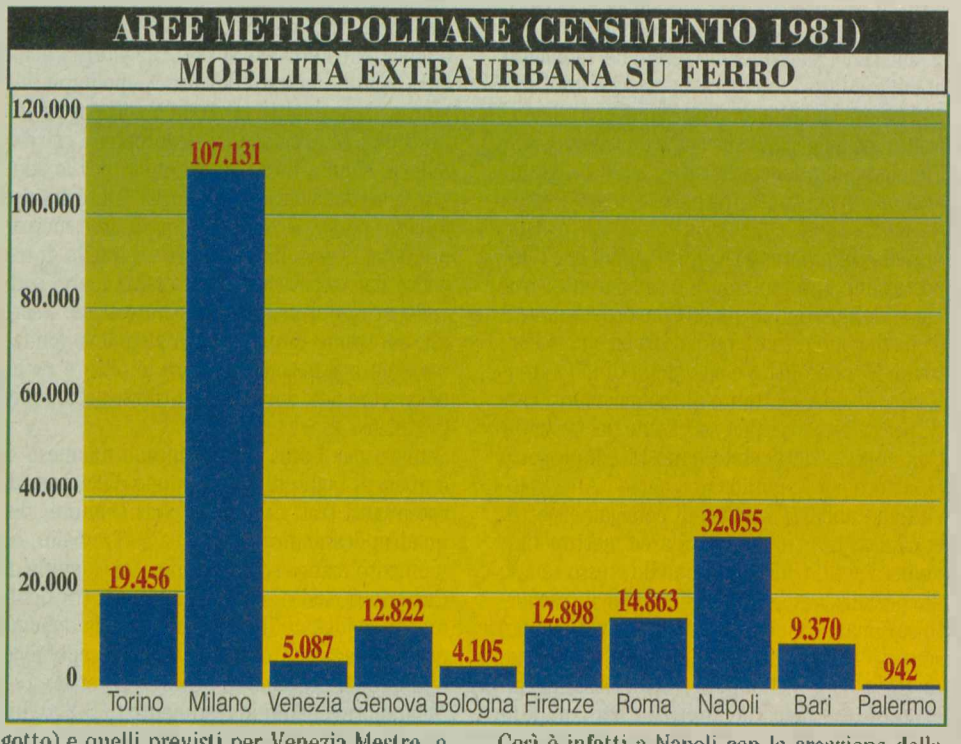
Sempre per l'area metropolitana milanese si è quasi al taglio di nastro, dopo dieci anni di estenuanti trattative con i vari Comuni, del quadruplicamento della Milano-Treviglio (al momento manca solo l'assenso del Comune di Cassano d'Adda), con il quale si potrà finalmente soddisfare in modo consono la domanda di collegamento su rotaia tra il capoluogo lombardo e Bergamo. Il progetto Direttore per Milano prevede un investimento di 2.200 miliardi, oltre i 1.900 (a carico di Regione e Comune) per la completa realizzazione del tratto urbano del passante.

Anche per Torino è prevista la creazione di un passante ferroviario (i lavori sono in corso), su cui verranno instradati tutti i treni locali, e l'integrazione con i treni delle Ferrovie Canavesana e Torino-Cedes. L'Alta Velocità sarà attestata alla stazione di Porta Nuova e connessa invece con il trasporto regionale a Porta Susa. Gli scali merci saranno spostati dal centro cittadino e concentrati nello scalo di Orbassano. Il progetto prevede inoltre l'interramento della stazione di Porta Susa e delle linee ferroviarie tra Lingotto e Stura. Il ridisegno del nodo di Torino (progetto Lin-



Interventi previsti dal "Programma Direttore" per l'area romana, recentemente approvata dal Comune di Roma.





gotto) e quelli previsti per Venezia Mestre, e Bari (cui ha collaborato Renzo Piano, vedi "Amico Treno" n. 1/7), ridisegnando i nodi ferroviari offrono non solo nuove funzionalità al territorio, ma restituiscono dimensione estetica allo spazio urbano. «Con questo — afferma Costa — non voglio dire che pretendiamo di avviare una sorta di nuovo Rinascimento, ma per lo meno — e nei panorami urbanistici di questi ultimi anni non è poco — di offrire l'occasione per creare tanti laboratori dove fare progettazione qualificata per la città e nello stesso tempo dare una risposta alla domanda di mobilità. Perché poi resta questo l'obiettivo primario del progetto nodi: soddisfare la domanda di trasporto».

Così è infatti a Napoli con la creazione della nuova linea a monte del Vesuvio per l'Alta Velocità e il traffico di lunga percorrenza, la destinazione dell'attuale linea costiera al traffico locale e della Sarno-Cassino al traffico merci, oltre al potenziamento dell'attuale linea metropolitana all'interno del nodo.

Anche a Palermo sono di prossimo avvio i lavori, grazie al finanziamento della Provincia, per estendere il servizio metropolitano urbano con la realizzazione della nuova fermata urbana sotterranea di Palazzo Reale (Piazza Orleans); è previsto inoltre il completamento della linea tra il capoluogo siciliano e l'aeroporto di Punta Raisi, direttrice su cui sono presenti consistenti insediamenti abitativi extra-urbani.

Verona, se non rientra nella definizione legislativa di grande area metropolitana, rappresenta però un nodo strategico per le Ferrovie: «Praticamente — spiega Costa — è la porta di ingresso della Germania in Italia, essendo il grande crocevia tra valico del Brennero e trasversale padana. In questo caso, quindi, nel potenziamento del nodo pesano di più il traffico merci e il traffico viaggiatori internazionali, che sarà interconnesso con l'Alta Velocità della direttrice Milano-Venezia».

Per Bologna e Firenze i potenziamenti dei nodi sono legati principalmente alla realizzazione dell'Alta Velocità sulla Milano-Roma e alla conseguente liberazione di linee da dedicare al trasporto locale; linee che oggi sono penalizzate dal consistente traffico merci e di lunga percorrenza che caratterizza la direttrice e dai relativi conflitti di circolazione.

Con il progetto di potenziamento dei nodi le Ferrovie sono dunque pronte ad assolvere il loro compito di sviluppare il trasporto collettivo sul mezzo più sicuro e meno inquinante: il treno. «È un compito — precisa Costa — che dobbiamo certamente assolvere, ma rispetto al quale i termini del problema devono essere chiari a tutti. In nessuna parte del mondo il bilancio economico del trasporto urbano e regionale è attivo. Chiaramente le FS Spa non possono farsene carico da sole, ma nemmeno può essere un problema che si risolve nella sola negoziazione tra FS e Governo centrale nella definizione annuale dei contratti di programma (che stabiliscono quanti soldi lo Stato destina alle Ferrovie). Occorre creare insieme agli Enti locali società comuni di gestione del trasporto locale. Oggi come oggi, su certe tratte, esiste più di un vettore pubblico: spesso con servizi scadenti per l'utente e quasi sempre con costi diseconomici per la spesa pubblica. È necessario dunque studiare un nuovo sistema che copra tutti gli aspetti del trasporto: dalla programmazione, e quindi razionalizzazione e integrazione dei vettori alla gestione. E questo vuol dire applicare criteri aziendali rigorosi di efficienza e attenzione ai costi: ancor più validi visto che si tratta di soldi pubblici, pagati con le tasse dei cittadini. Certo è una scommessa impegnativa, ma è anche una bella scommessa perché consente di pensare in modo nuovo e quindi di innovare un settore, quello del trasporto, che rappresenta una delle grandi sfide del Paese. Per affrontarla occorre l'accordo di tutti e forse qui i soggetti legittimati ad intervenire sono troppi, se confrontiamo la situazione italiana con quella di altri Paesi europei. Sta di fatto che, tra lacci e lacciuoli, il processo decisionale è estremamente lento. Oggi però il trasporto ha bisogno di tempi veloci, se si vogliono dare risposte soddisfacenti, e credo in certi casi non più procrastinabili, alla domanda di mobilità. Anche su questo fronte bisogna quindi innovare individuando canali di approvazione più veloci. Come FS siamo oggi più pronti. Chiediamo lo stesso impegno agli Enti locali».

Cristina Forghieri

La battaglia contro la "Variante di Valico"

Il Governo e il Parlamento debbono adoperarsi per indirizzare il Paese verso una credibile politica dei trasporti

È dal 1982 che si parla di potenziare l'attraversamento appenninico autostradale tra Bologna e Firenze, da quando cioè venne approvato il Piano Decennale di Grande Viabilità che, pur confermando "il blocco per nuove autostrade" (tuttora in vigore), dava di fatto via libera a 10 mila km di interventi tra strade statali, superstrade ed autostrade. Un vero e proprio rilancio del trasporto su gomma, di cui il tratto Bologna-Firenze rappresenta il "Ghino di Tacco" del raddoppio dell'intero sistema.

La prima ipotesi prevedeva una "camionale" ad esclusivo transito dei Tir, ma l'opposizione di enti locali, associazioni ambientaliste e Verdi costrinse il Ministero dell'Ambiente a istituire, in assenza di una procedura di impatto ambientale, una commissione per lo studio dei profili di interesse ambientale dell'opera. Nel 1988 la Commissione espresse il proprio parere bocciando la "Camionabile" e dando il via libera a un nuovo tracciato in Variante all'autostrada esistente, della lunghezza di 58 km (di cui 28 in galleria). Nel dicembre del 1990 venne firmata a Roma, dai rappresentanti dei Ministeri dei Trasporti, Lavori pubblici, Ambiente, le Regioni Emilia-Romagna e Toscana, i Comuni attraversati dal tracciato e la Società Autostrade, la Convenzione definitiva per la realizzazione dell'opera. I cantieri erano in grado di partire, ma restava l'incognita del finanziamento.

In questi anni non abbiamo mai smesso, come associazioni ambientaliste, di opporci a un'opera sbagliata, che incrementa i flussi di traffico giornalieri dalle 40 mila unità attuali alle 60 mila previste, che permetterebbe l'incremento del trasporto merci dagli attuali 25 milioni di tonnellate ai 35 previsti, mentre altri Paesi europei considerano 12 milioni di tonnellate la soglia massima di accettabilità.

Un vero e proprio potenziamento autostradale che aiuterebbe la crescita dell'inquinamento atmosferico, del rumore, dello spreco energetico, dell'incidentalità sulle strade, del "consumo" del territorio, della congestione e del traffico nelle aree urbane. Basti pensare che la "Variante di Valico" porta con sé altre opere come la bretella Barberino-Incisa, necessaria per evitare il nodo di Firenze e che attraverserebbe il Mugello, dove adesso deve passare anche l'Alta Velocità ferroviaria.



In quest'ultimo decennio il confronto si è sempre scontrato sul mito della contestualità, assunta anche nel Piano Generale dei Trasporti, approvato nel 1986: nessuno nega, a parole, che il potenziamento delle Ferrovie sia l'unico progetto strategico capace di invertire l'inesorabile tendenza all'aumento del trasporto su gomma. Ma nell'attesa del decollo delle Ferrovie: avanti con i progetti a sostegno del traffico motorizzato! Una logica che abbiamo sempre rifiutato difendendo, spesso da soli, la priorità assoluta al trasporto su rotaia.

Ma dove dovranno essere reperiti i 5 mila miliardi necessari per la realizzazione della "Variante di Valico" nessuno è in grado di dirlo. Ricordo che, quando era in discussione il progetto, la Società Autostrade ribadiva la sua capacità di autofinanziamento. Adesso che il progetto c'è la Concessionaria vuole aumenti tariffari, l'abbassamento dell'Iva dal 19 al 12 per cento sulle tariffe (utilizzando questi ulteriori fondi per i propri investimenti); proroghe della Concessione e, magari, il contributo del 68 per cento a fondo perduto ammesso dalle leggi vigenti. Queste richieste vengono avanzate da una Concessionaria che, pur essendo una "gallina dalle uova d'oro" (con i suoi 2 mila miliardi di utili all'anno), grava con oltre 4 mila miliardi di debiti sul bilancio dell'Iri. È proprio su questi meccanismi perversi che autoalimentano investimenti sbagliati, debiti e allungamento dei tempi di concessione che si legge con chiarezza la rinuncia da parte di Governo e Parlamento ad indirizzare il nostro Paese verso una credibile politica dei trasporti. Una politica di riequilibrio che fermi gli investimenti sbagliati, come la Variante Bologna-Firenze; non consenta più proroghe alle Concessionarie; destini gli aumenti tariffari ai sistemi di trasporto che hanno bisogno di incentivi, come ferrovie, metropolitane e tramvie.

L'obiettivo dev'essere quello di far pagare alla strada i costi reali: calcolando e misurando anche finanziariamente lo spreco energetico, le emissioni inquinanti, i tempi persi a causa della congestione stradale, il prezzo della sosta nelle aree urbane, i costi sanitari derivanti dal sistema distorto di mobilità. Cominciando anche da progetti mirati, come quello proposto da Pinna, Direttore dell'Area Merci delle FS, che propone un sistema di incentivo/disincentivo tra tariffe per trasferire quote significative dalla strada alla Ferrovia. Purtroppo, per ora, la realtà è ben diversa. Come la recente approvazione di un decreto che "aiuta" gli autotrasportatori, in cambio di nessun vincolo o di politiche di equilibrio fra strada e rotaia.

È più di un decennio che le associazioni ambientaliste e i Verdi stanno lavorando a sostegno del trasporto su rotaia. Per questo ci sentiamo la coscienza a posto nell'esporre le nostre critiche alle attuali politiche delle Ferrovie: ad esempio, il sistema Alta Velocità che con il suo corollario di Tav e autofinanziamento puzza troppo di concessionaria autostradale. Non ci stancheremo mai di difendere il trasporto locale ferroviario contro questi "faraonici" progetti, ed è l'esperienza a suggerirci che siamo nel giusto. Il traffico locale, infatti, cresce decisamente più in fretta di tutto il resto: basti pensare che anche le autostrade, nate per facilitare gli spostamenti di lunga distanza, sono oggi utilizzate per percorsi di breve raggio. Per queste ragioni non basta costruire quattro binari in più, velocissimi e che non si fermano in nessuna stazione. Occorre invece un progetto di potenziamento delle Ferrovie che privilegi i nodi, le nuove tecnologie e il miglioramento del materiale rotabile, che dia priorità al trasporto regionale e a quello merci, quadruplichi le linee (sempre in modo compatibile con i territori attraversati) dove si è giunti alla saturazione. Solo realizzando un servizio ferroviario che risponda alla domanda di mobilità esistente verranno sconfitti i progetti sbagliati come la "Variante di Valico" Bologna-Firenze.

Anna Donati
Responsabile Trasporti Wwf Italia

CONCORSO N. 1

Metti l'auto in naftalina

Lettera aperta all'automobilista per convincerlo della necessità di utilizzare il mezzo pubblico (in particolare il treno)

Bando di concorso

1) "Amico Treno" - Periodico d'informazione per il viaggiatore - promuove il concorso "Metti l'auto in naftalina: lettera aperta all'automobilista per convincerlo della necessità di utilizzare il mezzo pubblico (in particolare il treno)"

2) La testata "Amico Treno" indice questo concorso fra i propri lettori per sollecitare un autentico ripensamento sui problemi generati dal traffico urbano e dall'inquinamento atmosferico derivante dai gas di scarico delle automobili, per rivendicare una migliore fruizione delle città da parte dei cittadini-pedoni, una maggiore sicurezza negli spostamenti, una migliore qualità della vita nelle grandi arce urbane.

3) il concorso è aperto a tutti i lettori di "Amico Treno". Possono partecipare anche gruppi e associazioni.

4) Gli elaborati dovranno essere dattiloscritti e non dovranno superare la lunghezza di trenta righe di sessanta battute ognuna (1.800 battute complessive), pena l'esclusione dal concorso. In calce al proprio lavoro il concorrente dovrà apporre la sua firma leggibile.

5) Coloro che intendono partecipare al concorso dovranno inviare il proprio elaborato in **due** copie in busta chiusa, franco domicilio, a: **REDAZIONE DI "AMICO TRENO" - Concorso numero 1 - Corso Magenta, 24 - 20123 MILANO,** entro e non oltre il **31 gennaio 1994.**

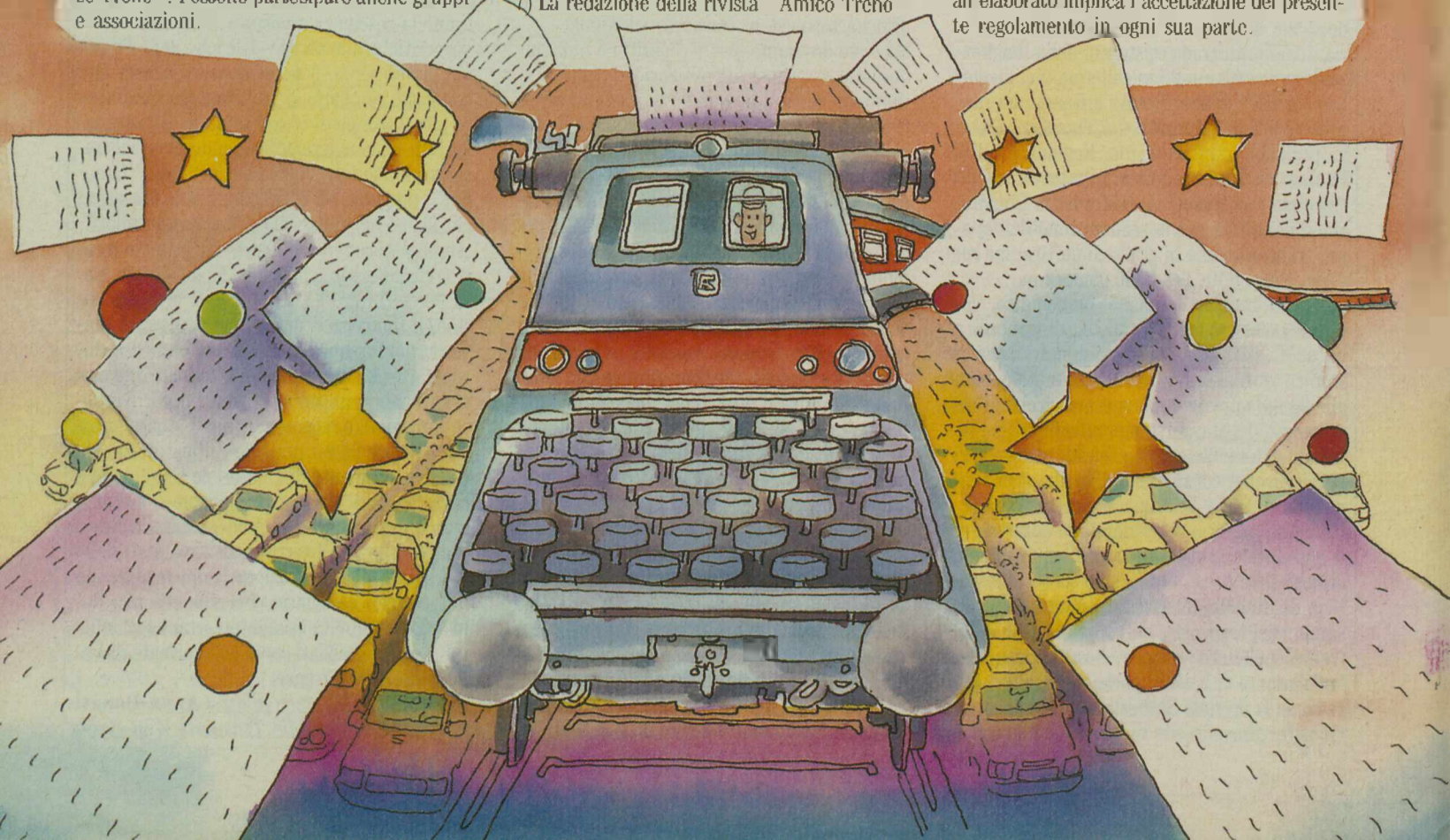
6) La redazione di "Amico Treno", organizzatrice del concorso, declina ogni responsabilità per lo smarrimento o la mancata consegna del materiale, non sussistendo alcun obbligo di restituzione.

7) La redazione della rivista "Amico Treno" si riserva il diritto di riprodurre gli elaborati sia a mezzo stampa sia in volume. Il partecipante al concorso, all'atto dell'invio, autorizza gli organizzatori a pubblicare e pubblicizzare il proprio elaborato con le modalità che questi ultimi riterranno più opportune.

8) La giuria del concorso è composta dai membri del Comitato di Redazione del periodico "Amico Treno"

9) La giuria, a suo insindacabile giudizio, tenendo conto dei criteri e delle finalità del concorso, nominerà 6 vincitori a pari merito che riceveranno in premio 1.000 (mille) km di viaggi in treno in prima classe da percorrere sul territorio italiano entro tre mesi dalla data di premiazione.

10) La firma apposta dal partecipante in calce all'elaborato implica l'accettazione del presente regolamento in ogni sua parte.



Pendolari anno secondo: bilancio di sedici incontri

Problemi, richieste, proteste, ma non solo. E il dialogo continua

Il secondo ciclo d'incontri con i clienti pendolari si è concluso il primo giugno ad Alessandria, nel Compartimento che per la prima volta (Novi Ligure, ottobre '91) ha visto la Divisione Trasporto Locale delle Ferrovie confrontarsi, in un lungo e serrato faccia a faccia, con i pendolari di quella zona organizzati in un Comitato.

Sarebbe quasi troppo facile ed un po' monotono limitarci ad un elenco delle contestazioni e delle critiche — che non sono mai mancate — talvolta improprie, quasi mai gratuite, ma sempre stimolanti perché, nella peggiore delle ipotesi, ci hanno almeno fornito l'occasione di chiarimenti e spiegazioni.

Abbiamo potuto illustrare, ad esempio, i motivi che, talvolta, portano a cambiamenti o limitazioni d'orario o soppressione di treni (l'orario ferroviario è sempre frutto di compromesso fra esigenze spesso contrastanti: dalle ore di arrivo e partenza in una determinata stazione alle coincidenze fra treni di diverse linee o categorie, da vincoli di incrocio e precedenza in linee a semplice binario agli "imbuti" rappresentati dai nodi ferroviari eccetera). Siamo stati in grado di chiarire i motivi del nostro voler concretizzare i progetti di quadruplicamento delle linee, di potenziamento dei nodi, di ammodernamento di strutture e mezzi; abbiamo sgomberato il campo dal dubbio che "dietro" alcuni provvedimenti, magari impopolari, ci sia la "subdola" volontà di innestare un circolo vizioso inteso a sopprimere servizi, chiudere stazioni e linee, vessare i pendolari. Al contrario, ci riesce imbarazzante menzionare i pubblici riconoscimenti ed apprezzamenti (nemmeno questi sono mai mancati, credete) per i risultati ottenuti, realizzati talvolta con grande fatica, ma sempre e comunque grazie al massimo impegno di tutti i ferrovieri.

Valga per tutti il riconoscimento alle Ferrovie sia del miglioramento nella qualità media del servizio offerto che — nel generale panorama della pubblica inefficienza — l'essere risultate tra le entità più vivaci, tra quelle di carattere pubblico, in virtù della maggior disponibilità ad un rapporto costruttivo con la clientela, rappresentato dagli incontri e dall'esistenza della rivista "Amico Treno".

I pendolari ben conoscono gli argomenti del contendere, diversi da regione a regione, da zona a zona eppure sempre così simili: dal timore di tagli a linee e servizi, alle tariffe che scompaiono o rincarano, dal mancato rispetto degli orari all'affollamento dei convogli ed alla loro pulizia, all'integrazione con gli altri vettori non realizzata o non voluta, ai lavori eterni; in una parola, il "non-servizio" di cui le FS Spa vengono spesso accusate.

I problemi, i disservizi, le incomprensioni e, perché no, gli errori che sicuramente abbiamo commesso sono tutti scogli ed ostacoli che rendono agitata la "navigazione" delle Ferrovie italiane (attraverso le "secche" di scarsi finanziamenti e ridotti investimenti) sulla strada obbligata, segnata da paletti che si chiamano recupero ed ottimizzazione delle risorse e riduzione dei costi, verso un solo obiettivo: il pareggio di bilancio.

Ed il bilancio di questi incontri?

A noi pare estremamente positivo, non solo perché hanno partecipato sia pendolari che — novità di quest'anno — rappresentanti di gruppi organizzati, come a Frosinone, Catania, Caserta e, soprattutto, Alessandria (sono stati i portavoce di proteste, esigenze, domande e proposte scaturite da assemblee territoriali, alle quali si sono impegnati a riportare le nostre risposte); sindaci ed assessori provinciali, comunali e regionali; presidenti e consiglieri di società, consorzi, aziende di trasporto; giornalisti; qualche parlamentare.

Non solo per la partecipazione, dicevamo, ma anche per il livello degli interventi: mirati, documentati, ponderati e — quasi sempre — pacati e sereni. Ci ha forse aiutato l'avere mantenuto, almeno in parte, la "scaletta" dello scorso anno: è stata consentita la massima libertà nell'affrontare gli argomenti, non precostituiti, e abbiamo garantito massima chiarezza nelle risposte, anche se talvolta non di nostra stretta competenza; tempi non centellinati con rigore (durata media degli incontri: 3 ore circa, con punte di 3 ore e mezza a Catania e Cosenza) impegno assunto dai responsabili dei nostri Uffici locali di dare comunque risposte e chiarimenti a quelle domande per le quali la replica immediata non era possibile.

Certo che non sempre, non dovunque, tutto è andato per il meglio.



In alcune circostanze, in alcune località, ci ha sfiorato il dubbio di aver sbagliato qualche conto o di avere forse sopravvalutato la "risposta della piazza" e della clientela. Siamo rimasti sorpresi che, talvolta, non si sia approfittato del "faccia a faccia" con i massimi dirigenti del trasporto locale per chiarire dubbi, avanzare proposte, ottenere risposte. E non solo affrontando argomenti di ordine immediato, ma anche parlando di politica nazionale del trasporto, per chiarirsi le idee, capirne un po' di più. Magari alcune località si sono rivelate scomode ed alcuni orari poco adatti: è stata colpa nostra, scusateci, cercheremo di non ripetere gli errori.

Massimo Ferrari, Presidente nazionale dell'Associazione Utenti del Trasporto Pubblico (con la collaborazione della quale abbiamo organizzato anche questo secondo ciclo di incontri), lo scorso anno aveva auspicato che l'iniziativa avesse seguito e non si esaurisse, da parte nostra, nella semplice constatazione dei guasti esistenti.

Il lavoro che abbiamo svolto, i risultati ottenuti e gli obiettivi raggiunti (pur nell'attuale situazione non certo felice), documentati come sempre sulle pagine di "Amico Treno", sono la risposta migliore che potevamo dare.

Giuseppe Bissanti

Meno strade, ma più ferrovie

Bisogna tornare indietro nel tempo per capire i ritardi delle ferrovie italiane

Non si può dire che in Italia ci siano troppe ferrovie. È pur vero che ai 16 mila chilometri della rete FS andrebbero aggiunti, per correttezza di calcolo, i circa 4 mila delle linee in concessione, alcune delle quali, come le Nord Milano o la Circumvesuviana, svolgono un ruolo localmente assai rilevante. Ma, anche dopo tale addizione, ci troviamo molto distanziati rispetto ai 34 mila km di rete francese o agli oltre 40 mila della Germania unificata. Che sono nazioni sostanzialmente a noi comparabili, tenuto conto che la Francia è un po' meno popolosa e la nuova Germania non è molto più vasta del nostro territorio. Il raffronto, in quanto a densità ferroviaria, diverrebbe ancor più sfavorevole se rapportato a nazioni più piccole, ma dotate di una rete fittissima, come la Svizzera, l'Austria o il Belgio.

Se poi tenessimo conto della reale potenzialità delle nostre linee, avremmo davvero di che preoccuparci. Come è noto, oltre la metà del tracciato complessivo è a binario unico, talvolta dotato di sistemi di segnalamento ed incrocio assai arretrati che ne limitano di molto le già scarse potenzialità. Le tratte a quattro binari, fatta eccezione per la Direttissima Firenze-Roma, si contano sulla punta delle dita, persino in prossimità dei nodi maggiormente trafficati. Del resto, i tracciati rettilinei, in grado di consentire velocità competitive, non sono molto numerosi. Tutto questo ha ragioni storiche ben precise: l'Italia è arrivata in ritardo all'appuntamento con la rivoluzione industriale. Mentre già nella prima metà del secolo scorso gli inglesi realizzavano linee a grande capacità, i cui profili lineari permettono oggi, con modesti aggiustamenti, velocità massime superiori ai 200 km/h, da noi si stendevano timidamente i primi binari, talvolta seguendo percorsi quanto mai tortuosi.

Certo, anche il rilievo tormentato della nostra Penisola ha imposto duri pedaggi, ma resta il fatto che altre nazioni, pur alle prese con problemi morfologici non meno complessi, hanno saputo ammodernare la propria rete, adeguandola alle esigenze contemporanee. Valga per tutti l'esempio del Giappone. Da noi, invece, l'unico grande sforzo infrastrutturale nel dopoguerra è stato rivolto quasi esclusivamen-



te alla realizzazione della rete autostradale, favorendo così la crescita della motorizzazione privata, ben oltre le pur notevoli propensioni dei consumatori. Di qui i gravi problemi di congestione viaria e di inquinamento che angustiano ormai gran parte del territorio nazionale.
Eppure, se c'era un Paese che avrebbe dovuto prestare particolare attenzione allo sviluppo delle ferrovie, questo era proprio l'Italia. La scarsità degli spazi disponibili, il pregio del patrimonio artistico ed ambientale, la compattezza del tessuto urbano avrebbero dovuto consigliare la massima prudenza nel favorire la proliferazione delle grandi opere viarie, sia per la loro pesante intromissione nell'ambiente sia per il devastante effetto nella crescita indotta del traffico. Viceversa, la presenza di molti centri urbani di dimensioni medio grandi, posti tra loro a distanze oscillanti tra i 150 ed i 500 chilometri, costituisce un terreno potenzialmente assai favorevole al treno, che sui brevi percorsi subisce la concorrenza dell'auto in termini di maggiore flessibilità e su quelli molto lunghi è inevitabilmente superato dall'aereo in termini di maggiore rapidità.
Purtroppo, a dispetto di ogni considerazione razionale, sono prevalsi, nel corso dei passati decenni, gli interessi dello sviluppo ad oltranza della motorizzazione individuale e dell'autotrasporto merci. Al punto che l'Italia ha rischiato davvero di diventare un Paese monomodale, in cui non esistono alternative all'uso dell'auto o del camion. Basti pensare ad alcune scelte operate nel corso degli anni Sessanta, come il traforo del Monte Bianco o quello del Gran Sasso, che hanno visto l'autostrada quale unica opzione proposta (meglio sarebbe dire "imposta") agli utenti in assenza di un parallelo itineario su ferro.
In tempi più recenti, bisogna ammetterlo, la diffusa percezione di questi problemi si è alquanto modificata. Negli anni Settanta la crisi energetica costrinse al blocco delle costruzioni autostradali. Una volta superata la congiuntura sfavorevole si sono levate, sempre più appassionate e condivise, le critiche degli ambientalisti contro un modello di sviluppo distorto che aveva fatto dei motori e dell'asfalto un parametro di civiltà. Oggi costruire nuove autostrade è meno facile, visto che gli stessi Enti locali, un tempo paladini ad oltranza della viabilità, sono ora divenuti molto più responsabili. Ma ciò non toglie che, vuoi per effetto indotto, vuoi per interessi non sempre limpidi, le realizzazioni viarie abbiano continuato a proliferare anche in anni recenti in forma di bretelle, peduncoli, assi attrezzati e quant'altro gli eufemismi ingegneristici riuscissero ad escogitare. C'è di peggio: visto che la mobilità delle persone e delle merci continua a crescere, siamo ormai molto vicini ad un bivio decisivo. O riusciamo a soddisfare con i treni la nuova domanda, oppure saremo costretti a subire il raddoppio della rete autostradale, di cui la contestata "variante di valico" tra Bologna e Firenze minaccia di costituire solo il preludio. Ma perché la ferrovia sia in grado di strappare significative quote di traffico alla gomma è necessario che veda potenziata la propria rete.
Per questo motivo non riusciamo a comprendere le polemiche sollevate dagli amici ambientalisti contro l'Alta Velocità. Perché, se il progetto presenta certamente aspetti discutibili, bisognerebbe però essere almeno d'accordo sull'esigenza di quadruplicare le principali linee nazionali, a cominciare dalla Milano-Firenze. Viceversa, condividiamo appieno la preoccupazione dei movimenti ambientalisti, quando denunciano il rischio che il rilancio della rotaia sia concentrato solo in poche aree forti, condannando il resto della rete al progressivo abbandono. In Italia c'è un'ampia domanda di mobilità diffusa che potrebbe trovare nel treno la risposta più razionale e più compatibile con l'ambiente. Condizione per soddisfarla è certo quella di rinunciare ad ulteriori progetti stradali, adeguando però nel contempo la rete ferroviaria alle esigenze di una nazione avanzata.

Massimo Ferrari
Presidente Nazionale
Assoutenti - UTP



L'interno di un vagone di un treno giapponese.

Quando la scelta è tra la gomma e la rotaia

Dal "Not in my backyard" al ritorno all'idilliaca Arcadia: due estremi di opposizione al proliferare incontrollato dell'asfalto

Per intere generazioni, soprattutto dopo il secondo conflitto mondiale, la costruzione di nuove arterie stradali è stata quasi sinonimo di progresso e di emancipazione. Il fenomeno ha riguardato tutte le nazioni industrializzate, con un'ampiezza di consensi tale da far pensare ad un dogma indiscutibile. I pochi critici dell'ipersviluppo viario venivano tacitati come ottusi retrogradi o, nella migliore delle ipotesi, come inguaribili romantici fuori dal tempo.

Solo in anni relativamente vicini il culto della doppia carreggiata e degli svincoli a più livelli ha cominciato ad essere seriamente contestato da strati sempre più vasti della pubblica opinione. Forse la progressiva saturazione degli spazi fruibili, forse la constatazione ormai ben evidente dei guasti prodotti dall'eccesso di motorizzazione hanno certamente contribuito se non proprio a spegnere, certamente a mitigare gli entusiasmi nei confronti delle proposte di nuove autostrade o superstrade.

I primi sintomi di un rigetto non più prerogativa di gruppi intellettuali elitari, ma diffuso



in vasti strati della popolazione si sono manifestati nel Nord America, ossia proprio in quelle società che avevano preteso di modellare la mobilità esclusivamente sull'automobile individuale. Già nel corso degli anni Settanta, a Toronto in Canada, avvenne un fatto assai significativo, cui i media avrebbero fatto bene a dare ben più ampia risonanza. Un referendum cittadino fornì risultati del tutto imprevisti: gli elettori rifiutarono il progetto di una nuova autostrada urbana, destinando invece i relativi finanziamenti al completamento della linea di metropolitana di Spadina. Un referendum analogo, tenutosi a San Francisco qualche anno più tardi, confermò la preferenza diffusa verso il trasporto pubblico su ferro: in questo caso venne addirittura rifiutata la ricostruzione di una superstrada sopraelevata preesistente, che era stata seriamente lesionata in seguito ad una scossa tellurica.
Anche qui i fondi vennero destinati dagli elettori al prolungamento del servizio ferroviario suburbano verso la zona di Embarcadero, in fase di risanamento edilizio.
I due episodi d'Oltreoceano sono significativi di un nuovo orientamento delle popolazioni urbane esasperate dal traffico motorizzato ed hanno trovato frequenti occasioni di manifestarsi anche nelle metropoli della vecchia Europa, ancor più sacrificate in termini di spazi e giustamente preoccupate dai rischi di compromissione degli antichi centri monumentali. Si può pensare, tuttavia, che l'attenzione ai guasti prodotti dalle nuove strade sul territorio diminuisca man mano che ci si allontana dalle maggiori città. L'esperienza di questi ultimi anni dimostra tuttavia il contrario. Le piccole comunità alpine svizzere ed austriache sono state in prima fila nel battersi per il contenimento del traffico veicolare pesante e contro i progetti di ulteriori devastanti autostrade, come nel caso della Venezia-Monaco di Baviera che, se realizzata, comprometterebbe irrimediabilmente i panorami della Val Pusteria e del Tirolo orientale. Di qui la nascita di organismi transnazionali come Sos Transit, finalizzati a coordinare le varie associazioni che si battono da una parte e dall'altra del versante alpino per favorire modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente.
Logica vorrebbe che da queste iniziative maturasse un convinto sostegno al potenziamento delle ferrovie, unica alternativa concreta per il trasporto delle persone e, soprattutto, delle merci. Purtroppo non sempre l'azione dei movimenti ambientalisti è stata coerente in questo senso. Spesso si sono imposte spinte localiste, tendenti semplicemente a deviare altrove le conseguenze negative del traffico di valico, secondo l'ormai nota definizione anglosassone dei cosiddetti "Nimby" ("not in my backyard", ossia "fatela dove volete — la strada — ma non nel mio cortile"). Oppure prevalgono le tesi fondamentaliste di chi sogna il ritorno ad un'Arcadia idilliaca e nega di conseguenza ogni possibile intervento sul territorio. C'è da dire che, almeno in Svizzera, queste posizioni estreme sono uscite battute nel recente referendum che ha ratificato la scelta governativa di costruire le nuove trasversali ferroviarie alpine, con il sostegno della parte preponderante degli ambientalisti elvetici.
Due interessanti esempi di iniziative transnazionali volte a limitare la proliferazione dell'asfalto ed a rilanciare relazioni ferroviarie da tempo dimenticate si possono citare, tra le tante sviluppatesi negli ultimi tempi, proprio tra le vallate meno note del nostro Continente.
A Somport, valico pirenaico sul confine tra Francia e Spagna, c'è una lunga galleria ferroviaria in disuso da oltre vent'anni.
Serviva alla linea Pau-Canfranc, lungo l'itinerario Tolosa-Saragozza, fin quando una frana non decretò prima la sospensione e poi la chiusura della linea. Da anni gli ambientalisti di Aquitania e di Aragona, sostenuti dalla Fnaut (la federazione francese delle associazioni di utenti) si battono per il ripristino della linea e contro un parallelo progetto autostradale che, se completato, decreterebbe la definitiva rinuncia al treno.
Geograficamente più vicina a noi è la linea dello Chablais, che collega il centro termale di Evian-les-Bains in Francia al punto di frontiera svizzero di Saint-Gingolph. Anche in questo caso si trovano contrapposti il progetto di una superstrada ad alto rischio ambientale e l'idea di riaprire la linea ferroviaria, che ora disimpegna un limitato traffico merci, anche al servizio passeggeri. Anche qui ambientalisti e paladini degli utenti franco-elvetici si ritrovano fianco a fianco nel sostenere la seconda opzione. La quale, se fosse accolta, conseguirebbe una duplice finalità: da un lato rivitalizzerebbe il trasporto locale in territorio svizzero, che ora, languendo, rischia la soppressione; dall'altro creerebbe una nuova relazione internazionale a media distanza tra Ginevra ed il Vallese, passando sulla costa meridionale del lago Lemano. Il che riguarda indirettamente anche la nostra rete, poiché così sarebbe possibile da Milano raggiungere Evian e l'alta Savoia comodamente in treno, attraverso la galleria del Sempione.

Commuter

Amsterdam, stazione centrale.



CICLOPISTE LUNGO LE FERROVIE DISMESSE IN SPAGNA

Come in altri Paesi europei, anche in Spagna molte linee ferroviarie locali vennero soppresse negli anni Cinquanta e Sessanta, al tempo della diffusione massiccia dell'automobile. Tuttavia molti di quei romantici percorsi, spesso costellati di piccole opere di architettura, come stazioni e ponti in muratura, possono ancora svolgere un importante ruolo sociale.
Il tracciato poco acclive e la bellezza dei luoghi attraversati ne consigliano la trasformazione in piste ciclabili per amanti della natura. Il fatto che quasi sempre gli itinerari dismessi si diramino da una stazione ancora in attività favorisce, inoltre, l'uso combinato del treno e della bicicletta. Già 110 chilometri di antiche ferrovie sono in corso di trasformazione in varie zone della Penisola iberica, mentre da poco è stata costituita un'apposita commissione incaricata di studiare ulteriori interventi. Esperienze analoghe non sono, del resto, sconosciute nemmeno in alcune province italiane. Tra Mantova e Peschiera, lungo il tracciato da tempo dismesso di una linea in concessione, funziona da tempo una ciclopista, mentre in Alto Adige, tra Cortina e Dobbiaco, lungo il percorso della rimpianta Ferrovia delle Dolomiti, si snoda in inverno una delle più apprezzate piste di sci di fondo delle nostre Alpi.

LA RETE EUROCITY AL SERVIZIO DELLA NUOVA EUROPA

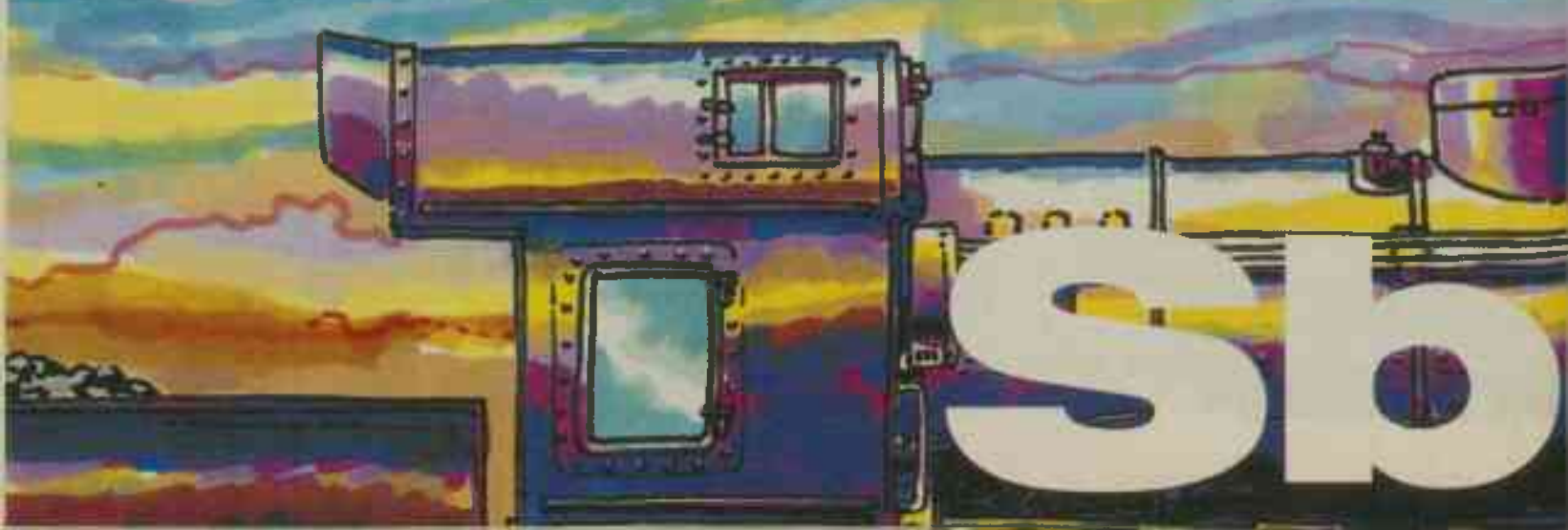
A partire dal 23 maggio, in coincidenza con l'introduzione dell'orario estivo, numerose novità miglioreranno la rete europea di servizi ferroviari internazionali. Soprattutto le nazioni dell'Est saranno finalmente integrate nei servizi "Eurocity". Una relazione cadenzata ogni due ore viene assicurata tra Praga e Berlino. Altri convogli di qualità previsti sono l'"Hungaria" (Berlino-Praga-Budapest) e il "Vindebona" (Berlino-Praga-Vienna). La capitale boema sarà inoltre collegata da nuovi treni rapidi a destinazione di Norimberga, Francoforte, Colonia e Dortmund, da un lato, e di Monaco, Zurigo, Berna, dall'altro, con buone possibilità di raggiungere da qui le città del Nord Italia. Un secondo Eurocity verrà istituito tra Berlino e Varsavia, mentre l'attuale treno "Sobieski", che circola tra Varsavia e Vienna, pure sarà elevato al rango di "Eurocity". Saranno finalmente ridotti i tempi di attesa alle frontiere, autentica croce per decenni dei viaggiatori diretti all'Est.
Nella parte occidentale del Vecchio Continente sono da segnalare due Eurocity quotidiani tra Stoccarda e Zurigo — che dovrebbero contribuire a migliorare i collegamenti tra la Pianura Padana e la Germania meridionale — ed un nuovo Eurocity tra Bruxelles e Colonia, primo spezzone della futura relazione veloce tra Londra e Berlino, che si concreterà con l'apertura prevista per fine anno del tunnel sotto la Manica.

FA DISCUTERE L'INFORMATICA FERROVIARIA IN FRANCIA

Il sordio tempestoso dell'informatica sulla rete ferroviaria francese. Dai primi mesi di quest'anno tutti i punti vendita della Sncf (nelle stazioni e nelle agenzie di viaggio) sono collegati con il sofisticato sistema "Socrate", mutuato dalla compagnia American Airlines e teoricamente in grado di fornire in tempo reale biglietti e prenotazioni per tutte le 4.500 stazioni dell'Esagono. Tuttavia, il sistema di coincidenze ferroviarie, estremamente più complesso rispetto ad una rete aerea, ha subito mandato in tilt il cervellone, facendo letteralmente impazzire gli impiegati delle biglietterie e suscitando dure rimostranze nella clientela spesso costretta a lunghe attese. Per di più il sistema "Socrate" è contestato dalle associazioni di utenti, perché, introducendo l'obbligo della prenotazione su tutti i TGV e gli altri treni a lunga distanza, rende ormai incerto il costo effettivo del viaggio. Infatti, il prezzo della prenotazione varierà anche sensibilmente a seconda dei treni e delle fasce orarie della giornata. Obiettivo della Direzione delle Ferrovie francesi è quello di far pagare di più i treni maggiormente affollati, indirizzando la clientela verso quelli che attualmente viaggiano semivuoti. In pratica, però, rischia di divenire più difficile programmare il proprio viaggio, specie se si devono prendere più treni coincidenti. Inoltre, i detentori di tessere preferenziali (anziani, studenti, ferrovieri ecc.) temono di essere sistematicamente "scartati" dal sistema di prenotazione che tenderà a preferire i passeggeri paganti.

UN'AZIENDA PER IL SALVATAGGIO DELLE LINEE LOCALI FRANCESI

In Francia, quando una linea secondaria viene abbandonata dalla Sncf (l'Azienda che gestisce la rete nazionale), perché palesemente antieconomica nonostante i contributi degli Enti locali, ha ancora una possibilità di riscatto. Può, infatti, essere affidata in gestione alla Cfta (azienda nazionale di ferrovie e trasporti automobilistici) che cura i servizi di interesse dipartimentale. Attualmente la Cfta è competente su circa 850 chilometri di linee, sparse in tutta la nazione, in parte funzionanti come raccordi merci, in parte aperte anche al traffico passeggeri. Si prevede che, entro dieci anni, alla Cfta saranno affidati oltre 1.800 km di rete, sottratte così al triste destino della chiusura. La Cfta riesce ad assicu-



rare l'esercizio ferroviario a costi assai più contenuti, anche perché il personale è inquadrato con mansioni flessibili che ne consentono l'impiego sia nella trazione sia nella vendita dei documenti di viaggio sia nella manutenzione. Capita così di vedere, sulle piccole linee della provincia profonda, un macchinista impegnato, dopo il turno di guida, ad oliare gli scambi della stazione. L'impiego dell'agente unico sulle automotrici leggere ha consentito di abbattere ulteriormente i costi di esercizio. Mentre il costo di un treno locale della Sncf è mediamente superiore di quattro volte a quello di un bus, sulle due linee locali della Bretagna affidate alla Cfta tale rapporto si riduce a 1 a 2. Ciò consente di riconsiderare favorevolmente l'uso del treno anche laddove il traffico è molto scarso.

GRANDI LAVORI SUL NODO FERROVIARIO DI LISBONA

Importanti interventi sono previsti attorno al nodo ferroviario di Lisbona. Da un lato si sta lavorando al potenziamento della linea suburbana per Sintra. Questa breve tratta di 28 km, già elettrificata 35 anni orsono, sopporta attualmente uno dei più intensi movimenti pendolari di tutto il Continente. Basti pensare che sono ben 67 milioni all'anno i passeggeri che si spostano tra Sintra e la capitale lusitana. Per far fronte adeguatamente a una simile domanda, sono state acquistate 42 elettromotrici climatizzate, capaci di trasportare 2.600 persone su elementi composti di 12 vetture. Il quadruplicamento di parte della linea consentirà inoltre di aumentare la capacità, passando dagli attuali 13 fino a 25 treni ogni ora. Decisamente più impegnativa si presenta la realizzazione di una nuova ferrovia suburbana, destinata a collegare il centro di Lisbona con i popolosi sobborghi cresciuti a sud del fiume Tago. Per superare l'ampio estuario, i treni impegneranno il piano inferiore dell'imponente viadotto 25 aprile, costruito vent'anni fa, ma finora aperto al solo traffico stradale. Oltre alla notevole miglioria di cui beneficeranno i pendolari, sarà di molto accelerato il viaggio a lunga distanza verso il sud del Portogallo e l'Algarve. Finora la rete ferroviaria lusitana risultava praticamente spezzata in due dall'estuario del Tago, che i passeggeri devono attraversare utilizzando i traghetti dal Terreiro do Paco, nel centro della capitale, al terminale di Barreiro, da cui partono i convogli diretti verso sud.

SPAGNA: QUALCHE TRENO IN MENO MA NESSUNA CHIUSURA

Anche nella Penisola iberica, dopo i grandi investimenti legati al quinto centenario della scoperta dell'America, che hanno consentito tra l'altro la realizzazione della linea ad Alta Velocità tra Madrid e Siviglia, è tempo di austerità economica.
A farne le spese sono anche i servizi ferroviari poco frequentati. I treni a lunga percorrenza sono stati ridotti del 5.8%, soprattutto attraverso l'accorpamento di alcuni convogli preesistenti. Meno toccato è il trasporto locale, che comunque ha subito un taglio del 4% nelle relazioni di natura regionale.
È significativo che, esattamente come avviene da noi, sia stata individuata in Spagna la soglia minima di 50 viaggiatori per giustificare l'effettuazione di un treno. Ciò tuttavia non ha comportato la chiusura di alcuna linea ferroviaria, ma soltanto la cancellazione di alcune corse sistematicamente disertate dagli utenti. L'ultimo taglio subito dalla rete della Renfe (la società che gestisce le ferrovie spagnole) risale al 1° gennaio 1985, quando vennero chiuse, tra molte polemiche, alcune tratte periferiche. Da allora, anche grazie alle convenzioni intercorse con le regioni autonome, che assicurano alla Renfe un'integrazione alle sovvenzioni statali, non solo sono state evitate ulteriori soppressioni, ma, in qualche caso, è stato possibile ripristinare alcuni servizi in precedenza dismessi.

INVESTIMENTI CEE PER LE FERROVIE IRLANDESI

Tra pochi anni l'Irlanda sarà la sola nazione della Comunità Europea ad essere isolata da un braccio di mare rispetto al resto del continente. Infatti il tunnel sotto la Manica e i giganteschi ponti di costruzione sugli stretti danesi elimineranno ogni soluzione di continuità ferroviaria verso la Gran Bretagna e la Scandinavia. Nondimeno anche la piccola Irlanda intende potenziare la propria rete ferroviaria, avvalendosi dei contributi Cee, che ammontano ad oltre 6.000 miliardi di lire. Attualmente la Irish Rail — società facente parte della Cie che gestisce praticamente tutti i trasporti pubblici della nazione — cura il servizio merci e passeggeri su poco meno di 2.000 km di linee costruite a scartamento largo (1.600 mm).
A ciò si deve aggiungere la piccola rete dell'Ulster britannico, che muove i treni nel nord dell'isola sotto l'egida dell'azienda Nir. Esistono, perciò, in Irlanda anche espressi internazionali sulla rotta Dublino-Belfast (181 km percorsi in due ore dai treni "Enterprise", gestiti in "pool" dalle due aziende), mentre la più importante linea della Repubblica è la Dublino-Cork (266 km percorsi da sette Intercity in 2h35'). Lungo queste due tratte, che assorbono buona parte del traffico passeggeri dell'isola, sono previsti i maggiori investimenti, ma ciò non toglie che anche le linee meno importanti beneficeranno dell'ammodernamento. Lo impone, tra l'altro, la pressione dell'opinione pubblica che si è sempre mossa — vescovi in testa — in difesa del servizio ferroviario.



lo SMEMORANDA EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GE

Vecchietti

di Enzo Lunari



● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE WINDOW ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● O DAL FINESTRINO

NSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE WINDOW ● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE WINDOW ● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO

TERZA CLASSE

Un viaggio italiano

di Gino & Michele

Il treno era di quelli che filano nella notte, come nei film che contano. Ma era un treno a vapore, bello da vedere, un po' meno da viaggiarci sopra. Qualcuno, nel corridoio di uno scompartimento di seconda classe, abbassò il finestrino a fatica. Era ancora uno di quei vagoni col mollettone per bloccare o liberare lo scorrimento del vetro. Nessuno adesso si ricorda più di cosa c'era scritto su quei mollettoni, forse semplicemente c'era scritto "aperto" e "chiuso" o forse "libero" e "bloccato". Sta di fatto che non ci si azzeccava mai e quando il mollettone era bloccato ci si adoperava in tre o quattro per abbassare il vetro. Incominciava uno, poi si aggiungeva premuroso un secondo, poi arrivavano un terzo e un quarto. Infine si faceva avanti timido un bambino che girava la molletta su "libero" ed eseguiva l'operazione con una mano sola. Era umiliante, il tutto, ma in fin dei conti salutare perché con quel tira e molla ci si era conosciuti, forse stava per nascere una compagnia, o un partito, o una squadretta di calcio, se solo ai quattro se ne fossero aggiunti altri sette. Forse più semplicemente la maldestra apertura del finestrino aveva favorito la formazione di un semplice gruppo di conversazione da treno, ma di questo parliamo dopo, perché per adesso siamo rimasti al corridoio, con qualcuno che cerca di abbassare il finestrino, anzi ci riesce.

Il treno continua a scivolare veloce nella notte. Il tale dello scompartimento mette fuori la testa e la ritrae veloce. C'è odore di mare — il treno viaggia lungo la costa — c'è molta fuliggine, c'è odore di fumo, la locomotiva, il carbone. Fuori non si vede niente. Assolutamente niente. Neanche una di quelle stazioncine con le luci al neon che affiorano improvvise dal buio per scomparire prima che tu riesca a coglierne anche una sola immagine. L'uomo pensa che è una cosa buona, il treno di notte. Pensa al fascino dell'ignoto. Qualche centinaio di persone, chiuse dentro a un pugno di vagoni, che bucano il nulla, che nulla non è: perché c'è vita, fuori, dentro a quel buio. Due che si baciano. Un cavallo che dorme. Delle pecore e un pastore. Una casamatta, un passaggio a livello abbassato, una villa moresca, una spiaggia piena di barche tirate in secca. Uno che muore, uno che nasce. Una discussione, una carezza, un sospiro, una bestemmia, un bicchiere di vino, una camomilla, un discreto numero di speranze e un discreto numero di delusioni. Fuori e invisibili. Perché dentro al treno, invece, c'è un'altra storia e con lei altre storie e non potranno mai incontrarsi con quelle fuori. Questo pensava l'uomo che aveva ritratto la testa dal finestrino. Era un uomo sufficientemente riflessivo, anche perché non aveva nient'altro da fare, sul treno. Certo, avrebbe potuto dormire, ma aveva l'angoscia, sempre quando viaggiava, di non potersi svegliare in tempo, quando fosse arrivata la sua stazione. Già, ma qual era? Qual era la sua stazione? Dove andava quel treno della notte? L'uomo entrò nel suo scompartimento. Si sedette. Nessuno dormiva. Tutti guardavano davanti a sé, senza particolari emozioni, pareva. «Dove si va?», chiese l'uomo. «Si viaggia», rispose qualcuno. «Già», rispose l'uomo come se fosse soddisfatto. «Spiace se abbasso un attimo il finestrino?». L'uomo disse questo perché voleva fare una squadra di calcio, o forse un partito, o più semplicemente perché aveva voglia di fare un gruppo di conversazione. «Sì», risposero gli altri. «Sì nel senso che posso?» «No». «Sì nel senso che spiace, allora?». «Sì». «Basta intendersi», rispose l'uomo un po' deluso. Sbuffò, si alzò, scavalcò le gambe accavallate di una stangona di fronte a lui, sfiorò il piede di un vecchio, chiese scusa, il vecchio non rispose, forse dormiva, anzi no, lo stava guardando con il solito volto spento, quello di tutti gli altri. L'uomo proseguì di un passo verso la porta scorrevole che dava sul corridoio. L'unica, ovvio. Un bambino gli mollò un impercettibile calcio al polpaccio. L'uomo guardò il bambino, il bambino non guardò l'uomo, l'uomo tirò la porta scorrevole, uscì di nuovo nel corridoio, percorse veloce lo scompartimento fino in fondo al vagone, aprì la porta, attraversò il soffietto, aprì la porta dell'altro vagone, attraversò il corridoio. E così via, per tutta la lunghezza del treno.

Il treno ora aveva rallentato; non si era fermato, ma andava così piano che volendo si sarebbe potuto scendere con una certa facilità. Volendo. L'uomo guardò il portellone d'uscita. Fuori era ancora tutto completamente buio. Ebbe un attimo d'esitazione. Poi girò su un fianco, si ritrovò davanti alla porta, l'ultima, che portava alla sala macchine della locomotiva. Al di là del vetro si intravedeva il macchinista. La porta era chiusa. L'uomo chiamò il macchinista una volta, due volte, dieci. Picchiò nel vetro. Si sbracciò. Solo dopo diversi minuti il macchinista si girò, piano. L'uomo, muovendo lentamente le labbra per essere capito meglio, gridò: «Dove va questo treno... dove andiamo?». Il macchinista lo fissava — ma forse fissava il vetro — si asciugò lentamente la fronte con la manica della camicia. «Dove andiamo?», ripeté l'uomo. Il macchinista tornò a girare le spalle alla porta e all'uomo. Il treno ora aveva ripreso a scivolare veloce nella notte.

«Dove andiamo... con chi?», si chiese l'uomo. La sua voce oramai era quasi un sussurro. Vide il macchinista azionare una manopola; sentì il lungo fischio della locomotiva.

L'uomo ritornò lentamente sui suoi passi. Ripercorse tutti i vagoni fino al suo scompartimento. Fece per aprire la porta scorrevole. Nessuno si girò al suo arrivo. Allora abbandonò la maniglia, si accostò al finestrino del corridoio, lo aprì e mise la testa fuori. C'era lo stesso odore di fumo e di salsedine. I primi grigi dell'aurora gli fecero intuire un mare bellissimo.

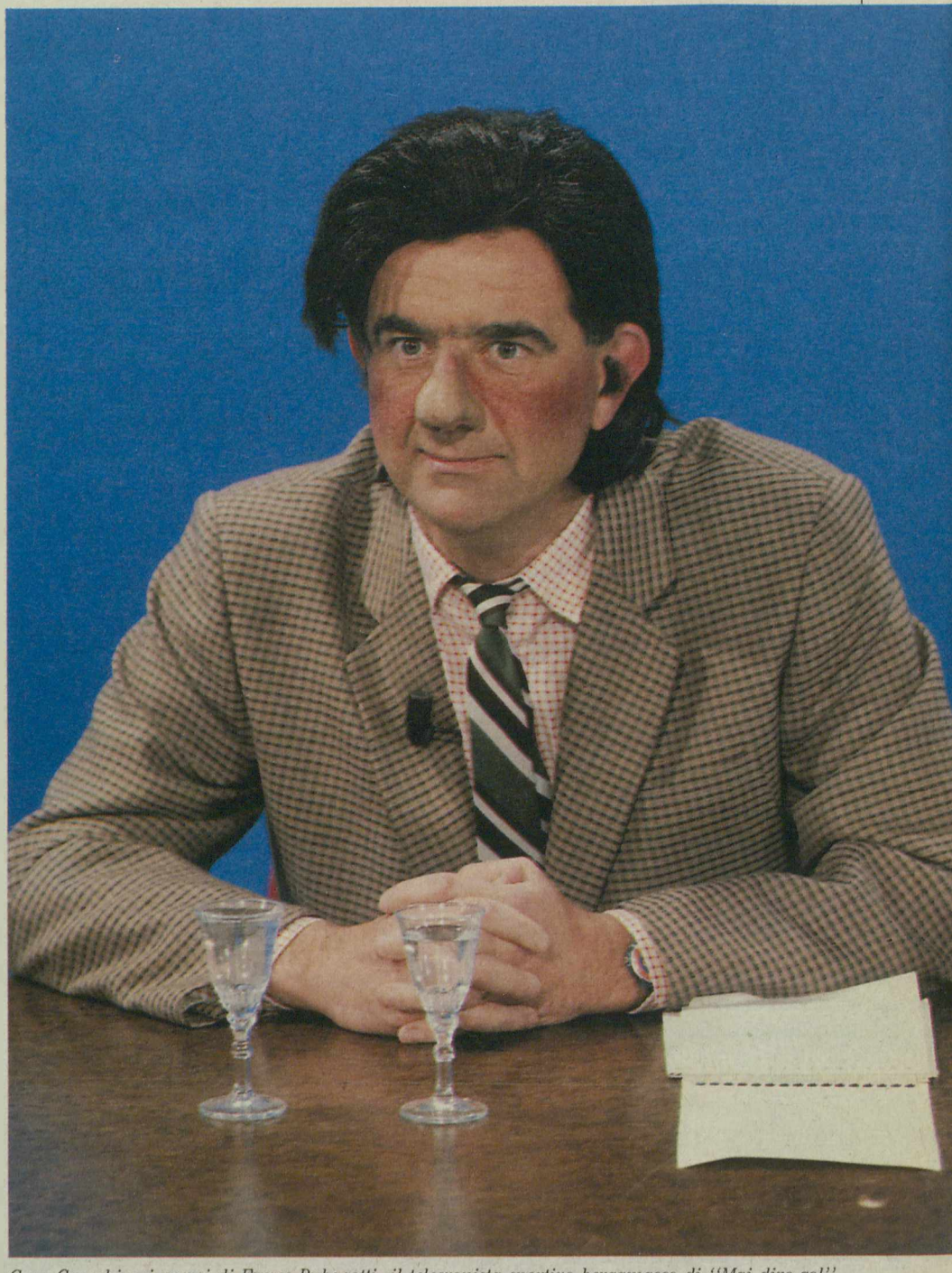
THROW ANYTHING OUT OF THE WINDOW ● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETT

Gene bifronte

L'altra faccia dell'attore comico fidentino, star delle televisioni private, buon calciatore e scrittore di successo

Capita spesso. Incontri una persona e dal primo "impatto" ne ricavi un'impressione, ti fai un'idea di come può essere dentro. Poi hai modo di parlarci, di conoscerla più a fondo, e ti accorgi che ha un carattere diametralmente opposto a quello che ti aspettavi, che è più simpatica (o più antipatica) di come te l'eri figurata. Le stesse sensazioni si possono provare per i personaggi del cinema o della televisione, con la differenza che difficilmente si avrà l'occasione di approfondire la conoscenza con un attore: potrai seguire tutte le sue apparizioni sullo schermo, questo sì, ma riuscirai comunque a conoscere meglio soltanto la sua immagine pubblica.
Questa riflessione, filosofica quanto si vuole, è la conseguenza più immediata seguita alla lunga e insolita intervista con il popolare comico Gene Gnocchi, al secolo Eugenio Ghiozzi, che qualche giorno fa ha tenuto a Milano, davanti a più di mille studenti dello Iulm (l'Istituto Universitario di Lingue Moderne), una lezione sui "Segreti del linguaggio televisivo". Chi immaginerebbe, vedendolo sullo schermo della tv sempre scanzonato e pronto nella battuta che richiama applausi e risate, che questo signore trentottenne, incontrato fuori dalla portata delle telecamere, è di una seriosità attribuibile soltanto ad un docente di Filosofia Morale? Eppure il signor Ghiozzi, da noi scovato a Fidenza (città dove è nato il 1° marzo del 1955 e dove continua a risiedere), è una persona che ama molto la famiglia, la vita tranquilla, il calcio e le buone letture, e che durante tutta l'intervista che proponiamo ai lettori di "Amico Treno" non ha mai neppure sorriso!

Gene, sei laureato in Legge e per un certo periodo hai esercitato la professione di avvocato. Non hai però avuto esitazione ad abbandonare la toga per vestire gli abiti di scena. Essere un "principe del foro" non era gratificante per il signor Ghiozzi?
Ho lavorato in uno studio legale di Parma per sei anni: dal 1982 alla fine del 1988. Lo sai meglio di me cosa vuol dire fare l'avvocato se non riesci ad ereditare uno studio tuo. Finisci per discutere delle cause per conto di un al-



Gene Gnocchi nei panni di Ermes Rubagotti, il telecronista sportivo bergamasco di "Mai dire gol".

tro e certamente non è questa la condizione migliore per scoprire che dentro di te c'è la vocazione per la toga. Credo però che già in partenza, quando dopo il diploma mi iscrissi alla facoltà di Legge, i miei interessi fossero altri. Indicativo è il fatto che mi laureai discutendo una tesi di Filosofia del Diritto, una tesi assolutamente non tecnica.

Quando è maturata la decisione di abbandonare definitivamente una professione comunque prestigiosa e sicuramente redditizia per un mestiere che non dà certezze?
Subito dopo la morte di mio padre, avvenuta improvvisamente nella notte di Santa Lucia del 1988, tutti mi chiedevano di fare una scelta responsabile. Invece ho deciso di comportarmi come avrebbe fatto mio padre: seguendo l'istinto.

Come è cominciata la carriera di Gene Gnocchi attore comico?
Sicuramente per caso. Mio fratello faceva parte di un gruppo rock che doveva partecipare ad una serie di concerti qui a Fidenza. Ci fu un litigio fra i componenti del complesso e il cantante non si presentò. Dato che inseriti nel programma della serata c'erano dei pezzi in lingua inglese e che nessuno dei superstiti se la sentiva di cantarli mi dissero: «Eugenio, tu sei l'unico a portata di mano che conosca l'inglese: canta tu!». Durante l'esibizione ad una specie di Sanremo dei gruppi rock facevo precedere le canzoni in lingua straniera da alcune spiegazioni per il pubblico; presentavo a modo mio, dicendo cose assurde, strane, il pezzo e vedevo che gli spettatori si divertivano molto. Ho continuato su questa strada fino a quando ho deciso di montare alcuni spezzoni di quelle serate in uno spettacolino che durava venticinque/trenta minuti: ho registrato una cassetta e l'ho mandata in visione a Gino & Michele che erano i responsabili della programmazione dello Zelig (locale milanese che tutte le sere propone al pubblico le esibizioni di alcuni fra i più promettenti attori comici italiani, NdR). A loro è piaciuta e nel gennaio del 1989 sono stato invitato a lavorare per una settimana su quel prestigioso palcoscenico. La storiella che rappresentavo era quella di un aspirante torero che, per imparare il mestiere, seguiva i corsi per corrispondenza della Scuola Radioelettra di Torino che gli spediva prima le banderillas, poi la mantilla e infine pure il toro. Quelle serate ebbero un discreto successo e quando nell'aprile/marzo dello stesso anno si svolse, sempre allo Zelig, la selezione per un volto nuovo per il programma televisivo di Canale 5 "Emilio", mi notarono Zuzzurro & Gaspare e decisero che potevo andar bene per quella trasmissione.

Hai continuato ad occuparti di musica rock?
Sì, perché sono un appassionato del genere da sempre. Ho una collezione infinita di compact e di nastri rock, con alcune "perle" veramente rare. Vado a scovare gruppi che per i più sono sconosciuti: è uno dei miei hobby. La mia automobile scoppia per i tanti Cd e cassette che ci sono dentro: sotto i sedili, nel bagagliaio, vicino al cambio. Ascoltandoli finisco poi per imparare i pezzi a memoria. Ho anche un fornitore "ufficiale", un negozio di dischi di Gallarate, che mi manda le ultime novità.

A cosa è dovuta la tua partecipazione a "Scherzi a parte", il programma di "Canale 5" che forse più degli altri ti ha fatto conoscere alla grande platea televisiva?
Mi ci sono trovato dentro per caso. Era un lavoro che avevano proposto a Teo Teocoli, mentre stavamo partecipando assieme al "Gioco dei 9". Fra noi c'era già un buon affiatamento e lui, comunque, non se la sentiva di fare un nuovo programma da solo: così mi ha proposto la cosa. Io mi trovavo bene con lui e insieme abbiamo deciso di accettare di presentare il programma in coppia. È stata una bella esperienza, anche se all'inizio non è stato facile preparare i testi in pochissimo tempo (l'abbiamo fatto con la collaborazione di Marco Posani). È nato, però, proprio in quel clima di emergenza, quel "meccanismo spontaneo" che ha prodotto alcune gag che il pubblico ha definito esilaranti. Infatti, non esistono per me e Teo copioni da osservare rigidamente: utilizziamo una specie di scaletta e ci prepariamo le battute la sera prima o addirittura al momento della registrazione. Qualche volta si vede che, andando così, a braccio, ci scappa da ridere quando scherziamo fra di noi: ma il tutto (credo) va a beneficio della freschezza e della piacevolezza del programma.

La tua vita è cambiata in qualche modo da quando sei diventato un personaggio della televisione?
Sostanzialmente non credo di essere diverso. Ho più soldi di prima e questo mi permette di dedicarmi di più ai miei passatempi preferiti. Se, ad esempio, al mattino voglio andare a giocare a tennis o a pallone posso farlo tranquillamente. Tutti pensano che uno che appare in televisione sia impegnatissimo: certamente si è molto impegnati nei giorni delle registrazioni, ma se riesci a scegliere le cose che vuoi fare e a gestire le tue partecipazioni ai programmi con oculatezza, di tempo libero te ne rimane molto. Io lavoro tre o, al massimo, quattro giorni a settimana: credo di potermi considerare un privilegiato rispetto alla media dei lavoratori.

Ci sono dei personaggi che hai inventato che possono ormai considerarsi famosi. Ne vuoi ricordare qualcuno?
Ai giovani piacciono più degli altri due protagonisti di "Mai dire gol", la trasmissione di "Italia 1" condotta dalla Gialappa's Band: Ermes Rubagotti, il telecronista bresciano-bergamasco e Ninetta de Cesaris. La misura della notorietà raggiunta da entrambi pare sia l'involontaria causa di fastidi per un imprenditore, omonimo del telecronista, e per la figlia di un noto giornalista sportivo. Sono diventate comuni nel linguaggio dei giovani anche due espressioni da me usate in Tv: "E allura?" e "Fiaaa!"

La notorietà crea dei fastidi?
A me, che vivo in un paese come Fidenza, no. È un piccolo centro dove già ero conosciuto da tutti. Certamente ogni tanto c'è quello che chiede la raccomandazione per poter partecipare ai quiz di Mike Bongiorno, o alla Corrida, ma sono veramente piccole cose facilmente sopportabili. In compenso l'essere in qualche modo famoso mi permette, ad esempio, di giocare a pallone con personaggi famosi come Beccalossi, Suarez, Tricella ecc., cosa che difficilmente sarebbe accaduta se non fossi stato un personaggio della Tv. Sono piccole soddisfazioni, è vero, però per un appassionato del pallone sono esperienze molto belle.

C'è qualcosa in particolare che non ti piace nell'ambiente in cui lavori?
In generale la scarsa cultura, la poca profondità con cui si vivono i rapporti interpersonali, la mancanza di veri valori. In particolare non sopporto che molti miei colleghi si lascino "gestire" da registi e produttori senza opporre un minimo di resistenza, per l'ambizione di partecipare comunque ad uno spettacolo.

Hai mai accettato compromessi, ti sei fatto "corrompere" qualche volta per ottenere un lavoro in televisione?
Decisamente no. Come ho già avuto modo di dirti, entrare in questo mondo per me è stato un fatto casuale. Poi ho continuato a lavorarci perché riesco a divertirmi con quello che faccio. Sono convinto che nel momento in cui ciò non dovesse più verificarsi, o fossi obbligato ad accettare la partecipazione a determinati programmi soltanto per rimanere nel giro, lascerei subito questo mestiere: è una questione, come sempre, di coerenza. E poi a me non piace mai essere nella condizione di coloro che chiedono favori: una volta o l'altra ti verrà chiesta la restituzione sotto una forma diversa. Ritengo, però, che se fossi posto di fronte alla decisione di fare o no gli stessi spettacoli e che questa scelta fosse l'unica possibile, quella determinante per poter dar da mangiare ai miei figli, accetterei. La sopravvivenza è una cosa importantissima, che viene prima di ogni altra questione morale.

So che ami molto la famiglia. Hai voglia di parlarne?
Ho avuto una famiglia numerosa: sono il primo di sei fratelli. Sia mia madre che mio padre sono stati molto importanti sul piano degli insegnamenti, dell'educazione di tutti i figli. A me è stato consentito di studiare fino alla laurea, anche se non vivevamo in una situazione di particolare agiatezza economica.

Con mio padre avevo un rapporto che non prevedeva un eccessivo dialogo: la nostra "corrispondenza" si stabiliva soprattutto attraverso lunghi significativi silenzi e poche, ma importanti frasi. Forse da bambino avrei desiderato parlare più a lungo con lui: mi sembrava di essere lasciato troppo solo nel fare scelte che ritenevo importanti per il mio futuro. Poi, più avanti, quando papà si è ammalato ho capito il perché di questo suo atteggiamento: sosteneva che ad un figlio si può solamente voler bene, non bisogna dargli troppe indicazioni, bisogna che si senta protetto dalla famiglia ma allo stesso tempo deve essere libero di fare le sue scelte. E lui è riuscito ad interpretare benissimo questo ruolo che si era assegnato. In età matura sono arrivato alla conclusione che la sua scelta educativa fosse molto corretta, tanto è vero che cerco ora di trasmettere gli stessi insegnamenti ai miei figli. Ercole, questo era il nome di mio padre, era uno spirito estremamente libero. Nella sua vita, il voler essere assolutamente coerente con se stesso gli ha procurato diverse vicissitudini. Era un militante del Partito Comunista e diventò, dopo aver combattuto da partigiano, segretario della Camera del Lavoro di Parma: era un incarico che svolgeva con dedizione e che gli aveva procurato tantissime simpatie, tanto da poter pensare di diventare deputato alla Camera. La sua visione del comunismo lo indusse, però, a schierarsi contro Togliatti e quella presa di posizione lo costrinse ad abbandonare l'incarico presso la Camera del Lavoro. Questo creò dei grossi cambiamenti sia nella sua vita che in quella di tutta la famiglia. Si trattò di abbandonare le abitudini precedenti: dovette cercarsi un nuovo lavoro e noi fummo coinvolti nelle nuove esperienze. Ad esempio, subito dopo essere uscito dal partito iniziò un commercio di villette prefabbricate: le importava in Italia dalla Cecoslovacchia. Non era un'attività redditizia; ricordo che l'unica impennata nelle vendite e un relativo guadagno si ebbero soltanto in corrispondenza di un avvenimento drammatico per il nostro Paese: nei giorni del terremoto del Friuli. Dopo, in una di queste villette aprì un ristorante e ancora successivamente si dedicò all'allevamento di tacchini in montagna, fino a quando una gelata precoce nel 1981 sterminò quasi tutti gli animali. Di certo non era una persona priva di fantasia e di iniziativa.

In cosa consisteva il coinvolgimento dei familiari in queste iniziative?
Quando commerciava con la Cecoslovacchia, portava sempre, a turno, i figli nei suoi viaggi all'estero. Non dimenticherò mai la volta che io e Alberto, i più vecchi (avevamo allora rispettivamente 13 e 12 anni), partiti con lui alla volta di Praga, fummo abbandonati per due giorni in una pensioncina tedesca vicino al confine perché aveva dimenticato a casa i nostri passaporti. E non si scordano facilmente neppure alcuni episodi di quando eravamo tutti impegnati nel mestiere del ristoratore o, a maggior ragione, in quello di allevatori di pennuti. Quando dovevamo catturare un tacchino per vaccinarlo o per venderlo si trattava di organizzare un vero e proprio rodeo. In quest'ultimo caso l'acquirente, dopo aver dato un'occhiata al recinto dove erano rinchiusi gli animali, sceglieva naturalmente il più grosso e noi fratelli dovevamo acchiapparlo dopo averlo sfiancato nella corsa. Non ti dico la fatica!

Qualche anno fa ti sei presentato alle elezioni comunali a Fidenza come indipendente nelle liste del Partito Democratico della Sinistra e sei stato eletto consigliere. Volevi seguire le orme paterne?
Certamente no. Il mio è stato un impegno politico motivato dalla voglia di creare iniziative culturali stimolanti per i miei concittadini. Sfruttando la provenienza dal mondo dello spettacolo ho cercato di dar vita a manifestazioni che potessero coinvolgere la gente, farla uscire volentieri da casa. È nato così il "Controfestival Fidentino", che è ora alla sua terza edizione, una manifestazione alternativa dove volta per volta viene sviluppato un tema: il primo anno si sono esibiti cantanti della zona, il secondo gli stessi erano abbinati a cantanti extracomunitari (si voleva contribuire a sconfiggere in qualche modo il fenomeno dell'emarginazione), il terzo invece abbiamo fatto cantare delle persone della terza età. Il mio apporto è stato sempre finalizzato a iniziative di questo genere, forse di poco spessore politico, ma sicuramente molto concrete. Il mio incarico di consigliere comunale non è durato a lungo: non riuscivo a conciliare gli impegni pubblici con il mio lavoro e alla fine mi sono dovuto dimettere.

Anche la tua famiglia attuale comincia ad essere numerosa.
È vero. Dopo la nascita di Marcello, che ora ha poco più di due mesi (è nato il 7 aprile, NdR), siamo già in cinque: Gianna, mia moglie, che conosco fin dai tempi del liceo; Silvia, che ha quasi sette anni; Ercole, il primogenito, ha nove anni. Appena posso è a loro che mi dedico. In questo periodo, ovviamente, quello che richiede più attenzioni è il piccolino al quale bisogna cambiare il pannolino e dargli continuamente da mangiare.

Per Ercole e Silvia avere un papà "personaggio Tv" cosa comporta?
Sulle prime, ovviamente, sorpresa. Silvia, ad esempio, all'inizio non riusciva a capire come fosse possibile vedermi contemporaneamente in televisione e seduto in poltrona vicino a lei. Da parte dei compagni di scuola e dagli amici arrivano numerose richieste di autografo e questo in qualche modo li gratifica. Ma ormai si sono abituati e non è detto che stiano sempre a vedere i programmi in cui sono presente: se, contemporaneamente ad una mia apparizione, viene trasmesso un film di Fantozzi guardano quello.

Gianna non è gelosa per le attrici e le ballerine che appaiono al tuo fianco?
È una donna molto intelligente: la sua è una gelosia discreta, che comunque si vede poco. È consapevole che le voglio bene e che non la tradirei con una ballerina, sa di poter stare tranquilla. Da parte mia non sono soggetto a particolari tentazioni: mi rendo conto benissimo che l'interesse nei miei confronti è determinato dal mio successo di attore comico e non dal fatto che sia particolarmente bello.

Il calcio è tra le tue grandi passioni. C'è una ragione particolare che "alimenta" questo amore?
Il calcio è stata la mia vita: ho cominciato a giocare in una vera squadra all'età di nove anni; ero stato veramente precoce, i miei compagni avevano tutti dai quattordici anni in su. Da allora, fino a quando ho smesso dopo aver indossato per ultima la maglia del Busseto in Prima Categoria, la domenica ho sempre giocato al calcio. Un periodo bellissimo della mia vita. Se dovessi nascere un'altra volta vorrei rivivere quei momenti. Ad un certo punto sarei dovuto passare al Milan: avevo 16 anni e avevo già sostenuto sia i provini che le visite mediche. Ci furono dei problemi con il Presidente Sordillo e la cosa sfumò. Andai a giocare in serie C con l'Alessandria allenata da Pippo Marchioro (l'allenatore che quest'anno ha portato in serie "A" la Reggiana, NdR), ma ormai avevo perso il treno giusto. In seguito lo studio, ero iscritto al liceo classico, mi impedì un impegno diverso, più costante: dovevo andare a Montevarchi, sempre in serie C, ma rifiutai, non me la sentivo proprio; continuai a giocare nelle serie minori per il resto della carriera. Comunque fino a 34/35 anni mi sono sempre mantenuto con lo stipendio da calciatore, anche dopo essermi sposato. Non erano grosse cifre, si trattava di quei due milioni al mese che, uniti allo stipendio di mia moglie, ci permettevano di vivere bene.

Da sinistra, Silvio Orlando, Teo Teocoli, Gabriella Golia e Gene Gnocchi nella situation comedy "I vicini di casa".



È risaputo che prediligi i calciatori che indossano, o che hanno indossato in passato, la maglia numero 10. Chi sono?
In questo momento il mio preferito è sicuramente Dejan Savicevic, il giocatore del Milan che Capello tiene spesso, ingiustamente, in panchina: è un calciatore geniale! Mi sono lamentato direttamente con il Presidente Berlusconi del fatto che non venga fatto giocare: pare che anche lui sia convinto delle qualità di questo calciatore, ma che Capello... Fra i numero 10 del passato sicuramente sceglierei Rivera e Platini.

È vero che hai il tocco di palla di Savicevic?
Sicuramente questa è una esagerazione. È vero che molti trovano che ci sia una forte somiglianza fisica fra me e il calciatore rossonero.

Comuni amici mi hanno raccontato un episodio divertente che ti ha visto protagonista assieme all'ex calciatore Evaristo Beccalossi. Hai voglia di raccontarlo per i nostri lettori?
Lo racconto così come gli amici di solito ricostruiscono il fatto: esagerando, ma rendendolo (lo riconosco) spiritoso. Dovevo partecipare ad una partita di pallone nella stessa squadra di Evaristo. Io sono arrivato qualche minuto prima dell'appuntamento negli spogliatoi (gli altri dicono due ore prima!) ed ho indossato, come sempre faccio, la maglia numero 10. Beccalossi, quando è arrivato, cercava anche lui la maglia numero 10, ma non trovandola disponibile ne ha dovuto indossare un'altra. Ovviamente si accorse subito dopo che l'avevo presa io, ma non disse nulla. Qualche tempo dopo fu organizzata un'altra partita con la partecipazione del famoso ex regista dell'Inter. Anche in quell'occasione, per caso, mi capitò di arrivare con un po' di anticipo negli spogliatoi (gli altri dicono sempre due ore prima!); naturalmente ripresi la maglia numero 10 e la indossai. Il "Becca", quando arrivò, mi vide con indosso quella maglia e mi si avvicinò in silenzio; mi fissò dritto negli occhi e mi disse serio, con un tono arrabbiato: "Per una volta passi, ma d'ora in poi quel numero spetta a me di diritto, non te ne scordare!". Naturalmente tutta la scena era stata organizzata da quei burloni dei nostri amici, ma ci cascai in pieno.



Leggi molti libri?
La lettura è uno dei miei hobby preferiti. Appena posso apro un libro. Non leggo di tutto, però; sono un selettivo, leggo mirato.

Hai, cioè, degli autori preferiti?
Sì, certo. Fra i classici: Cecov, Céline, Balzac. Nella narrativa italiana contemporanea: Gadda, Landolfi, Silvio D'Arzo (un autore straordinario, poco conosciuto, che è morto giovane, che ha lasciato poche cose, ma molto interessanti), Flaiano, Aldo Busi (uno che scrive molto bene, anche se spesso è eccessivo) e Vassalli. Nella letteratura straniera mi piacciono Peter Hanke (quello di "Infelicità senza desiderio" e di "Prima del calcio di rigore"), in particolare il primo Peter Hanke, lo sperimentalista, Durrenmatt, Robert Walser; due anni fa ho scoperto un russo straordinario che ha scritto, secondo me, uno dei libri più belli degli ultimi dieci anni: "Casi" (pubblicato da Adelphi) e che si chiama Daniil Charms, morto pazzo a soli quarant'anni; Karl Miggel, un olandese che ha scritto un libriccino di racconti "Il venditore di arringhe". Insomma mi piace fare delle scoperte, così come mi succede per il rock: ci sono gli autori che ti piacciono, poi vai a vedere gli epigoni e ti accorgi che ce ne sono di bravissimi. C'è una collana di libri curata da Fofi, "Iperborea", dove si possono scoprire autori fantastici della letteratura scandinava come, ad esempio, Stig Dagerman che ha scritto "Il viaggiatore", una stupenda raccolta di racconti, e Cees Nooteboom.

Parliamo ora di Gene Gnocchi scrittore: dopo il successo di "Una lieve imprecisione", uscito nel 1991, ti appresti a pubblicare un altro volume. Ci dici il titolo che avrà la tua nuova fatica e a cosa pensi sia dovuto il successo di vendita del primo libro?
Si intitolerà probabilmente "Stato di famiglia" e sarà un racconto lungo, la storia di alcuni inquilini di un palazzo che alla fine crolla. Spero per me, e per l'editore Einaudi, che abbia il successo di vendite che ha fatto registrare il primo (120 mila copie vendute, NdR). Vorrei riuscire a mandarlo in libreria quest'autunno: sto già rivedendo il testo, ma penso di aver bisogno di un po' di tempo per questa operazione. Quest'estate non andrò in vacanza e mi ci dedicherò totalmente. Sai, il secondo libro è sempre il più difficile: la critica è attenta a quello che fai; non devi deludere le aspettative dopo aver ottenuto dei giudizi positivi per la tua opera prima. Non mi nascondo che la notorietà raggiunta grazie al mezzo televisivo abbia giocato favorevolmente per il buon andamento delle vendite di "Una lieve imprecisione": mi auguro, però, che i lettori abbiano apprezzato principalmente le mie qualità di scrittore.

Sottoponi al giudizio preventivo di qualcuno i tuoi scritti? A Gino & Michele, per esempio, che sono tuoi grandi amici?
Ti dirò sinceramente che il referente al quale chiedo di giudicare i miei racconti dal punto di vista letterario non è la coppia Gino & Michele (e dicendoti questo spero di non darti troppo dolore, visto che si tratta di due tuoi collaboratori per il giornale), ma questi è il poeta milanese Luciano Erba (nato nel 1922, NdR): il suo parere sulla mia tecnica di scrittura è molto meditato e per me è molto prezioso. Gino & Michele hanno avuto il grosso merito di aver rivalutato lo scrittore comico in Italia dandogli una dignità che prima non aveva, di avergli fatto conquistare il posto che merita anche nel panorama dell'editoria (basti pensare al ruolo giocato in questo dalla collana di libri delle "Formiche" che essi curano). Io continuo però a pungolarli dicendogli che libri come "Saigon era Disneyland a confronto" dal punto di vista letterario sono un disastro. È una simpatica "querelle" che fra noi dura da tempo e che mi permette di prenderli un po' in giro.

Gene, sei uno che prende il treno?
Il mio primo viaggio l'ho fatto all'età di quattro anni accompagnato da mia nonna: siamo stati da Fidenza a Salsomaggiore, un viaggio breve, ma che mi era piaciuto tantissimo, tant'è che ancora oggi lo ricordo. L'ho adoperato sempre per recarmi all'Università e poi tutti i giorni per andare a lavorare nello studio legale di Parma. Ora lo prendo tutte le volte che posso: viaggiando leggo dei libri e ascolto volentieri i discorsi degli altri viaggiatori. Quando devo recarmi agli studi di "Canale 5", a Cologno, mi è più comodo adoperare l'automobile, prendendo la tangenziale a Milano posso arrivare a pochi metri dal posto dove registriamo. Ma quando c'è la nebbia sono fra i pochi contenti di dover prendere il treno. Mi piace andare in stazione: ricordo che per prendere il treno delle 7 e 50, quando ero studente, ci arrivavo almeno 20 minuti prima. Ero curioso di osservare le persone che arrivavano e partivano. Oltre ai pendolari ci sono quelli che il treno lo adoperano raramente; si riesce ad individuarli subito tra tanta gente perché non si sentono a loro agio. C'è una poesia bellissima di Luciano Erba che si intitola "Viaggiatrici", che parla di donne che partono, della loro attesa sotto le pensiline, del ritardo del treno, che dà veramente la sensazione del viaggio.

Carlo Pino

SPECIALE Compartimenti

Ancona

Il tracciato ferroviario della linea Ancona-Roma è, per buona parte, inserito in un paesaggio collinare e montano aspro e dolce al tempo stesso. Un susseguirsi di valli, e il più delle volte di gole profonde, dall'andamento sinuoso, nelle quali il verde della vegetazione prende quasi sempre il sopravvento sulle rocce. Così nella Valserra, che congiunge Terni e Spoleto, anch'essa contornata da picchi alti e scoscesi: nel fondo valle il torrente Serra, la strada e il binario ferroviario. Da una parte e dall'altra querce e castagni costituiscono da sempre lo scenario abituale.
La linea ferroviaria di per sé, è di indubbia importanza in quanto costituisce una delle poche trasversali che uniscono i due tracciati principali della penisola, quello adriatico e quello tirrenico.
Le sue caratteristiche, in termini soprattutto di acclività, non ne fanno un collegamento ferroviario comodo e veloce, ciò nonostante il traffico, seppure con le difficoltà del semplice binario, si mantiene su livelli apprezzabili. Proprio mettendo a fuoco le caratteristiche della Valserra, la bellezza incontaminata dei suoi tanti centri collinari, la serenità degli itinerari immersi nel verde, l'Ufficio Trasporto Locale ha dedicato a questa zona il suo impegno organizzativo allestendo il servizio "treno + bici". All'iniziativa ha collaborato il Parco della Valserra, sorto grazie alla volontà della quinta circoscrizione del comune di Terni.
Per entrare nell'atmosfera della Valserra, e quindi del suo parco, basta prendere il treno, attrezzato per portare bici, e scendere in una delle stazioni di Terni, Giuncano e Baiano di Spoleto; seguendo le indicazioni, si possono percorrere a piedi, in bicicletta o anche a cavallo sentieri suggestivi.
Si può così raggiungere uno di quei centri montani da sempre immersi in una natura semplice e suggestiva: pascoli, castagni, funghi e tartufi, da raccogliere ovviamente nei periodi e nei limiti consentiti, in un ambiente dalle mille risorse paesaggistiche.
Uno dei tanti itinerari ecologici dell'Umbria, quindi quello della Valserra, senza trascurarne altri come quello che, sempre da Terni, si snoda verso Rieti, toccando le notissime località delle cascate delle Marmore e il lago di Piediluco: anche in questo caso l'abbinamento "treno + bici" si rivela molto utile per entrare, in punta di piedi, in una natura che ancora sa farsi amare e per la quale dobbiamo avere rispetto.



Bari

La Puglia e la Basilicata sono caratterizzate da innumerevoli testimonianze storiche e artistiche, incorniciate da un incantevole paesaggio.
Sulla scorta dell'attività turistica scolastica appena conclusa, si illustrano tre itinerari da considerare rappresentativi di molti altri altrettanto suggestivi.
Itinerario dei castelli Federiciani (Melfi-Venosa-Castel Lagopesole): prima tappa di questo itinerario è la cittadina di Melfi con il suo castello, eretto dai Normanni, nel quale Federico di Svevia promulgò le "Constitutiones Augustales" del Regno di Sicilia.
All'interno del castello è allestito il Museo Nazionale del Melfese che raccoglie reperti preistorici ed uno stupendo sarcofago di epoca romana (II secolo d.C.) rinvenuto nei pressi di Rapolla.
Lasciando Melfi verso Venosa, una breve sosta in località Monticchio dove si possono ammirare due laghi di origine vulcanica immersi in un incantevole scenario costituito da una vegetazione molto fitta. Da questa località si diramano sorgenti di acque minerali che vengono convogliate in stabilimenti che provvedono all'imbottigliamento.
A Venosa, l'antica stazione militare romana, numerosi ed interessanti monumenti si offrono al visitatore: la cattedrale del XV secolo, il castello che ricorda il Maschio Angioino di Napoli ed, infine, la zona archeologica con reperti del paleolitico inferiore. Per una più completa conoscenza storica, consigliamo di visitare il castello di Lagopesole: il più bello e maestoso tra quelli fatti edificare da Federico II. Tra le sue mura il visitatore ha l'impressione di rivivere tutti i numerosi avvenimenti storici che vi si sono svolti. Questo itinerario turistico è percorribile utilizzando le linee ferroviarie Rocchetta-Potenza e Rocchetta-Gioia. La prima è considerata secondaria anche se i treni che vi circolano mantengono una buona frequentazione. Attualmente sono in corso lavori di miglioramento quali la rettifica del raggio di curvatura ed altri interventi tecnologici necessari per un veloce collegamento con la nuova realtà industriale che sta sorgendo a S. Nicola di Melfi (stabilimento SATA della FIAT).
I costi di gestione dell'intera linea risultano contenuti per effetto della istituzione del C.T.C. (controllo traffico centralizzato). È tuttavia necessario rivedere il presenziamento di alcune stazioni. Le attività commerciali dovranno essere affidate, nel corso del 1993, a punti di vendita esterni.
La seconda linea (Rocchetta-Gioia) è individuata come linea a scarso traffico ed effettivamente le frequentazioni dei treni che vi circolano sono abbastanza ridotte (meno di 50 viaggiatori sul tratto Rocchetta-Spinazzola).
Un itinerario di interesse storico è quello che, partendo da **Barletta**, attraversa Canne della battaglia e Canosa con una veloce puntata alla vicina Castel del Monte.
Barletta è famosa nel mondo per la "disfida" che si svolse il 13 febbraio del 1503 tra 13 italiani ed altrettanti francesi. Molto suggestivi sono il Colosso, enorme statua bronzea di epoca bizantina situata davanti alla chiesa di S. Sepolcro del XII-XIII secolo, ed il bellissimo castello svevo-angioino-aragonese.
In posizione di dominio sulla pianura dell'O-

fanto si erge Canne, dove si svolse la famosa battaglia tra Cartaginesi e Romani. Per la sua posizione strategica, fu teatro di battaglie tra opposti schieramenti: la guerra sociale nell'87 a.C., il passaggio degli Ostrogoti, i conflitti tra Longobardi di Benevento e gli Schiavoni, il passaggio dei Bizantini e la loro sconfitta ad opera dei Normanni. Testimonianze di notevole interesse sono le due basiliche di epoca cristiana: la minore, con i diversi strati di tombe, e la maggiore, caratterizzata da due livelli di epoche diverse; i numerosi elementi romani quali le colonne di granito, i cippi militari e i resti di ville e fattorie romane nei pressi della stazione ferroviaria.

Anche Canosa di Puglia presenta numerose testimonianze degli eventi storici dei quali è stata testimone nel tempo. I due monumenti più significativi sono la cattedrale di San Sabino e la tomba di Boemondo.

È d'obbligo, infine, una visita a Castel del Monte per ammirare il più celebre castello federiciano.

Questo itinerario è percorribile utilizzando la linea ferroviaria che collega Barletta a Spinazzola.

Su questa linea sono in corso lavori di miglioramento per consentire l'automazione dei passaggi a livello e l'effettuazione di incroci fissi a Minervino e Canosa. Il completamento di questi lavori consentirà un notevole risparmio di risorse e una gestione economica del servizio.

Itinerario storico con aspetti dell'artigianato pugliese: Oria, ricca di testimonianze storiche per la sua posizione strategica, fu contesa da Goti, Bizantini, Longobardi, Saraceni e, in epoche successive, da Francesi e Spagnoli. Su tutta questa presenza storica domina il castello fatto edificare da Federico II. Molto apprezzata dai turisti è la rievocazione del Corteo Storico di Federico II che si effettua in agosto ed è articolato in due giornate per consentire l'effettuazione del corteo storico e del torneo dei Rioni.

Grottaglie è una cittadina che, sebbene conservi una valenza storica per le impronte medioevali e barocche, è considerata, a giusta ragione, uno dei più importanti centri dell'artigianato pugliese, in particolare per la lavorazione della ceramica. Molto interessante è la visita al "quartiere delle ceramiche" dove si può assistere al processo di lavorazione ad opera di maestri ceramisti.

A Taranto è di rigore una visita al Museo Nazionale.

Questo itinerario è percorribile utilizzando la linea ferroviaria Brindisi-Taranto che risulta sufficientemente frequentata soprattutto nelle fasce orarie scolastico-lavorative, mentre è più ridotta la mobilità nei giorni festivi.

La linea è esercitata con C.T.C. che ha consentito una notevole riduzione dei costi di gestione. È tuttavia necessario limitare il presenziamento in alcune stazioni a soli motivi di esercizio affidando le attività commerciali a punti di vendita a terra.

Bologna

Da tempo il Compartimento di Bologna ha individuato nella linea Porrettana (Bologna - Porretta - Pistoia) una direttrice a doppia valenza per quanto riguarda il trasporto ferroviario. Infatti, oltre a consentire la mobilità a circa 3 mila pendolari, lavoratori e studenti, la linea presenta una spiccata vocazione turistica, poiché attraversa antichi borghi e zone di forte interesse naturalistico dell'Appennino tosco-emiliano.

La stessa via ferrata all'indomani dell'Unità d'Italia, epoca della sua costruzione, fu salutata come un'ardita opera di ingegneria, per la sua connotazione altimetrica particolarmente impervia. Del resto la presenza di apprezzate acque termali, con qualificati stabilimenti a Porretta, è un ottimo punto di riferimento per il turismo di settore.

Le iniziative dei treni turistici dell'Ufficio Trasporto Locale di Bologna "Treno Neve" e "Trekking col Treno", quest'anno alla loro seconda edizione, sono mirate appunto all'utilizzazione dei treni che circolano su questa linea e che nei giorni di domenica e di sabato, in assenza di lavoratori pendolari, vedono scendere il numero dei viaggiatori.

Il "Treno Neve" nel '93 ha trasportato ogni sabato e domenica da fine dicembre a fine marzo, singoli viaggiatori, gruppi sportivi o scolaresche che desideravano trascorrere il weekend o una giornata sulle piste da discesa e da fondo degli impianti del Corno alle Scale, stazione sciistica a circa 20 chilometri da Porretta. Con un unico biglietto si è potuto usufruire del percorso in treno (attrezzato con portasci), di quello in bus e degli impianti di risalita o di fondo della stazione sciistica, nonché di sconti sui vari servizi.

Il "Trekking col Treno" edizione '93, che presenta un programma di escursioni domenicali da fine aprile a metà ottobre, parte quest'anno con più vigore: nelle prime tre uscite si è avuta una media di oltre 50 viaggiatori, già notevole per una disciplina sportiva come il trekking e senz'altro suscettibile di incremento, date le richieste di informazione che pervengono numerose da singoli e da gruppi.



Gli itinerari di "Trekking col Treno" si sviluppano, appunto in treno, da Bologna fino ad una stazione della linea Porrettana scelta come base per l'escursione; da qui a piedi, in autobus, in mountain-bike o a cavallo si prosegue per itinerari predisposti. Per chi desidera usufruirne è inoltre sempre organizzato un pranzo con prodotti tipici del luogo.

Partner delle Ferrovie per le due iniziative, nel lavoro di stesura degli itinerari, accoglienza degli escursionisti nei borghi montani, collegamento stradale con le zone non servite direttamente dal treno, sono l'Assessorato al Turismo della Provincia di Bologna, le Aziende di trasporto municipalizzate della provincia di Bologna e di Pistoia, vari Comuni interessati, il Club Alpino Italiano, gruppi di cicloamatori e il Dopolavoro Ferroviario. Le novità di quest'anno sono la possibilità di poter scegliere ogni domenica, fra più gite differenziate, sia per gradi di difficoltà che per orari di partenza; inoltre la combinazione treno+bici, realizzata con bagagliaio attrezzato, ha suscitato notevole interesse e numerose adesioni.

Analizziamo invece i problemi quotidiani della linea Porrettana. È una linea tecnologicamente evoluta in quanto è totalmente telecomandata (circa 90 chilometri) da un unico centro di comando. Ciò ha permesso di abbassare notevolmente i costi di gestione, ma ha comportato il quasi totale impresenziamento delle stazioni e delle fermate con il conseguente degrado delle sale di attesa e dei servizi igienici. Per questo sarà necessario appellarsi sempre di più al senso civico dei viaggiatori e dei residenti e cercare forme di collaborazione con gli enti locali. Altro problema preoccupante è lo spopolamento che si registra nella tratta più impervia, tra Porretta e Pistoia, che ha provocato un calo nel numero dei viaggiatori. Non si è riusciti ad invertire la tendenza neppure col recente tentativo di vitalizzare il traffico di estremità fra Pistoia e Bologna, istituendo due coppie di treni diretti.

L'auspicio di tutti, noi per primi, è che il treno, sia come mezzo di trasporto quotidiano che come opportunità di mobilità per il tempo libero, continui a svolgere una funzione preminente per il trasporto lungo questa vallata.

Cagliari

Le linee delle Ferrovie dello Stato in Sardegna non sono mai state un richiamo di tipo turistico per itinerari o luoghi attraversati. Ciò nonostante, se utilizzate con l'intento di ammirare il paesaggio sardo e quanto rimane di un lontano passato, possono consentire di scoprire realtà e luoghi degni di attenzione.

Pur essendo la parte Nord certamente più interessante dal punto di vista paesaggistico, in questo numero descriviamo molto sommariamente i territori attraversati nella parte meridionale dalla **Dorsale Sarda**, direttrice fon-

damentale che collega il capoluogo isolano con Golfo Aranci, villaggio di pescatori, dal 1882 scalo delle linee marittime con il continente e dal 1961 punto d'attracco delle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato. Il suo nome deriva dall'errata trascrizione del termine "di li Ronci" (dei Granchi) che testimoniava la peculiarità di fondali pescosi.

Chi programma di partire da Cagliari, può utilizzare il parcheggio pubblico a pagamento realizzato di recente nel piazzale di stazione ove è peraltro possibile visitare il "Museo Ferroviario Sardo" nel quale sono custoditi atti, foto, strumenti e curiosità che risalgono al periodo di costruzione e primo esercizio delle linee.

Fra le pensiline interne al fabbricato viaggiatori fa mostra di sé una vecchia ma ben conservata locomotiva a vapore (D744).

Un caffè al bar della stazione, poi sul treno per iniziare il viaggio da Cagliari a Macomer.

In partenza da Cagliari le velocità sono subito sostenute e, superato il centro commerciale "Città Mercato", realizzato recuperando vecchi fabbricati della Montecatini, si costeggia lo stagno di S. Gilla, vasta laguna in corso di riqualificazione, ricca di arselle e meta un tempo dei pescatori locali che ancora oggi l'attraversano con barche leggere dato il basso fondale.

Superato l'aeroporto di Cagliari-Elmas si affronta la pianura del Campidano dall'alto potenziale agricolo, seppur ancor oggi sofferente di efficienti impianti di irrigazione.

Nel primo tratto si attraversano comuni ad alta densità abitativa quali Elmas, Assemini, Decimomannu, Villasor, Serramanna, Samassi e San Gavino che costituiscono il bacino più interessante dell'isola dal punto di vista ferroviario, dato l'alto pendolarismo sul capoluogo. Sulla relazione Cagliari-San Gavino (54 km) si sviluppa infatti il 38 per cento degli spostamenti realizzati ogni giorno sulla rete sarda delle Ferrovie dello Stato (436 km).

Superata Decimomannu la linea è a semplice binario ed obbliga i treni regionali alla sosta per incroci nelle stazioni.

La tipologia edilizia del passato, che si incontra e che in alcuni punti è ben visibile dal treno, è modesta. *Le Case Campidanesi* sono in pietra o in mattoni crudi, realizzati con argilla mista a paglia (*Ladiri*): sono disposte sul solo piano terra, con cortile e loggiato interno (*Sa Lolla*) e si affacciano sulle strade con ampio portale ad arco.

Superata San Gavino la ferrovia si allontana dai centri abitati, eccezion fatta per Marrubiu e Uras, e attraversa un territorio solcato da una fitta rete di strade poderali sovente costeggiate da eucaliptus frangivento. Nella zona di Arborea, tra Marrubiu e Oristano, una serie di canali di superficie rende visibili le opere di bonifica e risanamento effettuate nei primi anni Trenta, che hanno dato luogo ad una urbanizzazione di tipo poderale, con insediamenti di popolazioni venete alle quali deve darsi il merito d'una robusta opera di coltura della terra. In tali luoghi è possibile l'agriturismo.

Una tappa ad Oristano può consentire di ammirare i segni del periodo giudicale e di raggiungere la vicina Tharros, importante e vasta area archeologica di estremo interesse scientifico, fondata dai Fenici attorno all'800 a.C. Per gli amanti delle zone palustri è possibile una visita allo stagno di S. Giusta, noto per la presenza delle folaghe e, sul promontorio del Sinis, allo stagno di Cabras, alimentato sia da acque marine che da acque dolci e caratterizzato da copiosi canneti che offrono rifugio ad un'avifauna di grande interesse.

Superata Oristano ed il fiume Tirso, primo fiume della Sardegna, la linea si arrampica per raggiungere Macomer, ubicata alla confluenza della catena del Marghine con le alture del monte Ferru.

In tali zone si cominciano ad intravvedere i primi Nuraghi, costruzioni in pietra a forma tronco conica che costituiscono le più insigni ed esemplari espressioni architettoniche della civiltà megalitica protosarda. Essi furono ispirati dalla natura rocciosa dei territori dai cumuli delle gigantesche pietre (*nodas*), dietro le quali i sardi si difesero dagli attacchi dei nemici.

La parola nuraghe, nell'antica lingua sarda, significa appunto "mucchio di pietre con foro al centro". Nate come abitazioni costituivano vere e proprie fortezze per la difesa dai popoli che nei secoli invasero l'isola. A Paulilatino, nome derivante da una vicina palude "paludis a latere" fatta prosciugare nel 1827, si conservano numerose testimonianze di epoca preistorica e romana (le tombe dei giganti in località Garonna e il complesso nuragico di S. Cristina con tempio a pozzo). Abbasanta, centro agro-pastorale, vanta numerose testimonianze di epoca preistorica, fenicia e romana e ospita nel suo territorio il famoso Nuraghe Losa.

Superato l'altopiano di Abbasanta la linea si arrampica ancora, attraverso un singolare paesaggio caratterizzato da rocce di natura basaltica in parte compatte nei grossi ammassi e in parte disperse sul terreno, segno di una lontana e copiosa azione vulcanica.

Si raggiunge così Macomer, importante fin dai tempi più antichi per la sua posizione strategica.

Nella stazione si può ammirare, seppur fatiscente, il vecchio albergo e nella cittadina importanti abitazioni private di pregio (Villa Pasquini di fine '800 e Salmon degli inizi del secolo).

Qualche acquisto di prodotti tipici locali, una sosta in un buon ristorante e poi nuovamente sul treno per il rientro a Cagliari.

Nuovo parcheggio alla stazione di Cagliari

Dal 27 aprile è stato attivato nel piazzale della stazione di Cagliari (si veda "Amico Treno" N. 7/92) un parcheggio pubblico a pagamento.

Da tale data sono disponibili 333 posti auto dei quali sette destinati a disabili.

Le tariffe orarie sono le seguenti:

ore di sosta	importo	ore di sosta	importo
1	1.000	13	5.400
2	1.500	14	5.500
3	2.000	15	5.600
4	2.500	16	5.700
5	3.000	17	5.800
6	3.500	18	5.900
7	4.000	19	6.000
8	4.500	20	6.100
9	5.000	21	6.200
10	5.100	22	6.300
11	5.200	23	6.400
12	5.300	24	6.500

È previsto inoltre un abbonamento mensile al prezzo di L. 120.000. Una particolare formula consente agli abbonati FS un abbonamento mensile al prezzo ridotto di L. 84.000.

Il parcheggio è custodito e presenziato dalle ore 6 alle ore 22.

Un pulsante (tipo colonnina autostradale) consente l'apertura automatica della barra d'ingresso e l'emissione di un ticket, da posizionare in luogo ben visibile all'interno della vettura parcheggiata.

In uscita il ticket va consegnato al personale addetto il quale provvede alla riscossione del dovuto previa applicazione della tariffa.

Informazioni possono essere richieste direttamente al numero telefonico 070/65.62.93.

Ultimissime

Concordata con il Compartimento di Sassari delle Ferrovie della Sardegna l'integrazione d'orario tra il treno 62 "Alghero-Sassari" e l'Espresso 795 "Sassari-Cagliari" (partenza da Sassari alle 06.50 ed arrivo a Cagliari alle 10.05).

Il treno "Alghero-Sassari" anticiperà l'arrivo rispetto all'attuale orario in maniera tale da garantire la coincidenza.



Al concerto in treno

In occasione del concerto che Zucchero "Sugar" Fornaciari terrà il prossimo 2 luglio allo stadio Franchi, attiguo alla stazione di Firenze Campo Marte, l'Ufficio Trasporto Locale ha messo a punto, in collaborazione con gli organizzatori del concerto, un articolato programma di servizi così da soddisfare le esigenze di quanti decideranno di utilizzare il treno per recarsi allo spettacolo.
Sulle principali direttrici ferroviarie regionali — La Spezia/Pisa/Firenze, Grosseto/Pisa/Firenze, Arezzo/Firenze e Prato/Firenze — sarà possibile effettuare il viaggio di andata, per recarsi al concerto, con tutti i treni ordinari del 2 luglio (ognuno potrà così scegliere l'ora di arrivo allo stadio) ed effettuare quello di ritorno con i treni ordinari e straordinari in partenza da Firenze Campo Marte al termine del concerto.
La proposta, già positivamente sperimentata in occasione di altri significativi concerti che si sono svolti nella regione, è stata ulteriormente affinata e consente l'acquisto del biglietto ferroviario a tariffa scontata nei box-office e punti vendita, unitamente al biglietto d'ingresso al concerto; basterà poi obliterare il biglietto di viaggio nella stazione di partenza prima di salire sul treno.
Per ulteriori informazioni Box-office tel. 055/242361-210804, Ufficio Trasporto Locale tel. 055/2356194.

Firenze

Nell'aprile scorso si è celebrato il centesimo anniversario dell'inaugurazione della linea Faentina, Faenza-Marradi-Fiesole-Firenze, avvenuta il 23 aprile 1893. La linea, per la cui realizzazione occorsero oltre dieci anni di lavoro, era nata quale importante arteria della rete ferroviaria nazionale e costituiva il principale collegamento fra l'area fiorentina, il Mugello e la Romagna. Nel corso dell'ultimo conflitto mondiale la linea subì danni ingentissimi e la successiva ricostruzione interessò soltanto il collegamento che si innesta sulla linea Roma-Firenze nella stazione di Pontassieve e risale la Valle della Sieve fino a Borgo San Lorenzo.
Con la decisione, più volte rinviata, di procedere al ripristino del vecchio tracciato che consentirà di collegare direttamente Borgo San Lorenzo con Firenze, attraverso la Valle del Mugnone, si disporrà di un anello ferroviario in grado di dare positive risposte al flusso pendolare ed alla mobilità turistica che interessano le direttrici della relazione.
La "Faentina" ha da tempo superato "velleità" di collegamento alternativo alla Direttissima Firenze-Prato-Bologna e costituisce, anche nell'attuale tracciato, un fondamentale elemento di saldatura fra le Valli del Mugello e la Romagna. Paesaggi ameni, casolari maestosi, gente affabile e tranquilla, cibi genuini, manifestazioni che coprono l'intero arco dell'anno ed offrono al visitatore continue emozioni.
A questo scopo l'Ufficio Trasporto Locale di Firenze ha promosso, nell'ambito del programma "Trenitinerario" realizzato in collaborazione con gli Enti locali, il Cai ed il Wwf, una serie di iniziative per la valorizzazione turistica della linea.
Sono stati recentemente ripristinati i sentieri che collegano la stazione di Fornello (537 metri di altezza), ormai chiusa all'esercizio da oltre un decennio, al sentiero G.E.A. di crinale e da questo a Crespino del Lamone. Il percorso sarà inaugurato domenica 27 giugno con una iniziativa "Treno+Trekking", che prevede l'arrivo degli escursionisti alla stazione di Fornello ed il successivo proseguimento, attraverso La Giogana, fino a Crespino del Lamone, da dove sarà possibile proseguire in treno per Firenze e/o Faenza/Bologna.
La tratta ferroviaria Borgo San Lorenzo-Marradi è sicuramente la più significativa per l'accidentalità del percorso, dove a torrenti si alternano valli ed a queste montagne. Grande è stato l'impegno delle maestranze e dei progettisti che hanno realizzato su questa tratta opere particolarmente suggestive che non cessano di emozionare ogni volta che si percorrono, come la galleria "degli Allocchi", lunga poco meno di 4 km, i ponti sul Lamone e sul Camurrano, il viadotto sul Rio de' Paoli. La linea, fra faggi e castagni secolari, sale fino a quota 578 m ed attraversa uno dei più estesi "polmoni verdi" interposti fra l'area metropolitana fiorentina e la Romagna.

Genova

Il territorio di competenza del Compartimento di Genova comprende oltre la regione Liguria, ad esclusione del tratto La Spezia-Sarzana, una fascia del basso Piemonte. Di estensione piuttosto limitata, è attraversato da una linea costiera (da Ventimiglia a Riomaggiore) e da tre linee di penetrazione (una da Savona e due da Genova) in direzione Nord. Senza nulla togliere alle altre linee, quella costiera offre spunti paesaggistici decisamente superiori e può essere considerata a pieno titolo una linea turistica senza soluzione di continuità. Scegliere di descrivere solo un tratto di linea, anche se necessariamente per questioni di spazio, diventa difficile perché ogni città o paesino che si incontra viaggiando dall'estremo Ponente all'estremo Levante ligure meriterebbe almeno una citazione. C'è però un motivo se scegliamo di parlare dell'estremo Levante e precisamente delle Cinque Terre, sulla cui bellezza tutti sono concordi. Qui il treno è indispensabile per i collegamenti fra le cinque località che danno il nome al comprensorio. Riomaggiore, Manarola, Corniglia, Vernazza e Monterosso vivono da sempre un rapporto di stretta dipendenza col treno. Lo spazio è davvero poco e l'uomo ha mantenute intatte le caratteristiche dei luoghi, semmai aumentandone la naturale bellezza col lavoro secolare. In particolare con i vigneti, dalla cui uva si ricava il famoso "sciacchetra", che dalle terrazze lambite dal mare si arrampicano fino alla cima dei pendii che delimitano a Est le cinque località. Sono queste ripide colline che rendono difficili i collegamenti terrestri fatta eccezione, come già detto, per la ferrovia che, sia da La Spezia sia da Levanto, si inoltra in galleria per ritornare alla luce solo in corrispondenza delle stazioni delle Cinque Terre.
La linea è a doppio binario e proprio recentemente ne è stato rinnovato l'armamento (binari, traversine ecc.). Logicamente essendo un tratto di linea che scorre in prossimità del mare e quasi totalmente in galleria, i costi di gestione sono superiori alla media. In particolare c'è la galleria fra le stazioni di Riomaggiore e Manarola che è interessata da un movimento franoso, lo stesso che ha reso inagibile la pittoresca passeggiata a mare fra le due località meglio conosciuta come "la via dell'amore".
L'offerta dei treni è certamente adeguata e se c'è un problema di frequentazione, contrariamente a quanto succede da altre parti, è dovuto all'alta frequentazione specie nella stagione estiva. L'Ufficio Trasporto Locale di Genova è intervenuto più volte con provvedimenti sia legati alla circolazione sia più strettamente commerciali. Possiamo ricordare il biglietto speciale Riomaggiore-Manarola, istituito in seguito alla chiusura della pedonale "via dell'amore", allorché il treno era ed è divenuto l'unico collegamento veloce fra i due centri divisi da una galleria di circa ottocento metri. Un'altra iniziativa tutt'ora in corso, nata il 12 luglio dello scorso anno in accordo con la Provincia di La Spezia, è il biglietto turistico giornaliero "Cinque Terre" che al prezzo di L. 3.500 consente la libera circolazione con possibilità di sosta nel tratto fra Riomaggiore e Monterosso e viceversa, con partenza anche dalle stazioni di Levanto e La Spezia.
Per ciò che riguarda la circolazione, oltre ad una diversificazione nell'offerta dei treni fra l'orario invernale e l'orario estivo, ovviamente più massiccia per il secondo, ci sono iniziative a carattere periodico legate ai "ponti festivi" e alle manifestazioni e alle sagre, quando il flusso di viaggiatori richiede più treni straordinari.

Milano

Una linea ferroviaria della Lombardia forse non troppo conosciuta ma di notevole rilievo dal punto di vista paesaggistico è l'itinerario Lecco-Colico, lungo 39 km, che è inserito sulla relazione fra Milano e la Valtellina.



È questa anche un'occasione per far cenno ad alcune delle numerose problematiche che l'intera linea presenta e che ci vedono impegnati nel contribuire alla loro soluzione. Come si può vedere dal tracciato riprodotto, da Colico si dipartono due rami, uno dei quali conduce a Sondrio e Tirano da dove è possibile, utilizzando le Ferrovie Retiche della Svizzera, recarsi nel cuore delle Alpi, in località molto note, fra le quali Saint-Moritz.

Circa i segmenti di clientela che utilizzano il treno se ne possono evidenziare due principali: il segmento pendolari (lavoratori e studenti), particolarmente rilevante dal lunedì al venerdì fra Milano e Lecco; e il segmento turistico fra Milano e Lecco o località successive nei giorni di sabato e domenica. Quest'ultimo ha la sua punta massima sui treni che alla sera della domenica ritornano dalla Valtellina a Milano.

Dal punto di vista dell'esercizio ferroviario, la linea è in fase di miglioramento soprattutto per quanto riguarda le tecnologie che sovrintendono alla circolazione dei treni, con un occhio particolare all'eliminazione o all'automazione dei passaggi a livello e in genere ad una gestione in economia dei tratti più a Nord. Certamente, una spinta ulteriore in questo campo potrà aversi con l'utilizzo dei fondi della cosiddetta Legge Valtellina, che si renderà sicuramente più spedito una volta che il quadro politico-amministrativo dei vari enti interessati si sarà stabilizzato.

Torniamo ora al nostro viaggio e prendiamo il treno da Milano per Colico. Lasciata Lecco si consiglia di sedersi sulla sinistra della carrozza per ammirare gli splendidi squarci sul lago (N.D.R. tutti conoscono la forma del lago di Como: si sa che ha l'aspetto di una y rovesciata. Le braccia della y prendono il nome di bacini, detto di Colico quello rivolto a Nord, di Como quello a Sud-Ovest, di Lecco quello a Sud-Est dal nome delle località più importanti che rispettivamente sorgono sulle diverse sponde) offerti da brevi spazi fra le molte gallerie.

Dopo Abbadia Lariana si vede, sull'altra sponda del ramo di Lecco, il grande caseggiato di un ospizio a metà costa e si giunge a Mandello del Lario. Se si vuole fare una sosta, questo ameno paese lacustre è il luogo ideale.

Ripartendo, poco più avanti la veduta spazia sulla punta di Bellagio, sul centro del lago. Dieci chilometri più a Nord, si incontra l'abitato di Fiumelatte, costruito presso il torrente che è definito il più breve fiume d'Italia: e difatti è lungo soltanto duecentocinquanta metri.

Poco oltre si giunge a Varenna e qui il bacino di Lecco può considerarsi finito e inizia quello di Colico. Varenna, centro turistico e di soggiorno, è allo sbocco della valle di Esino ed è caratterizzata da pittoresche viuzze che scendono ripide al lago. Varenna è costruita su una penisola, che determina un incavo portuoso. Da qui partono vaporetti e traghetti per Bellagio e Cadenabbia.

Dopo Varenna, la strada ferrata si trova spesso proprio sull'orlo della sponda, e per superare le molte sporgenze si sono dovute scavare numerose gallerie.

Proseguendo il viaggio si incontra il borgo di Bellano, situato allo sbocco della Valsassina. Le acque dei torrenti precipitano con eccezionale impetuosità nel lago, come si può vedere nell'orrido di Bellano, una cavità rocciosa nella quale irrompe con strepito il torrente Pioverna. Poco più a Nord c'è Dervio.

Si costeggia il laghetto di Piona e si procede verso Colico, ultimo centro settentrionale del lago sulle strade per la Valtellina e Chiavenna. Arrivati a Colico si saluta idealmente il lago, salvo decidere di trascorrere qualche ora sulle rive che dalla stazione ferroviaria sono facilmente raggiungibili.

Qui, magari sorbendo un gelato o mangiando qualche dolce tipico, è possibile ammirare le anatre che numerose vivacizzano la riva facendoci dimenticare, almeno per un po', i ritmi della metropoli. Volendo si può prendere il traghetto per Como e da qui, sempre col treno, rientrare a Milano.

Napoli

Cinquantaquattro chilometri di linea, quasi la metà sul mare, attraversano fino a Torre Annunziata affollatissimi e importanti centri urbani senza soluzione di continuità, in uno scenario vario e suggestivo. Stiamo parlando della **Napoli-Salerno**, prolungamento di un pezzo di storia del Paese: la Napoli-Portici inaugurata nel lontano 1839. La prima strada ferrata italiana che precedette di un anno la Milano-Monza, di sei la Padova-Vicenza e di ben otto la Firenze-Prato e la Torino-Moncalieri.

E, fino a Portici, il treno percorre lo stesso storico tracciato, con la sola esclusione del punto di partenza, Napoli Centrale, collocato attualmente ad Ovest della vecchia stazione i cui capannoni, a ridosso della stazione della Circumvesuviana in corso Garibaldi, ospitano, riattati, la sezione municipale di quartiere.

Partiamo quindi da Napoli e, appena superata l'area industriale ad est della città, si impatta il mare accorgendosi di essere al centro del Golfo di Napoli.

Sulla destra una prospettiva straordinaria e inconsueta della città, abituata, normalmente, ad essere vista da Ovest: dai quartieri lucidi e patinati della collina di Posillipo.

Di fronte Capri e, appena separata da un braccio di mare, la penisola sorrentina.

Appena dopo la stazione di Napoli S. Giovanni Barra è Pietrarsa la cui fermata è situata davanti al cancello del Museo Nazionale Ferroviario ricavato dalle "vecchie officine borboniche", volute da quel Ferdinando II la cui statua di ghisa, ben visibile dal treno, troneggia su uno scoglio. Ancora qualche minuto di percorrenza e la prossima fermata, Portici, ci consegna il fascino incorrotto, nonostante gli abusi, del porticciolo del Granatello.

Siamo già al centro del cosiddetto "Miglio d'Oro", sequenza fantastica delle dimore estive della nobiltà napoletana settecentesca. L'operazione di recupero e di restauro, per ora parziale, ci ha restituito in tutto il suo splendore soltanto la magia di Villa Campolieto.

Sul tutto, alla sinistra, incombe il Vesuvio le cui pendici sono raggiungibili sia da Torre del Greco, famosa per l'impareggiabile produzione di coralli e cammei, sia da Ercolano. Superfluo sottolineare che la visita a questo struggente luogo della memoria è d'obbligo forse più della visita alla più celebre Pompei, rispetto alla quale mantiene forse un migliore stato di conservazione.

Il treno viaggia ora, praticamente, tra le case dei pescatori e dei marittimi di Torre del Greco. Le barche e i pescherecci, quali in attività quali alla fonda per riparazioni, si susseguono nei cantieri o sulla sabbia nera d'inconfondibile origine vulcanica. Una visita al centro storico e alle innumerevoli botteghe artigiane dedite alla lavorazione del corallo non ruba molto tempo.

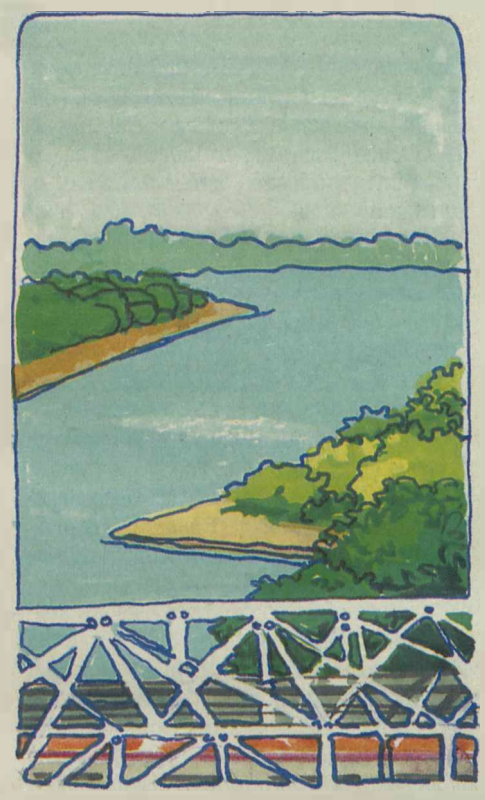
Ancora qualche chilometro di ferrovia costiera (fino Torre Annunziata) con lo sguardo che finalmente può spaziare verso la linea dell'orizzonte e poi, improvvisamente, si comincia ad aggirare la penisola sorrentina con gli occhi ancora pieni dei suoi strapiombi, di Castellammare di Stabia e del massiccio del Faito che la sovrasta.

Penetriamo così nell'agro nocerino-sarnese sequenza pittoresca e multiforme delle più diverse coltivazioni, dei piccoli orti, dei pezzi di terra destinati alla floricoltura e, soprattutto, patria indiscussa del pomodoro.

Il primo impatto, dopo Torre Annunziata, è dei più solenni. Regina incontrastata di tutta l'area, meta di turisti da tutte le latitudini, sensuale e provocante città degli ozi, ecco Pompei. Assolutamente da non perdere: l'Anfiteatro, il Foro, la Basilica, la Villa dei Misteri e la casa di Giulio Polibio.

Separati a fatica da questo pezzo di terra antica e del mito che ormai l'avvolge, proseguiamo verso Salerno traversando velocemente l'agro: alla sinistra l'enorme distesa della cam-

pagna, su con lo sguardo, fino a Terra di Lavoro e alle Pendici dell'Appennino campano; mentre sulla destra ancora pressoché incontaminati i monti Lattari, il valico di Chiunzi e al di là, presente ma non visibile, Ravello a dominare la Costiera amalfitana.
Da Nocera Inferiore, abbandonata la linea principale, si va su verso Cava de' Tirreni col suo splendido Borgo Scacciaventi e, ai piedi del Monte Finestra (m 1140), la stupenda Abbazia Benedettina fondata da S. Alferio nel 1011.
Ancora pochi minuti e, prima di imboccare l'ultima galleria, ecco aprirsi davanti agli occhi il Golfo di Salerno, visibile, dall'alto, in tutta la sua ampiezza e luminosità. Un attimo la testa all'indietro e lo sguardo può fermarsi sui tetti di Vietri sul Mare, sulle sue famose botteghe di ceramiche e sui primi tornanti della Costiera amalfitana.
La linea, inserita in uno scenario incomparabile, è ben frequentata, attraversando alcune delle più popolose città campane da Torre del Greco a Torre Annunziata, da Pompei a Nocera Inferiore.
I recenti lavori all'armamento e l'introduzione di alcune tecnologie nel sistema di circolazione garantiscono anche una sufficiente regolarità dell'esercizio, nonostante l'intensissima circolazione giornaliera e nonostante la presenza di innumerevoli passaggi a livello conseguenza del suo tracciato sostanzialmente urbano.
Questi due ultimi fattori, promiscuità della linea e passaggi a livello, rappresentano in realtà le note dolenti: sia per il cittadino pendolare che per il turista occasionale.
Un treno, a volte, ogni tre minuti circa, cinquantacinque passaggi a livello (circa uno per chilometro mediamente). Un guasto ad un passaggio a livello, in queste condizioni di circolazione, determina immediatamente il cosiddetto "effetto imbuto", l'accavallamento degli orari e l'inevitabile accumulo di ritardi.
la radicale soluzione del problema della regolarità sta sicuramente nella specializzazione della linea ad esclusivo favore del traffico pendolare trasferendo quello merci e quello a lunga distanza, rispettivamente, sulla linea Cancello-Codola e, una volta ultimata, sulla "Linea a Monte del Vesuvio".
Nell'immediato, però, un grosso passo avanti sarebbe possibile attraverso un intervento attivo dei Comuni teso a realizzare un graduale programma di eliminazione dei passaggi a livello.



Palermo

Sono 38 i chilometri di ferrovia, tra Alcantara e Randazzo, che collegano la costa ionica della Sicilia con il cuore della zona pedemontana dell'Etna. Quasi un'ora di viaggio, nella valle del fiume Alcantara, su un percorso tra i più belli e suggestivi d'Italia. Nove piccole stazioni circondate da agrumi, fichi d'India, mandorli e vigneti. Ma la meraviglia più grande si presenta quando il treno, che lentamente risale per la Valle, fiancheggia le "Gole dell'Alcantara", mentre l'Etna si avvicina sempre di più col suo caratteristico pennacchio fumante.
Odori, colori, immagini che riportano indietro nel tempo, quando la natura era ancora incontaminata. Un grande spettacolo per chi con poche migliaia di lire — il costo del biglietto ferroviario — sceglie di fare un'escursione in treno nella valle dell'Alcantara, percorrendo la linea ferroviaria che si dirama dalla stazione di Alcantara, posta sulla linea Messina-Catania-Siracusa e attraversa tutta la Valle sino a Randazzo, da dove partono i treni della Ferrovia Circumetnea per Catania attraverso Bronte, Adrano e Paterno e per Riposto attraverso Linguaglossa e Giarre.
Si tratta di una linea a semplice binario, a scartamento normale e a trazione diesel, con una pendenza compresa fra lo zero e il ventisei per mille. La velocità del tracciato è di 60/75 km/h e la potenzialità è pari a 32 treni al giorno. Normalmente l'offerta dei treni viaggiatori è articolata nella direttrice Taormina-Randazzo, in quattro treni al giorno, di cui uno nei giorni feriali in servizio solo tra Alcantara e Francavilla di Sicilia e nella direttrice Randazzo-Taormina, in cinque treni di cui uno limitato sino ad Alcantara e un altro nei giorni feriali da Francavilla di Sicilia a Taormina. A quasi tutti i treni da e per la Valle sono assicurate le coincidenze per Messina e per la linea Catania-Siracusa.
Il servizio viaggiatori viene effettuato con automotrici che percorrono normalmente l'intera tratta in 54 minuti ad una velocità media di 38 km/h.
L'area interessata dalla tratta ferroviaria Alcantara-Randazzo è di 501 chilometri quadrati, nella quale si trovano 11 comuni, di cui nove posti sulla riva sinistra del fiume Alcantara, che ricadono nel territorio della provincia di Messina, e gli altri due sulla riva destra che, invece, fa parte della provincia di Catania. Allo stato attuale l'attività economica più significativa della Valle è data dall'agricoltura che registra risultati di un certo rilievo nel settore agrumario, vitivinicolo — famoso è il gustosissimo vino della Solicchiata — olivicolo — diffusissimo è l'ulivo Saraceno — ortofrutticolo — con il pregiato pesco dell'altopiano Mojo Alcantara-Malvagna — Anche le lavorazioni artigianali del legno hanno un rilievo apprezzabile.
Inoltre la valle dell'Alcantara presenta nel suo complesso una serie di attrattive di primo piano sotto il profilo paesaggistico, naturalistico, artistico e monumentale. Prime fra tutte le sorgenti e le gole dell'Alcantara, che sono uniche al mondo per la particolare struttura di "basalto colonnale" ed il lago Gurrida, dove stanziano durante le migrazioni molte specie di uccelli. Da informazioni fornite dal Wwf nella Valle vivono ancora molti animali selvatici e fra questi le volpi, le lepri, i conigli e perfino l'aquila di Bonelli.
Di prim'ordine è inoltre il patrimonio artistico monumentale di Naxos, Castiglione di Sicilia e Randazzo: cittadina quest'ultima che viene considerata dagli esperti una delle perle del barocco siciliano. Da ricordare, infine, che i comuni della bassa e della media Valle mantengono una loro peculiare identità socioculturale detta "Alcantarina", che prescinde da ogni riferimento istituzionale e che è tipica di queste popolazioni valligiane.

L'ufficio Trasporto Locale di Napoli ha promosso la vendita dei biglietti commemorativi della linea 1 della Metropolitana Collinare di Napoli.
La vendita — che prosegue, su prenotazione, presso l'Ufficio Trasporto Locale di Napoli - Via G. Porzio, 4 is. A/7 (tel. 081-5674712, fax 5674715) — ha avuto un suo momento pubblico il giorno 15 maggio u.s. presso la stazione di P.zza Vanvitelli. Il ricavato è destinato all'AGOP (Associazione Genitori Oncologia Pediatrica) che, appoggiandosi al 1° Policlinico, con la collaborazione volontaria di alcune professionalità mediche e paramediche, sostiene 409 bambini affetti da leucemia e le loro famiglie.
Le Ferrovie, il cui mondo occupa uno spazio fondamentale nell'immaginario collettivo dell'età infantile, hanno deciso di regalare un sorriso ai piccoli pazienti.
Aiutateci, aiutiamoli.

Infatti, costituiscono quasi un unico aggregato socio-economico i paesi di Gaggi e Graniti, che un tempo, fra l'altro, costituivano un solo comune. Mentre rappresentano un'enclave a sé stante l'insieme dei comuni Castiglione, Mojo Alcantara, Malvagna, Roccella Valdemone e S. Domenica Vittoria che gravitano su Francavilla di Sicilia.
Una storia a parte hanno, invece, Randazzo, che si trova sulle pendici dell'Etna, e Giardini Naxos che, essendo molto vicina a Taormina, ha avuto un notevole sviluppo turistico alberghiero.
Tuttavia la tratta ferroviaria Alcantara-Randazzo è stata considerata un "ramo secco": il traffico viaggiatori, costituito soprattutto da pendolari che viaggiano per motivi di studio e di lavoro, risulta nel suo complesso di modesta entità, non solo perché la linea serve un bacino di utenza non molto popoloso, ma anche per il fatto che taluni impianti ferroviari distano diversi chilometri dai rispettivi centri abitati e non sono serviti da adeguate strutture viarie.
Inoltre il tracciato ferroviario molto tortuoso o acclive comporta una bassa velocità commerciale dell'esercizio della linea, che subisce, altresì, la concorrenza delle autolinee che svolgono i loro servizi su percorsi paralleli.
Caratterizzati da un forte squilibrio tra costi e ricavi, che si è consolidato nel tempo sempre più in negativo per le Ferrovie dello Stato, i bilanci in rosso della tratta Alcantara-Randazzo hanno portato a fare inserire la linea tra i cosiddetti "rami secchi" e alla definizione della stessa come "linea di interesse locale".
Malgrado questi limiti le istituzioni locali riconoscono al servizio ferroviario sull'Alcantara-Randazzo un ruolo strategico e portatore di possibile sviluppo economico. Recentemente, infatti, il dibattito sul mantenimento o meno della linea all'esercizio ferroviario è ritornato attuale in relazione alla prossima elaborazione del piano Regionale dei Trasporti, ma anche rispetto ai possibili interventi delle Province, alle quali le leggi regionali assegnano attribuzioni e competenze in materia di programmazione, organizzazione per la gestione del trasporto pubblico locale.
Anche le associazioni ambientaliste premono per il rilancio della strada ferrata dell'Alcantara. Secondo il responsabile per la Sicilia orientale del Wwf, «non vi è dubbio che una ferrovia della Valle, ristudiata, potrebbe diventare uno strumento di estremo interesse per lo sfruttamento di un bene naturalistico che ci invidiano in tutto il mondo e per il lancio turistico della zona».
Nel frattempo le Ferrovie, con un investimento di 4 miliardi e 400 milioni, stanno automatizzando i passaggi a livello dell'intera tratta Alcantara-Randazzo ed hanno già predisposto e attuato un programma di mantenimento dell'esercizio ferroviario con una gestione più economica, in attesa di realizzare un accordo di programma con gli enti locali interessati, per l'approntamento degli investimenti di riqualificazione delle infrastrutture della linea, nonché un'intesa con le altre imprese di trasporto pubblico, per realizzare nella zona un sistema integrato locale "strada-rotaia" di tipo comprensoriale.

Reggio Calabria

Fra le linee del Compartimento merita una particolare citazione, per le sue specifiche caratteristiche turistiche e paesaggistiche, la tratta **Rosarno-Tropea-Eccellente**, "ansa" costiera della linea principale Reggio Calabria-Battipaglia, che faceva parte integrante della direttrice tirrenica Reggio Calabria-Napoli-Roma fino al settembre 1971. In quell'anno, difatti, fu inaugurato il moderno e veloce tronco a doppio binario — come variante alla linea costiera — e il cui tracciato, tagliando alla base il promontorio di Tropea, corre all'interno a distanza più o meno breve della statale 18, superando con alcune gallerie i tratti più difficili.
Turisticamente, e per chi non ha molta fretta, si consiglia di percorrere la linea costiera, che consente di godere stupende viste, specialmente nel tratto dal Capo Vaticano a Briatico. La linea si snoda, infatti, con un tracciato piuttosto tortuoso ma pittoresco, intervallato da brevi e frequenti gallerie, toccando diversi paesi fra cui la cittadina di Tropea. Lungo l'itinerario ferroviario si susseguono paesaggi marini con piccole cale, spiaggette, dirupi, capi, promontori, che fanno della zona una delle più belle del Mediterraneo.
Percorrendo verso Nord-Est la fertile pianura di Rosarno e varcato il Mésima, con davanti il pittoresco panorama di Nicotera, in magnifica posizione su un ripido pendio, la ferrovia giunge dopo circa 10 km alla stazione di questa cittadina. Il paese è diviso in due "borgate", la "marina" e il "centro storico". La "marina" è un lunghissimo e bianchissimo arenile, ancora incontaminato malgrado gli insediamenti turistici verificatisi in questi ultimi anni, mentre il vecchio "centro storico" è d'impianto medioevale con viuzze strette, un'interessante cattedrale ricostruita nel 1785 sulle rovine di quella normanna e un castello, ricostruito nel 1764 sulle rovine di un maniero svevo-angioino più volte rimaneggiato.
Ha inizio, quindi, l'interessante giro costiero del promontorio di Tropea, con vista retrospettiva dell'ampio golfo di Gioia. Si tocca dopo 14 km la stazione di Ioppolo, il cui paese è abbarbicato alle pendici meridionali del Monte Poro, le cui formazioni granitiche scendono fino al mare. Dopo la galleria di Coccorino e la relativa stazioncina si rasenta il Capo Vaticano, l'antico "Taurianum Promontorium", uno dei più ampi e accentuati rilievi delle coste italiane. Vi sorge un faro situato a 99 metri sul mare e visibile a 23 miglia di distanza. Sulle vicine spiagge sono sorti diversi villaggi-camping e varie installazioni turistiche. Oltrepassata la stazione di Ricadi, si attraversa uno stretto terrazzamento inclinato e con la suggestiva visione della cittadina, in basso, si è dopo 30 km a Tropea, perla del turismo calabro e internazionale.
L'antica cittadina, di origine romana (si chiamava "Portus Herculis"), sorge in splendida posizione sull'orlo terrazzato del promontorio tra i golfi di S. Eufemia e di Gioia. Ai piedi del terrazzo si estendono per diversi chilometri numerose spiaggette ben attrezzate e separate da sporgenze rocciose, tra le più belle della Calabria (non si dimentichi che la regione possiede ben 800 km di coste). Tropea godette di un periodo di splendore in epoca angioina e aragonese, ebbe un famoso "sedile" di nobiltà e partecipò alla battaglia di Lépanto. Da visitare il "seggio dei Nobili", il monumento al filosofo indigeno Pasquale Galluppi, la suggestiva cattedrale che risale a epoca prenormanna, ricca di opere d'arte, i numerosi edifici nobiliari che si perdono nel dedalo delle viuzze con notevoli portali barocchi, bugnati e balconate in ferro battuto. Dalla stupenda balconata in centro storico si gode un vasto panorama sul mare, e si può ammirare lo scoglio della "chiesetta di S. Maria dell'Isola", santuario benedettino di origine altomedioevale.
Lasciata Tropea, segue Parghelia ove si può ammirare un bel campanile del tardo '700 e Zambrone (dove è sorto di recente un grosso parco divertimenti acquatici denominato "Aquapark", il più grande di tutta la Calabria!) e quindi si giunge, dopo 43 km, a Briatico (bellissimo il torrione medioevale diruto sul mare). Subito dopo si varca la fiumara Murria, si rasentano a destra un breve piano e colli intensamente coltivati e si arriva dopo 52 km a Vibo Marina (grosso centro ittico e peschereccio) da dove si può raggiungere l'antica città di Vibo Valentia.
Dopo 55 km si arriva a Pizzo, altro caratteristico paese, sul pendio di una rupe che strapiomba in mare (donde il nome in dialetto "pizzu"), con stupende vedute su ampi tratti costieri. Di origine medioevale la cittadina è famosa perché nel 1815 vi fu giustiziato Gioacchino Murat, che stava muovendo alla riconquista del Regno di Napoli. Al centro della cittadina è da percorrere l'animata piazza Umberto I, terminante in un piccolo belvedere con vista sul mare.
Da visitare il Castello Aragonese in parte restaurato e la "Collegiata di S. Giorgio", dalla facciata barocca, con portale in marmo bianco: all'interno pregevoli opere d'arte del Rinascimento (tra cui alcune statue di Luigi Bernini). Suggestiva la "chiesetta di Piedigrotta", alla marina, caratteristica perché scavata nel tufo con ingresso al livello del mare. Per quanto riguarda le caratteristiche prettamente ferroviarie della linea, l'impianto è antico (costruito tra il 1884/1893, quest'anno festeggia

il centenario), elettrificata e a semplice binario, a regime di circolazione con blocco manuale FS e con stazioncine di non elevata capienza. Il tutto comporta vincoli alla circolazione dei treni che non possono raggiungere velocità molto elevate (anche per le asperità orografiche della zona) a causa degli incroci che devono avvenire in particolari stazioni abilitate.
Attualmente sono allo studio, e in alcuni casi i lavori sono stati appaltati, diversi "progetti" per migliorare la potenzialità della linea, che prevede l'attuazione del blocco contassi con C.T.C. (controllo del traffico centralizzato) e D.C.O. (dirigente centrale operativo): dispositivi che consentiranno di migliorare la circolazione. Le principali stazioni della linea saranno inoltre dotate di impianto A.C.E.I. (apparati centrali elettrici ad itinerari).

Roma

Ai tempi dell'antica Roma i collegamenti con la città di Tivoli erano possibili per mezzo del fiume Aniene, navigabile fino alla zona di Ponte Lucano, e la Via Tiburtina. Agli inizi della seconda metà del secolo scorso la situazione era enormemente cambiata: l'Aniene necessitava di costosissimi lavori per potergli restituire la navigabilità, l'antica Via Tiburtina, malgrado i continui interventi della Provincia romana, non riusciva comunque a garantire una continuità di transito a causa dei frequenti allagamenti della sede stradale in prossimità della zona di Ponte Lucano. Questo stato di cose creava non pochi problemi all'attività commerciale di Tivoli, imperniata essenzialmente nell'industria estrattiva per la ricchezza presente nel territorio di rocce calcaree, pietre di monte e travertino, indispensabili alle urgenti e numerose costruzioni da realizzarsi a Roma. Per rispondere in modo efficiente alla crescente domanda di trasporto della zona, fu progettata nel 1865, sotto il Governo Pontificio, la Ferrovia Tiburtina. L'andamento della linea prevedeva un collegamento rettilineo fino a Bagni di Tivoli per poi proseguire verso sinistra fino alle falde dei rilievi comprendenti i paesi di Monticelli (odierna Guidonia-Monte Celio), S. Angelo Romano e Marcellina giungendo fino a Tivoli presso Porta S. Angelo. La nuova struttura ferroviaria avrebbe consentito di convogliare le spedizioni commerciali della zona a Monticelli anziché sulla strada provinciale Nomentana. La ferrovia, con tracciato sopraelevato, avrebbe avuto una leggera pendenza, così da poter essere al riparo dai possibili allagamenti del fiume Aniene, terminando infine la sua corsa nella zona centrale di Tivoli, nella vallata superiore del fiume per consentire un futuro prolungamento verso l'Abruzzo. Gli importanti eventi storici che seguirono (occupazione di Roma e fine del potere temporale dei Papi) non permisero la realizzazione del progetto. In seguito l'ingegnere Coriolano Monti, nella progettazione della ferrovia Roma-Sulmona, confermò il tracciato proposto da Tobia Mannoni della Ferrovia Tiburtina utilizzando le importanti soluzioni tecniche proposte dallo stesso nel 1865. Nel novembre del 1870, Monti presentò al ministro dei Lavori Pubblici il primo progetto di una ferrovia destinata a congiungere gli Abruzzi con Roma. La **Roma-Sulmona** fu finalmente inaugurata nel 1888. Attualmente la linea ferroviaria arriva fino a Pescara con collegamenti veloci sulle medie distanze e un servizio locale nella tratta Roma-Tivoli sulla quale alcune stazioni raccolgono un cospicuo numero di viaggiatori, come Lunghezza, Bagni di Tivoli, Guidonia e Tivoli, che preferisce utilizzare il treno per recarsi sul posto di studio o di lavoro in alternativa ai mezzi su gomma, che non possono garantire l'arrivo a destinazione in tempi relativamente brevi dato l'intensissimo traffico presente sulla Via Tiburtina, sede tra l'altro della maggior parte delle industrie romane. Allo stato attuale la linea ferroviaria a binario unico non sopperisce alla enorme richiesta di mobilità della zona. Per questo è previsto il collegamento a doppio binario di tipo metropolitano fino a Guidonia.



Attrazioni turistiche

Seguendo il percorso ferroviario incontriamo al km 21 la stazione di Bagni di Tivoli, posta nelle immediate vicinanze delle antiche sorgenti delle acque solfuree. Attiguo alla stazione FS sorge un grandissimo stabilimento balneare, alimentato da un canale artificiale, dotato di enormi piscine e di un grande impianto adibito a cure termali che richiamano, soprattutto nei mesi estivi, un considerevole numero di bagnanti, in gran parte provenienti da Roma e dalle zone limitrofe. Le acque, considerate salubrissime dagli antichi romani, hanno conservato nei secoli la loro reputazione soprattutto per la cura della pelle e dei disturbi renali. La geologia del sottosuolo ha prodotto la formazione di ricchi giacimenti di una particolare roccia: il travertino. Molti dei magnifici monumenti di Roma come il Colosseo, la Basilica di S. Pietro, la Mole Adriana, i ponti che attraversano il Tevere, il Palazzo di Giustizia ed i templi pagani sono stati realizzati con questa pietra. Apprezzatissima anche all'estero, dove viene esportata soprattutto nei Paesi Arabi e negli Stati Uniti. Proseguendo al km 26 incontriamo la stazione di Guidonia-Monte Celio-S. Angelo. Guidonia fu sede, dagli anni '30 fino alla seconda guerra mondiale, del più importante centro sperimentale europeo di ricerche e studi aeronautici. Degne di menzione la grande vasca ed i lunghi tunnel adibiti rispettivamente all'effettuazione di prove idrodinamiche ed aerodinamiche. I resti di questi impianti, distrutti dai tedeschi nell'ultimo periodo bellico, sono ancora visibili dalla ferrovia che attraversa la zona dell'Aeroporto militare, sede attuale di studi di aerocooperazione e fotogrammetria aerea. Inoltre è svolta l'attività di paracadutismo e di volo a vela. Proseguendo la corsa, la ferrovia inizia gradualmente a salire fino a raggiungere le colline tiburtine. Il panorama che ci appare, entrando ed uscendo dalle gallerie, è particolarmente suggestivo. Tra una rigogliosa vegetazione di olivi, vigne e ginestre ci appare sul colle, alla nostra destra, la zona più antica della città di **Tivoli**; in basso, proprio sotto la ferrovia, il santuario del Quintigliolo, purtroppo parzialmente distrutto da un recente incendio. Alla base della città è visibile l'enorme costruzione, ormai quasi diroccata, delle vecchie cartiere che incombono sull'ampia vallata. Coperti dalla folta vegetazione appaiono a tratti scorci della stupenda e famosissima Villa d'Este. Lo spettacolo più emozionante è però quello delle ricche cascate formate dal fiume Aniene che precipitano con un salto di circa 120 metri in una ombrosa forra all'interno della Villa Gregoriana. La stessa si trova a poche centinaia di metri di distanza dalla stazione ferroviaria di Tivoli e con un lungo percorso ad imbuto offre al visitatore un affascinante percorso a piedi immerso nel verde di alberi, muschi e felci che arriva fino al Tempio della Sibilla. È possibile poi attraversare la città passando per il quartiere vecchio dove si può visitare il Duomo fino a raggiungere il centro dove, da un bellissimo portale quattrocentesco, accanto all'antico chiostro benedettino, si accede alla Villa d'Este. La villa, fatta costruire dal cardinale Ippolito II d'Este, figlio di Lucrezia Borgia e del Duca di Ferrara, è meta ogni anno di centinaia di migliaia di visitatori richiamati dal fascino dei giochi d'acqua delle sue numerosissime fontane. Ancora oggi il turista può godere di 15 mila alberi e piante ornamentali, 35 mila metri di giardino, 255 cascate, oltre 500 fontane e 20 terrazze. Da ricordare: la fontana dei Draghi, il Bicchierone attribuito ad un progetto del Bernini, la Rometta, ricostruzione immaginaria dell'antica Roma, l'Ovato con il suggestivo passaggio sotto un muro d'acqua, il Bacco, la Civetta, Proserpina e così via.
La ferrovia continua a salire attraversando l'Appennino centrale fino a Tagliacozzo. Al km 172, in una cornice di maestose montagne, arriviamo a **Sulmona** città antichissima e patria del poeta Ovidio. Si prosegue poi per giungere infine a Pescara.

Torino

Fare i turisti senza viaggiare con lo stress delle code sulla strada, assaporando ritmi e modi a misura d'uomo, riscoprendo luoghi noti o mai conosciuti, è un piacere possibile. Come? Semplice: utilizzando il treno. Il Piemonte e la Valle d'Aosta offrono davvero infiniti itinerari, per inseguire, sulla via del ferro, curiosità e interessi. A cominciare da Torino, ex capitale d'Italia, ricca di musei interessanti (tra gli altri, quello Egizio, secondo solo al Cairo), belle chiese, palazzi e parchi, eppure un po' dimenticata dal flusso turistico. Alle porte di Torino, raggiungibile in una manciata di minuti in treno, ecco Moncalieri, graziosissima, sviluppata parte in piano e parte in collina: particolare il centro storico, che si estende sotto al Castello e intorno alla caratteristica piazza Vittorio Emanuele. Da Moncalieri ci vuol poco ad arrivare a Chieri, con un rilassante viaggio in treno, immersi nella collina verdeggiante. La stazione FS, graziosa, si apre su un ampio piazzale prossimo all'area del mercato, accolta in piazza Europa. Ed ecco Chieri, da girare tutta a piedi in tre-quattro ore: a struttura compatta, con zone di case medioevali. Da vedere, assolutamente il Duomo, uno dei migliori esempi di gotico piemontese: la chiesa di San Domenico del 1260, nel cui convento ebbe sede l'Università di Torino; la chiesa di S. Giorgio — facciata barocca, campanile trecentesco — da cui si può ammirare il panorama della struttura urbanistica chierese e della collina.

A Pessione, una frazione, è visitabile il Museo Martini, forse il più importante del mondo di storia dell'enologia.

Ancora da Torino ci si può spostare verso Pinerolo e Torre Pellice: i treni certo non mancano. Pinerolo, una delle prime città italiane in cui fiorì l'arte della stampa, è sede della Scuola di cavalleria, nella caserma del XVII secolo realizzata da Vacuban per ordine di Luigi XIV, re di Francia. Da vedere: la Cattedrale di S. Donato, gotica; il Palazzo dei Principi d'Acaja e il Palazzo quattrocentesco del Senato, oltre ad innumerevoli case private in stile barocco. Sul colle che la domina, la chiesa di S. Maurizio. Torre Canavese è un'amena stazione climatica, "patria" dei Valdesi; da segnalare l'artistica fontana dono di re Carlo Alberto. Salendo sulla Torino-Modane, il treno porta in Valle di Susa, una delle zone più turistiche del Piemonte. Volendo ci si può fermare a Chiusa S.M., ove, con una lunga passeggiata salendo sul monte Pirchiriano, si può raggiungere l'Abbazia della Sacra di S. Michele. Scendendo a Bussoleno (e prendendo la navetta prevista), si arriva a Susa, cittadina di mezza montagna che sorge sulla Dora Riparia, la cui posizione geografica le è valsa l'appellativo di "porta d'Italia". Susa è ricchissima di vestigia del passato: tra queste, l'Arco di Augusto (IX/VIII secolo a.C.) e la Cattedrale di S. Giusto. Tornando sulla linea principale, si sale verso l'alta Valle di Susa. A Exilles una fermata (attenzione: la stazione è disabilitata) consente la visita al Forte, le cui origini sono incerte ma che ha sicuramente accolto, nelle sue celle, la mitica Maschera di Ferro. La stazione successiva è Salbertrand, piccolo paese montano sede del Parco del Gran Bosco: appuntamento speciale per gli amanti della natura. Andando verso la Francia, l'ultima tappa italiana è a Bardonecchia, "perla delle Alpi": d'inverno località sciistica, d'estate turistica. Da qui, con una bella passeggiata, si arriva in Valle Stretta, punto di partenza per escursioni e arrampicate sportive.

Se la voglia è di lago, sulla Novara-Domodossola la destinazione è Omegna, a poco meno di 300 metri di altezza: cittadina amena, ricca di antiche case con notevoli affreschi (di rilievo l'antica porta medioevale e la chiesa parrocchiale), si sviluppa sul torrente Nigoglia, a ridosso del lago d'Orta. E, nel bel mezzo dello specchio d'acqua di origine vallivo-glaciale, l'isola di San Giulio: 3 kmq d'incanto. La prima casa qui costruita fu una chiesetta, eretta nel 359 da San Giulio.

Altri suggerimenti possibili per trascorrere giornate serene in luoghi incantevoli e caratteristici, trasportati sui binari: un salto nelle stazioni della Ceva-Ormea oppure, partendo dalla bella Cuneo, verso la rinomata Limone Piemonte e quindi ancora su, con una ferrovia tipicamente di montagna che offre scenari e percorsi inconsueti, verso Breil sur Roya, e poi il mare, a Ventimiglia oppure Nizza.

Se si vogliono montagne e castelli, l'Aosta-Pré St. Didier è perfetta: monti e aria cristallina e, praticamente ad ogni stazione, un paese con un maniero tutto da vedere. Più passeggiate quanto si vuole. Se il turismo è tempo libero, divertimento e cultura, ben si sposa con gli itinerari enogastronomici: da Asti (patria di Vittorio Alfieri, famosa per il Palio di S. Secondo, con un centro che è un vero gioiello) si può proseguire verso Castagnole, Costigliole, Alba, l'originale Canelli o Nizza Monferrato: tutte sedi di enoteche regionali e botteghe del vino inserite in un rilassante e dolce scenario collinare. Chi volesse spingersi oltre può fare il biglietto per Acqui Terme: oltre alle terme, alla "Bollente" (una fontana che butta acqua calda, da bere) interessanti sono i resti romani.

Trieste

È a maggio, di primo mattino, che la luce radente da Est trasfigura rapidamente canneti, laghi e ruscelli ancora gelidi, rilievi perfettamente tondi e tronchi bianchi di betulle che spiccano in una nuvola di foglie arancio.

Tutto buttato così, alla rinfusa, per stupire. Fra le ombre allungate e il vapore della terra, nel silenzio avvolgente dell'alba scivola il primo colorato treno che percorre la linea pedemontana. Un piccolo treno, niente a che fare con il trasporto di massa, inventato per trasportare l'anima intorpidita.

Non c'è da avere fretta. Meglio avere un termos di caffè caldo, ripulire il vetro del finestrino appena un po' appannato e scoprire questo universo rimasto intatto.

Il viaggio inizia da Gemona, ventinove chilometri a Nord di Udine, dove si sale su un'automotrice, una settantina di posti e il vano per la bicicletta. Ogni stazione che si incontra è rimasta com'era quando la linea, il 28 ottobre del 1930, fu aperta: linde, con un piccolo giardino, le vecchie panche, da qualche parte ancora i vecchi semafori ferroviari, roba d'epoca che solo in questi giorni viene sostituita da moderni apparati.

Osoppo e Majano: le prime stazioni a ridosso dello splendido parco del Tagliamento, ettari di macchia ancora integra, attraversati da sentieri e delimitati dal grande letto ghiaioso del fiume. Con una grande ansa la ferrovia attraversa il Tagliamento su due lunghi ponti in ferro, rimasti per quarant'anni l'unico collegamento tra le due sponde.

E si è a Cornino, la cui stazione ricorda ancora che qui c'è stato un terremoto tremendo. Ora è il luogo della serenità: a due passi uno splendido laghetto smeraldo, proprio a ridosso della zona di ripopolamento dei grifoni. Siamo sotto l'ala protettrice delle Prealpi e da qui si può godere uno scorcio della pianura friulana, fino alle Alpi Giulie. Proprio sopra la "terrazza" del monte Prat, costellata di baite e stavoli, immensa e fresca; a un tiro di sasso dalla stazione i laghi per la pesca sportiva e le stradine deserte per risalire in bicicletta il Tagliamento, sulla sua destra orografica, o costeggiare le Prealpi fino ai dossi accidentati di Flagogna, di Pinzano, alla cresta boscosa di Castelnuovo.

Stazione di Pinzano: una volta bivio ferroviario per Spilimbergo e Casarsa, tracciato ora dismesso, è la porta d'ingresso per la Val d'Arzino, il fiume d'argento ("arzint" in friulano), incassata e tortuosa, attraversata dalla storica strada intitolata alla regina Margherita, che risale fino al bosco e al castello del conte Ceconi, e che fu luogo di furibondi scontri fra i partigiani e l'esercito tedesco occupante durante l'ultima guerra.

Se si hanno buone gambe, una gita in bicicletta sarà emozionante. Da Pinzano inizia un itinerario maestoso. La linea si distacca dalle Prealpi di quel tanto che permette di gustarne la visione. Si corre sotto le balze del Ciaurlec, del monte Raut e poi sotto il gruppo del Cavallo, grande, a picco sulla pianura.

Attraversando Travesio, Meduno, Maniago, Aviano il paesaggio offre improvvisi squarci sulla pianura, si richiude improvvisamente in protettive trincee, taglia struggenti riviere sotto il Castello di Aviano scavalcando su ponti in pietra dalle candide arcate il fiume Meduna (si è a un passo dal lago di Tramonti), il torrente Cellina, dalle ghiaie sconfinate, che scende dal lago di Barcis attraverso l'orrido

della valle omonima e, infine, a Budoia, il fiume Livenza, poco sotto le sue copiose sorgenti.
Il viaggio volge al termine. A Sacile, capolinea e stazione di interconnessione con la linea Udine-Venezia, avremo percorso 75 chilometri dalla partenza.
Ma non possiamo portarvi tutti.
È il posto della memoria, delle emozioni silenziose, dei motori spenti, del dolce ozio sulle panchine soleggiate, un bicchiere di vino sorseggiato. Riguardate quelle cartoline color seppia degli anni Trenta, le strade polverose e torride, poche figure che lavorano in abito scuro nella campagna, il fumo di un treno che arriva dall'ignoto (il progresso!). Se avete nostalgia di questo, qui c'è posto per voi.
La linea a semplice binario Gemona-Sacile unisce, con orientamento est-ovest e passando a ridosso delle Prealpi del Friuli, le linee ferroviarie Udine-Tarvisio ed Udine-Venezia, con un percorso di 75 km che tocca 17 stazioni, partendo da quota 161 metri a Gemona, salendo fino ai 296 metri di Montereale, per discendere ai 25 metri di Sacile.
È una linea quasi completamente automatizzata per mezzo di un telecomando installato A Pinzano: un solo operatore può regolare tutto il traffico.
Con l'orario estivo circolano, nei giorni feriali, otto treni e quattro autobus nel senso Sacile-Gemona e sette treni e cinque autobus nel senso inverso. Nei giorni festivi sei treni e un autobus sia nel senso Sacile-Gemona che in quello inverso.
Nel periodo invernale tutte le corse saranno effettuate da treni, eccetto le due festive che continueranno ad essere effettuate da autobus.
Ogni giorno trasportiamo mediamente 1.200 viaggiatori. Riteniamo che si tratti di numeri insufficienti per il mantenimento di un'offerta articolata così com'è ora. Certamente oggi paghiamo gravi errori nella gestione passata, in particolare la scarsa affidabilità finora dimostrata (cambiamenti d'orario troppo frequenti, uso dei mezzi sostitutivi poco efficiente e indisciplinato) oltreché un'offerta troppo povera in termini quantitativi.
Tuttavia studi recenti confermano che la mobilità dell'area pedemontana tende ad orientarsi da Nord a Sud (Da Forgaria, Vito d'Asio, Pinzano verso Spilimbergo, da Tramonti verso Maniago e quindi verso Pordenone ecc.) e dunque una potenziale domanda di trasporto è reperibile in gran parte fra Maniago e Sacile, dove effettivamente abbiamo concentrato la nostra offerta, dedicando comunque una sufficiente attenzione al polo di Gemona, soprattutto con riguardo alla mobilità scolastica.
Da questo orario circolano due treni turistici (da Gemona ore 9.00, da Sacile ore 8.45) che avranno la funzione di trasportare cicloamatori ed escursionisti sulle strade e i sentieri della pedemontana, promuovendo iniziative ad hoc con enti locali, associazioni e aziende turistiche. Per le coincidenze esistenti, la linea sarà raggiungibile anche per chi proviene dalla direttrice Trieste-Udine.
Chi desiderasse informazioni su itinerari, iniziative, orari può telefonarci allo 0432/592516.

Venezia

Una linea ferroviaria che attraversa un territorio di grande interesse paesaggistico nel nostro Compartimento è la **Ponte nelle Alpi-Calalzo**, un tratto di linea non commerciale, dove confluiscono le due linee Padova-Calalzo e Venezia-Conegliano-Calalzo.
Attraverso un susseguirsi di gallerie in un paesaggio suggestivo, per un buon tratto lungo il fiume Piave, si arriva a Longarone. Il paese è stato completamente ricostruito dopo il disastro del Vajont nel 1963; qui le valli di Zoldo e del Vajont sboccano nella valle del Piave e tale posizione concorre a fare della cittadina un centro di villeggiatura molto frequentato.
Estesi boschi di conifere si offrono alla vista arrivando a Perarolo. Qui il Boite confluisce nel Piave e la linea ferroviaria percorre con un'ansa la valle e attraverso una serie di gallerie s'immette in una conca verde, in fondo alla quale si ammira la catena dolomitica del Tudaio. A sinistra è possibile ammirare la cresta delle Marmarole e a destra in basso le sorgenti e i laghetti detti le Lagole. Alla fine della linea ferroviaria c'è Calalzo, terminal ideale per tutti i centri del Cadore.
Da Calalzo in bus si arriva con facilità nelle famose località turistiche di Cortina d'Ampezzo, Auronzo di Cadore, S. Stefano di Cadore, zone d'importanza naturalistica nazionale e internazionale. Esisteva in passato un collegamento ferroviario Calalzo-Cortina-Dobbiaco, con due tratte rispettivamente di 35 e 30 km, a scartamento ridotto. Vi sono treni che collegano direttamente Calalzo con Roma e Milano: l'offerta dell'orario estivo '93 consiste in una coppia di treni per ognuna delle linee. Due treni notturni con vagone letto, cuccette e servizio auto al seguito da/per Roma (E 1763 ed E 1762) e due treni diurni da/per Milano (Freccia delle Dolomiti 2120 e 2125).
Il tratto considerato, oltre a rivestire un notevole interesse turistico, fa parte di una relazione sulla quale si svolge un servizio di carattere regionale che assicura un collegamento importante con l'area centrale veneta. I dati sul traffico locale (passeggeri saliti e discesi sia abbonati che viaggiatori ordinari) riportano una media giornaliera di 1.759 passeggeri a Ponte nelle Alpi, 400 a Longarone, 560 a Calalzo. L'offerta del Trasporto Locale prevede treni diretti e regionali che assicurano colle-

A Venezia l'antologia di Duchamp

Palazzo Grassi ospita fino al 18 luglio una mostra di trecento opere e documenti di Marcel Duchamp, provenienti dalle maggiori collezioni e dai principali musei europei e americani, compresi i lavori custoditi nel Museo di Filadelfia, per la prima volta in Italia. Nato a Blainville-Crevon (Normandia) nel 1887, Duchamp ha percorso e precorso tutti gli itinerari artistici del nostro secolo, dal fauvismo al surrealismo, dal cubismo al dadaismo, in una continua ricerca che lo porterà a rompere gli schemi classici e ad uscire dalla tela, dal foglio, fino ad abbandonare la pittura, almeno come forma espressiva. La mostra, "antologica e non retrospettiva", come sottolinea Jacques Caumont che con Gae Aulenti ha progettato e curato l'allestimento, presenta tutta la produzione di Duchamp dai suoi primi quadri figurativi, dipinti a soli 15 anni, all'*Etant donnes*, opera del 1948 scoperta solo dopo la sua morte (2 ottobre 1968). Tra le opere esposte il famoso *Nu descendant un escalier* (Nudo che scende una scala) del 1912, il quadro che portò Duchamp alla celebrità e *Jocande aux mustaches*, versione con baffi e barbetta della Gioconda di Leonardo.
Sono sempre curiose le titolazioni dei suoi lavori, l'artista sottolineava spesso il suo interesse più per il titolo delle opere che per le stesse, confessando l'origine più "verbale" che figurativa delle sue creazioni. Ne è un esempio anche *La Mariée mise a nu par ses celibataires, même* (Il denudamento di una sposa spiato dagli scapoli), opera su vetro lasciata incompiuta nel 1923 e ufficiale abbandono della dimensione del quadro. La continua ricerca lo porterà in seguito al rifiuto anche dei pennelli, dei colori, persino dell'esecuzione manuale delle opere. Nascono i "readymade", le cose già fatte, come l'orinatoio rovesciato, intitolato "fontana" o lo scolabottiglie, oggetti manufatti di uso quotidiano che una volta esposti, diventano opere d'arte. Altre sue invenzioni sono i "rotoreliefs", dischi su cui tracciava linee concentriche, e le sfere in movimento, su cui disegnava lettere in movimento che formavano frasi. Il percorso della mostra, pur seguendo un filone cronologico, si sviluppa imprevedibile, come era l'artista e come è la disordinata successione degli avvenimenti nella vita di tutti. Gli appunti, i frammenti di lettere, le cartoline postali offrono però una facile chiave di lettura delle opere tracciando un percorso che lascia libero il visitatore di seguire un proprio viaggio, di costruirsi nell'ordine voluto il collage delle proprie emozioni, senza l'inquietudine di riconoscersi in categorie estetiche.
La mostra Marcel Duchamp resta aperta fino al 18 luglio '93, tutti i giorni, anche festivi, dalle 9 alle 19.00.
Palazzo Grassi è facilmente raggiungibile dalla stazione FS di Venezia Santa Lucia a piedi o con poche fermate di vaporetto. Il biglietto d'ingresso costa 12.000 lire, ridotto 7.000.

Beppe Bertoli

gamenti diretti tra Calalzo con Venezia (tre per ciascuna direzione) e con Padova (sei per ciascuna direzione).
Sono in atto interventi per il recupero tecnico-funzionale della linea che devono rispondere alle esigenze sia del traffico pendolare che di quello turistico. Tali interventi di sistemazione e ammodernamento interessano la stazione di Calalzo, dove sono in corso lavori per il rinnovo di buona parte dei binari, l'elettrificazione degli scambi, nuovi apparati di manovra, l'attivazione di nuovi segnali per l'ingresso e la partenza dei treni. È in costruzione anche il sottopasso di stazione. L'attivazione prevista entro dicembre '93 del C.T.C. (sistema di controllo centralizzato del traffico) tra Castelfranco e Calalzo, non essendo presenziate le stazioni più piccole, permetterà un contenimento dei costi di gestione, senza compromettere la qualità del servizio. L'impresenziamento di tali stazioni renderà disponibili, in alcuni fabbricati viaggiatori, spazi e locali da destinare sia a servizi per la clientela che ad altri usi con possibili ritorni economici.
Sono in fase di ultimazione i lavori di rinnovamento e risanamento del binario nella tratta Feltre-Montebelluna e sempre sulla stessa tratta sono stati eseguiti rilievi, studi e progettazione del nuovo assetto plano-altimetrico, nonché la correzione del tracciato delle curve, che renderanno più veloce la linea. Sulla Conegliano-Ponte nelle Alpi l'attivazione del "blocco conta assi" (un dispositivo di sicurezza) tra Vittorio Veneto e Ponte nelle Alpi, entro dicembre '93, migliorerà ulteriormente le condizioni d'esercizio. Sono inoltre in atto lavori per la variante in galleria tra Calalzo e Perarolo con rinnovo di 20 km di binari.
Tutto ciò testimonia la volontà delle FS di migliorare le linee rendendole più efficienti e rispondenti ai requisiti di qualità pur nel quadro generale di contenimento dei costi. Dal completamento delle opere in corso di realizzazione deriveranno, infatti, positive ricadute sulla sicurezza dell'esercizio, con possibilità di ridurre gli attuali elevati tempi di percorrenza, che spesso fanno preferire il mezzo privato al treno. I minori costi di gestione e la velocizzazione del servizio favoriranno certamente esperimenti di graduale adeguamento dell'offerta sia in funzione del trasporto pendolare che di quello turistico.

Verona

Una delle valli più suggestive e ricche di fascino del Veneto è la **Val Pusteria**: la incontriamo percorrendo la linea internazionale che collega Lienz e Innsbruck, cioè il Tirolo dell'Est con quello del Nord attraverso una via che in territorio italiano segue il corso del fiume Rienza, che risaliremo da **Fortezza** a **S. Candido**. S'inerpica il treno, non molto lungo, quasi discreto, senza sfrecciare via (pur essendo elettrificata la linea ha il suo punto debole nella velocità ridotta dovuta al tracciato montano) come se non volesse disturbare troppo, col suo rumore, l'incanto di queste montagne.
La linea è servita giornalmente da circa 20 treni con un trasporto medio viaggiatori/giorno di 800/1000 persone; la prevalenza di tali viaggi si verifica sul breve percorso gravitante sulla stazione maggiore che è Brunico, "capoluogo" della valle. Tra gli interventi considerati, al fine di migliorare il ruolo della ferrovia, appare indispensabile aumentarne l'importanza ma, per raggiungere lo scopo, sarà necessario studiare un sistema di coordinamento con i vari servizi di trasporto locale gestiti dalla Provincia Autonoma di Bolzano.
Vandoies, prima fermata dopo Fortezza, è un ridente paese, base di escursione verso Nord in Valle Larga e Fundres dove è possibile fare numerose gite e scalate in un vero regno dei cristalli per la ricchezza di minerali. Nel centro di Vandoies è stato realizzato un percorso "fitness".
Si prosegue per **Casteldarne**, dove si può visitare il Castello abitato dai conti Künigl. Ci si può anche recare al Santuario della Madonna del Grano. Nel borgo praticamente intatto di San Sigismondo si può ammirare, nella chiesa dedicata appunto al Santo omonimo, un trittico dello scultore brunicense Michael Pacher. All'estremità occidentale di Casteldarne è da notare un miliario romano risalente all'imperatore Settimio Severo.
Finalmente ecco **Brunico**: non c'è balcone senza gerani nel centro della vallata, fondato alla metà del XIII secolo dal vescovo Brunone di Bressanone. Interessanti sono le porte della città, le cinque chiese e i portici. Una visita obbligatoria è quella al **Museo Provinciale degli Usi e Costumi della Pusteria** che si trova nella frazione di Tedone. Da Riscone (altra frazione) parte la funivia per Plan de Corones, una delle migliori stazioni sciistiche; da Riscone si raggiunge anche Castel Lamberto, che ospita una locanda e una curiosa statua di una santa con la barba.
Valdaora è poco lontana e molto accogliente: da qui si può, lungo la Valle di Anterselva, raggiungere l'omonimo paese e il successivo, incantevole, lago di Anterselva.
Monguelfo vanta un bel castello del XII secolo e tele dell'artista locale Paul Troger conservate nella chiesa parrocchiale.
A **Villabassa**, uno dei centri turistici più ricchi di tradizioni della vallata, è rimasta leggendaria la figura della Signora Emma titolare dell'"Aquila Nera" (1817/1904). Nel parco c'è un miliario romano del 249. In pullman è possibile raggiungere la Val di Braies famosa per i suoi bagni e per il pittoresco lago omonimo.
Così, una sosta dopo l'altra, arriviamo a **Dobbiaco** stazione climatica di antica tradizione sorta, contemporaneamente alla **Ferrovia della Pusteria**, nel 1871 agli albori, cioè del turismo moderno ed il cui "Grand Hotel" ha ospitato rappresentanti di tutte le Case regnanti d'Europa. È stazione sciistica di fama mondiale collegata com'è a Cortina d'Ampezzo attraverso una suggestiva pista costruita sull'antico tracciato della ferrovia (Dobbiaco-Cortina, appunto) ormai dismessa. A questo punto, vale forse la pena soffermarci ad osservare questa pista il cui tracciato era conosciuto fino al 1962 come "Ferrovia delle Dolomiti" e che a Cortina era affettuosamente chiamato "trenino azzurro". Nato austriaco e a scartamento ridotto, durante la prima guerra mondiale serviva per i rifornimenti al fronte nella zona: Popera-Cime di Lavaredo-Cristallo-Tofane. Dallo smantellamento di quella che era certamente una delle più belle linee di montagna italiane è derivato un insperato colpo di fortuna per gli appassionati di fondo: un fantastico percorso di oltre 30 km in vista dei famosi massicci dolomitici delle Cime di Lavaredo, Monte Cristallo, Croda Rossa. La "Dobbiaco-Cortina" è diventata, da qualche anno, una delle più seguite competizioni di gran fondo.
La cittadina è stata anche base per l'esplorazione delle Dolomiti: le Tre Cime di Lavaredo, il Monte Cristallo ecc. che fanno da corona ai suggestivi laghi di Landro, nella valle omonima, e di Dobbiaco, entrambi famosi per la pesca alla trota. Tra le tante bellezze (la chiesa parrocchiale, la chiesa dell'Addolorata a S. Maria, il Municipio - ex palazzo dei conti Künigl ecc.) merita particolare attenzione il Parco Fauna Alpina a Carbonin Vecchia dove esiste ancora lo **chalet** fatto costruire da **Gustav Mahler,** direttore d'orchestra e compositore (1860/1911), che vi passò le ferie estive e vi compose "Il canto della terra" nonché la IX e X sinfonia.
Infine, ultima tappa del viaggio, ma non certo ultima per bellezza, **San Candido**, stazione turistica fra le più apprezzate e base ideale per le gite in montagna e nella confinante Austria. Il Duomo d'epoca romanica e il Museo della Collegiata con preziosi d'epoca carolingia meritano sicuramente una visita. La vicina Sesto offre uno stupendo scenario dolomitico con le cime Dieci, Undici, Dodici, Uno così denominate secondo l'orologio. La località offre tutti gli anni ai propri ospiti prestigiose manifestazioni culturali.
Il **Comprensorio della Val Pusteria** offre a chi lo desidera, la possibilità di praticare molti sport, ricca com'è di impianti per tutti i gusti: campi di calcio, piste per atletica leggera, campi di tennis anche coperti, piscine pubbliche coperte e all'aperto, palestre (il tutto con ricca attività agonistica e amatoriale) nonché fitness center. Anche per le attività cosiddette minori ci sono campi e spazi attrezzati che consentono di praticare bocce, minigolf, ping-pong, scacchi all'aperto, percorsi fitness e parchi gioco per bambini. Lo sport escursionismo offre poi un'ampia scelta: gite in bici e col rampichino, trekking a cavallo, camminate in montagna, scalate alpinistiche con guida, escursioni zoologiche e botaniche nei parchi naturali, pesca delle trote in alcuni laghi e fiumi. E, per i più temerari, scalate in roccia, surfing deltaplano ecc.

LETTERE & LETTERE

Cari lettori,
questa volta utilizziamo poche righe, per non rubare prezioso spazio alle lettere, per scusarci con coloro che ci scrivono e tardano ad avere risposta. All'inizio non pensavamo di ricevere un numero così alto di missive. Ci stiamo attrezzando, comunque, per ridurre, se non eliminare del tutto, i tempi di attesa anche per quello che riguarda le risposte private. Non stancatevi di scrivere ad "Amico Treno" e scusateci ancora.

Non succhiate il sangue ai pendolari

Sono studente universitario a Bologna e residente in provincia. Come molti pendolari sono "cliente" delle FS due volte al giorno per l'intera settimana da tre anni ormai.
Usufruivo, quindi, dell'abbonamento mensile ridotto per studenti e lavoratori.
Usufruivo perché qualcuno ha avuto la brillante idea di abolirlo dal 1° aprile del corrente anno. Il tutto per la gioia di coloro che sono costretti ad usufruire del servizio FS.
Spero si tratti di uno scherzo d'aprile (non vi è bastato aumentare il prezzo della Carta Verde e portarla solamente alla tariffa 4?).
L'aumento che ne segue è pari al 65% in più.
Complimenti, aumenta il prezzo e i servizi rimangono sempre gli stessi: i treni arrivano sempre in ritardo. Vi sembra questo il modo di trattare i "clienti" più affezionati che sempre pazientano di fronte a situazioni insostenibili?
Se vi sembra giusto allora non chiamateci più "clienti", ma soltanto utenti.
Non si poteva trovare un'altra soluzione, ad esempio andando a "colpire" soltanto coloro che usano saltuariamente il treno per viaggi di piacere?
Invece no, vero? Meglio "succhiare il sangue ai pendolari"!
La ringrazio della gentile cortesia di pubblicare questa lettera di stimolo per coloro che impassibilmente sopportano a testa bassa.

Luca Piccin - S. Pietro in Casale (Bologna)

Non abbiamo aumentato i prezzi degli abbonamenti per fare brutti scherzi ai nostri affezionati clienti: abbiamo abolito la tariffa 22 perché era assolutamente ridicola se confrontata a quelle degli altri modi di trasporto regionali (metropolitane, autobus ecc.). L'aumento introdotto con l'abolizione della tariffa 22 non è quello che lei segnala, ma è stato mediamente del 35 per cento circa (tariffa



21/A/ridotta). È vero che molti speravano che questo comportasse automaticamente un miglioramento della qualità del trasporto: le due cose non sono, però, legate fra loro. Le Ferrovie Spa stanno producendo da tempo uno sforzo notevole sul fronte della qualità che già fa annoverare qualche piccolo, ma incoraggiante, miglioramento.
Mi creda, non succhiamo il sangue a nessuno con le nostre tariffe odierne!

Dateci i parcheggi per le auto

Faccio eco al signor Alfredo Masi di Crespellaro dichiarando il mio scetticismo sull'opportunità che tanta carta stampata venga inviata gratis alle famiglie da tante organizzazioni, fra cui anche le FS.
Tuttavia "Amico Treno" c'è e, in contraddizione con me stesso, ne approfitto per sfruttare la rubrica che in tutte le pubblicazioni mi sembra più utile, il colloquio con i lettori, nel caso particolare con gli utenti.
Come padre del pendolare destinatario della pubblicazione (Oddone Giovanni), che continuamente lamenta la mancanza di coincidenze comode (altre lagnanze sono una solfa ormai di dominio pubblico) vorrei sollevare un altro problema, quello della difficoltà che incontrano quei pendolari che "devono" recarsi alla stazione di una città con un automezzo privato.
Mi rendo conto delle difficoltà che il mio "progetto" (metto le virgolette perché non sono un progettista) prevede, ma, con tutte le spese, spesso discutibili, comunque contestate dagli utenti, che l'Ente affronta, non varrebbe la pena di "pensare" anche di creare posteggi riservati agli abbonati, magari con un sovrapprezzo sull'abbonamento stesso e con un contrassegno che dimostrasse il diritto ad usufruire del servizio?
Ringrazio per l'attenzione, lieto al pensiero che forse i pendolari, fra qualche decennio, possano usufruire di condizioni meno disagiate.

Edoardo Oddone - Predosa (Alessandria)

Stiamo lavorando nel senso da lei indicato. Un problema c'è: il costo del parcheggio supera di gran lunga quello dell'abbonamento e l'iniziativa — positiva per le FS sul piano economico — rischia di non andare a diretto beneficio dei pendolari. In uno dei prossimi numeri del nostro giornale intervisteremo, su questo tema, i responsabili del progetto.

I vostri articoli sono interessanti

Egregio Sig. Direttore,
voglio porgere prima di tutto a lei ed ai suoi collaboratori i miei complimenti per l'iniziativa intrapresa con l'uscita di "Amico Tre-

RAFFRONTO FRA LE TARIFFE FS E LE TARIFFE REGIONALI DELLE AUTOLINEE

FASCE KM	TARIFFA 22	TARIFFA 21/A	TARIFFA 21/A/RIDOTTA	TARIFFA EMILIA	TARIFFA ABRUZZI	TARIFFA SICILIA	TARIFFA SARDEGNA	TARIFFA PIEMONTE	TARIFFA LOMBARDIA	TARIFFA LIGURIA
FINO A 10	15.800	25.600	20.500	45.000	18.000	48.000	42.000	44.000	48.000	37.200
11-20	23.100	37.400	30.000	58.000	26.500	80.000	84.000	57.000	67.000	42.700
21-30	29.500	47.800	38.300	64.000	41.000	108.000	126.000	74.000	85.000	51.500
31-40	34.900	56.700	45.400	71.000	51.500	132.000	168.000	86.000	91.000	58.100
41-50	40.400	65.600	52.500	71.000	61.500	156.000	210.000	99.000	105.000	66.900
51-60	40.700	67.200	53.800	77.000	70.500	160.000	252.000	110.000	132.000	71.300
61-70	44.400	74.200	59.400	83.000	81.500	202.000	294.000	119.000	136.000	
71-80	48.100	81.300	65.000	89.000	90.000	222.000	336.000	126.000	141.000	
81-90	51.700	88.300	70.700	89.000	101.000	246.000	378.000	136.000	147.000	
91-100	55.400	95.400	76.300	95.000	110.500	258.000	420.000	145.000	153.000	

no''. Sono una studentessa della Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano. Dai tempi (non poi così lontani!) del liceo mi servo del ''glorioso'' trenino del Far-West che percorre la linea Sesto S. Giovanni-Besana Brianza-Molteno-Lecco, e a cui ormai sono affettivamente legata.
Questa lettera non ha assolutamente scopo di lamentela (i lavori in corso sulla linea si protrarranno ancora per molto?), anzi di richiesta. Da quando ho sfogliato per la prima volta la rivista, ho trovato notizie utilissime per i miei studi. Durante le lezioni di Urbanistica che seguo, infatti, viene sempre data una grossa importanza alla rete dei trasporti (milanese, soprattutto), alle innovazioni nel campo, ai nodi ancora da risolvere. È quindi con interesse che leggo i vostri articoli sull'Alta Velocità, sugli adeguamenti delle linee alle nuove esigenze, sui Passanti... Sarei per questo molto interessata a ricevere ''Amico Treno'' a casa mia, visto che darebbe un notevole supporto alle informazioni che normalmente vengono fornite dal docente.
Patrizia Giovenzana - Nibionno (Como)

I lavori sulla linea Sesto S. Giovanni-Besana Brianza-Molteno-Lecco prevedono il risanamento di circa 22 km di binari. Al momento ne sono stati ultimati 4 km e i lavori sono sospesi. Il completamento è legato alla concessione di ulteriori finanziamenti. Grazie.

Non ti leggerò mai più fra Livorno e Milano

Caro ''Amico Treno'',
tutto quanto vado leggendo di numero in numero sulla tua rivista mi pare senz'altro positivo, ma... c'è un ma! Il caso ha voluto che leggessi sempre questa rivista nel corso dei miei spostamenti ferroviari da Livorno a Milano, e viceversa. Hai mai provato, caro ''Amico Treno'', a fare questa linea? L'orario ufficiale prevede, come ben saprai, tempi di percorrenza dalle 4 ore abbondanti alle 5 ore, ma in realtà questi già lunghi tempi vengono rispettati assai di rado.
Si potrebbe davvero dire (almeno per questa linea) che il rispetto degli orari è l'eccezione che conferma la regola! Non molti giorni fa, partito da Livorno prima di cena, sono arrivato a Milano alle 2 di notte, e ho poi, naturalmente, dovuto anche spendere molti quattrini per il taxi, visto che a quell'ora il trasporto pubblico è pressoché inesistente. E non è davvero bello rimanere fermi per parecchie decine di minuti ad una stazione capoluogo di provincia, senza essere almeno informati delle ragioni degli inconvenienti! Non puoi immaginare, caro ''Amico Treno'', che effetto fa leggerti in queste situazioni!
Ma è mai possibile che una linea tanto importante (in teoria) sia per i passeggeri che per le merci (i porti di Livorno e di La Spezia in un Paese civile dovrebbero essere velocemente collegati via ferrovia con Parma e



Verona!) venga tanto trascurata da essere ancora parzialmente a semplice binario?
In conclusione, da assiduo frequentatore delle ferrovie (nonostante tutto!) mi pare proprio di dover dire che la strada (naturalmente ferrata) verso un Paese finalmente più libero dalle macchine e dai Tir è ancora lunga, ma ti voglio credere, caro ''Amico Treno'', e spero come te in un futuro migliore e più europeo! Per il momento però permettimi di non leggerti più nei miei frequenti e lunghi (!!!) viaggi da Livorno a Milano!
Giovanni Siviero - Milano

Personalmente ho percorso tante volte quella linea e non posso che essere d'accordo con lei sui lunghi tempi di percorrenza. Tra Sarzana e Parma c'è ancora un unico binario di circolazione e sono in corso da anni i lavori per il raddoppio: le due cose sommate provocano perditempi notevoli.
La riduzione dei ritardi è uno degli obiettivi principali che le FS Spa stanno perseguendo con maggior impegno e anche la linea che lei percorre frequentemente è da tempo sottoposta ad un continuo monitoraggio per cercare di rimuovere le cause che provocano disagio alla clientela. Sono d'accordo con lei anche quando lamenta che durante prolungate soste senza apparenti motivi il personale del treno o quello della stazione dovrebbe informare i passeggeri: per questo stiamo già intervenendo in tutti i modi possibili per convincere i ferrovieri che stanno a diretto contatto con la clientela a prestare la massima assistenza ai viaggiatori soprattutto in occasione di disservizi.
Spero tanto che un lettore garbato e... speranzoso come il signor Siviero non voglia veramente smettere di leggere il nostro giornale: ci segua, non la deluderemo.
P.S.: È d'accordo con il signor Siviero anche la signora **Adriana** di Serravezza (Lucca) che, però, aggiunge considerazioni non documentate sul nostro personale. Le denunce circostanziate sono sempre le benvenute, quelle generiche no!

Un progetto ambizioso ma realizzabile

Leggendo il vostro giornale mi accorgo che finalmente nelle FS qualcosa sta cambiando attraverso la realizzazione della rete Alta Velocità, il potenziamento dei grandi nodi, delle linee di grande comunicazione e di parte delle linee locali. E le ferrovie secondarie? Siamo alle solite: come 30 anni fa!
Considerate rami secchi, verranno ''scaricate'' alle regioni che saranno libere di fare quello che vorranno. La maggior parte di esse verrà chiusa riversando traffico sulle strade, quindi verranno costruite nuove superstrade (come si è già fatto tra gli anni '50 e '70) e avanti tangentopoli, con sprechi di denaro e danni gravi per l'ambiente!
Possiamo ancora porre rimedio a questo? Sì! Come si è fatto con l'Alta Velocità, anche per il trasporto locale occorrerebbe istituire una società (come la TAV) indipendente dalle forze politiche, che si occupi esclusivamente di: 1) l'automazione totale di quelle ferrovie a scarso traffico per la quale non è previsto alcun intervento, ma anzi la riduzione del servizio al minimo fino ad arrivare alla VOLUTA chiusura totale; 2) il ripristino di circa 1800 km di ferrovie soppresse; 3) l'automazione e il potenziamento di ferrovie in concessione che rischiano la chiusura; 4) il potenziamento di quei nodi di città di medie dimensioni, sovraffollate di traffico automobilistico, mediante il raddoppio dei primi 10 km di ferrovie a binario unico confluenti nella stazione principale per creare un servizio di tipo metropolitano, creando numerose piccole fermate e valorizzando quindi anche le aree periferiche di queste città. Con la creazione di queste opere si creerebbero almeno 25mila posti di lavoro ogni anno per una durata di 5 anni circa. Verrebbe notevolmente incrementato il traffico sulle linee esistenti, grazie anche al ripristino di quelle ferrovie soppresse, recuperando anche quel traffico turistico che si è sempre svolto su strada. Il tutto per una spesa di 30mila miliardi.
CHI PAGA?
A questo punto visto che il vostro cliente non utente (Stato o Regioni) non è interessato alla realizzazione di tali opere, proporrei di suddividere la spesa nel seguente modo: 1) tagliando i finanziamenti all'Anas per la costruzione di nuove strade si potrebbe raccogliere almeno il 25% della spesa; 2) attraverso una piccola trattenuta a ruolo del 7 per mille circa sulla busta paga mensile o pensione di ogni cittadino (escludendo gli anziani che percepiscono la pensione minima) e una tassa di 2mila lire mensili per i lavoratori autonomi si potrebbe raccogliere in 5 anni il 50-60% dei costi (però pensando a tutte le tangenti scoperte in questi anni potremmo anche evitare di far contribuire i cittadini!); 3) la restante parte con diverse forme di tassazione.
Ma tra 5 anni quanto costerà un abbonamento Bergamo- Milano? Secondo Vaciago almeno 150mila lire mensili! E uno per l'autobus? E i biglietti ordinari? A questo punto mi trovo ancora costretto a proporre di far contribuire ogni cittadino nel modo indicato prima, anche se questo tornerà svantaggioso (ma è giusto che paghino anche queste persone) a chi ha sempre disertato il mezzo pubblico preferendo l'automobile!
Cosa spetterebbe di diritto al cittadino? Godere di una fitta rete ferroviaria come quella di 30 anni fa, ma con tecnologie avanzate che abbattano i costi di gestione, frequenza

dei treni locali ogni ora e ogni 30' nelle ore di punta, sulle linee a scarso traffico 15 coppie di treni tutti i giorni (almeno 10 nei festivi più eventuali treni turistici) con garanzia di servizio dalle 6 alle 23. Per le tariffe: nessun aumento, ripristino della carta famiglia ed un servizio di trasporto capillare. Per le autolinee urbane ed extraurbane la massima integrazione con gli altri mezzi (pena il taglio dei finanziamenti) e la riduzione del 25% delle tariffe (oggi viaggiare da soli in autobus costa quasi come viaggiare in automobile).

Concludo con l'Alta Velocità: mi auguro che la TAV proceda speditamente alla realizzazione delle linee da 300 km/h, necessarie al Paese per restare in Europa. Ritengo più che sufficiente garantire per ogni linea AV una coppia di ETR 500 ogni tre ore, riducendo le commesse di ETR (5 mila miliardi) del 70%. Servirebbero invece carrozze a piano ribassato di lunghezza media (23 metri), capaci di 80 posti a sedere, atte a formare convogli da 600 posti, le quali dovrebbero anche garantire viaggi su linee tortuose, elettrificate e non, in sostituzione delle piccole automotrici. Alterneremo ai treni da 300 km/h i confortevolissimi IC attuali che, trainati dalle E444R, garantiscono punte di 200 km/h. L'Alta Velocità avrà successo commerciale se i supertreni fermeranno ogni 50 km (tra Bologna e Roma ogni 100/150). Ad ogni treno veloce ne corrisponderà uno locale sia sulle linee affluenti che per i tratti di linea dove non fermeranno i treni veloci.

Nella speranza che la mia lettera, nonostante la lunghezza, venga pubblicata per mettere in evidenza la realtà di un futuro incerto per il trasporto locale gestito da una classe politica fallimentare, vi chiedo se in caso di finanziamenti sareste in grado di collaborare al progetto aprendo magari un ampio dibattito con WWF, Legambiente (ai quali scriverò), Assoutenti e comitati di ripristino ferrovie soppresse, visto che il primo confronto con ambientalisti (n° 2/93 di "Amico Treno") non ha avuto risultati concreti.

Daniele Nenna - Bergamo

La programmazione territoriale, di cui la politica dei trasporti è componente essenziale, è in Italia precisa competenza regionale.

Il livello regionale è quello giusto per programmare e gestire il trasporto pubblico locale, integrando i vari modi, razionalizzando l'offerta e ottimizzando l'uso delle risorse (limitate!) disponibili.

Usando come "unità di misura" il viaggiatore per km:

— i benefici esterni (quelli di interesse per la collettività: congestione stradale, tempo impiegato per gli spostamenti, sinistrosità, inquinamento ecc.) possono essere valutati, utilizzando sistematicamente le ipotesi più prudenziali, in lire 350 nelle aree metropolitane, in lire 135 sulle direttrici importanti e in lire 110 sulle linee secondarie;

— il costo complessivo attuale del trasporto locale per ferrovia è di lire 215 nelle aree metropolitane, di lire 200 sulle direttrici importanti e di lire 810 sulle linee secondarie;

- l'introito da tariffa è di circa 50 lire.

Da questi numeri si comprende che la collettività sta pagando un prezzo troppo elevato per il trasporto locale su ferrovia sulle linee secondarie.

Non rimane che una strada per evitare la chiusura delle linee secondarie: una drastica riduzione dei costi di gestione di queste linee (anche con investimenti per l'automazione) e un contenimento dei costi del treno (nuova organizzazione del lavoro) e, contemporaneamente, una ristrutturazione del trasporto pubblico che privilegi il mezzo su ferro (riorganizzazione degli interscambi con le autolinee: questo non è mai avvenuto anche perché le regioni, competenti solo per le autolinee, non erano stimolate all'integrazione ed alla razionalizzazione del sistema ferroviario).

Le FS sono fortemente impegnate su questa strada.

Una politica attenta agli aspetti finanziari da parte di tutte le imprese di trasporto pubblico è l'unica possibilità per migliorare e potenziare il servizio: qualsiasi impresa in dissesto finanziario o che comunque accumula sistematicamente debiti non può che ridurre progressivamente la produzione ed infine chiudere. Occorre, al contrario, che le imprese di trasporto stiano sul mercato, possano adottare politiche tariffarie e, per quanto riguarda il trasporto locale, possano contare su contribuzioni certe e definite da parte dello Stato.

Per quanto riguarda l'Alta Velocità, il relativo programma di esercizio è in corso di definizione sulla base di approfondite indagini di mercato. Una prima ipotesi di massima è stata comunque individuata (serve per la progettazione dei nodi ferroviari) e si articola in Intercity di 1° e 2° livello, oltre ai treni notturni e merci, un po' come da Lei suggerito.

Il dibattito che abbiamo avuto con WWF e Legambiente sul n° 2/93 di "Amico Treno" crediamo abbia avuto almeno il merito di chiarire una volta per tutte le posizioni in campo. È stata comunque la migliore dimostrazione che si potesse dare per far capire che siamo sempre pronti al dialogo con chiunque abbia qualcosa di serio da discutere: purché non si chiacchieri all'infinito senza mettersi mai d'accordo.



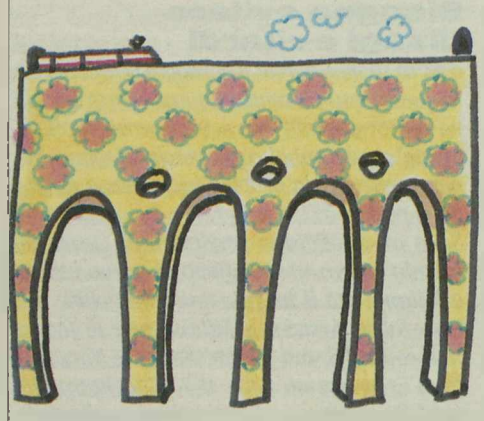
AMICOTRENO

Bisogna evitare disagi e ritardi

Non so se mai avrete il coraggio di pubblicare questa mia presente in quanto forse è troppo concorrenziale, ma sarebbe cosa buona e giusta che la pubblicaste perché bisogna saper ammettere la propria inefficienza quando è palese.

Sono un quotidiano pendolare da anni, in quanto lavoro in un ufficio in pieno centro a Milano, ma il tragitto dalla mia città, ovvero Busto Arsizio, a Milano non lo faccio mai con le FS, ma con le "Ferrovie Nord Milano", in quanto nella mia città hanno la stazione in pieno centro rispetto a quella delle FS, troppo in periferia. Stesso discorso per il capolinea a Milano: le FNM arrivano fino a piazza Cadorna, ovvero a due passi dal Duomo, al contrario delle FS che, per arrivare in centro, ti costringono ad usare altri mezzi. Busto Arsizio, la mia stazione di partenza, si trova sulla linea Novara Nord-Saronno-Milano Nord e ci sono treni diretti e, soprattutto, più puntuali rispetto al servizio offerto dalle FS. Nel settembre 1991 la suddetta linea è stata interrotta nella tratta Castellanza-Novara Nord per lavori di raddoppio e per la costruzione della linea Milano Nord-Saronno-Malpensa, per cui sulla suddetta tratta il servizio è stato svolto con autocorse sostitutive. Il disagio di queste autocorse è ben pensabile per cui ho optato per le FS. Ho fatto il tragitto Busto Arsizio-Milano Porta Garibaldi per un mese, in quanto mi ero abbonato, ma ogni giorno, sia all'andata che al ritorno, c'erano numerosi ritardi: un tragitto davvero agonizzante, tanto da convincermi a subire il trasbordo sulle autocorse, ma ad utilizzare le Ferrovie Nord Milano, come sempre ho fatto e sempre farò.

Del mio stesso parere sono parecchi miei colleghi/e di Varese che per raggiungere Milano adoperano anch'essi quella ferrovia, invece che i treni locali delle FS, che nella linea Varese-Rho-Milano sono perennemente in ritardo. L'unico neo delle FNM sono i treni affollatissimi. Ma torniamo alle FS, che uso quasi sempre nei giorni festivi e durante le ferie, partendo però da Milano o da Novara. In un'epoca come questa, con gravi problemi di smog e di traffico privato nelle nostre città, la soluzione migliore è proprio quella di invogliare la gente ad usare i mezzi pubblici, e il treno fra tutti mi sembra il migliore e il più ecologico, ma dovrebbe logicamente offrire un servizio efficiente. Le FS invece fanno esattamente l'opposto in quanto è evidente il "trucco" che hanno escogitato per creare disagio all'utente su alcune linee secondarie per costringerlo ad abbandonarle e dichiararle, subito dopo, rami secchi da tagliare. Vuole un esempio lampante? La linea Biella-Novara, sulla quale non esiste un collegamento diretto con Milano neppure nelle fasce orarie di punta. E guardi che da Biella, Vigliano e Cossato c'è parecchia gente che ogni giorno si reca a Milano. Altri esempi? La linea



Porto Ceresio-Varese, la linea Luino-Novara, la Malles-Merano-Bolzano per metà già chiusa e così tante altre che non ritengo il caso di stare a citare.
I motivi di abbandono dell'utenza sono sempre i soliti: inefficienza e disagi. È assurdo far morire tutte queste linee quando all'estero fanno di tutto per tenerle in piena efficienza. Certo è vero che alle FS mancano i finanziamenti da parte dello Stato, ma perché mancano tutti questi soldi? Proviamo a riflettere un attimo pur non dimenticando di essere in Italia.
P.S.: Facendo quattro conti un biellese che lavora a Milano impiega più di un ora ad arrivare a Novara, altri 40 minuti da Novara a Milano se si ha la fortuna di prendere un treno diretto per Milano. In più c'è da calcolare il tempo per le coincidenze. È logico, secondo me, che appena può questo biellese prenda l'auto per recarsi a Milano, non subendo cambi ed attese (e ritardi!)... non le pare?

Roberto Bergamini - Busto Arsizio (Varese)

Non siamo affatto dispiaciuti se a qualcuno risulta più comodo utilizzare i treni delle Ferrovie Nord per entrare a Milano. Da tempo abbiamo avviato in Lombardia un progetto di integrazione che prevede la partecipazione non solo delle Ferrovie Nord, ma pure del sistema delle autolinee. Non c'è dubbio, infatti, che bisogna utilizzare il vettore che meglio serve la propria relazione di viaggio: l'importante è ottimizzare il servizio dei vari modi di trasporto per evitare sovrapposizioni e sprechi di risorse. Questa è l'unica strada che noi intendiamo seguire per quanto riguarda il trasporto locale; sarebbe insensato ogni altro tentativo da parte nostra di convincere i clienti ad abbandonare alcuni servizi (come lei sospetta) per poi chiudere alcuni tratti di linea: sarà la frequentazione dei viaggiatori a stabilire se val la pena di utilizzare un vettore piuttosto che un altro su una relazione.
Della linea Biella-Milano abbiamo già detto su precedenti numeri di "Amico Treno". Val la pena, però, di ricordare che esiste un problema legato all'utilizzo dei locomotori (la Novara-Biella non è elettrificata) che rende impraticabile l'ipotesi di istituire un treno diretto fra Biella e Milano. Quello che siamo in grado di fare, e che faremo, sarà di studiare ancora meglio le coincidenze dei treni che circolano sulla Milano-Torino con i regionali diretti o provenienti da Biella, onde evitare eccessive soste a Novara. L'auto non è comunque consigliabile per i costi e il rischio che comporta... non le pare?

Il ponte di Recco

Egregio Direttore,
volevo scriverle per chiedere di ricevere il periodico a casa, anche se devo dire che è comodo ritirarlo alla stazione. Volevo anche chiederle cosa pensa di un ponte della ferrovia dipinto a più colori (ponte ferroviario di Recco-Genova). Ho immaginato però quale sarebbe stata la sua risposta; suonerebbe più o meno così: "Nelle iniziative, bla, bla, bla ..., l'impatto ambientale, bla, bla, bla ...".
Perciò le dico io quello che penso dopo aver letto il numero di gennaio '93 a proposito di costi, ricavi e la necessità di aumentare ancora le tariffe. Pitturare un ponte di trecento metri lo trovo semplicemente scandaloso (leggere: odore di tangenti), non sarebbe meglio risparmiare quei soldi o, se proprio bisogna, spenderli almeno per cose più valide?
Forse anche fra di voi ci sono persone come certi preti che predicano bene e razzolano male. Potrà "Amico Treno" fermare questo scandalo? Lo spero tanto. Mandate qualcuno dei vostri collaboratori a vedere, tanto i viaggi in treno per voi costano meno sicuramente. So io come far quadrare i conti, è sufficiente togliere le agevolazioni per i ferrovieri fino alla 7ª generazione e magari far pagare il biglietto al personale che provoca ritardo ai treni e chi si comporta male. Fatti da raccontare ne avrei parecchi, anzi sono tutti nel famigerato e sconosciuto REGISTRO DEI RECLAMI che voi di "Amico Treno" dovreste pubblicizzare di più ed invitare gli utenti ad adoperare.
Mi spiego anche perché il periodico ha poche pagine, se ci fossero riportate anche le cose storte ogni numero sarebbe una enciclopedia.
Nel Compartimento di Genova hanno avuto poi un'altra felice idea, quella di far partire alcuni treni in anticipo rispetto all'orario dalle stazioni di Voltri e Sampierdarena, per liberare i binari ai treni che non fermano in quelle stazioni.
Mentre per il ponte a colori le allego un articolo di giornale, per l'altra pazzia non sono riuscito a trovarlo. Dovrei scusarmi per lo sfogo, ma credo sia giusto e sacrosanto.

Mario Antola - Recco (Genova)

Credo che a questo punto stia già ricevendo in abbonamento il nostro giornale. Sul ponte di Recco mi sono informato: le arcate avevano comunque bisogno di una manutenzione e di uno strato di vernice. Gli Amministratori del Comune di Recco, venuti a conoscenza degli imminenti lavori che le Ferrovie si apprestavano a fare sulle arcate del ponte, hanno chiesto se era possibile dare un diverso "tono" di colore a quel manufatto che attraversa la cittadina rivierasca. L'architetto Giulio Bertagna, da parte sua, aveva presentato un interessante progetto per rendere più gradevole il ponte ferroviario utilizzando i colori: rosso, cartazzucchero e ocra. Verificato che i costi della vernice colorata non erano superiori a quella già preventivata, le Ferrovie hanno accettato la proposta avanzata dal Comune: non mi pare che ci sia nulla di sospetto che possa far pensare a tangenti di sorta. Il rischio è soltanto quello di avere alla fine un ponte da "Guinness dei primati": sarà il più lungo ponte colorato del mondo. Mica male, però! Può darsi che togliere le concessioni di viaggi gratuite ai familiari dei ferrovieri (esagera a dire che se ne usufruisce fino alla 7ª generazione!) sia corretto per imboccare la strada di una generalizzata e radicale eliminazione di privilegi ormai consolidati da parte di molte categorie di lavoratori. Non è certamente una soluzione capace di far quadrare i conti delle Ferrovie. Qualcosa vogliamo fare di sicuro per convincere il nostro personale a trattare con i modi dovuti i clienti (ad esempio, istituiremo degli appositi corsi di formazione). Riusciremo anche a far viaggiare più in orario i treni, senza, però, assoggettare i macchinisti al pagamento di penalità inadeguate. Noi di "Amico Treno" non ci limitiamo a proporre il registro dei reclami per segnalare i disservizi: invitiamo soprattutto a utilizzare questo nostro spazio per farlo. Se sarà necessario per segnalare (e per eliminare) gli inconvenienti di cui sono stati vittime i nostri clienti pendolari siamo pronti ad aumentare la foliazione fino ad raggiungere le dimensioni della Treccani.
La partenza anticipata di alcuni convogli dalle stazioni di Genova Brignole, Genova P.P., Genova Sampierdarena (non c'era, comunque, Voltri!), come avevamo detto nel numero 3 - anno 2 del nostro giornale, era soltanto un esperimento. Dall'entrata in vigore dell'orario estivo FS (23 maggio) il provvedimento non è più in vigore.

Mai più con i piedi in faccia!

Sono talmente DISGUSTATA da quell'odore molto sgradevole emanato da quelle persone che si tolgono le scarpe per "far respirare" i loro piedi adagiandoli sul sedile di fronte al loro. Stando così comodamente seduti riescono a schiacciare dei bei "pisolini" (sul treno Roma-Napoli e viceversa) noncuranti del fastidio che possono avvertire gli altri pendolari. Fino ad oggi nessuno si è mai degnato di andare a disturbare queste persone per farsi cedere quel "posto puzzolente".
Possibile che i controllori abbiano solo il compito di controllare i biglietti e occuparsi delle porte che non si aprono?! Oppure bisogna

assumere delle persone che facciano rispettare le buone maniere, che forse questi signori non hanno mai conosciuto? Mi lamento io che sono una pendolare a "percorso breve", figuriamoci che fastidio possono avere altri che affrontano un lungo viaggio. Certo ci saranno problemi più importanti ai quali provvedere, ma in questo caso è il mio naso a lamentarsi e chissà di quante altre persone...! Vi mando un "profumato" ringraziamento e un invito a rispondere.

Elsa Altobelli - Priverno (Latina)

È vero: lei non è la prima persona che sento protestare per via dei piedi "puzzolenti" dei compagni di viaggio. Più volte durante gli incontri con la clientela pendolare organizzati in tutte le zone d'Italia mi è capitato di ascoltare questa lamentela. Ho l'impressione che si tratti soprattutto di un problema di educazione civica, ma è giusto che il personale ferroviario intervenga per evitare questo abuso fastidioso di alcuni compagni di viaggio: si rivolga al capo treno o ai conduttori di scorta e... si lamenti pure con il suo vicino. Si ricorda i manifesti "Porco mondo", con i quali abbiamo tentato in passato di sensibilizzare i viaggiatori al rispetto, fra l'altro, degli arredi e della pulizia dei treni? Volevano far capire che non bisogna penalizzare con i propri comportamenti scorretti gli altri clienti: forse non siamo stati abbastanza espliciti.

Siete come Hitler

Seguo con interesse il vostro bellissimo giornale, come anche tutto quanto, più o meno obiettivamente, riguarda il problema delle ferrovie.

Voi affermate di avere la coscienza pulita, di cercare il dialogo con l'utenza (anzi, con la clientela), di voler migliorare il servizio e di voler valorizzare e incoraggiare l'uso del trasporto ferroviario.

Però, leggendo altre pubblicazioni e articoli, dando ascolto anche a voci autorevoli in proposito, si trae una impressione diversa. Riguardo, per esempio, alle ferrovie minacciate di chiusura, sembra di trovarsi a un fronte di guerra, dove vige il motto: "Taci, il nemico ti ascolta". Per nemico si intende, dal vostro punto di vista, la clientela-utenza.

Per esempio, se c'è una linea che, secondo i vostri calcoli, non è possibile gestire su ferro, una gestione onesta e aperta all'utenza vorrebbe che voi vi rivolgeste, prima di prendere qualsiasi decisione, a tutte le parti sociali interessate (Associazioni di Utenti, Organi Politici locali, Sindacati ecc.), dicendo: "Sentite, abbiamo questo problema: la ferrovia costa 1.000, 500 per questo motivo, 300 per quest'altro e 200 per quest'altro ancora, e rende 50; non abbiamo più le 950 mancanti: cosa dobbiamo fare?". Tutte le parti invitate farebbero le loro proposte e voi dovreste rispondere, di volta in volta: "Questa soluzione non è possibile per questo motivo (dimostrato e con possibilità di replica), quest'altra non è possibile per quest'altro motivo", e solo dopo il fallimento di questa dialettica potreste permettervi di dire: "Va bene: le 950 non le ho. Vi cedo la ferrovia gratis e fatene quello che volete; avete carta bianca: potete esercitare la ferrovia come ritenete più opportuno (ovviamente rispondendone per la sicurezza)".

Invece, ecco la politica che risulta portiate avanti: per moltissimo tempo non vi sbottonate neppure per dire quali sono le linee che volete chiudere. Permettete solo che circolino voci (e ne circolano molte secondo cui verrebbe distrutto più di un terzo della rete ferroviaria nazionale), alle quali, eventualmente, rispondete laconicamente che "ancora non è stato deciso nulla".

Poi, un bel giorno, fate il "blitz": comunicate che tale linea (magari una di quelle che alcuni mesi prima avevate giudicato fuori pericolo) di lì a due settimane (a volte anche meno; un tempo comunque tale da rendere precaria alle controparti un'organica azione di difesa) verrà soppressa e sostituita con autobus.

A questo punto, a ogni supplica di soprassedere alla decisione, rispondete come un tiranno d'altri tempi: "È così, perché ho deciso così", come il monarca che negava la grazia al condannato a morte anche di fronte alla madre che lo supplicava in ginocchio, come Hitler che non ascoltava gli appelli alla moderazione che provenivano da tutto il mondo, nel momento che aveva già deciso di lanciare i suoi carri armati a devastare la Polonia!

Non sembra questa la strada dell'amichevole, democratico e costruttivo dialogo con il pubblico.

Maurizio Alfisi - Bergamo

Grazie, innanzitutto, per i complimenti rivolti al nostro giornale e un consiglio: non si fidi troppo di quello che asseriscono altre pubblicazioni che si vantano di saperne più di noi sulla politica che andiamo facendo sul trasporto locale. Se ci seguirà con pazienza si renderà conto che la nostra linea è proprio quella che lei, in maniera forse troppo semplicistica ma sostanzialmente corretta, indicava. Le assicuro che non siamo seguaci del Führer, prima di tagliare un solo km di linea o di sostituire un treno con il bus, cerchiamo sempre di trovare tutte le possibili soluzioni per evitare di farlo. Se vi siamo costretti dalla logica dei numeri (ricavi < spese) lo facciamo, ma sempre dopo aver comunicato il provvedimento a tutti gli interlocutori istituzionali, alle associazioni maggiormente rappresentative degli utenti e ai nostri clienti.



Sulle cuccette hanno ragione Gino & Michele

Faccio seguito all'articolo "Le cuccette" dei signori Gino & Michele, confermando che gli aspetti descritti sono veri e ripetitivi, salvo giorni/notti fortunati...

Ho viaggiato in cuccetta fin dagli anni '50/60 e, purtroppo, constatando carenze sempre più accentuate nel servizio (mancato controllo all'accesso in treno ed in cabina; abolizione agenti Polfer di scorta; difetto o mancata chiusura porta antifurto; mancata assistenza di qualsiasi tipo e natura a persone in difficoltà quali, ad esempio, gli anziani; mancanza di pulizia in cabina; gabinetti schifosi e privi di tovaglioli ecc.). Ovviare a tanti inconvenienti può essere facile o difficile, tuttavia, vorrei suggerire alle FS di affrontare e risolvere il problema venendo prima direttamente a conoscenza dei fatti e delle circostanze, come segue: incaricare gruppi di lavoro specifici (non necessariamente composti tutti da personale FS) che, VIAGGIANDO IN CUCCETTA per almeno un anno intero (!) provvedano a conversare con i viaggiatori e annotare in modo meticoloso e responsabile quanto attentamente visto, sentito e personalmente constatato...

I risultati, esaminati ed elaborati opportunamente, costituirebbero sicuramente elementi preziosi per le decisioni del caso. Io sono sempre stato un amante del treno ed ho viaggiato molto. Da tempo, però, causa appunto le carenze ed i disagi, sebbene a malincuore dato l'elevato costo, preferisco scegliere l'aereo o il WL.

Ma, per quanto mi riguarda, anche in questo caso, sono ugualmente costretto ad altri disagi (non sempre sono rose e fiori) per ragioni di collegamento e coincidenze. Una proposta intanto la anticiperei: abolire le cuccette di 2ª classe (cabina a sei posti) e istituire un servizio unico (cabina quattro posti), con specifica tariffa. L'alternativa rimarrebbe il WL di 1ª e 2ª classe.

Con l'occasione preannuncio il mio più vivo compiacimento se le FS volessero finalmente, dopo decenni di segnalazioni, esaminare la possibilità di servire meglio il tratto terminale Catania-Agrigento. Infatti le cuccette Nord-Agrigento, allo stato attuale (cioè da sempre), sono solo di 2ª classe ed il servizio WL non esiste, essendo questi servizi deviati per il tratto Catania-Siracusa. Ne consegue che i viaggiatori del tratto Catania-Agrigento sono costretti ad affrontare disagi notevoli per i necessari trasbordi. Pensate si possa sperare?

Mariano Trobia - S. Donato Milanese

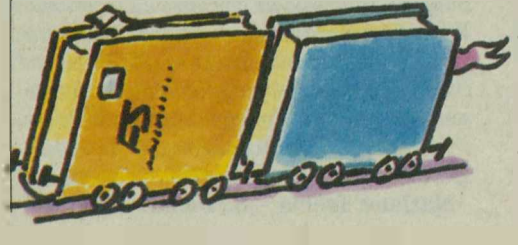
In questi giorni la Divisione Passeggeri sta conducendo un'indagine fra gli utilizzatori del segmento notte per rilevare le carenze esistenti attualmente nel servizio offerto alla clientela e per stabilire quali sono le esigenze di chi, facendo lunghi viaggi in treno, vuole riposare. Valuteremo attentamente la sua proposta di abolire le cuccette di 2ª classe: ci sembra molto interessante. Le faremo sapere al più presto. Al momento non ci pare che la frequentazione sia tale da richiedere l'istituzione di un servizio di WL con destinazione Agrigento. Il disagio di dover attraversare una o due carrozze, anche se con i bagagli, per raggiungere le vetture che sono dirette ad Agrigento, non ci sembra comunque eccessivo.

Volevo fare il macchinista

Sono da sempre un grandissimo appassionato di treni. Il mio sogno era quello di poter fare il macchinista; purtroppo una malattia mi ha fatto perdere la vista da un occhio. Devo quindi accontentarmi di far viaggiare i trenini elettrici o di andare in stazione, con la scusa di portare il mio bambino a veder passare i treni (tra l'altro, nonostante abbia solo due anni, è già anche lui un appassionato di ferrovia). Volevo sapere da voi se è un sogno irrealizzabile quello di poter fare un tratto di linea a bordo di un locomotore per provare la felicità di vedere il treno dalla visuale del macchinista. È possibile questo chiedendo a chi di dovere un permesso speciale? Vorrei inoltre sapere a chi ci si può rivolgere per avere pubblicazioni delle FS (libri, riviste) che in libreria non si trovano. Approfitto ancora della presente per richiedere (se possibile) l'abbonamento gratuito ad "Amico Treno". Vi ringrazio per l'attenzione e complimenti per la rivista.

Paolo Zane - Schio (Vicenza)

Riesco benissimo a capire tutta la passione che nutre per i treni e per il mestiere del macchinista. Vorrei riuscire ad esaudire il suo desiderio al più presto, magari accompagnandola personalmente durante un viaggio in locomotiva. Contatti telefonicamente la nostra redazione per prendere gli accordi relativi.
Per le pubblicazioni e i libri vorrei consigliarle di rivolgersi alla Biblioteca "Cesare Pozzo" di Milano, che mi risulta essere la più fornita e quella meglio organizzata per la consultazione dei testi. L'indirizzo esatto è: Biblioteca "Cesare Pozzo", via S. Gregorio, 46/48 - 20124 Milano. Può anche telefonare ai numeri 02/66988160 - 02/66988436.



Piccole avventure grazie al treno

Caro Direttore, sono una signora di Villasanta e vi scrivo per complimentarmi con voi per la rivista "Amico Treno" che è molto interessante per chi viaggia spesso, come spero di poter fare anch'io.
Sono una nuova amica del treno e per ora i miei percorsi sono soltanto quelli fra Arcore-Lecco e Arcore-Milano.
Il secondo motivo di questa mia lettera è quello di pregarvi cortesemente di porgere il mio più vivo ringraziamento a tutto il personale ferroviario: quello delle stazioni e soprattutto ai controllori sui treni, per la loro educazione e cortesia.
Trovandomi in casa una persona anziana, in buona salute, ma un po' sclerotica mi è venuta l'idea di fagli fare dei viaggetti in treno ed ho scoperto l'America!!! Il treno è molto umano e viaggiando si trova sempre modo di scambiare una battuta, un sorriso, mi diverto insomma e contemporaneamente scarico un po' di tensione accumulata fra le mura domestiche. Mi permetto di dare un consiglio alle persone sole e agli anziani: fate dei viaggetti in treno! La nostra zona è bellissima: la Brianza con i laghi, le Prealpi a portata di mano, il Resegone e Lecco sempre belli da vedere. I paesi brianzoli hanno tutti una loro caratteristica; io li percorro a piedi con mio padre di 84 anni e scopro sempre qualcosa di nuovo. Nelle osterie e nei circoli popolari ti senti di casa: a mio padre, dopo avergli chiesto l'età e fatto un complimento, spesso offrono un bel bicchierone di vino. Ti salta subito agli occhi, guardando i manifesti, l'infinità di iniziative organizzate da associazioni e circoli vari, senti che c'è un esercito di persone nei nostri paesi che si impegna per gli altri. Poi riprendiamo il treno e a casa felicissimi di aver trascorso un pomeriggio diverso e di aver visitato un'altra chiesa.
Grazie treno!

Giovanna Ferrario - Villasanta (Milano)

Per fortuna cominciano ad essere in tanti ad apprezzare il treno per tutte le possibilità che offre. Ringraziamo la nostra lettrice di Villasanta per aver avuto la voglia di raccontarci le sue "avventure".

Contesto, ma con simpatia e comprensione

Sono, purtroppo, uno dei tanti che passano una buona percentuale della giornata in treno. Tralascio episodi quali l'impossibilità di spedire pacchi o altro, pena vederseli sistematicamente rubare o rovinare, come quella bicicletta inviata da Terni ad Ascea, arrivata dopo quattro giorni col sedile fatto a pezzi ed il fanale spezzato per rubare una pila da 9 volt; alle mie rimostranze venne risposto che la colpa era mia, non avendo imballato la bici in uno scatolone — ma perché venne accettata a Terni? — e, naturalmente, nessuno del Compartimento di Reggio Calabria, in sedici mesi, s'è degnato di rispondere alla mia richiesta di risarcimento. Non importa, per i viaggi con bagaglio ho imparato ad usare solo l'auto.
Sarei grato invece se poteste soddisfare una mia piccola curiosità.
Ogni giorno prendo il treno delle 16.30 da Roma Termini per Firenze che dovrebbe consentire ad Orte la coincidenza per Terni delle 17.14. Il treno è normalmente puntualissimo fino alla galleria che precede la stazione di Orte; in detta galleria trova giusto e dignitoso sostare per circa 5 minuti e tale ritardo si trasmette pari pari al treno per Terni che, grazie a questo, arriva alla stazione di Nera Montoro — inizio del solo tratto a binario unico fra Orte e Terni — per bloccarsi ed aspettare l'incrocio con il rapido (lo chiamo così per nostalgia) "Federico II", arrivando quindi a Terni sempre con 10-15' di ritardo accumulati in 30 km (vi ricordo che, nella vita di un pendolare, 15 minuti al giorno equivalgono a 60 ore in un anno).
In tanti anni, il diretto delle 16.30 si è sempre fermato in galleria. Si può sapere perché? Che succede ad Orte? Chi è stato tanto furbo da garantire l'incrocio col "Federico II" proprio nell'unico tratto ad un solo binario?
Visto che ci siete, chiaritemi anche questo: perché il regionale delle 7.42 da Roma Tiburtina (dove nasce) per Orte parte sempre con non meno di 20' di ritardo? Sarebbe utilissimo per chi deve giungere a Roma Nomentana, ma il ritardo costante lo rende inutilizzabile.
Per il resto vorrei riconoscere che il livello di puntualità sulla Terni-Roma è notevole, poi mi sovviene che la puntualità è ottenuta semplicemente legalizzando il ritardo, ovvero assegnando un tempo di percorrenza superiore di circa il 25% a quello necessario (66' per 95 km).
Mi spiegate poi perché tutti i giorni percorro 95 km e pago il biglietto per 107? Se rispondete che avete la possibilità di far pagare la tratta più lunga, ribatto che lo so, per quanto legalizzato, sempre furto è.
Abbiate la mia simpatia e comprensione.

Gaetano Serino - Terni

La sosta in galleria del treno 3314, cui si riferisce il nostro lettore, è dovuta (quando capita) a problemi di circolazione ad Orte.
Infatti fra le 16.50 e le 17.08 nella stazione effettuano servizio quattro treni: 2301 (binario 5, arriva alle 16.50 da Ancona e riparte per Roma alle 16.52), 12259 (binario 4, parte alle 16.58 per Roma), 7252 (binario 1, parte alle 17.05 per Viterbo) e 3314 (binario 2, arriva alle 17.08 da Roma).
Non è possibile — per ragioni tecniche — l'uso dei binari 1 e 2 per operazioni di arrivo e partenza in contemporanea e pertanto se il

7252 ed il 3314 sono entrambi in orario, il secondo deve necessariamente subire un lieve ritardo. Il treno per Viterbo, inoltre, è previsto che attenda il diretto 2301 da Ancona, con cui ha coincidenza: se quest'ultimo è in ritardo, tale ritardo influisce sul 7252 e penalizza ulteriormente il treno da Roma.
In aggiunta a ciò, si tenga presente che ad Orte sono ancora utilizzati impianti ACE (Apparati Centrali Elettrici; la predisposizione degli itinerari di arrivo e partenza dei treni ed il consenso ad effettuare tali manovre sono manuali), che non consentono elevata velocità operativa.
Spesso il diretto 2301 Ancona-Roma ha una marcia irregolare e penalizza quindi sia il coincidente regionale 12259 per Roma che l'Intercity 593 "Federico II" da Ancona (non ferma ad Orte). L'incrocio fra l'I.C. ed il treno 12094, naturale proseguimento per il signor Serino (Orte 17.14, Terni 17.39), è previsto sul doppio binario tra Orte e Nera Montoro ma, nel caso di marcia irregolare, tale incrocio viene spostato a Nera Montoro (a volte oltre, verso Terni).
Quale rimedio a questa situazione? Con il prossimo Orario Estivo '93, la partenza del treno 7252 per Viterbo è stata fissata alle ore 17.01, l'arrivo ad Orte del 3314 è previsto per le ore 17.05 ed il diretto 2301 (nuovo numero 2331) è stato anticipato di 30 minuti, per cui non intralcerà più la marcia del 12094 per Terni ed i relativi incroci.
Il regionale 12180 (Roma Tiburtina 7.42,Orte 8.55) è legato al treno 3301 (Chiusi 5.50, Orte 6.52/6.54, Roma Tiburtina 7.29), di cui utilizza il materiale rotabile e la cui marcia viene attualmente "curata" in modo particolare. Dal 23 maggio però, con il nuovo Orario, il turno del materiale risulterà modificato, ci sarà un più ampio margine di sosta fra i due treni ed il treno 12180 non dovrebbe più accusare pesanti ritardi in partenza.
Una parola, infine, sulle tariffe. Nel determinare la tariffa (in un contesto realistico) dobbiamo tenere nel debito conto i costi di produzione del servizio, ivi compresi gli ammortamenti per gli interventi realizzati.

Anche i ferrovieri hanno un'anima

Sono uno studente universitario che legge con molto interesse la vostra rivista. Sono molto soddisfatto per il modo in cui trattate gli articoli e della chiarezza nel dare informazioni. La rubrica che leggo con maggiore attenzione è "Lettere & Lettere", perché credo che dalla viva voce degli utenti si possano conoscere meglio le pecche delle FS.
In verità ho notato che la vostra rivista dedica molto spazio ad interviste fatte a personale qualificato dell'Ente (dirigenti, ingegneri) e all'utente, ma mai al personale esecutivo. Ho notato pure che molte persone (utenti) mettono in dubbio l'efficienza del personale viaggiante, dal quale vorrebbero ricevere sempre un sorriso. Ciò mi sembra veramente assurdo. Per giustificare tali osservazioni, da me fatte, vengo subito al nocciolo. Tempo fa ho preso l'espresso Bari-Napoli, in partenza da Benevento alle 19.45. Il capotreno ed un conduttore, solo per aver richiamato un gruppo di giovani che molto incivilmente poggiava i piedi sui sedili, sono stati apostrofati da Benevento a Caserta con la frase: "Aranciate, panini, birre". Allora mi chiedo: il personale cosa avrebbe dovuto fare? Le multe? Con il rischio di essere malmenati, visto che su molti treni la Polfer non c'è? Nel periodo di Natale, poi, gli utenti vorrebbero che ci fosse maggiore efficienza ed il solito sorriso da parte del personale viaggiante. Allora mi chiedo: «Come si sentirebbero loro se la sera del 24 dicembre, invece di festeggiare con la propria famiglia, si trovassero su un marciapiede di una qualunque stazione a mangiare (forse) una fetta di panettone con qualche collega?».
Invece di protestare su tutto e su tutti cerchiamo di essere un po' più rispettosi delle regole e alla fine si vedrà che non ci saranno più inconvenienti come sedili imbrattati o cicche di sigarette a terra o, peggio, scompartimenti a "luci rosse" (vedi n. 5 e 6).
E non dimentichiamo mai che anche il ferroviere è un uomo e proviamo a pensare qualche volta: lui cosa ne pensa?
Congratulazioni per la rivista e buon lavoro.

Raffaele Terzilli - Benevento

Ha ragione il lettore di Benevento: in molti casi abbiamo dato parecchio spazio ai dirigenti delle Ferrovie e ai clienti pendolari, trascurando il punto di vista del ferroviere comune. Non ci siamo dimenticati neppure per un momento dei nostri colleghi impegnati tutti i giorni a svolgere incarichi forse poco appariscenti, ma comunque indispensabili per la buona riuscita di un lavoro collettivo. Speriamo che come noi e il sig. Terzilli anche gli altri lettori apprezzino e riconoscano l'impegno e, in alcuni casi, il sacrificio di coloro che tutti i giorni e tutte le notti, feste comprese, si adoperano per garantire un servizio di trasporto all'altezza delle esigenze della clientela.
Grazie per averci dato l'occasione di ricordare questi lavoratori.

C'è ancora posto per i sentimenti?

Caro "Amico Treno" ti scrivo così mi sfogo un po': potrebbe essere il titolo giusto caro Direttore di "Amico Treno". Stasera nella posta ho trovato il Suo giornale, devo ammettere con piacere, ma non è giornata, perché proprio stamattina sia io che mia moglie abbiamo perso mezz'ora in attesa che ripartisse il nostro trenino. Le cause? Il locomotore, ma potevano essere le batterie, il Rec, le porte. Così il buon pendolare elenca e racconta e scrive, e puntuale arriva la lettera dove si legge che la Direzione Compartimentale prenderà provvedimenti. Intanto però il buon pendolare marca ore di permesso sullo stipendio paga. Ma occorrono proprio i tagli al personale? La nostra stazione era un fiore, la sala d'attesa pulita e se la corriera arrivava un po' in ritardo il capostazione diceva: «Non scappare treno arriva un pendolare, un amico». Eravamo una famiglia. Ma già il progresso cammina e ci porta l'Alta Velocità, ma distante da noi dove i nostri fiori sono morti, la sala d'attesa è ormai un luogo fatiscente con una sola luce, i gabinetti sporchi e chiusi e se il treno non arriva chissà dove sarà? E quando arriva e incrocia l'altro ti lascia fra due treni, magari sotto la neve o la pioggia e quando va via la corriera non ti ha visto ed è già partita. Ah già, non c'è più il vecchio amico che la fermava!!!
Siamo già nel 2000, nel progresso, dove non c'è posto per i sentimenti e le funzionalità. Non attendo risposte, anche quelle appartengono al passato.



Marco Arangino - Genova Mele

Caro amico pendolare, capisco perfettamente il suo stato d'animo, come sia duro dover rinunciare alle abitudini del passato, soprattutto se hanno comportato l'instaurarsi di rapporti amichevoli (con l'amico capostazione). Effettivamente la "sua" stazione (la conosco bene perché per un po' di tempo ho lavorato ad Acquasanta) permette ancora di pensare che il tempo è crudele a non essersi fermato in quei momenti felici nei quali il personale ferroviario in servizio riusciva ad intrattenersi e a scambiare quattro chiacchiere con gli amici pendolari. Oggi però siamo costretti ad ottimizzare le risorse disponibili, e quindi anche quelle di personale, a scapito purtroppo dei sentimenti. Per la sala d'attesa e per i gabinetti sporchi e/o chiusi provvederemo velocemente, ma i capistazione, mi creda, sono più utili in altri impianti. La corriera cercheremo di vincolarla al rispetto della coincidenza con il treno e lei non dovrà così rimanere mai più sotto la pioggia o la neve, anche se, una volta salito, non vedrà al di là del finestrino il vecchio capostazione con il berretto rosso che saluta.

NUOVE OFFERTE COMMERCIALI FS

Le FS S.p.A. annunciano due offerte speciali di forte convenienza, per acquisire nuova clientela, premiare i clienti fedeli e agevolare la mobilità:

* **CARTA ESTATE:** per ciascuno dei mesi di luglio e agosto (con durata di 30 giorni e con validità comunque non superiore al 31 agosto) sarà messa in vendita nelle principali stazioni e agenzie una carta di libera circolazione estesa all'intera rete. Questa carta sarà nominativa, darà diritto a un numero illimitato di viaggi senza pagamento dei supplementi Intercity-Eurocity e di tassa di prenotazione. La carta sarà valida anche sul Pendolino su cui però saranno dovuti i supplementi speciali (prenotazione e ristorazione). La carta sarà in vendita al prezzo di lire 330.000 per la I classe e di lire 220.000 per la II, con uno sconto rispetto alla percorrenza media di circa il 40%.

* **CARNET:** a partire dall'1 settembre sarà istituito il carnet di almeno 4 biglietti di I e II classe per qualsiasi percorrenza purché superiore ai 250 km e utilizzabili da una sola persona con validità di un mese e con uno sconto del 20%.

Le FS S.p.A. ricordano inoltre l'introduzione della II classe sul Pendolino dal 25 maggio sulle tratte Roma-Reggio Calabria, Roma-Genova, Roma-Bari, iniziativa che dall'1 agosto verrà estesa su tutte le altre tratte servite dal Pendolino.
Le FS S.p.A. hanno anche deciso di conservare fino all'1 gennaio 1994 i biglietti di Andata/Ritorno, la cui sospensione era stata ipotizzata nell'ambito della revisione complessiva della politica commerciale delle FS.

Ferrovie dello Stato
SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

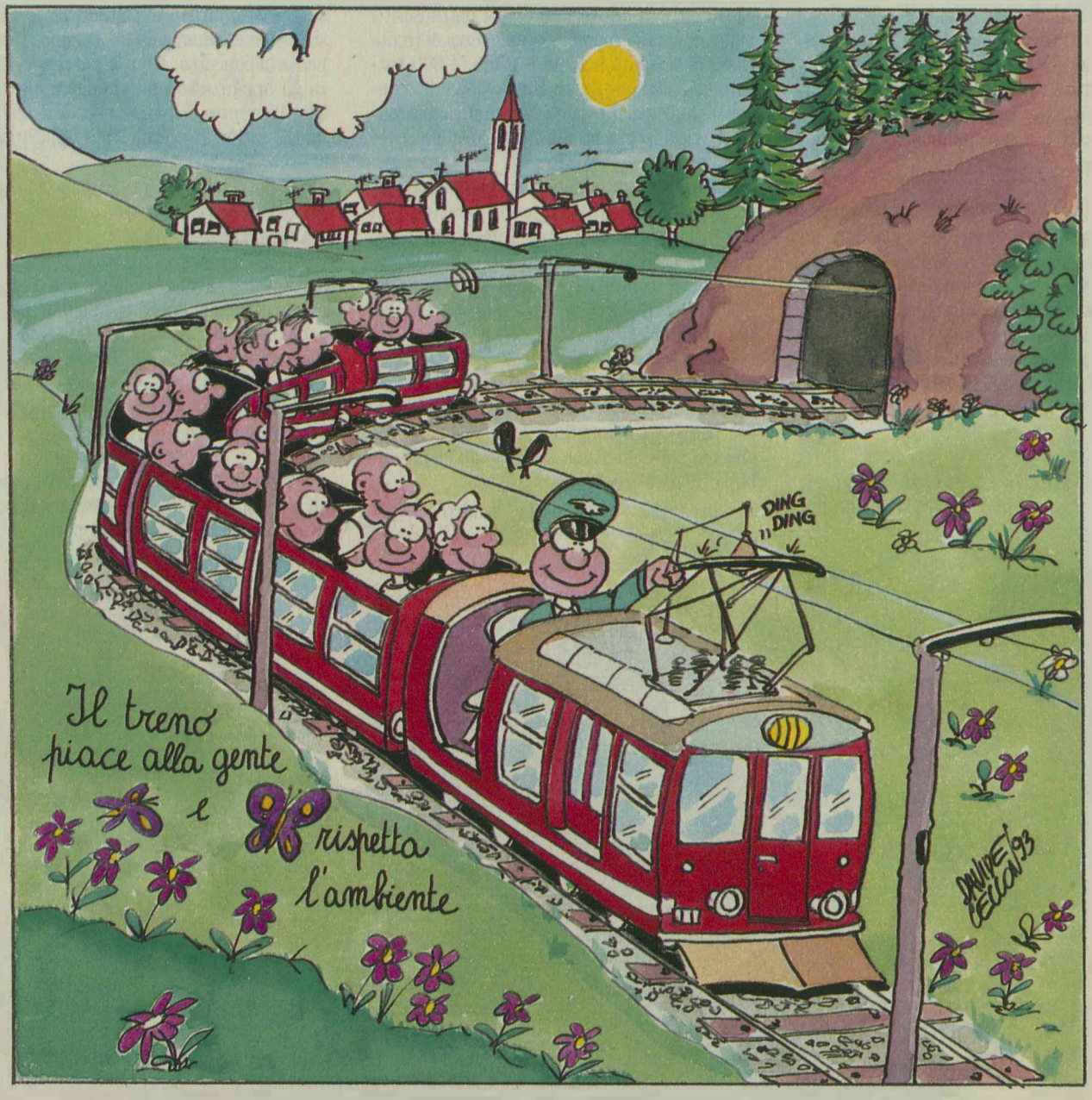
FS

TRASPORTO LOCALE

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore LUGLIO 1993 ANNO 2 - N. 6

Sped. abb. post. gruppo III/70



LA SCELTA AMBIENTALISTA DELLE FS SpA

COME VIAGGIARE RISPARMIANDO

INTERVISTA A PIERO CHIAMBRETTI

CONCORSO N. 1

Metti l'auto in naftalina

Lettera aperta all'automobilista per convincerlo della necessità di utilizzare il mezzo pubblico (in particolare il treno)

Bando di concorso

1) "Amico Treno" - Periodico d'informazione per il viaggiatore - promuove il concorso "Metti l'auto in naftalina: lettera aperta all'automobilista per convincerlo della necessità di utilizzare il mezzo pubblico (in particolare il treno)"

2) La testata "Amico Treno" indice questo concorso fra i propri lettori per sollecitare un autentico ripensamento sui problemi generati dal traffico urbano e dall'inquinamento atmosferico derivante dai gas di scarico delle automobili, per rivendicare una migliore fruizione delle città da parte dei cittadini-pedoni, una maggiore sicurezza negli spostamenti, una migliore qualità della vita nelle grandi aree urbane.

3) Il concorso è aperto a tutti i lettori di "Amico Treno". Possono partecipare anche gruppi e associazioni.

4) Gli elaborati dovranno essere dattiloscritti e non dovranno superare la lunghezza di trenta righe di sessanta battute ognuna (1.800 battute complessive), pena l'esclusione dal concorso. In calce al proprio lavoro il concorrente dovrà apporre la sua firma leggibile.

5) Coloro che intendono partecipare al concorso dovranno inviare il proprio elaborato in **due** copie in busta chiusa, franco domicilio, a: **REDAZIONE DI "AMICO TRENO" - Concorso numero 1 - Corso Magenta, 24 - 20123 MILANO,** entro e non oltre il **31 gennaio 1994.**

6) La redazione di "Amico Treno", organizzatrice del concorso, declina ogni responsabilità per lo smarrimento o la mancata consegna del materiale, non sussistendo alcun obbligo di restituzione.

7) La redazione della rivista "Amico Treno" si riserva il diritto di riprodurre gli elaborati sia a mezzo stampa sia in volume. Il partecipante al concorso, all'atto dell'invio, autorizza gli organizzatori a pubblicare e pubblicizzare il proprio elaborato con le modalità che questi ultimi riterranno più opportune.

8) La giuria del concorso è composta dai membri del Comitato di Redazione del periodico "Amico Treno"

9) La giuria, a suo insindacabile giudizio, tenendo conto dei criteri e delle finalità del concorso, nominerà 6 vincitori a pari merito che riceveranno in premio 1.000 (mille) km di viaggi in treno in prima classe da percorrere sul territorio italiano entro tre mesi dalla data di premiazione.

10) La firma apposta dal partecipante in calce all'elaborato implica l'accettazione del presente regolamento in ogni sua parte.



SOMMARIO

AMICOTRENO

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 2 - n° 6



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di redazione
Stefano Bernardi (Responsabile di Divisione), Silvio Grandi, Luciano Luccini, Carlo Pino, Lorenzo Gallico e Piero Spila (Relazioni Esterne FS), Cesare Vaciago (Direttore Area Trasporto)

Coordinamento redazionale Cristina Forghieri

Segreteria di redazione Giuseppe Bissanti

Collaboratori
Antonio Albanese, Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Ludovico Bancivenni, Mario Benedetti, Beppe Bertoli, Silvano Bonaiuti, Renato Calabrese, Annalisa Celino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Luciano Covi, Vincenzo Crolla, Angelo Dadda, Vittorio De Seriis, Giacomo De Stefani, Anna Maria D'Agapito, Davide Dragoni, Maria Di Gennaro, Alberto Duri, Massimo Ferrari, Bianca Maria Florillo, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Gino & Michele, Mirella Giustiniani, Fulvio Graglia, Sabina Guzzanti, Corrado Leonarduzzi, Maurizio Liuni, Enzo Lunari, Edo Magnani, Lorenzo Maruotti, Gian Luigi Montagna, Claudio Moretti, Diana Nobile, Athos Passalacqua, Giancarlo Pedrazzi, Marisa Radogna, Silvano Roggero, Paolo Rossi, Antonietta Sannino, Salvatore Sentina, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimè, Paolo Simini Trinchera, Piergiorgio Timone, Luisa Velardi, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/67713314-86454860 - *Fax* 02/8693919

Progetto grafico e impaginazione
Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche
Roby Nariolf pagg. 6-7, 18-19, 20-21; Luciano Paternò/Olympia pag. 8-9; Basso Cannarsa/Grazia Neri pag. 11; Roberto Grazioli/Grazia Neri pag. 26, 28.

Le illustrazioni sono di Guido Orlandi

Stampa: Officine Grafiche Mondadori - Verona

Impianti per la stampa: Color System - Milano

Fotocomposizione
Centro Prestampa Grafotitoli - Sesto San Giovanni (MI)

Editore
Leonardo Periodici Srl - viale dei Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992

Tiratura 1.000.000 di copie

L'illustrazione di copertina è di Davide Ceccon

4 Più treno 2
5 Per il treno
6 La scelta ambientale delle FS SpA
8 È necessario rafforzare il trasporto su rotaia
10 Eredità perduta?
12 Un racconto per l'ambiente
14 Le nostre offerte
16 Lombardia: più rotaie e meno strade
18 Un treno si può perdere, una ferrovia no
20 Come si finanziano i trasporti nelle altre nazioni
22 Sbuffi
25 "Terza classe"
26 Cercatelo sulle Pagine Gialle
29 Speciale Compartimenti
41 Lettere & Lettere

Più treno 2

Si conclude, con questo numero, la prima tappa del cammino di avvicinamento tra FS SpA e movimenti ambientalisti: una tappa iniziata col confronto franco del n. 2/93 sul progetto ''Alta Velocità'', e conclusa con l'appello comune di queste pagine, cui si unisce l'Assoutenti, per un rinnovo ''alto'' del contratto di programma e di servizio tra FS SpA e Stato.

In questi due anni di colloquio, avete ormai imparato a conoscere il ''progetto ferrovia'', ve lo ricordo nelle sue grandi linee 1993-1995:

- Investimenti: 35.000 miliardi, così ripartiti:
• circa 10.000 sui grandi nodi metropolitani;
• circa 10.000 (sola parte pubblica) per il quadruplicamento delle direttrici fondamentali (Torino-Milano-Napoli);
• circa 10.000 per le tecnologie, l'efficienza e le altre direttrici commerciali (Messina-Palermo, Adriatica);
• circa 5.000 per il nuovo materiale rotabile.
- Gestione: 6.000 miliardi, così ripartiti: circa 3.800 per il mantenimento in esercizio della rete (14.000 km su 16.000);
• circa 2.200 per i servizi di trasporto locale.
- Per tenere la SpA in equilibrio le Ferrovie debbono, nel frattempo:
• ridurre i costi di almeno 3.500 miliardi (riduzione di personale e di spese correnti);
• aumentare i ricavi di almeno 2.500 miliardi (aumenti tariffari e valorizzazione del patrimonio immobiliare).

Con l'appello degli ambientalisti (contenuto a pag. 11) che vi chiediamo di sottoscrivere si chiede allo Stato:
• di aggiungere 1.000 miliardi alla gestione (500 per i 2.000 km di linea, 500 per evitare il taglio dei servizi) a partire dal 1994;
• di aggiungere 2.000 miliardi agli investimenti (per includere anche la modernizzazione delle linee non commerciali);
• di finanziare il tutto (1.000 miliardi per 3 anni +2.000 = 5.000 miliardi) tagliando gli aiuti agli autotrasportatori e gli investimenti autostradali di pari entità (variante di valico).

È chiaro, e mi tocca l'ingrato compito di ripeterlo, che se questo appello resterà inascoltato, noi chiuderemo, nell'estivo '94, i 2.000 km e taglieremo i servizi del 18%: perché nessun amministratore di cosa pubblica ha diritto di ''regalare allo Stato'' il prodotto che lo Stato dichiara di non volere. Ma deve essere altrettanto chiaro che, come ferrovieri e come cittadini, ci siamo battuti fino in fondo per evitarlo.

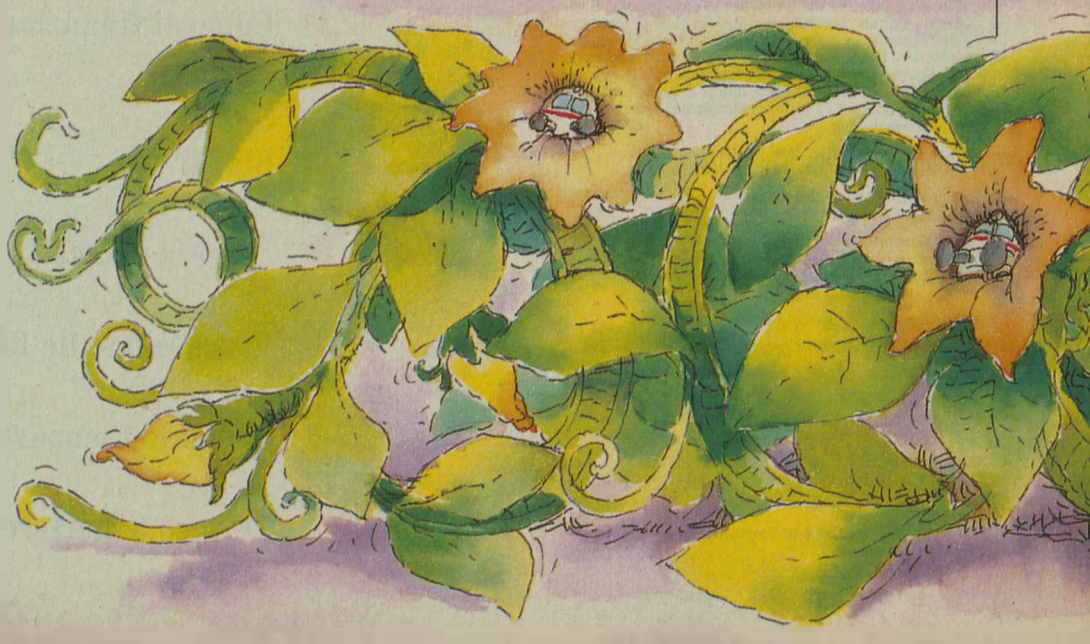
Sono dunque superati tutti i problemi con gli ambientalisti? Nel metodo sì.

L'Osservatorio che i movimenti hanno istituito (vedi pag. 7) serve — infatti — a controllare uno per uno tutti gli investimenti che i nostri interlocutori condividono, ma di cui vogliono studiare, con le carte alla mano, l'impatto sul territorio, e a verificare le azioni gestionali programmate. In particolare, sul terreno degli investimenti, sarà data la prima priorità a quelli sui nodi metropolitani (da cui può scaturire un nuovo modello di trasporto locale fondato sul ferro); sul terreno delle azioni gestionali, all'analisi delle linee a scarso traffico (che — se non tagliate — devono essere rivitalizzate con opportune iniziative, anche congiunte), e ai progetti di valorizzazione delle aree (vedi ''Amico Treno'' n. 7/92 coi progetti di Renzo Piano) che debbono contribuire sia al bilancio FS sia al miglioramento dell'ambiente e della qualità della vita nelle città. Noi siamo certi che questo metodo di confronto servirà a darci un approccio comune, e a capirci meglio, anche dove ancora ci divide il merito (il progetto di quadruplicamento Torino-Milano-Napoli, del quale — vedi ''Amico Treno'' n. 2/93 — gli ambientalisti non condividono i tracciati e le scelte tecnico-finanziarie del modello Tav): i tracciati si correggono, col dialogo fra tutti gli interessati; i modelli finanziari si possono e si debbono controllare.

Ma una strada è aperta, sui punti di prima priorità, e darà i suoi frutti.

Certo gli ambientalisti non sono gli unici interlocutori della SpA FS:
- ci sono Governo e Parlamento, coi quali il dialogo è fittissimo, ma che devono scegliere *ora*, con *questa* finanziaria, se vogliono un futuro di treni o di auto;
- ci sono i sindacati dei ferrovieri, che devono giocare con noi la difficile partita dei 3.500 miliardi di personale e di spese correnti (meno teste e/o meno paga);
- ci siete voi, amatissimi e brontoloni clienti- lettori, cui continuiamo a offrire, con trasparenza, una sede per discutere ''i miei alibi e le tue ragioni'' (ricordate De Gregori?), ma il treno è bello: lo ripete, nell'articolo di apertura, l'Amministratore delegato delle FS. Forza amici che ce la faremo.

Cesare Vaciago
Direttore Area Trasporto



Per il treno

Il rilancio delle ferrovie passa anche attraverso una profonda modifica della cultura della mobilità. Il ruolo che il trasporto collettivo può giocare nei prossimi anni sarà determinante per lo sviluppo del nostro Paese. Come Ferrovie abbiamo avviato una profonda trasformazione del nostro essere, stiamo diventando un'impresa e questo comporta che dobbiamo affrontare sia i problemi della qualità del servizio offerto al cliente che quello dei costi di produzione che sono notevolmente elevati. Ritengo che su questi due importanti e delicati terreni stiamo lavorando e anche con qualche importante positivo risultato. Ma questo non basta per rilanciare il treno: occorre rimuovere le condizioni esterne che fanno sì che la gente e le imprese preferiscano il trasporto su gomma. Ci deve essere una politica che indirizzi i comportamenti e determini le scelte sulla mobilità. In Svizzera è noto che il 95 per cento delle merci viaggia in treno, nel nostro Paese il pedaggio che un treno paga alla infrastruttura ferroviaria è 10 volte superiore a quello che paga un Tir all'autostrada. C'è quindi un problema di fondo che è quello di una politica dei trasporti e servono delle alleanze. Le associazioni ambientaliste, e le cito tutte: il WWF, la Legambiente e Italia Nostra, possono vantare un diritto di primogenitura nella loro volontà di rilancio delle ferrovie.

Le ferrovie, che hanno come concorrente naturale il trasporto su gomma e non l'aereo, possono contribuire in modo significativo a offrire al Paese una riduzione importante sia dell'inquinamento atmosferico che del deficit energetico, ma anche e soprattutto di riduzione della sinistrosità che ha purtroppo un costo sociale rilevantissimo. Noi con il progetto d'impresa stiamo ridisegnando il trasporto a lunga e media distanza attorno a un sistema ferroviario che utilizzerà nuovi treni, tecnologie avanzate per un potenziamento del traffico attuale e questo consentirà di trasferire dalla strada alla rotaia quote significative di traffico, sia del trasporto merci che del trasporto regionale dei passeggeri, poiché con il potenziamento si potrà avere una maggiore disponibilità di binari.

Il nostro Paese ha oggi, e questo è forse un dato poco noto, lo stesso numero di chilometri di binari del dopoguerra. Un Paese come l'Italia non può accettare che circa il 90 per cento delle merci venga trasportato su gomma; per risolvere tale situazione solo il potenziamento della rete consentirà di modificare profondamente l'offerta ferroviaria.

Il progetto delle Ferrovie è quindi unico e coinvolge in modo particolare il pendolarismo: è questo un servizio che deve drasticamente migliorare alla luce dell'impossibilità fisica per i mezzi su gomma di entrare nelle grandi aree metropolitane. Abbiamo convissuto recentemente con delle decisioni amministrative che hanno previsto l'utilizzo delle targhe alterne poiché non c'era alcuna valida alternativa alla paralisi del traffico automobilistico. Eppure l'alternativa esiste ed è sotto gli occhi di tutti quanto le ferrovie possono fare, ad esempio, per la città di Roma: noi offriamo oltre 300 km di binari e 48 stazioni, avendo quindi già pronte le condizioni per realizzare in tempi rapidissimi una vera metropolitana di superficie che coinvolgerà Roma e provincia, a fronte di una rete metropolitana esistente in Italia di soli 96 chilometri! Questo è il nostro progetto, il progetto delle nuove Ferrovie. Lo abbiamo presentato e discusso con le associazioni ambientaliste: le abbiamo trovate attente, critiche ma convinte che solo con il potenziamento della rotaia si potrà conseguire quel miglioramento della qualità della vita che rappresenta un obiettivo importante per un Paese come il nostro che non ha nulla da invidiare ai più grandi Paesi industrializzati.

Proprio sulla base di questo confronto con le associazioni ambientaliste abbiamo deciso di promuovere congiuntamente iniziative volte a sensibilizzare l'opinione pubblica sul possibile ruolo che il sistema ferroviario può avere nel contesto della mobilità nel Paese. Le Ferrovie dello Stato, sulla base di tali motivi, hanno riconosciuto formalmente l'Osservatorio delle associazioni ambientaliste costituito da Italia Nostra, Legambiente e WWF: presenteremo all'Osservatorio tutti i progetti d'investimento che stiamo sviluppando e che hanno delle potenzialità incredibili; ad esempio quella di far uscire dalla situazione attuale di degrado le stazioni, luoghi che possono diventare aree vivibili e godibili, sia da parte della clientela ferroviaria che dei cittadini.

Credo che questo sia un modo nuovo ed innovativo per stabilire rapporti tra un'impresa che fornisce servizi e le associazioni ambientaliste.

Riteniamo, pur nella diversità dei ruoli, che solo potenziando il servizio di trasporto collettivo si possa consentire al nostro Paese di raggiungere standard di vita europei.

Lorenzo Necci
Amministratore Delegato FS SpA



La scelta ambientalista delle FS SpA

Il treno può veramente rappresentare la soluzione ai problemi ambientali delle nostre città. Ecco il testo integrale dell'accordo sottoscritto da FS e movimenti ambientalisti

Il 23 giugno è stato sottoscritto a Roma il testo di un accordo fra Ferrovie SpA, Legambiente, WWf Italia e Italia Nostra che prevede un'iniziativa congiunta per sollecitare il potenziamento del servizio ferroviario nel nostro Paese. Negli stessi giorni era in corso in oltre 100 stazioni ferroviarie di tutta Italia una raccolta di firme su una petizione promossa dal WWF Italia per impedire la chiusura di 2 mila km di linee FS (''tagli di binari'' che saranno necessari, in caso di conferma nella finanziaria '94 dei tagli alle Ferrovie della legge di bilancio '93). Riproduciamo di seguito in queste pagine, oltre al testo dell'accordo firmato a Roma e a quello che costituisce un ''Osservatorio delle Associazioni Ambientaliste sulle trasformazioni urbanistiche ed il sistema dei trasporti nelle aree metropolitane'', un articolo di *Ermete Realacci* (Presidente Nazionale di Legambiente), uno di *Gian Carlo Presicci* (Responsabile Coordinamento Nazionale Territorio di Italia Nostra), una dichiarazione di *Anna Donati* (Responsabile Trasporti del WWF Italia) e il testo della petizione ''Firma il treno'' con la quale il WWF Italia ha chiesto il potenziamento e la valorizzazione delle linee ferroviarie regionali. Buona lettura.

Invitiamo gli amici che non avessero ancora provveduto, a sottoscrivere l'appello, riprodotto a pag. 11, e a consegnarlo alle associazioni ambientaliste in indirizzo o alle biglietterie di stazione. Potete anche trasmetterlo a noi, con la richiesta dell'abbonamento ad ''Amico Treno'', se ancora non avete provveduto.

Indirizzi:
Legambiente: Murazzi del Po, arcata 57 - 10123 - Torino
WWF Italia: Via Salaria 221 - 00199 - Roma
Italia Nostra: Via Nicolò Porpora 22 - 00198 - Roma
Amico Treno: Corso Magenta 24 - 20123 - Milano

Testo del protocollo d'intesa siglato da FS SpA, WWF Italia, Legambiente, Italia Nostra

Le Associazioni Ambientaliste Italia Nostra, Legambiente e WWF e la FS SpA ritengono prioritario ed importante aprire in questa fase politica un'iniziativa congiunta che miri ad un potenziamento del servizio ferroviario che abbia le seguenti priorità:

— realizzare una graduale conversione del traffico su gomma che attualmente caratterizza in modo eccessivo, e con pesanti conseguenze sul piano ambientale, sia il trasporto passeggeri che il trasporto merci;

— offrire un servizio di trasporto passeggeri a livello regionale capace di rispondere positivamente alla costante e crescente domanda di mobilità di entrata ed uscita dalle principali aree metropolitane;

— favorire una migliore utilizzazione delle strutture già realizzate nonché la valorizzazione degli immobili della FS SpA per finalità pubbliche relative alle necessità del servizio ferroviario in un quadro di programmazione del territorio;

— creare un efficiente sistema di trasporto ferroviario capace di offrire soluzioni alle esigenze di mobilità, sia di passeggeri che delle merci, che renda possibile la rinuncia a pesanti investimenti in altri settori che producono un maggior consumo di territorio, pesanti livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nonché altissimi consumi energetici;

— ottenere attraverso un'offerta che diminuisca il numero dei veicoli circolanti una diminuzione dell'incidentalità e quindi un minor costo sia in vite umane che in costi sociali.

Tale potenziamento si ritiene possa essere ottenuto soltanto se lo Stato, ed in particolare il Parlamento, riesce ad investire sin dalla scadenza della prossima Legge Finanziaria le necessarie risorse economiche, cioè solo se lo Stato decide di effettuare una netta inversione di tendenza rispetto alla politica dei trasporti sino ad oggi caratterizzata da decine di migliaia di miliardi investiti solo a favore del sistema viario.

Italia Nostra, Legambiente, WWF e FS SpA promuoveranno, anche in modo congiunto,



iniziative e campagne volte a sensibilizzare l'opinione pubblica sul possibile ruolo del sistema ferroviario nel contesto del sistema dei trasporti del Paese, nonché volte ad ottenere una diversa attenzione delle istituzioni che dovranno reperire i fondi economici per i necessari investimenti sin dalla prossima Legge Finanziaria.

Per tali motivi la FS SpA riconosce formalmente l'"Osservatorio delle Associazioni Ambientaliste sul sistema del trasporto e sulle trasformazioni urbanistiche" costituito da Italia Nostra, Legambiente e WWF e s'impegna a collaborare direttamente con l'Osservatorio fornendo la documentazione inerente i vari progetti di volta in volta posti in essere nonché accettando tavoli di confronto sia su tematiche specifiche che generali.

Italia Nostra, Legambiente e WWF esprimono vivissima preoccupazione per le tendenze che già si intravvedono nel dibattito di politica finanziaria in corso ed esprimono viva contrarietà per il taglio di 600 miliardi effettuato dal Governo con la recente manovra economica. Se tale tendenza dovesse essere confermata dalla Legge Finanziaria, si registrerebbe una gravissima diminuzione dell'offerta ferroviaria del Paese che porterebbe in un primo tempo ad un taglio di almeno 2.000 chilometri di rete.

In prospettiva la mancanza d'investimenti nel settore ferroviario porterebbe inevitabilmente ad un peggioramento complessivo del servizio offerto ed a un ruolo marginale dell'Italia in Europa nel settore dei trasporti.



Costituzione di un Osservatorio delle Associazioni Ambientaliste sulle trasformazioni urbanistiche ed il sistema dei trasporti nelle aree metropolitane

A seguito degli incontri dell'8/4/93 e del 2/6/93, le Associazioni Ambientaliste Italia Nostra, Legambiente e WWF e l'Amministratore Delegato della FS SpA, Lorenzo Necci, hanno convenuto di avviare un confronto per approfondire i contenuti dei progetti ferroviari relativamente a:

— potenziamento trasporti regionali;
— trasporto merci;
— piano degli investimenti, strategie, tecnologie, modelli di esercizio;
— nodi ferroviari metropolitani e gestione del patrimonio;

con l'obiettivo di formalizzare un rapporto di consultazione delle Associazioni Ambientaliste da parte della FS SpA, già in fase di definizione dei progetti.

A tal fine le Associazioni Ambientaliste, Italia Nostra, Legambiente e WWF, costituiscono un Osservatorio per valutare la congruità dei progetti presentati rispetto ai punti qualificanti delle proprie proposte in materia di politica dei trasporti:

— realizzare un graduale decremento del traffico motorizzato urbano ed extraurbano e impedire la costruzione di nuove autostrade;
— favorire la migliore utilizzazione delle infrastrutture già realizzate;
— diminuire l'inquinamento atmosferico, il rumore prodotto, il consumo di territorio;
— migliorare il rendimento energetico nel settore dei trasporti;
— pretendere una diminuzione dell'incidentalità;
— salvaguardare l'ecosistema alpino e le zone di alto pregio ambientale;
— adottare politiche specifiche per l'integrazione funzionale e tariffaria dei sistemi di trasporto;
— preservare le peculiarità dei centri storici e salvaguardare il patrimonio archeologico.

La FS SpA si impegna pertanto a presentare all'Osservatorio di cui sopra le proposte ed i progetti inerenti i servizi di trasporto per le merci ed i passeggeri in modo completo ed in tempo utile per il loro esame; su questa base in queste settimane sono iniziati i colloqui per esaminare le questioni relative a:

— Trasporto Locale, per individuare, sulla base dell'analisi comparata dei dati di traffico e di domanda oggi disponibili, le possibili soluzioni al problema della redditività di alcune delle linee comprese fra i 6.000 km considerati non commerciali, di cui rimane ipotizzabile la chiusura da parte della FS SpA, per garantire un potenziamento delle condizioni dell'offerta tale da rendere possibile un incremento della loro utilizzazione.
— Nodi metropolitani e aree ferroviarie, la metodologia per l'elaborazione del "Master Plan" relativo agli interventi sulle aree ferroviarie, presentata da Metropolis S.p.A., modifica la precedente proposta di valorizzazione patrimoniale dell'Ente. Prevede infatti la predisposizione di un documento di fattibilità tecnica, economico-finanziaria e ambientale che individua le possibili alternative rispetto a: assetti urbanistici, mercato immobiliare, sistema della mobilità su ferro e gomma, impatti ambientali conseguenti, seguendo una procedura analoga a quella per la V.I.A. (Valutazione Impatto Ambientale). Per l'uso delle aree ferroviarie si dovrà poter scegliere fra alternative diverse, sulla base di una conoscenza approfondita della situazione su cui si intende intervenire, sia sul piano delle scelte urbanistiche (indicazioni del Piano Territoriale di Coordinamento e del Piano Regolatore Generale, analisi della struttura morfologica ed ambientale dell'area, analisi della dinamica del mercato immobiliare) sia per quanto riguarda la programmazione dell'offerta e del livello di servizio necessari (indagini sullo stato di fatto delle reti di trasporto pubblico, domanda, offerta e modello di esercizio attuali, urbano ed extraurbano, sull'assetto del traffico e dello stato di accessibilità complessiva all'area).

Risulta particolarmente interessante, in proposito, la volontà espressa da Metropolis SpA di:

— rispettare, nelle scelte relative alla riqualificazione funzionale ed alla gestione patrimoniale delle aree, le indicazioni degli strumenti urbanistici, vigenti o in adozione;
— individuare le imprese che realizzeranno gli interventi concordati attraverso gare, applicando autonomamente la normativa Cee in materia;
— controllare e verificare nel tempo la qualità progettuale, le strategie di intervento, i risultati raggiunti.

È necessario rafforzare il trasporto su rotaia

L'analisi della situazione attuale e l'impegno della Legambiente per promuovere l'uso del treno

In tutti i Paesi industrializzati il settore dei trasporti rappresenta uno dei principali responsabili dell'aumento dei consumi energetici, dell'inquinamento locale globale, dell'emissione di CO_2 che contribuiscono all'incremento dell'effetto serra. Riconvertire ecologicamente questo settore è quindi una priorità per gli ambientalisti. Lo è in particolare nel nostro Paese per lo stato di congestione e soffocamento che il trasporto privato produce nelle nostre belle città, per lo strapotere del trasporto merci e passeggeri su gomma, per il consumo di territorio che l'espandersi della rete stradale ha provocato. Per non parlare della corruzione della politica e della pubblica amministrazione connessa a tali vicende che gli scandali Anas cominciano a svelare.

L'anno 1993 dovrebbe coincidere, in Europa, con la fine delle politiche nazionali scoordinate per il settore dei trasporti. Questo fatto, almeno in Italia dove la politica dei trasporti è stata sempre confusa con quella delle infrastrutture, a sua volta pensata e imposta dalle imprese di costruzione a beneficio proprio e del sistema dei partiti, dovrebbe portare almeno all'introduzione di elementi di razionalità delle decisioni e introdurre il problema della valutazione dei costi complessivi connessi al sistema dei trasporti per poterne individuare correttamente i benefici.

La fine delle politiche nazionali implica l'inizio di una politica comunitaria; anche in questo caso, in Italia, il variegato universo delle istanze ambientaliste non può che sentirsi maggiormente tutelato da una presenza incisiva e cogente della Cee. Vale tuttavia la pena di sottolineare che la Politica Comunitaria dei Trasporti soffre di una contraddizione molto simile a quella che ha affondato la Politica Agricola Comunitaria: la sopravvalutazione degli effetti benefici dello "sviluppo" quantitativo.

Se da un lato dunque la produzione normativa più recente della Cee è tutta indirizzata alla costruzione di un quadro di garanzie per una "mobilità durevole", interna all'ormai famosa ed abusata ipotesi dello sviluppo "sostenibile", dall'altro invece la crescita dei trasporti, sia di merci che di persone, continua ad essere considerata la condizione essenziale perché possa esistere e svilupparsi il mercato unico comunitario.

Gli effetti della crescita sono infatti tali (il caso americano, e di Los Angeles in particolare, insegna) da annullare qualunque beneficio introdotto da una legislazione attenta a diminuire gli effetti ambientalmente negativi della circolazione dei veicoli a motore: nonostante che il "Clean Air Act", e la successiva determinazione di fissare un limite temporale certo per la sostituzione degli inquinanti motori a combustione interna con altri a "emissione zero", abbia ridotto in modo significativo la quantità di emissioni di ogni singolo veicolo, l'aumento complessivo degli automezzi in circolazione ha portato ad un ulteriore peggioramento dell'inquinamento atmosferico.

Anche nel caso europeo, dunque, considerare la politica dei trasporti come politica dei servizi di trasporto anziché delle infrastrutture per il trasporto e imputare ad ogni modo di trasporto i costi generati, riducendo, o almeno esplicitando, le rispettive esternalità negative, oggi a carico della collettività ed in particolare delle fasce più indifese, rappresenta un'utile base di partenza per modificare le situazioni nazionali più negative dal punto di vista ambientale, ma non è certamente la soluzione del problema.

Dall'eventuale adozione generalizzata del trattato di Maastricht e dalla conseguente applicazione del principio di sussidiarietà, nascono nuove sfide per politiche dei trasporti, nazionali e comunitaria, che siano realmente compatibili con l'ambiente, la prima delle quali è rappresentata appunto dalla congruità fra i risultati delle analisi relative a: quantità e qualità delle emissioni atmosferiche ed acustiche, consumo energetico e di suolo, sicurezza e costo dell'incidentalità, relativi ad ogni modo di trasporto e le scelte politiche e di priorità che dovrebbero derivarne.

Per poter affrontare la complessa questione delle conseguenze ambientali della crescita del sistema dei trasporti, bisogna infatti discutere anche le tendenze che oggi vengono utilizzate come riferimento per la Politica Comunitaria dei Trasporti: innanzitutto la correlazione, più che positiva, con la crescita economica, rappresentata dall'indicatore del Pil (dal



1970 ad oggi il Pil della Cee è aumentato in media del 2,6% per anno in termini reali, mentre il trasporto delle merci è cresciuto del 2,3% e quello delle persone del 3,1% per anno). Nel settore trasporti, come già nel settore dell'energia è fondamentale l'introduzione del concetto di "disaccoppiamento" tra l'aumento di Pil e l'aumento della domanda di trasporto, un "disaccoppiamento" reso ancora più praticabile dalla tendenziale riduzione della quantità fisica di merci prodotte che si è verificato negli ultimi anni. La conseguenza immediata della situazione prima descritta è stata l'aumento delle spedizioni di merci, in quantità sempre minori e con frequenze sempre maggiori (fino a trasformare le strade in veri e propri magazzini ambulanti, ma con la differenza che il magazzino rappresentava un costo diretto per l'impresa mentre l'uso della strada rappresenta un costo diretto per la collettività), e l'aumento dei viaggi per motivi diversi dal casa/scuola, casa/lavoro.

Oggi sono ipotizzabili tendenze alla razionalizzazione degli spostamenti come conseguenza delle prime timide politiche di tutela dell'ambiente. Sembra evidente che miglioramenti reali della situazione devono essere supportati da interventi normativi e di controllo molto più incisivi e almeno siano finalizzati a pro-

muovere lo spostamento dal modo di trasporto su strada a quello su ferrovia o via navigabile e cabotaggio, nonché dal mezzo individuale a quello collettivo.
Non è immediatamente percepita, di solito, la tendenza, ormai consolidata, alla riduzione delle percorrenze per ogni spostamento, tanto per le persone che per le merci, conseguenza della concentrazione della popolazione nelle aree metropolitane, seguita poi dalla distribuzione sul territorio circostante di residenze e zone produttive.
Secondo Eurostat, nel 1989, il 66% delle merci trasportate su strada nella Cee trova origine e destinazione in un raggio di 50 km, il 20%

Ermete Realacci



fra 50 e 150 km e solo il restante 14% supera questa distanza; il fenomeno, appariscente, dei Tir che occupano la rete autostradale europea rappresenta dunque poco più della punta dell'iceberg, ed anche per questo motivo sono urgenti politiche di miglioramento della qualità del trasporto e della vita nelle aree urbane.
Questo dato è confermato dalla recente indagine effettuata dal Centro Studi della Confetra (Confederazione Trasportatori) che stima circa nel 50% la movimentazione delle merci in ambito urbano, mentre sono di più difficile interpretazione i valori riportati nel Conto Nazionale dei Trasporti, in quanto si fa riferimento solo alle distanze superiori o inferiori a 50 km, senza ulteriori distinzioni, e vengono rilevati solo i trasporti con autocarri di peso superiore ai 35 q.li mentre, soprattutto nelle aree metropolitane più affollate sta diventando predominante l'uso dei furgoni di peso inferiore per consegnare merci che diventano sempre più frequenti e meno pesanti.
Di fronte a questo stato di fatto troviamo alcune dichiarazioni di buona volontà da parte della Cee (la comunicazione della Commissione "Libro verde" relativo all'impatto dei trasporti sull'ambiente, la proposta di risoluzione del Consiglio della Cee per il quinto programma comunitario di politica e di azione in materia di ambiente, il progetto di ricerca per "Una città senz'auto"), controbilanciate appunto da atti politici che continuano ad approvare e cofinanziare la realizzazione di nuove infrastrutture, soprattutto stradali, e l'assenza totale di una politica dei trasporti in Italia.
In particolare vale la pena di ricordare che il documento di programmazione degli interventi nel settore dei trasporti (il Piano Generale dei Trasporti appunto), previsto dalla L. 531/82, approvato nel 1986, aggiornato nel 1990 si configura come elenco di progetti di opere dove sono state inserite tutte le richieste di costruttori ed Enti locali, senza che venisse individuato un solo criterio di scelta per definire le priorità.
I successivi provvedimenti per il controllo dell'inquinamento atmosferico ed acustico dovuti al traffico non prevedono reali possibilità di controllo e non prendono mai in considerazione la possibilità che, per migliorare gli effetti, sia necessario intervenire sulle cause e quindi si debba prevedere la necessità di forme di limitazione, o almeno di razionalizzazione, della mobilità, sia delle persone che delle merci, e si debba cominciare ad applicare davvero il principio "chi inquina paga", rendendo evidenti i veri costi della mobilità su strada.
I primi esempi di legislazione mirata alla riduzione degli effetti dell'inquinamento atmosferico derivante dal traffico urbano risalgono agli anni '60 negli Usa, da allora la coscienza della gravità del problema si è estesa ed ha assunto dimensioni di massa, la normativa in materia è diventata sempre più severa, ma la situazione complessiva nelle aree urbane, grandi e piccole, e lungo i grandi assi di scorrimento stradale ha continuato a peggiorare.
La spiegazione di ciò consiste nel fatto che gli standard di emissione, sempre più restrittivi, hanno come riferimento il singolo veicolo, mentre il problema consiste soprattutto nel numero di veicoli circolanti.
L'esperienza degli Stati Uniti in questo caso risulta particolarmente illuminante: dal 1960 ad oggi le emissioni unitarie degli autoveicoli si sono ridotte del 96% per quanto riguarda CO e idrocarburi incombusti e del 76% per gli NOx, inoltre sono stati effettuati investimenti rilevanti per migliorare i rendimenti delle sorgenti fisse. Eppure circa il 30% degli americani vive ancora in aree in cui i limiti di attenzione per i possibili danni alla fascia di ozono sono superati regolarmente, mentre in oltre 40 città il livello di CO, nei mesi invernali, oltrepassa il valore di soglia.
Soprattutto l'esperienza californiana insegna che non è più sufficiente l'intervento sulle tecnologie: la normativa ha forzato l'innovazione nella lotta all'inquinamento, nella sicurezza, nell'economia di gestione con risultati insufficienti. Per questo motivo già il "Clean Air Act" del 1990 amplia il campo di applicazione delle norme antinquinamento alle raffinerie ed alla produzione di carburanti alternativi, e si prevede che, qualora anche nel 2000 gli standard fissati non venissero raggiunti, nel 2004 gli attuali livelli di emissione verranno dimezzati e si dovrà intervenire sui comportamenti individuali, con restrizioni alla libertà di movimento personale.
La discussione si sta così spostando dagli interventi tecnici a quelli organizzativi della vita sociale e di relazione per ridurre il traffico, la congestione, il rumore, gli incidenti, lo stress.
La ricerca, sia delle case produttrici di automobili che in ambito universitario, è oggi orientata all'ulteriore miglioramento dei motori a combustione interna per quanto riguarda:
- l'ottimizzazione della combustione
- la riduzione dei consumi
- lo sviluppo di carburanti riformulati.

Nei prossimi 10-15 anni infatti si dovrebbe arrivare ad una riduzione del consumo di derivati del petrolio e ad un aumento di quello di altri carburanti: metanolo, miscele benzina-metanolo, gas e/o GPL, benzine riformulate, gasolio a basso tenore di S (0,05%) e idrogeno.
La scelta fra carburanti derivati dal petrolio, oppure no, dipenderà sostanzialmente dal livello di attenzione per l'importanza del riscaldamento del pianeta, e dunque dall'adozione di forme di tassazione sulla produzione di CO_2 oppure sul consumo di energia.
Anche la strada scelta dalla Cee, cioè l'applicazione della migliore tecnologia disponibile per ridurre inquinamento atmosferico, vibrazioni, rumore, consumi di carburante ed arrivare così ad un miglioramento delle condizioni ambientali, non è però sufficiente.
Considerata l'importanza economica complessiva del sistema trasporti in Europa e negli altri Paesi sviluppati, diventa particolarmente urgente una discussione sul modo concreto di ridurre la mobilità delle merci e delle persone per diminuirne gli effetti negativi per il territorio e l'ambiente.
In Italia, ad esempio, dal 1975 al 1990 le linee di trasporto urbano su rotaia sono diminuite del 20% passando da 572 a 476, esattamente il contrario di quanto è avvenuto nelle altre città europee e di quanto sarebbe necessario per fare respirare le nostre città.
Dal 1970 al 1988 il trasporto passeggeri è più che raddoppiato; nello stesso arco di tempo, il volume delle merci su gomma, inquinante ed energivoro, oggi riguarda circa il 90% dell'intero volume traffico merci (mentre negli altri Paesi europei si oscilla tra il 60 e il 70%: 58% in Germania e 70% in Francia).
Bastano questi pochi dati per capire perché Legambiente si batte per il rilancio delle ferrovie a partire dal trasporto urbano, dal trasporto merci e dalle reti regionali. Un impegno al rafforzamento del trasporto su rotaia, a scapito del trasporto su gomma e nel rispetto delle compatibilità ambientali, che non può che partire dagli stanziamenti previsti dalla prossima finanziaria.

Ermete Realacci
Presidente Nazionale Legambiente

Eredità perduta?

Le ferrovie rappresentano una grande opportunità per decongestionare le città

Costituire un Osservatorio delle Associazioni Ambientaliste (Italia Nostra, Legambiente e WWF) sulle trasformazioni urbanistiche, del sistema dei trasporti e sulle reciproche interazioni è, oggi, più che una scelta una necessità. Tale stato di necessità è testimoniato anche dal formale riconoscimento dell'Osservatorio da parte delle Ferrovie dello Stato SpA nella persona del suo Amministratore Delegato: Lorenzo Necci.

Gli obiettivi di uno strumento così delineato sono quelli che da anni la cultura della tutela degli interessi diffusi della nazione persegue e ribadisce ad ogni possibile occasione: disincentivare il trasporto individuale su gomma con la sua negativa ricaduta di inquinamento atmosferico e acustico, altissimi tassi di incidentalità, congestione e devastazione dei centri abitati. Tutto ciò con enormi costi per l'economia nazionale.

Pretendere politiche e progetti specifici per l'integrazione funzionale dei sistemi di trasporto. Puntare alla migliore utilizzazione delle strutture già esistenti. Darsi come obiettivo la preservazione delle peculiarità dei centri storici. Rilanciare un deciso intervento a favore della mobilità su ferro è fondamentale non solo nei termini legati alle problematiche del trasporto, ma anche come strumento di ridefinizione delle strutture urbane.

Occorre tenere presente che il patrimonio ferroviario è sostanzialmente bene demaniale e che finalità pubblica è anche il risanamento e l'adeguamento strutturale delle FS SpA. Per far fronte alle mutate esigenze di esercizio di quella che ora è una società per azioni, la Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni deve ridefinire anche i criteri e i metodi di gestione e valorizzazione del patrimonio avuto in eredità come ex Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato. Patrimonio di oltre 2.000 stazioni, tra cui autentici capolavori dell'architettura dichiarati monumenti di interesse nazionale, come la stazione di S. Maria Novella di Giovanni Michelucci a Firenze. Patrimonio di oltre 150 milioni di sedime e oltre 14 mila metri quadri di superficie edificata. Patrimonio di circa 68 milioni di metri cubi di edifici, vale a dire l'equivalente di una città grande quanto Torino e Firenze messe insieme, periferie incluse.

Ma, osservando la storia e la natura del patrimonio fondiario e immobiliare ferroviario ci si accorge di come, essendosi radicato alla fine del secolo scorso ai margini di quelle che allora erano le città consolidate, oggi viene a trovarsi a diretto ridosso degli attuali centri storici. È quindi evidente la posizione strategica di queste consistenze, non solo in quanto opportunità per decongestionare le nostre città, ma anche perché risorsa ancora utilizzabile per riequilibrare il rapporto tra centro e periferia, costituendosi come serbatoio di spazi da destinarsi alla pubblica utilità.

Giorni addietro a Torino, Gabriele Manfredi, uno dei patriarchi dell'urbanistica italiana, mi faceva notare come l'articolo 42 della Costituzione italiana riconosce la funzione sociale della proprietà. Il principio, applicato alla parte privata, dà per scontato l'impiego sociale dei beni pubblici. Ne discende quindi una condizione pregiudiziale: nessun bene economico pubblico o collettivo, sotto forma diretta o indiretta, può essere alienato senza la preventiva verifica della ininfluenza sociale della rinuncia alla disponibilità pubblica di quel bene. Il problema della dismissione di aree pubbliche non riguarda solo le ferrovie, essendo molte di queste aree occupate da vecchie caserme, mercati generali, magazzini o insediamenti produttivi di Stato. È però utile osservare come il riordino dei nodi ferroviari oltre a migliorare il servizio di trasporto e ottimizzarlo con le tecnologie compatibili, consenta di recuperare milioni di metri quadrati in aree che sono già pubbliche e che tali possono restare a disposizione dell'uso collettivo. È questa la destinazione più pressante, soprattutto nelle grandi città aggredite dall'inquinamento prodotto dall'addensamento abitativo, dalla pressione del terziario e dei mezzi di trasporto. Indaghiamo sommariamente alcune situazioni concrete ed attuali.

A Torino, lo spostamento del vecchio Parco Smistamento, poiché oggi la composizione dei treni non richiede più tali territorialmente dispendiose strutture, potrebbe alleggerire il fabbisogno di 4.182 ettari che il Comune lamenta per rispettare le prescrizioni degli standard urbanistici sulla destinazione all'uso pubblico.

A Verona, il più grande parco-stazione d'Italia con oltre 250 mila metri quadri, si colloca immediatamente a margine delle cinquecentesche mura bastionate venete che hanno perimetrato la città a sud dell'Adige fin dopo il primo conflitto mondiale. Oggi fa da tampone-barriera con la espansione industriale incontenibilmente dilagata verso sud, verso Mantova. Il parco-stazione viene a realizzare, con le Cartiere di proprietà comunale e con le vecchie caserme asburgiche, una cintura di sicurezza che taglia da est a ovest la città.

A Roma, lo spostamento del vecchio smistamento e dello Scalo Merci S. Lorenzo, che, per stessa ammissione di Necci, oggi movimenta solo due vagoni al giorno, viene a liberare una zona coperta da vincolo archeologico. Occorre però evitare che le proposte di localizzazione dei nuovi impianti vadano però a detrimento di altre situazioni ancora integre come il bacino del Tevere a nord della capitale in località Settebagni. Le nuove localizzazioni devono possedere i necessari requisiti di attrazione e richiamo, ma anche di compatibilità ambientale.

Con queste premesse la FS SpA si è impegnata a presentare all'Osservatorio le proposte e i progetti inerenti i servizi di trasporto e le trasformazioni urbane e territoriali in modo completo e in tempo utile per osservazioni e controsservazioni.

Di fatto è il tentativo di definire una nuova metodologia di intervento progettuale nella definizione dei legami esistenti tra mobilità e insediamento, ciò particolarmente nella convinzione che l'Italia non è la Francia, patria del TGV, Train a Gran Vitesse, non è la Germania dell'ICE, Inter City Express, non è la California del CalSpeed.

Le dimensioni dello spazio italiano non sono quelle della piana continentale europea, sono quelle proprie del cesello, il territorio è quello dei Comuni e dei Campanili. Quelle nazioni così storicamente e morfologicamente diverse dalla nostra lo sono ancor più avendo già soddisfatto i requisiti minimi di funzionalità ed efficienza del trasporto collettivo. La nostra sfida con l'Europa è quella dell'efficienza nell'uso delle risorse disponibili. La nostra risorsa naturale quantitativamente più scarsa

è il territorio disponibile. La nostra risorsa economica storicamente più ricca è il territorio. Non possiamo permetterci più alcun ulteriore spreco o consumo incontrollato.

«La città di Leonia rifà se stessa tutti i giorni: ogni mattina la popolazione si risveglia tra lenzuola fresche, si lava con saponette appena sgusciate dall'involucro, indossa vestaglie nuove fiammanti, estrae dal più perfezionato frigorifero barattoli di latta ancora intonsi, ascoltando le ultime filastrocche dall'ultimo modello di apparecchio.
Sui marciapiedi, avviluppati in torsi sacchi di plastica, i resti della Leonia d'ieri aspettano il carro dello spazzaturaio. Più che dalle cose che ogni giorno vengono fabbricate vendute comprate, l'opulenza di Leonia si misura dalle cose che ogni giorno vengono buttate via per far posto alle nuove». (Italo Calvino, Le città invisibili, Einaudi 1972, pag. 119).

Arch. Gian Carlo Presicci
Responsabile Coordinamento Nazionale Territorio Italia Nostra

Occorre puntare sul trasporto su rotaia

Sono necessari sostanziosi investimenti a favore del trasporto ferroviario

«Riteniamo che l'intesa che sottoscriviamo oggi con le FS SpA rappresenti una tappa importante: per la prima volta, le Ferrovie assumono oggettivamente un ruolo di maggiore autorità nei confronti del Governo e del Parlamento, avanzando esplicitamente richieste concrete su punti precisi e qualificanti concordati con le associazioni ambientaliste. È sempre più chiaro il bivio davanti al quale ci si trova: continuare la miope politica basata sul trasporto su gomma, la politica quindi dell'inquinamento e dello scempio del territorio, oppure puntare davvero sul trasporto su rotaia. La scelta verrà fatta sin dalla prossima Legge Finanziaria, nella quale invece si preannunciano nuovi tagli a danno del treno, soprattutto delle linee regionali. Noi chiediamo che invece vengano previsti sostanziosi investimenti a favore del trasporto ferroviario, tagliando sulle infrastrutture che incrementano il traffico di merci e passeggeri sulla strada (vedi finanziamenti all'ANAS).
È chiaro che continuano a esistere differenze, anche profonde, sul merito dei progetti tra le associazioni ambientaliste e le Ferrovie. Noi riteniamo infatti prioritario investire sui nodi, sulle tecnologie, sulle ferrovie regionali, sul materiale rotabile; laddove serve, occorre arrivare a quadruplicare le linee.
Di qui anche l'importanza dell'Osservatorio, un concreto strumento messo in piedi dagli ambientalisti, e riconosciuto formalmente dalle stesse Ferrovie, per controllare in modo attento e critico i progetti, anche quelli di trasformazione urbana curati dalla società "Metropolis"».



Anna Donati

Anna Donati
Responsabile trasporti WWF Italia

Firma il treno!

La tua firma per impedire il taglio di 2.000 km di rete locale e chiedere a Governo e Parlamento di stanziare 5.000 miliardi per potenziare e velocizzare il servizio ferroviario regionale

La Legge Finanziaria '93 ha apportato tagli significativi agli stanziamenti per le Ferrovie. Con la "manovrina" recentemente varata dal Governo ulteriori 600 miliardi sono stati tagliati. C'è il rischio che la finanziaria '94 che deve essere varata entro l'estate colpisca il mezzo ferroviario privilegiando altre modalità di trasporto.
Questa politica dei tagli non serve a risanare i conti economici delle Ferrovie, ma a preparare nuovi tagli e ad aumentare l'inquinamento, il rumore, lo spreco energetico ed il traffico in città determinato dagli autobus sostitutivi e dall'uso dell'auto. Occorre quindi un piano di riqualificazione, potenziamento e velocizzazione delle linee locali, che aumenti la qualità del servizio e riduca i costi, mediante gestioni razionali ed economiche. Ovviamente ciascuna linea dovrà essere trasformata secondo la propria vocazione: in ferrovia suburbana se attraversa città ed aree densamente abitate creando un servizio efficiente per i pendolari, in ferrovia turistica se attraversa aree pregiate da un punto di vista naturalistico e paesaggistico.
Per questi obiettivi serve la tua firma: per pretendere che Governo e Parlamento stanzino in Legge Finanziaria 5.000 miliardi aggiuntivi nei prossimi tre anni (3.000 per gestione e 2.000 per investimenti), non solo per evitare i tagli, ma soprattutto per potenziare e velocizzare la rete regionale al servizio dei pendolari e di un turismo intelligente. Questi fondi possono e debbono essere ottenuti penalizzando la mobilità inquinante: con la riduzione delle sovvenzioni all'autotrasporto ed il taglio degli inutili investimenti autostradali.

FIRMA .....

COGNOME ..... NOME .....

INDIRIZZO .....

CAP. ..... LOCALITÀ ..... PR. .....

Un racconto per l'Ambiente

Un concorso, ma soprattutto una grande festa che ha coinvolto migliaia di studenti

Il 29 maggio scorso si è svolta la premiazione del 1° Concorso Nazionale "Un Racconto per l'Ambiente" che l'associazione "Verdi Ambiente e Società" ha organizzato in tutte le scuole italiane, anche grazie al contributo della Divisione Trasporto Locale FS. Si è trattato di una grande festa, nella quale hanno svolto il ruolo di protagonisti le bambine e i bambini, le ragazze, i ragazzi e gli insegnanti che sono stati scelti come vincitori dalla giuria. Sono venuti da quasi tutte le regioni, la maggior parte in treno, per ricevere i diplomi e le somme in denaro che poi hanno devoluto ad iniziative locali di carattere ambientale.
I racconti esprimono una grande complessità di sentimenti nei confronti delle questioni ambientali: certo, è presente talvolta un giustificato scetticismo, ma forte e tenace ricorre la speranza che nel futuro (ma cominciando dall'oggi) il rapporto con questo nostro splendido pianeta possa migliorare.
Numeroso il pubblico presente (più di 400 persone), che ha seguito la cerimonia con entusiasmo e divertimento: dal palco Tiziana Pini e Cristina Schena hanno svolto con professionalità e simpatia il ruolo di ospiti; con profonda partecipazione Mattia Sbragia e Manuela Kusterman hanno interpretato alcuni racconti (e l'emozione degli autori era palpabile), mentre Jo Squillo ha raccolto intorno a sé bambine e bambini per ballare assieme a loro due sue canzoni. La cerimonia è stata ripresa da Rai 2, che ne ha mandato in onda una sintesi il sabato successivo.
Che dire ancora? Alla sede dell'associazione stanno pervenendo molte lettere di ringraziamento, nelle quali ci viene dichiarata la massima disponibilità a raccogliere le firme per la Petizione Cousteau. Noi insisteremo nel nostro impegno quotidiano, spinti da tutto questo entusiasmo, insieme a chi vorrà dare una mano a progettare e realizzare le basi per un migliore futuro ambientale. Al quale già contribuiscono coloro che scelgono il treno, e magari leggono "Amico Treno", che ha ospitato sulle sue pagine gli articoli di Jacques-Yves Cousteau, e decidono di dare la propria adesione. Con fiducia, vi aspettiamo.

Massimo Guerra
Ufficio Stampa Verdi Ambiente e Società

Lo strepitoso successo dell'iniziativa è dovuto principalmente alla sensibilità che esiste nel personale insegnante del nostro Paese.
Gli educatori che si sono attivati nei mesi scorsi sono centinaia e centinaia, provengono da tutte le regioni italiane.
Hanno dimostrato di avere a cuore i problemi che il concorso proponeva e nello stesso tempo possiamo dire che essi vivono positivamente e propositivamente il proprio ruolo.
Esiste un'Italia cosciente, impegnata, coerente, legata ad un nocciolo duro di valori positivi e che si impegna a trasmetterli.
Si può rilevare, attraverso la partecipazione a questa iniziativa, che frammenti significativi delle giovani generazioni hanno un livello di coscienza solido, che già oggi incide — ed inciderà ancora più domani nel passare da sollecitatori di acquisti a responsabili degli stessi — sui comportamenti domestici e consumistici, avvicinandoli inconsapevolmente ai modelli più evoluti di consumerismo di altri Paesi industrializzati.
È stata spesso proprio la spinta di questi studenti, così determinati, che ha stimolato l'insegnante ad organizzare la partecipazione al concorso.
La grande presenza di lavori collettivi indica, inoltre, che il livello di maturità nell'affrontare i temi proposti dall'iniziativa è elevato.
La stessa definizione dei premi — non merce o denaro di godimento individuale ma momenti simbolici e donazioni indirizzate verso soggetti collettivi attivi nell'azione sul territorio — non solo è stata accettata ma si è dimostrata la cartina al tornasole dell'affidabilità dell'iniziativa che abbiamo proposto.
Il complesso delle informazioni che abbiamo ricevuto, attraverso messaggi allegati, con telefonate spontanee, con nostra campionatura, ci suggeriscono piccole correzioni per una successiva iniziativa, la quale deve avere un maggiore tempo per svilupparsi (non bisogna dimenticare che questo primo concorso si è svolto in soli 3 mesi).
Per concludere il dato principale che si evince è di una grande disponibilità ad iniziative del genere in primo luogo, in secondo luogo della presenza, pur dopo anni di forte spinta ad una cultura egoista ed effimera, di una radice vitale e prosperosa verso valori solidali, di responsabilità di una visione non privatistica e possessiva della cosa pubblica in senso lato e con maggiore definizione verso i diritti dei deboli e dei futuri abitanti del pianeta.
In molti degli elaborati però non è definitivamente superata una visione aulica, ideologica dei problemi ambientali ed emerge sovente una fuga nel fantastico e nel ritorno al passato.
La sopravvivenza delle specie e della natura viene vissuta in tutta la sua drammaticità. Grido di dolore che non lascia spazio ad un facile ottimismo, sana coscienza della gravità dello stato dell'ambiente, ma troppo spesso intrisa di un allarmismo inattivo.
Queste future generazioni ci accusano crudamente di tutti i nostri errori ma poi tornano a darci fiducia, un'ultima chance. Questa opportunità dobbiamo raccoglierla tutti.
Non possiamo chiudere questo dialogo appena aperto. A questo nuovo aspetto educativo deve rivolgersi l'attenzione e l'impegno di tutti gli ambientalisti favorendo le azioni positive, realizzate in prima persona, che cambiano qui ed ora, non in un futuro improbabile, il profilo dell'orizzonte delle future generazioni.
Sembra di poter decifrare, leggendo in controluce non pochi di questi lavori, che questi nostri giovani siano armati sia del pessimismo della ragione che dell'ottimismo della volontà. È proprio da questo punto che la nostra associazione vuole partire per aprire un confronto con tutti. Non disperdere questa carica vitale per portare il mondo ambientalista alla sua terza fase, dalla denuncia, severa e scientifica, alle proposte concrete e possibili per modificare il comportamento individuale e le grandi scelte dei governi.
Ciò servirà a far capire che tutti noi possiamo non essere impotenti di fronte al dramma della sopravvivenza della vita sul nostro pianeta.

Elio Pacilio
Vice Presidente Nazionale
Verdi Ambiente e Società



Alcuni dati statistici a commento

Sono state 1.154 le scuole partecipanti, da tutte e 20 le regioni, con una predominante del Lazio 12,05%, Lombardia 11,27%, Puglia 10,40%, Campania 8,93% e Sicilia 8,32%.

Leggera maggioranza delle scuole medie di primo grado 45,15%, per le elementari 37,61%, più indietro le superiori con il 17,24%.

La Lombardia ha avuto il maggior numero di scuole elementari coinvolte con l'11,98%, seguita dal Lazio con il 10,83%.

Per le medie di primo grado in testa la Puglia con il 12,28%, seguita da Lazio 10,94% e Campania 10,75%.

Per le scuole medie superiori il Lazio con il 17,59% seguito da Lombardia con il 13,57% e Puglia 11,56%.

Rimanendo all'analisi del comportamento delle scuole debbono essere segnalati alcuni episodi.
La scuola elementare Luigi Concetti di Viterbo ha inviato 125 racconti. Segue la scuola media Purificato di Roma con 114 e la scuola elementare Ferratella sempre di Roma con 90 racconti. Sempre nel Lazio, ma da Rieti, la scuola elementare G. Marconi si piazza al quarto posto con 80 racconti partecipanti. Primo posto non laziale alla scuola media Santa Umiltà di Faenza con 77 racconti. Per finire, in questa classifica speciale delle otto scuole più prolifiche, abbiamo la scuola elementare di Poggio Ameno 59 racconti, la scuola elementare Leona Sbrana di Viareggio con 52 e con 51 racconti la scuola media E.P. Santomasi di Garavina in Puglia.

Per quanto riguarda il numero dei racconti, sono arrivati nei nostri uffici 10.123 lavori considerati validi. Di questi il 50,36% dalle scuole elementari con 5.098 racconti, con il 39,26 e 3.974 racconti le scuole elementari e con l'8,87%, 898 racconti le scuole superiori; 152 sono i racconti degli insegnanti con l'1,5% del totale.

I racconti individuali sono 2.422 e ben 7.701 quelli di gruppo. Non abbiamo finito di catalogare tutti i nominativi dei partecipanti ai lavori di gruppo, anche perché non tutti dichiarati. Stimiamo che abbiano preso parte al concorso non meno di 40.000 persone. Questo è il numero che più ci impressiona e che consegnamo alla riflessione di tutti i nostri amici, partner, patrocinatori, ai partecipanti stessi e a tutti i soci della nostra giovane e tenace associazione.



VERDI AMBIENTE E SOCIETA'

Gli articoli della Petizione

Articolo 1
Le generazioni future hanno diritto a una Terra indenne e incontaminata, e a goderne quale luogo della storia e dell'umanità, della cultura e dei legami sociali che assicurano l'appartenenza alla grande famiglia umana di ogni generazione e di ogni individuo.

Articolo 2
Ogni generazione, nel condividere in parte l'eredità della Terra, ha il dovere di amministrarla per le generazioni future, di impedire danni irreversibili alla vita sulla Terra nonché alla libertà e alla dignità umana.

Articolo 3
È pertanto responsabilità essenziale di ogni generazione, allo scopo di proteggere i diritti delle generazioni future, attuare una sorveglianza costante ed attenta sulle conseguenze del progresso tecnico che potrebbero nuocere alla vita sulla Terra, agli equilibri naturali e all'evoluzione dell'umanità.

Articolo 4
Tutte le misure adeguate, ivi comprese l'educazione, la ricerca e la legislazione, saranno prese per garantire tali diritti e accertare che essi non vengano sacrificati a imperativi di vantaggi o convenienze immediate.

Articolo 5
I governi, le organizzazioni non governative, le singole persone sono chiamate a mettere in opera detti principi, dando prova di immaginazione come se fossero presenti le generazioni future i cui diritti vogliamo fondare e difendere.

Nel firmare la petizione della Fondazione Cousteau, chiedo al Presidente della Repubblica e al Presidente del Consiglio di esercitare tutta la loro influenza perché la Dichiarazione dei Diritti delle generazioni future sia adottata dalle Nazioni Unite.

NOME (in maiuscolo)	INDIRIZZO	FIRMA

NUMERO VERDE
1678-66158

Promossa da:
Foundation Cousteau
Petizione Diritti delle generazioni future
233, rue du Faubourg Saint Honoré
75405 Paris cedex 08

Per l'Italia inviare a:
Associazione Verdi Ambiente e Società
Petizione per i Diritti delle generazioni future
Corso Vittorio Emanuele 251 - 00186 Roma
Tel. (06) 68300858 - Fax (06) 68300859

Le nostre offerte

La recente pubblicizzazione su "AmicoTreno" della carta estate, del carnet e del pendolino di II classe ci ha fatto ricordare che siamo cattivi comunicatori. Forse alcuni amici non conoscono le proposte FS. Abbiamo deciso di ricordarle

Offerte commerciali in ambito nazionale

CARTA D'ARGENTO

È una tessera nominativa offerta a chi ha compiuto 60 anni.
Ha la validità di un anno e consente di acquistare biglietti di corsa semplice o di doppia corsa a tariffa ridotta del 20%.
È in vendita nelle stazioni e nelle agenzie di viaggio FS al prezzo di L. 40.000.

CARTA VERDE

È una tessera nominativa offerta ai giovani di età compresa tra i 12 e i 26 anni.
Ha la validità di un anno e consente di acquistare biglietti di corsa semplice o di doppia corsa a tariffa ridotta del 20%.
È in vendita nelle stazioni e nelle agenzie di viaggio FS al prezzo di L. 40.000.

TESSERA DI AUTORIZZAZIONE

È valida per l'acquisto di biglietti di corsa semplice e di doppia corsa per qualsiasi destinazione con la riduzione del 40%.
Viene rilasciata con validità di 3, 6, 12 mesi per l'acquisto di soli biglietti di 2ª classe (categoria B) o indifferentemente di 1ª e di 2ª classe (categoria A). Può essere intestata a due viaggiatori che possono usufruirne alternativamente.
È in vendita nelle stazioni e nelle agenzie di viaggio FS a partire da L. 108.000.

BIGLIETTO CHILOMETRICO

Consente di percorrere 3.000 km con un massimo di 20 viaggi in 1ª o in 2ª classe. Può essere intestato fino a 5 persone che possono viaggiare singolarmente o contemporaneamente.
Per i viaggi dei ragazzi dai 4 ai 12 anni viene conteggiata la metà della percorrenza effettiva.
È valido due mesi a decorrere dalla data della prima vidimazione ed è posto in vendita presso le stazioni e le agenzie di viaggio FS al prezzo di L. 183.000 per la 2ª classe e di L. 312.000 per la 1ª classe.

CARNET DI BIGLIETTI A TARIFFA RIDOTTA (IN VENDITA DAL 1° SETTEMBRE '93)

È nominativo ed è intestabile ad una sola persona.
È emesso per almeno 4 biglietti di 1ª o di 2ª classe, per distanze superiori a 250 km e con una riduzione del 20%.
È utilizzabile entro un mese dalla data di emissione.
Prima di effettuare ogni singolo viaggio, il possessore dovrà convalidare il biglietto presso le stazioni o agenzie di viaggio oppure mediante le apposite macchine obliteratrici.

CARNET DI BIGLIETTI PER TRENI ETR 450

Consentono di effettuare, nell'arco di quattro o dieci giorni, rispettivamente 2 o 4 viaggi sulle relazioni servite da treni ETR 450 con la riduzione del 15% per il carnet di 2 biglietti e del 20% per il carnet di 4 biglietti.

CARNET DI BIGLIETTI ETR 450 + VL

Viene accordata una riduzione del 15% a chi acquista un biglietto di viaggio per treni ETR 450 ed un biglietto di viaggio in VL con relativo supplemento da utilizzare sulla stessa relazione oppure su altra che abbia inizio o fine in una stazione servita dal treno ETR 450 nell'arco di 3 giorni.

BIGLIETTO DI ABBONAMENTO

Avendo necessità di viaggiare frequentemente, si possono richiedere, a prezzi vantaggiosi, biglietti di abbonamento:
ORDINARI - Sono biglietti individuali e nominativi e vengono rilasciati a chiunque ne faccia richiesta:
a) per qualsiasi percorrenza e con validità di un mese;
b) per l'intera rete e con validità di un mese, tre mesi, sei mesi e un anno;
c) per una percorrenza non superiore a 150 km e con validità di 6 giorni.
AI SUPPLEMENTI PER TRENI INTERCITY - Sono rilasciati a favore dei possessori di abbonamento per la stessa classe, con validità non superiore e con scadenza non successiva a quella dell'abbonamento principale.



BIGLIETTI PER COMITIVE

I gruppi in comitiva usufruiscono di sconti in funzione del numero dei partecipanti:
— 20% per gruppi di almeno 10 persone;
— 30% per gruppi di almeno 25 persone;
— 40% per gruppi di almeno 400 persone.
È accordato il viaggio gratuito di un accompagnatore per gruppi da 15 a 50 persone paganti e, per gruppi più numerosi, di un accompagnatore ogni 50 o frazione di 50 persone paganti, con un massimo di 5 accompagnatori.
Tali riduzioni non si applicano per i viaggi effettuati nei seguenti periodi:
— dal mercoledì precedente la Pasqua al mercoledì successivo;
— dal 25 giugno al 31 agosto;
— dal 15 dicembre al 10 gennaio.

VIAGGI CON AUTO AL SEGUITO

È accordata una riduzione del 10% sui prezzi del trasporto dell'auto se il trasporto stesso viene richiesto per due o più percorsi da effettuarsi entro due mesi.
Se con la stessa auto viaggiano più di due persone paganti, i prezzi per il trasporto dell'auto sono ridotti del:
— 20% con tre persone;
— 30% con quattro persone;
— 40% con cinque o più persone.
I soci ACI, dietro esibizione della tessera in corso di validità, hanno diritto ad un ulteriore sconto del 10% sui prezzi suddetti.
Tutti gli utilizzatori del servizio auto al seguito hanno diritto, entro trenta giorni dalla data di spedizione, al soccorso stradale ACI gratuito.

CARTA ESTATE

È un'offerta promozionale utilizzabile nei mesi di luglio ed agosto 1993.
È una carta nominativa di 1ª e di 2ª classe che consente di viaggiare liberamente sulle linee FS, utilizzando anche i treni Intercity ed Eurocity senza il pagamento dei relativi supplementi e della tassa di prenotazione del posto.
Ha la validità di un mese dal giorno del rilascio ed è utilizzabile entro e non oltre le ore 24 del 31 agosto 1993.
È in vendita nelle principali stazioni ed agenzie di viaggio FS al prezzo di L. 330.000 per la 1ª classe e di L. 220.000 per la 2ª classe.

BICI AL SEGUITO DEL VIAGGIATORE

Consente il trasporto della bici al seguito sui treni attrezzati indicati nell'orario ufficiale.
Il biglietto di supplemento giornaliero per il trasporto della bici è in vendita al prezzo forfettario di L. 5.000 e consente la libera circolazione nell'arco dell'intera giornata.
Per i gruppi trasportanti un numero di bici superiore a 10 è prevista, per garantire la qualità del servizio, l'obbligatorietà della prenotazione, da richiedere con un anticipo di almeno 7 giorni alla stazione di partenza o al centro comp.le comitive.
Trasporto bici nelle sacche porta bici.
A completamento dell'offerta bici al seguito del viaggiatore, su tutti i treni classificati regionali è consentito, senza limitazioni, il trasporto della bici contenuta nell'apposita sacca porta bici.
Il costo del biglietto per il trasporto della bici è fissato in L. 5.000 e consente la libera circolazione per l'intera giornata.



Offerte commerciali in ambito internazionale

EURODOMINO

È un biglietto di 1ª o di 2ª classe che consente di viaggiare, nell'ambito della validità di un mese, in uno o più Paesi delle Reti ferroviarie aderenti all'offerta per tre, cinque o dieci giorni a scelta del viaggiatore.
Sui percorsi FS e sui percorsi di transito utilizzati per raggiungere il Paese o i Paesi per i quali si sono acquistati i biglietti è prevista una riduzione del 25%.
Consente l'utilizzo di quasi tutti i treni circolanti sulle diverse Reti partecipanti all'offerta (Intercity, Eurocity, TGV) senza pagamento di supplemento.
Il biglietto è in vendita presso le principali stazioni ed agenzie di viaggio FS ad un prezzo variabile a seconda dei Paesi e dei giorni di validità richiesti.

EURODOMINO JUNIOR

È un biglietto di 2ª classe, dedicato ai giovani fino ai 26 anni di età e rilasciato alle stesse condizioni previste di Eurodomino, ma a prezzi ancora più convenienti.

INTER RAIL

È una tessera per i giovani fino a 26 anni di età che consente di viaggiare liberamente per un mese sui percorsi delle 27 Reti ferroviarie aderenti all'offerta, ivi compreso il percorso marittimo per la Grecia con le Società Adriatica ed HLM.
Sui percorsi FS dà diritto alla riduzione del 40%.

CARTA RES

È una tessera nominativa offerta a chi ha compiuto 60 anni.
Ha la validità di un anno e consente di acquistare biglietti internazionali con la riduzione del 30% sui percorsi delle Reti aderenti all'offerta.
È in vendita nelle stazioni e nelle agenzie di viaggio FS al prezzo di L. 30.000.

ZOOM

È un biglietto di 1ª o di 2ª classe per viaggi di andata e ritorno, a favore di minigruppi composti da due a cinque persone, delle quali una sia un giovane di età inferiore a sedici anni, non necessariamente legate da vincolo familiare.
Prevede una riduzione del 25% per gli adulti e del 50% per i giovani da quattro a sedici anni sui percorsi delle Reti ferroviarie partecipanti all'offerta.

COMITIVE

Alle comitive ordinarie e a quelle dei giovani vengono accordate le riduzioni di prezzo previste dalle diverse Reti partecipanti al trasporto, purché il gruppo sia composto da un minimo di sei persone.
Viene altresì accordata la gratuità di trasporto, a partire da quindici adulti paganti, in ragione di un adulto ogni trenta adulti paganti o frazioni di trenta in eccedenza.

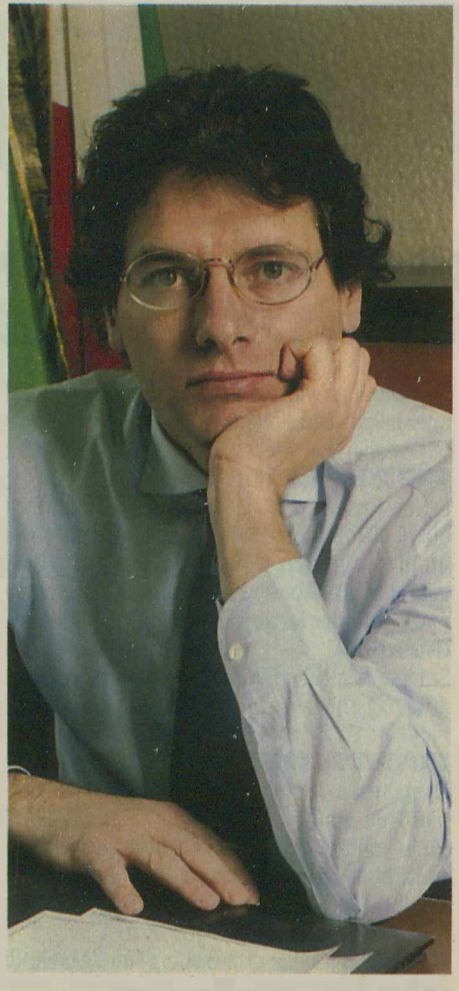
Lombardia: più rotaie e meno strade

I progetti e le iniziative della Regione sul fronte del trasporto pubblico. Per le infrastrutture ferroviarie occorrono 10 mila miliardi

Un'agenda intensa e molte novità hanno caratterizzato i primi sei mesi di lavoro dell'assessore regionale ai trasporti **Fiorello Cortiana**. Rappresentante dei verdi, ovviamente attento alle tematiche dell'inquinamento e della tutela ambientale, Cortiana si dice convinto che la Lombardia rappresenti un laboratorio modello per sviluppare innovazione e rilanciare in modo forte il trasporto pubblico. Da qui l'unificazione all'interno dell'assessorato del settore trasporti con quello del territorio, in modo da armonizzare la programmazione dei trasporti con le scelte di pianificazione territoriale; la creazione di un "tavolo della mobilità" insieme ai sindacati e alle associazioni degli utenti; lo sviluppo del sistema regionale ferroviario. I problemi sul tappeto comunque non mancano: dall'Alta Velocità al risanamento delle autolinee agli aspetti finanziari. Ed è su questi temi che "Amico Treno" si è confrontato con l'assessore lombardo.

Assessore Cortiana, in Lombardia si concentra una percentuale significativa della mobilità nazionale sia delle persone che delle merci con la conseguenza che molte direttrici sono sature o molto vicine alla saturazione. Come pensate di affrontare i problemi che ne derivano?

«Vediamo innanzitutto quelle che sono le specificità della regione. La prima è che la Lombardia funziona da cerniera tra l'Europa e il Mediterraneo: è quindi un nodo strategico sotto tutti i profili ed è un compito che deve assolvere. Altro elemento con cui dobbiamo confrontarci è quello dell'inquinamento che deriva dagli elevati volumi di traffico e che è aggravato dalle inversioni termiche che caratterizzano il microclima regionale. A ciò si aggiunge che, a differenza di altre zone del Paese, in Lombardia, data l'elevata urbanizzazione, la quantità di territorio disponibile è molto scarsa. Dati questi termini, le soluzioni ai problemi della mobilità regionale possono essere individuate in primo luogo unificando la programmazione dei trasporti con la pianificazione territoriale (cosa che prima non veniva fatta) e in secondo luogo sviluppando il trasporto pubblico, in particolare il trasporto su ferro che è più sicuro, meno inquinante e ha minori consumi energetici. A monte bisogna però realizzare un sistema integrato per le relazioni internazionali, nazionali e regionali. E qui si innesta anche il discorso delle infrastrutture che devono assolutamente essere potenziate. Bastino a questo proposito alcune cifre: i veicoli circolanti in Lombardia rappresentano il 16 per cento del totale nazionale, percentuale che sale al 25 per cento per i veicoli pesanti; a livello di import-export transitano per la regione 57 milioni di tonnellate/anno (34 per cento del totale Italia) e 90 milioni di tonnellate/anno destinate allo scambio interno (38 per cento del totale nazionale). Ma se passiamo alle infrastrutture, allora le percentuali sono ben diverse: in Lombardia è presente solo il 10 per cento della rete ferroviaria e autostradale nazionale. A questo punto è chiaro che gli investimenti per adeguare la rete, soprattutto ferroviaria secondo le scelte fatte dalla Regione, non possono più essere rimandati».



Fiorello Cortiana, assessore regionale ai trasporti.

La Regione è però stata critica nei confronti del progetto Alta Velocità. Ci vuole spiegare la sua posizione?

«Al di là di alcuni aspetti progettuali, più che sull'Alta Velocità non siamo d'accordo con la formula della Tav, che ricalca il sistema delle concessionarie autostradali, dove gli oneri sono sempre a carico del pubblico, mentre i guadagni vanno al privato. Un altro aspetto carente del progetto è che è stato fatto senza tener conto dei piani regionali sulla mobilità. Ciò non toglie che si debbano comunque salvaguardare gli investimenti stanziati dallo Stato per le FS. Dobbiamo però farlo come "sistema regioni" e non con posizioni localistiche e miopi, chiuse all'innovazione. In quest'ottica la Lombardia ha firmato un protocollo d'intesa comune sull'Alta Velocità con la Regione Veneto e incontri sono stati avviati anche con il Piemonte. Ovviamente la soluzione ottimale sarebbe quella di un protocollo di rinegoziazione dell'Alta Velocità con tutte le Regioni coinvolte dal progetto: sarebbe un primo passo verso quel "sistema regioni" che supera i particolarismi per porsi come interlocutore forte della politica nazionale dei trasporti».

Lei ha parlato di rilancio del trasporto pubblico, soprattutto ferroviario. Resta comunque la situazione disastrata delle autolinee e concessionarie (1.500 miliardi di perdita negli ultimi tre anni). Cosa pensate di fare?

«La situazione è sicuramente grave. Anche se il deficit precedente sarà ripianato, se non si interviene il sistema (circa 200 società) continuerà a perdere 500 miliardi all'anno: e questo non è più sostenibile, nemmeno finanziariamente. Si impone quindi una ristruttura-

zione seria e un salto di qualità. Bisogna eliminare le sovrapposizioni con la ferrovia, integrare il più possibile i due sistemi per quanto riguarda orari e tariffe, individuare i collegamenti dove le autolinee possono essere più competitive grazie alla loro maggiore flessibilità e cambiare una serie di regole del gioco. Fino ad oggi le società di trasporto su gomma sono state pagate a chilometro e non a prestazione, non hanno mai avuto bilanci certificati, hanno operato secondo logiche consociative-clientelari. A questo punto credo che occorra voltar pagina. Certo, le questioni sul tappeto non sono semplici: c'è un problema di gestione complessiva del mercato del lavoro, ma sono convinto che alla fine, se riusciremo a qualificare e differenziare l'offerta, il saldo sarà positivo».

La parola d'ordine è quindi ottimizzare.
«Certo, perché ottimizzare vuol dire rispondere alle esigenze in modo mirato, individuando ciò che è veramente necessario. Ed è proprio con questa impostazione che si può fare della vera innovazione. Tanto per fare un esempio vorrei citare il recente caso di Como, dove le Ferrovie Nord avevano in progetto la creazione di una metropolitana interrata in trincea, quindi con costi elevati e una capacità di offerta che, fatti i conti, finiva per essere esuberante rispetto alla domanda reale. Dopo l'intervento della Regione è passata la soluzione di un tram urbano in sede ferroviaria, che costa meno, risponde alle esigenze di mobilità dell'area e ha un minor impatto paesaggistico. Questo per dire che bisogna mettersi in un'ottica nuova, che sta dalla parte degli interessi generali e che risolve i problemi concreti rompendo con quel passato in cui, per degenerazioni di varia natura, enti o società di progettazione si sostituivano agli enti di programmazione e gestione, e cioè agli enti locali. Allo stesso modo la MM continua a progettare metropolitane pesanti, sostituibilissime nell'area milanese da un sistema di tram (magari con materiale rotabile innovativo). Tant'è che, per quanto mi riguarda, la quarta linea è destinata a restare un sogno nel cassetto dei suoi progettisti».

Parliamo della SFR (Società Ferroviaria Regionale): che tipo di società sarà?
«La questione su quale dovrà essere il sistema societario è ancora aperta. La legge 142 permette di creare società per azioni aperte agli enti locali, ma questo è un problema che secondo me deve essere affrontato in seconda battuta. Come prima cosa dobbiamo pensare a condividere gli obiettivi della futura società e l'obiettivo principale, la missione stessa della SFR, è produrre servizi di trasporto di qualità. Per far ciò occorrerà integrare tariffe (individuando più di una tipologia), vettori, piani di esercizio. E su questi fronti sia le FS che le Ferrovie Nord si stanno già muovendo».

Tra le novità introdotte dal suo assessorato c'è il "tavolo della mobilità". Di cosa si tratta?
«È uno strumento per individuare insieme alle società di trasporto, alle associazioni degli utenti e ai sindacati le risposte ai problemi che abbiamo visto. Ad oggi sono stati configurati due moduli di lavoro: il primo ha come oggetto il servizio ferroviario regionale, il secondo (a cui parteciperanno le associazioni delle autolinee concessionarie) il trasporto pubblico su gomma. Con il "tavolo della mobilità" vogliamo creare indirizzi forti e nuovi, passare dal consociativismo alla concertazione: non dei conflitti di lavoro, che devono essere affrontati all'interno delle singole aziende, ma delle politiche del trasporto. A questo tavolo, ad esempio, abbiamo concordato il ripristino di una serie di corse dell'orario estivo delle FS, che hanno dato una grande prova di saper superare i propri interessi particolari. Ma credo che tutti i partecipanti abbiano capito che il vero problema sul tappeto è quello del rilancio del trasporto pubblico: e questo presuppone agire con elasticità e senza pregiudizi».

Complessivamente, da qui al 2000, la Regione chiede alle FS di investire oltre 7 mila miliardi di infrastrutture. Una somma che non trova riscontro nelle cifre previste dal Contratto di programma tra FS e Governo. Stanti le cose come stanno, molte delle vostre richieste sono destinate a rimanere sulla carta. Cosa pensate di fare?
«Chiaramente qui entriamo nel campo delle leggi centrali. Quello che possiamo fare è attivarci come Regione e, mi auguro, come "sistema regioni" perché si prosegua sulla strada del regionalismo, che è una delle riforme istituzionali che il Paese attende, e che presuppone una riforma della finanza locale, che disinneschi l'attuale meccanismo di competizione tra le Regioni. Questo vuol dire che le Regioni dovranno essere dotate di maggior autonomia impositiva (incassando direttamente una parte del gettito fiscale attualmente centralizzato). Oggi come oggi possiamo lavorare solo sugli aspetti aggiuntivi, che finiscono per essere sempre dei palliativi. Ad esempio stiamo pensando a una "tassa di scopo" (in questo caso destinata al trasporto pubblico) sulla benzina. È però evidente che il gettito che ne potrà derivare è ben piccola cosa rispetto alle necessità del settore. Questo non vuol dire che, in attesa delle riforme, dobbiamo restare fermi. Come Regione ci stiamo muovendo, tramite il Cipet, perché il Governo riveda gli stanziamenti finanziari previsti in Lombardia per strade e ferrovia, riequilibrandoli a favore di quest'ultima, visto che una cosa di cui non abbiamo proprio bisogno nella nostra regione — e credo anche in altre — è di nuove autostrade. Per fare però una programmazione seria dobbiamo essere in grado di reperire e gestire direttamente una quota di risorse finanziarie. Il tutto è rimandato all'approvazione della legge di riforma del trasporto pubblico, presentata a marzo e non ancora approvata dal Parlamento, e alla futura legge istituzionale di riforma del sistema regionale».

Ha qualche richiesta da fare alle FS?
«Più che una richiesta, un invito: quello di alzare gli occhi dai binari e guardare al territorio in termini di impatto ambientale e quindi considerare le conseguenze sul paesaggio, il problema del rumore in prossimità dei centri abitati, le interferenze con la viabilità urbana. Non sempre i progetti delle Ferrovie tengono conto di tutto questo».

Cristina Forghieri

10 mila miliardi per le ferrovie lombarde

Riportiamo di seguito, in sintesi e arrotondati, gli investimenti che la Regione ha individuato come necessari per il potenziamento della rete ferroviaria in Lombardia: potenziamento — viene sottolineato — senza il quale cade anche l'ipotesi di servizio regionale ferroviario che, data l'attuale saturazione delle linee principali, non può decollare se prima non si realizzano una serie di quadruplicamenti.

Completamento del passante ferroviario: 1.400 mld (di cui 900 a carico di Comune di Milano e Regione per la parte in territorio urbano).
Quadruplicamento Milano-Verona: 2.600 mld
Quadruplicamento Milano-Piacenza: 1.000 mld
Quadruplicamento Milano-Tortona: 1.000 mld
Quadruplicamento Gallarate-Busto: 200 mld
Quadruplicamento Novara-Rho: 800 mld
Creazione di una gronda merci nella cintura nord di Milano: 800 mld (di cui 400 mld a carico delle Ferrovie Nord)
Raddoppio della tratta Carnate-Calolziocorte sulla linea per Lecco: 200 mld
Raddoppio Bergamo-Treviglio e prolungamento fino all'aeroporto di Orio al Serio: 180 mld
Raddoppio Milano-Mortara: 200 mld
Potenziamento nodo di Milano: 200 mld
Impianti ferroviari per merci: 150 mld
Miglioramento linee storiche (tecnologie di rete): 100 mld
Nuovi investimenti per le linee delle Ferrovie Nord: 1.000 mld

Un treno si può perdere, una ferrovia no

Non si risanano i conti economici delle ferrovie chiudendo le linee

E dunque, in questa calda estate, si stanno decidendo le sorti del trasporto ferroviario per gli anni a venire. Se, infatti, il governo confermerà — o, addirittura, inasprirà — la riduzione dei trasferimenti alle Ferrovie dello Stato, ossia se si comporterà da cliente poco interessato alla quantità e qualità del servizio, a dispetto di tante reiterate affermazioni di principio, dovremo attenderci, già a partire dal prossimo anno, meno treni in circolazione su una rete ulteriormente ridimensionata. Il movimento ambientalista, cui noi pure ci sentiamo idealmente collegati, lancia un grido d'allarme, che non può essere sottovalutato. Il WWF, in particolare, ha iniziato una raccolta di firme per impedire la chiusura di 2.000 km di rete locale e la soppressione del 10% dei treni regionali, mentre chiede al governo ed al Parlamento di stanziare 5.000 miliardi per potenziare e velocizzare il servizio dedicato ai pendolari ed al turismo intelligente. Crediamo che gli utenti non mancheranno di sottoscrivere in gran numero questa petizione.

Il problema, tuttavia, è così rilevante che merita un qualche approfondimento. Innanzitutto, l'esperienza del passato dovrebbe pure insegnare qualcosa. È vero, come lamentano giustamente gli ambientalisti, che in Italia, nel dopoguerra, sono state già chiuse linee ferroviarie per circa 4.000 km, cui sarebbero da sommare altrettante tranvie suburbane che, almeno in certi casi, avrebbero potuto essere



ammodernate con investimenti relativamente modesti, tornando oggi molto utili a sciogliere i nodi della mobilità congestionata. È vero, per contro, che buona parte di questo scempio venne compiuto in un periodo relativamente breve, ossia tra il 1955 ed il 1970, quando l'enfasi autostradale toccò l'apice ed il trasporto su ferro pareva destinato ad una rapida eclisse.

Negli ultimi vent'anni, grazie alla presa di coscienza verso i problemi prima energetici e poi ambientali, di chiusure se ne sono viste in fondo ben poche, sostanzialmente compensate dalle (altrettanto poche) aperture di nuove linee. Non a caso il tracollo in termini di quote di mercato — e, quindi, di importanza relativa — la ferrovia lo ha subìto quasi tutto negli anni Sessanta. Dal 1973 ad oggi la ripartizione percentuale del traffico tra strada e rotaia è rimasta pressoché invariata, almeno per quanto riguarda i passeggeri, peggiorando semmai sensibilmente sul fronte delle merci.

È doveroso, inoltre, fare un'ulteriore precisazione: quasi tutte le chiusure del passato hanno riguardato linee in concessione. I privati, quando ancora si occupavano di treni, si rivelarono molto più drastici in fatto di tagli rispetto all'Azienda di Stato. La rete nazionale, infatti, finora ha subìto solo alcune scalfiture, dolorose e però marginali, mentre le ferrovie concesse sono state letteralmente falcidiate, compresi misfatti mai abbastanza deprecati come l'abbandono della Calalzo-Cortina o della Spoleto-Norcia. Negli ultimi anni, tuttalpiù, le FS, nel tentativo di far quadrare il bilancio, hanno ripetutamente minacciato tagli che poi non hanno voluto o non hanno potuto realizzare, se non in casi sporadici.

Resta comunque difficilmente controvertibile la considerazione di fondo circa la scarsa o nulla utilità delle chiusure dal punto di vista finanziario. Anche se le FS non hanno potuto sperimentare fino in fondo gli effetti di questa terapia, l'esperienza delle reti concesse italiane e delle reti nazionali di altri Paesi (a cominciare da quella britannica che fu quasi dimezzata negli anni Sessanta) ci dicono che così non si cancellano i disavanzi di esercizio. I conti di quelle aziende continuano ad essere passivi, anche dopo le robuste ristrutturazioni. E questo perché a pesare duramente sui bilanci non è tanto il costo di manutenzione degli impianti fissi (che, per altro, stando alle direttive Cee, dovrebbe gravare integralmente sullo Stato), quanto quello del personale. È lì dunque che occorre tagliare per ottenere risultati tangibili e ci pare che l'attuale Dirigenza delle FS, pur con tutti i limiti normativi e sociali del caso, si stia muovendo in tal senso.

Prima di prendere la decisione se chiudere o meno una linea ci si dovrebbe porre la domanda se la stessa sia utile oppure no. Avendo però di vista non solo la domanda attuale — che può essere scarsa perché il servizio è inefficiente — ma anche quella potenziale. Orbene, chi ha maturato una conoscenza abbastanza approfondita della rete italiana è indotto a ritenere che in verità siano assai rare le linee del tutto inutili. È pur vero che solo una parte delle ferrovie regionali può essere interessata da un traffico pendolare di notevole consistenza, ma è altrettanto certo che altre tratte potrebbero essere valorizzate sotto il profilo turistico, come nel caso della bellissima Sulmona-Carpinone che permette anche l'istradamento di relazioni dirette tra Napoli e Pescara e costituisce dunque un tassello non trascurabile nella maglia di collegamenti su scala nazionale.

D'altra parte è del tutto verosimile che, nonostante alcune razionalizzazioni intervenute negli ultimi anni, siano ancora numerosi i treni scarsamente utilizzati sull'intera rete (incluse alcune tratte principali). In questi casi si può certamente intervenire, badando semmai a destinare le risorse recuperate per soddisfare nuove correnti di traffico che finora non hanno trovato nel treno una valida alternativa. Effettivamente, quando gli utenti sono molto pochi, può essere accettabile la cancellazione di quel singolo treno, specie se, di concerto con le altre aziende di trasporto, si possono fornire alternative locali di mobilità. Preferibilmente, però, con orari certi e tariffe integrate.

L'Assoutenti, perciò, si associa all'azione congiunta delle associazioni ambientaliste e delle FS tesa a premere sul governo, affinché la prossima Legge Finanziaria non torni a penalizzare il settore ferroviario, rendendo così inevitabili drastiche riduzioni di un'offerta di servizi già scarsa. Ma vogliamo anche aggiungere che, se proprio si dovesse arrivare a scelte comunque dolorose, prima di chiudere intere linee, si preferisca ridurre i convogli meno frequentati. La cancellazione di un treno non è certo cosa gradita, ma almeno può costituire un provvedimento solo temporaneo. Se le disponibilità finanziarie dovessero poi migliorare e si manifestasse una ripresa della domanda, la relazione soppressa potrà essere ripristinata. Viceversa, la chiusura di una linea è una decisione probabilmente irreversibile; dopo pochi mesi gli impianti sono in rovina ed i costi di ricostruzione spesso diventano proibitivi. La chiusura di una ferrovia priva l'intera nazione e le generazioni a venire di un pezzetto di patrimonio che in futuro potrebbe tornare ancora utile. Pensiamoci bene prima di imboccare una strada senza ritorno.



Massimo Ferrari
Presidente Nazionale Assoutenti - UTF

Come si finanziano i trasporti nelle altre nazioni

Le tariffe, da sole, non bastano. Si devono trovare altre fonti di finanziamento

Il disavanzo strutturale dei sistemi di trasporto pubblico e delle ferrovie locali in particolare non è certo una caratteristica esclusiva del nostro Paese, ma riguarda tutte le nazioni industriali avanzate. Da noi, semmai, è patologica e preoccupante l'entità del deficit a carico delle finanze statali, a fronte di una qualità dei servizi non sempre eccellente. In più rispetto alle altre realtà europee e nordamericane, ci segnaliamo per un'ulteriore anomalia: in Italia, almeno finora, il sostegno finanziario al trasporto collettivo è spettato quasi unicamente all'amministrazione centrale. Ciò è stato palese per i servizi su ferro, ma anche per quanto concerne la gomma le cose non sono state diverse nella sostanza, dal momento che il ruolo delle Regioni si è limitato alla pura distribuzione del Fondo Nazionale Trasporti, senza significativi poteri — e relative responsabilità — di indirizzo. Altrove, invece, gli oneri delle spese sono ripartiti tra soggetti diversi ed il reperimento dei fondi avviene secondo criteri decisamente più efficaci. Nel corso degli ultimi vent'anni sono state adottate diverse politiche finanziarie nel settore del trasporto su rotaia, con sfumature più o meno sociali a seconda dell'orientamento dei vari governi. Le fonti di sovvenzione possono comunque suddividersi in cinque principali filoni: gli introiti tariffari, le imposte centrali, quelle locali, le risorse derivanti dai soggetti economici che beneficiano indirettamente dei servizi (imprenditori, commercianti e proprietari immobiliari), infine le risorse derivanti dagli automobilisti (pedaggi ed imposte sul carburante), cui vengono così imputati parte dei costi che generano alla collettività in termini di congestione ed inquinamento.

L'utilizzo di questi strumenti e la loro combinazione varia ovviamente da nazione a nazione. La leva tariffaria, ad esempio, è stata utilizzata in misura molto più severa in Gran Bretagna che nel resto del Continente. Ovunque, però, volenti o nolenti, si è dovuta riconoscere la funzione sociale del trasporto ferroviario suburbano e regionale, al pari di quanto avviene per il trasporto urbano vero e proprio. Certo le differenze permangono consistenti, perché oltre la Manica biglietti ed abbonamenti di treni e bus arrivano a coprire il 60-70% dei costi di gestione, mentre in Francia ed in Germania detta percentuale si attesta sul 40-45% e da noi, come è noto, non supera mediamente il 25%. Per altro il caso italiano non è del tutto eccezionale, visto che anche altrove — per esempio in Olanda, nell'area metropolitana parigina o in quella berlinese — si registrano tassi di copertura molto bassi, associati però, per dire il vero, a servizi molto frequenti e capillari (inclusi treni che viaggiano tutta la notte) che ne spiegano gli alti costi di esercizio. Resta il fatto che le tariffe, da sole, non bastano ad assicurare il trasporto locale e, per altro, non possono essere elevate oltre certi limiti, senza produrre una generalizzata disaffezione nell'utenza, che potrebbe optare massicciamente per l'uso del mezzo privato di locomozione. Devono quindi subentrare altre fonti di finanziamento, molto spesso di natura locale, vista l'autonomia di cui godono le autorità regionali, distrettuali e municipali nella maggior parte dei Paesi europei. Anche un'amministrazione tradizionalmente centralizzata come quella francese si è evoluta in questa direzione, visto che ormai le entrate comunali provengono per il 40% dalla tassazione locale, percentuale analoga a quella dei distretti tedeschi, mentre più modesta è l'au-



tonomia impositiva delle contee britanniche. Inoltre, anche se la pubblica amministrazione in Europa si è spesso rivelata reticente nel vincolare la destinazione dei proventi fiscali, in anni recenti, con l'aggravarsi dei problemi ambientali, si sono sviluppate forme di tasse "mirate" al sostegno del trasporto urbano e ferroviario. In Germania è stato istituito il "Fondo Nazionale degli Investimenti", costituito essenzialmente da una quota della tassa sul carburante. I relativi proventi sono a disposizione dei Länder, che sono comunque tenuti ad impiegarne il 50% nel settore del trasporto pubblico. In Francia, il più importante caso di imposta "mirata" è costituito dal "Versement Transport", cui sono assoggettate tutte le aziende pubbliche e private che impiegano oltre nove dipendenti. Le imprese che si trovano in aree servite dal trasporto pubblico metropolitano (su ferro o su gomma) sono tenute a versare alle autorità locali un contributo al finanziamento dei servizi di cui indirettamente beneficiano. Le aliquote d'imposta sono decise dal governo centrale, ma le amministrazioni locali stabiliscono a quali servizi destinare i proventi e, in caso di costruzione di nuove linee ferroviarie o metropolitane, possono stabilire l'applicazione di tassi più elevati. Il "Versement Transport" è esteso a tutte le comunità urbane con oltre 20.000 abitanti: in pratica, ne sono esclusi solo le aree meramente rurali. Il gettito di questa imposta rappresenta Oltralpe la maggior fonte di finanziamento per treni e bus, fornendo ormai circa il 40% delle entrate complessive. I fondi sono destinati in via prioritaria a favorire le integrazioni tariffarie, quindi a ripianare i disavanzi di gestione ed infine alle spese per investimenti.

Un'ulteriore fonte di finanziamento, finora poco esplorata, ma destinata a divenire sempre più rilevante, è rappresentata dai pedaggi a carico degli automobilisti. Finora queste imposizioni erano destinate quasi esclusivamente a finanziare la realizzazione o la manutenzione di autostrade, ponti o gallerie stradali: rimanevano, cioè, nell'ambito della mobilità privata. Ormai tende però ad imporsi il concetto che l'automobilista debba contribuire, soprattutto nelle aree metropolitane maggiormente congestionate, a sovvenzionare i sistemi di trasporto meno energivori e più rispettosi dell'ambiente. Ad Oslo, da alcuni anni è in vigore una forma di "road pricing" (ossia un pedaggio urbano cui sono assoggettate le vetture private e i camion), il 20% dei proventi è destinato ad investimenti nel settore del trasporto pubblico, la cui rete, nella capitale norvegese, già può contare su un sistema ferroviario passante. Di gran lunga i più rilevante, per l'estensione territoriale ed il gettito conseguente, potrebbe divenire il pedaggio autostradale proposto dal governo tedesco per sostenere le ingenti spese di ammodernamento dell'intera rete ferroviaria nella nuova Germania unificata.

Un provvedimento di vaste implicazioni economiche e sociali, che per il momento non è stato attuato, anche a causa del duro ostruzionismo degli interessi coalizzati attorno al trasporto su gomma.

Quella delle imposte "mirate" e dei pedaggi sul traffico motorizzato, cui ora si stanno orientando i governi europei, è del resto una strada da lungo praticata oltre oceano. Negli Stati Uniti, come pure in Canada ed in Australia, a fronte del sostanziale disimpegno dell'amministrazione centrale, sono state le comunità locali ad assicurare i finanziamenti per continuare prima e sviluppare in seguito i servizi ferroviari suburbani. Il fenomeno riguarda principalmente gli Stati maggiormente urbanizzati e più sensibili ai problemi ambientali, come la California, il Michigan, il Massachusetts, la Pennsylvania e New York. Ma non dimentichiamo che, proprio grazie alle imposizioni locali, talvolta ratificate da referendum popolari, è stato possibile ammodernare importanti reti ferroviarie pendolari, come la Long Island Rail Road, e, più di recente, ripristinare i treni suburbani nella grande Los Angeles.

Commuter



IL TGV NORD HA COMINCIATO LA SUA CORSA

Domenica 23 maggio, in occasione dell'introduzione dell'orario estivo, una nuova importante sezione si è aggiunta alla rete francese ad alta velocità. Il Tgv Nord ha iniziato il servizio commerciale tra Parigi e Lille — per il momento è in funzione la tratta fino ad Arras — in attesa di superare tra un anno lo stretto della Manica, grazie al completamento del tunnel sottomarino che ridurrà a sole tre ore i tempi di viaggio tra Parigi e Londra. Per il momento si accorciano considerevolmente le percorrenze tra la capitale francese e le città del Nord industriale, in gravi difficoltà economiche dopo la chiusura di buona parte delle miniere della zona. Il Tgv offrirà dunque un'occasione di rilancio economico, anche se l'intera regione, posta ormai a poco più di un'ora dalle rive della Senna, teme di essere inglobata nella grande periferia parigina. Intanto si consolida il successo del Tgv Atlantico, che corre tra Parigi, Bordeaux e Nantes, servendo numerose altre località dell'Aquitania e della Bretagna. Aperta al traffico nel 1989, questa linea ha ormai superato il traguardo dei 50 milioni di passeggeri trasportati, sottraendo all'autostrada e ai voli interni importanti quote di traffico.

STOP ALLA CHIUSURA DI LINEE IN FRANCIA

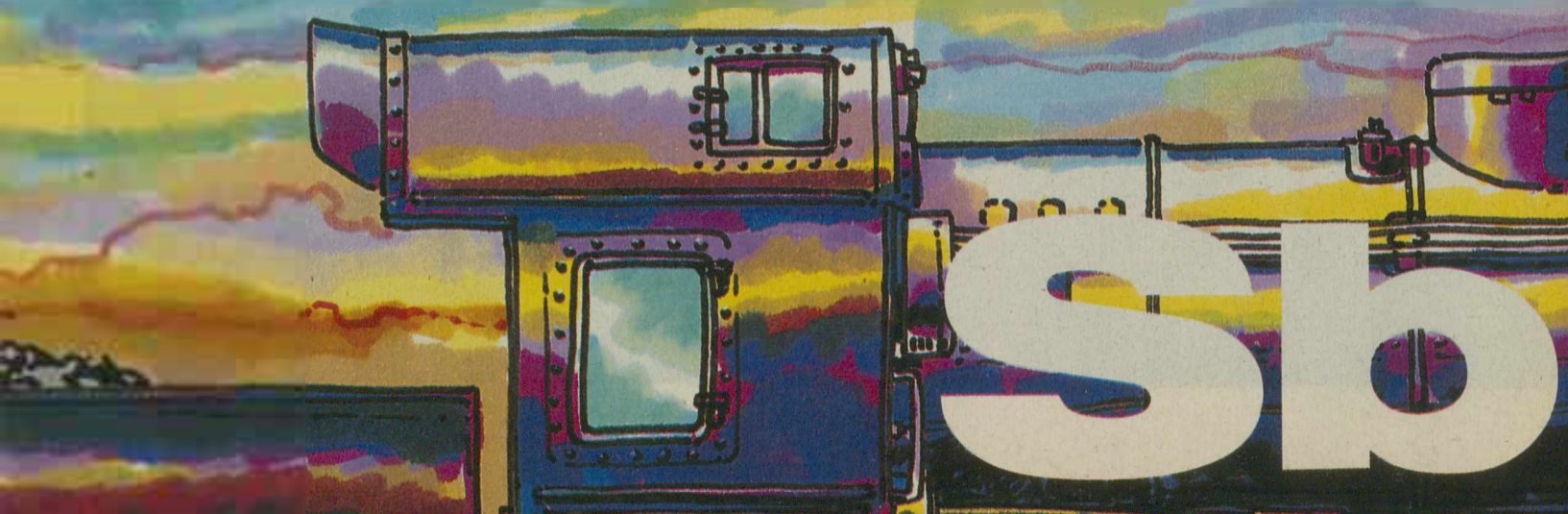
Da poche settimane si è insediato a Parigi un nuovo governo, presieduto da Edouard Balladur, che l'8 aprile scorso ha illustrato il suo programma in Parlamento. Tra lo stupore di chi si attendeva da una compagine liberista la rinuncia a qualsiasi impegno di natura sociale, il Primo Ministro sembra muoversi, invece, in direzione opposta, almeno per quanto riguarda le scelte in materia Ferroviaria. Infatti, una delle decisioni più significative finora adottate consiste nel sospendere ogni autorizzazione alla soppressione di servizi pubblici, compresa la chiusura di stazioni o linee secondarie. La disposizione governativa ha disorientato la direzione delle ferrovie francesi, che si vedono interdette a proseguire nella loro opera di riduzione dei costi di esercizio, ma è stata accolta molto favorevolmente dai rappresentanti delle regioni più periferiche, che da anni lamentano la progressiva rarefazione dei treni passeggeri nelle zone rurali, come il Massiccio Centrale. Uno dei motivi che possono aver ispirato l'orientamento governativo è certamente la preoccupazione per la crescita della disoccupazione, che in Francia ha ormai superato i tre milioni di unità. Sotto questo profilo, è chiaro che il mantenimento del servizio pubblico su ferro, anche laddove i modesti flussi di traffico non lo giustificherebbero, rappresenta comunque un importante sostegno alla debole economia locale.

TRENI SOTTOTERRA NEL PRINCIPATO DI MONACO

Come è noto, il minuscolo Principato di Monaco (appena due chilometri quadrati di estensione) rappresenta forse la più alta concentrazione di fortune finanziarie dell'intero pianeta. Non c'è da stupirsi, quindi, se il valore delle scarse aree disponibili ha raggiunto ormai quotazioni stratosferiche. Già alla fine degli anni Cinquanta, il Principato aveva costruito un tunnel sotto Montecarlo per interrare parte della ferrovia Nizza-Ventimiglia, realizzando sui terreni resisi disponibili un complesso di grattacieli avveniristici e persino una spiaggia artificiale. Adesso è venuto il momento della stazione stessa che verrà interrata attraverso scavi di estrema complessità, ottenuti per mezzo di esplosioni controllate nella roccia, sotto un quartiere densamente popolato. Lunga 450 metri, larga 23 ed alta 30, la galleria che ospiterà la nuova stazione sarà dotata di tre binari e due marciapiedi, di cui uno centrale per accogliere i Tgv. La stazione sarà completata da un futuro tunnel di un paio di chilometri che sboccherà direttamente in territorio francese, nel comune di Cap d'Ail. In futuro, dunque, l'intera traversata nel territorio monegasco sarà effettuata in sotterranea e la linea della Costa Azzurra tenderà sempre più ad assomigliare ad un lunghissimo metrò.

IL DEFICIT RECORD NON FRENA LE FERROVIE TEDESCHE

Lo scorso anno le Ferrovie della nuova Germania unificata hanno cumulato un disavanzo impressionante di quasi 15.000 miliardi di lire, 17 volte superiore a quello registrato dalla Sncf francese. Sul preoccupante andamento dei conti economici ha certamente pesato l'assorbimento del personale già operante nella Germani Est, i cui salari vengono gradualmente allineati a quelli dei colleghi occidentali. Malgrado ciò, il Presidente delle Ferrovie tedesche, Heinz Durr, ostenta un certo ottimismo. In effetti, nel corso dei primi tre mesi del corrente anno, l'evoluzione del traffico passeggeri si è rivelata positiva, con una crescita di quasi il 10% rispetto al 1992. Questo miglioramento è in buona parte merito dei nuovi treni ad alta velocità Ice, che collegano ormai le principali città della parte occidentale



della nazione, grazie al completamento delle linee Mannheim-Stoccarda e Würzburg-Hannover. Purtroppo non altrettanto positiva è l'evoluzione del traffico nei Länder orientali, dove l'apertura al mercato ha comportato una forte crescita della motorizzazione privata. Alla concorrenza stradale le Ferrovie tedesche intendono però rispondere con imponenti lavori di ammodernamento degli assi est-ovest, che dovrebbero velocizzare entro pochi anni soprattutto le relazioni verso Berlino, destinata a tornare la grande capitale della Germania unificata.

LA SERBIA ISOLATA DAL MONDO

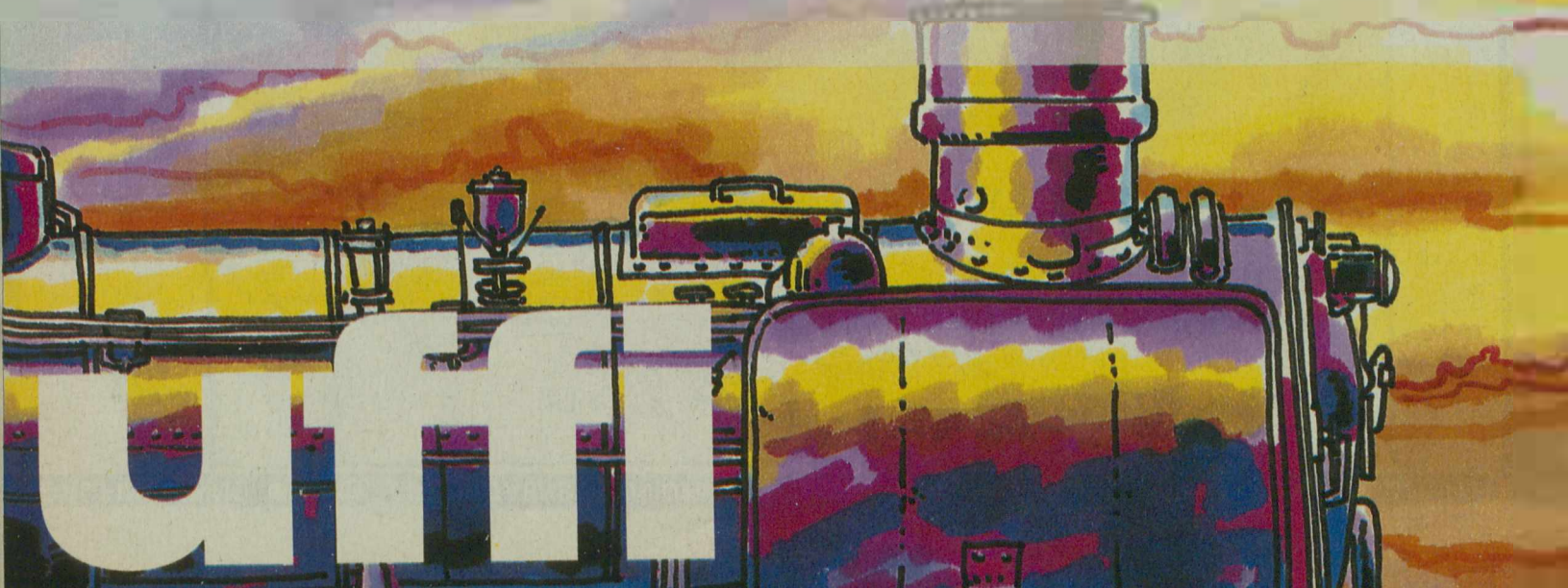
Il triste protrarsi delle vicende belliche sul territorio dell'ex Jugoslavia non manca di avere ripercussioni negative sul traffico stradale e ferroviario in tutta l'area dei Balcani. Già da un paio d'anni, in seguito alla traumatica separazione tra Slovenia, Croazia e Serbia, i collegamenti tra Zagabria e Belgrado sono interrotti, mentre le relazioni verso la Grecia e la Turchia erano costrette a seguire una lunga deviazione attraverso il territorio ungherese. Più recentemente, dopo l'embargo imposto dalle Nazioni Unite alla Serbia, la situazione si è ulteriormente complicata. L'unica possibilità di raggiungere per via di terra Istanbul e di lì il Medio Oriente permane attraverso il territorio romeno e bulgaro, con un notevole allungamento in termini di chilometri e tempi di viaggio. Ad essere penalizzato è soprattutto il traffico merci per ferrovia, che nei Balcani manteneva, prima degli eventi bellici, una quota di mercato considerevole. Per quanto concerne il traffico turistico verso la Grecia, ad essere preferito, specie dai giovani giramondo, sarà l'itinerario treno + traghetto, che include l'intera linea adriatica fino ai porti pugliesi di Bari, Brindisi e Otranto. Un certo sforzo di migliorare comunque le relazioni verso l'area danubiana è stato comunque intrapreso dalle amministrazioni ferroviarie. Ne è testimonianza il nuovo treno espresso "Drava" che, con l'entrata in vigore dell'orario estivo, collega di giorno Trieste a Budapest ed alla città ungherese di Pees.

LA CRISI DEL TRENO IN AMERICA LATINA...

Triste declino dei treni passeggeri in America Latina. Vittime della crisi economica e della ventata di privatizzazioni che sta cancellando il settore pubblico dell'economia, molte aziende ferroviarie hanno praticamente sospeso la circolazione di convogli viaggiatori per concentrarsi esclusivamente sul traffico merci, nella speranza di raddrizzare i disastrosi bilanci di esercizio. Così in alcune nazioni, come il Guatemala o la Colombia, i treni passeggeri sono praticamente scomparsi, mentre in altre, come il Salvador e l'Uruguay, si tenta di ripristinare qualche timido collegamento suburbano. Ma il caso di gran lunga più preoccupante è costituito dall'Argentina, l'unica nazione del Continente a disporre di una fitta rete di binari convergenti sulla capitale, Buenos Aires. Dallo scorso 10 marzo è cessata la circolazione della maggior parte dei treni a lunga percorrenza, a causa dell'indisponibilità delle province a finanziare il deficit, come richiesto dal governo centrale.
L'unica speranza di un parziale rilancio del servizio è ora affidato all'eventuale intervento delle imprese private che gestiscono il traffico merci e potrebbero recuperare almeno il materiale rotabile in buone condizioni. Va sottolineato che i migliori treni a lunga distanza erano dotati di vetture letto, ristorante e cinema. Secondo un sondaggio, il 75% degli argentini è fortemente critico nei confronti della decisione governativa di abbandonare il servizio pubblico ed auspica il ripristino delle relazioni ferroviarie.

...ED IL RILANCIO NEGLI STATI UNITI

Mentre nell'Emisfero meridionale viaggiare in treno sta diventando quasi impossibile, negli Stati Uniti la ferrovia conosce la più felice stagione dal dopoguerra, dopo decenni di completo oblio. Il nuovo governo intende puntare decisamente sulla rotaia, quale sistema di trasporto ecologico e non lesina finanziamenti per migliorare i collegamenti tra le principali città americane. Del resto, il Presidente Clinton, che ama farsi fotografare sui treni locali tra Washington e Baltimora, aveva promesso nel corso della campagna elettorale di realizzare una nuova rete ad alta velocità, grazie ai risparmi sulle spese militari. A crescere saranno soprattutto le relazioni a media distanza tra le città della Costa Atlantica, dove il treno non ha mai cessato di svolgere un ruolo rilevante. Ma anche i collegamenti transcontinentali, nell'era del jet di massa, incredibilmente rifioriscono. Dal 4 aprile è stato ripristinato, dopo decenni, un collegamento diretto tra la California e la Florida. I potenziali clienti non sembrano intimiditi dalle 65 ore necessarie per andare da Los Angeles a Miami, attraverso otto diversi Stati e quasi cinquanta fermate intermedie, sul "Sunset Limited". Treni come questo, durante le stagioni di maggior movimento turistico, risultano interamente prenotati con parecchie settimane di anticipo.

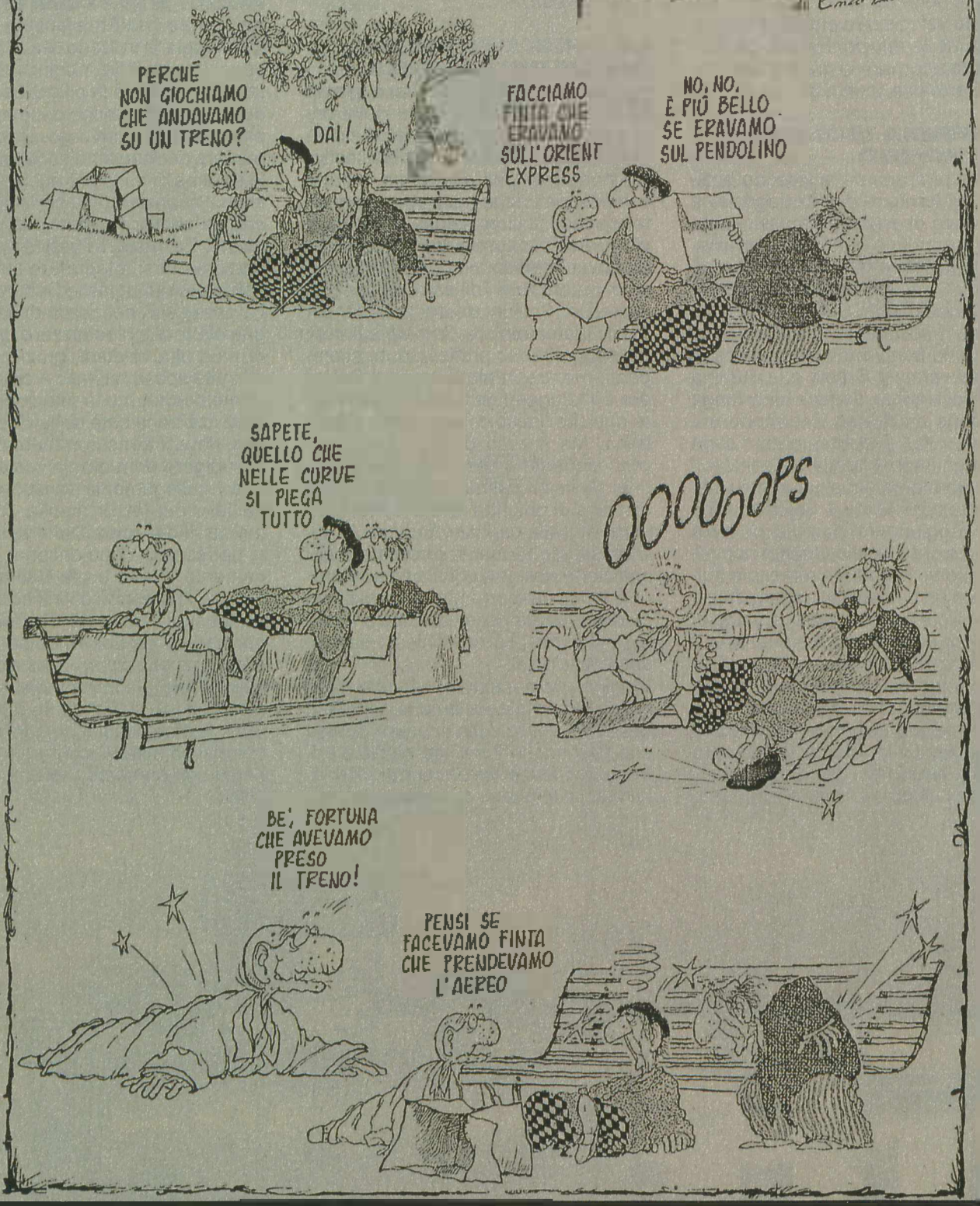


● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEG

WINDOW ● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE

Vecchietti

di Enzo Lunari



DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● DAL FINESTRINO

TERZA CLASSE

Milano-Brindisi: storia di Mario in prima persona

di Gino & Michele

Espresso 389, servizio cuccette di sola seconda classe. Ma io sono tranquillo. Ho prenotato un secolo fa un vagone letto. Una cifra, ma anche una grande libidine: dieci ore di dormita, tutta una tirata, a recuperare il sonno arretrato del mio luglio milanese. Poi, a Brindisi, il traghetto per la Grecia e finalmente il mare. Espresso 389. Partenza da Milano Centrale alle 23.25 arrivo a Brindisi alle 11.15 della mattina dopo. Penso a tutto questo mentre lentamente mi sto portando verso il binario 8. Ho la mia prenotazione in tasca. Salgo, mi faccio assegnare dal conduttore il mio letto. Prego s'accomodi. Grazie. Entro. Sistemo la roba. Esco. Mi affaccio al finestrino sul corridoio. Manca ancora qualche minuto. Al finestrino accanto una donna. Scuote la testa spostando i capelli dal viso accaldato. Rientro. Mi accorgo che ha la cabina letto di fianco alla mia. Si chiude la porta dietro le spalle. La vedo per un attimo in viso. Strano: è come un flash, c'è qualcosa in quella donna che mi agita. Non è la bellezza (da quel poco che ho visto non mi sembra eccezionalmente bella) comunque c'è qualcosa. Entro anch'io nella mia cabina. La sento muoversi, forse aprire una valigia, forse, anzi sicuramente, armeggiare intorno al lavello. La immagino mentre si rinfresca il viso. Ecco, adesso si è sicuramente accorta di essersi rovinata con l'acqua quel filo di trucco intorno agli occhi. Aspetto in silenzio qualche secondo. Naturale: ha aperto il beauty, adesso sta appoggiando qualcosa sul lavello. Silenzio. Si sta sicuramente ritruccando, penso. Aspetto di sentirla uscire di nuovo dalla sua cabina. Niente. Mi affaccio al finestrino che dà sull'altra parte del treno, quello interno alle cabine. Questa volta mi sta guardando in faccia a mezzo metro, negli occhi. Lo sguardo dura qualche secondo poi la donna si ritrae. Stefania...

1963. Stefania sta con Marco. Marco ha tredici anni, Stefania ne ha undici. Io ne ho dodici, ma dico quattordici, anche se non ci crede nessuno. Lo faccio perché vorrei essere più grande e più importante di Marco il quale nell'ordine: sa fare judo, karate, è stato in America, è stato in Egitto, a Londra e a Parigi coi genitori (io al massimo sono stato a Jesolo), ha un nonno ricchissimo, gioca a tennis, va in piscina, ha la media dell'otto, suo papà ha tre macchine. Stefania è considerata la bambina più appetibile del quartiere. Abita nel mio caseggiato, i nostri genitori sono amici e io impazzisco per lei da quando aveva tre anni. Naturalmente Stefania sta con Marco e Marco quasi sempre sta con Stefania. Non concepisco che possa esistere un "quasi sempre", penso che se uno come Marco ha la fortuna di essere il preferito da una come Stefania, non dovrebbe vedere niente e nessun'altra. E invece Stefania ogni tanto piange; viene da me a piangere perché Marco è stato visto e con la Francesca e con la Maria e con l'Anna e con la Roberta... Al finestrino sto pensando a queste cose, lo sto facendo senza guardarla. Ho finto di interessarmi a un portabagagli che sta caricando sull'altro vagone. Sento gli occhi di Stefania puntati sulla mia nuca. Non so se girarmi. Lo faccio lentamente. Le do il tempo per difendersi, penso. E infatti quando son di nuovo girato verso di lei, lei è appena rientrata dal finestrino.

1963, 29 giugno, ore 16. Nei giardinetti sotto casa Stefania ha appena finito di piangere. Mi ha raccontato che Marco, il carognone, non le vuole più bene. Una goccia, due gocce. Si sta scatenando un diluvio estivo. Tutti i bambini della "banda" si precipitano nei vari portoni, dalle mamme premurose, nei negozi amici. Il caso obbliga: sia io che Stefania non abbiamo i genitori in casa. Decidiamo di rifugiarci su per le scale, verso i solai. Chissà perché c'è sempre un senso di mistero e di proibito, nei solai. Quelli di casa nostra sono caldissimi, la pioggia sulle tegole smuove la polvere che ricade all'interno con sapori acri. Bisogna aspettare qui, aspettare che smetta, dice Stefania. E lo dice con una voce insolita. Ho il cuore in gola. Cosa faccio? Cosa si fa se non si è mai fatto niente di simile? Stefania mi si avvicina di un passo, chiude gli occhi e mi bacia. Cosa si fa se una ti bacia e dovresti essere stato tu il primo a baciarla, e comunque non hai baciato mai nessuna, e comunque non sai assolutamente come si fa? Come si tengono le labbra? Perpendicolari o parallele? È grave se si toccano i denti? Dove deve stare la lingua? Attaccata al palato? Al tuo o al suo? E perché chiude gli occhi? Quasi quasi chiudo gli occhi anch'io... Evidentemente Stefania si fa molte meno domande e dopo il terzo, quarto bacio me ne faccio molte meno anch'io. Riapro gli occhi non piove più e io ho imparato a essere baciato, forse a baciare, e diciamo qualcosa di più. Stefania scende le scale per prima. Dopo qualche minuto tocca a me, per non dare nell'occhio in portineria. Ho la testa che mi scoppia, le orecchie mi ronzano, sono sudato come un animale. Treno. Sono sudato come un animale, seduto sulla cuccetta della mia cabina letto. Con le mani alle tempie mi guardo la punta delle scarpe già slacciate. La cabina a fianco alla mia si è aperta. Sento tre passi, vedo dallo spiraglio della porta che un'ombra staziona davanti alla maniglia, solo qualche secondo. L'ombra sparisce, sento richiudersi la porta della cabina a fianco. Sto per uscire anch'io sul corridoio, ma mi fermo.

1963, 29 giugno, ore 16.30 a occhio sul quadrante del mio orologio, ancora il primo, con le lancette di Topolino. Esco di corsa dal portone. Una "vendetta" che nutrivo da otto anni (allora lei ne aveva tre) mi aveva d'un tratto fatto diventare grande. Improvvisamente mi sembravano inadatti i calzoni corti, troppo impolverati e le scarpe con le quali avevo giocato a pallone fino a un'ora prima, troppo sbucciate le ginocchia e troppo fuori luogo i primi foruncoli sulla fronte. Avrei voluto nell'ordine avere la barba, una vespa, una bici da corsa come il mio idolo De Filippis, un pallone di cuoio del numero cinque, un paio di calzoni lunghi con allegate le scarpe di vernice nera, una carabina a pressione per sparare alle lucertole (ed eventualmente nel culo di Marco coi proiettili/gommini), una cravatta (andava bene anche con l'elastico) e soprattutto ventotto figli con Stefania. Il treno si è mosso, lentamente. A piedi nudi mi porto al finestrino. Questa volta mi affaccio all'improvviso, mi volto verso il finestrino di Stefania. È un attimo: anche lei ha fatto esattamente la stessa cosa. Questa volta non possiamo evitarci. Passa qualche secondo, nessuno dei due abbassa gli occhi per primo.

— Mi spieghi perché appena uscito dal portone ti ho vista sotto braccio con Marco?

— Perché era l'ultima occasione: sapevo che non l'avrei più visto. I miei stavano traslocando, ti ricordi? Sono andata via da quella casa lì.

— Già, mi ricordo. Ma perché quel solaio? E io cosa c'entravo?

— Niente, forse. Ti ho usato. Forse volevo fare ingelosire Marco. Ma dai... eravamo piccoli...

— Eravamo piccoli.

Ormai il treno incomincia a filare veloce. Impossibile stare fuori dal finestrino con la testa. E poi non ci si vede più negli occhi perché adesso, fuori dalla stazione, è buio.

— Buonanotte.

— Mario...

— Buonanotte.

Cercatelo sulle Pagine Gialle

Siamo andati, in compagnia del giornalista-folletto di Raitre, alla ricerca del vero... Piero Chiambretti

Realizzare un'intervista con Piero Chiambretti, giornalista diventato famoso per la tecnica e lo spirito adoperati nel porre le domande e mettere alle corde protagonisti del mondo dello spettacolo, della politica, dello sport, della cultura non è scelta tra le più facili e non è semplice neppure come impresa da portare a termine. Non che Piero si atteggi come un divo della Tv, al quale strappare un'intervista equivale a sottoporsi a interi giorni e lunghe notti (forse) di inseguimenti ed appostamenti, anzi se lo incontri si comporta come se tu fossi un amico di vecchia data, solo che è difficile trovarlo, non lascia mai riferimenti precisi sui luoghi che visiterà e sui suoi spostamenti. Che sia un tipo molto "vivace", che viva a ritmi frenetici la sua esistenza lo si capisce anche vedendolo in televisione. Dal vero, però, è anche peggio! Lo stratagemma per tenerlo fermo il tempo necessario perché rispondesse alle nostre domande è stato quello di usare una sua "vecchia" amica, Simona, come "esca" per un appuntamento. Ma le difficoltà non sono finite: con Piero si rischia sempre, infatti, di passare dal ruolo di intervistatore a quello di intervistato. Vediamo com'è andata a finire in questo caso.

Piero, usi spesso il treno?
«Lo uso molto spesso perché è comodo, sicuro e... costa poco!».

Hai forse problemi di denaro?
«Non ho problemi di soldi però penso che per diventare ricchi bisogna anche risparmiare oltre che guadagnare. Inoltre consiglio a chiunque di fare dei calcoli nella scelta di un mezzo per compiere un viaggio, evidentemente in rapporto a dove deve andare e ai tempi disponibili per effettuare lo spostamento. Se debbo recarmi da Torino a Roma e ho a disposizione mezza giornata, preferisco certamente prendere un treno piuttosto che utilizzare l'aereo. In ogni caso il treno ha indubbiamente un grosso vantaggio rispetto all'aereo, che per me rappresenta l'unico suo concorrente in quanto non guido l'automobile: l'aereo ti lascia sempre a quaranta chilometri dalla città, mentre con il treno arrivi sempre al centro dei



Piero Chiambretti, il trentaseienne "giornalista" più spiritoso e più vivace della Tv.

grandi agglomerati urbani, evitando così le interminabili code in taxi».

Non guidi l'automobile perché non hai la patente oppure è una scelta?
«Ho sia la patente che la macchina, ma la uso poco perché finisco per non stare mai a Torino, la città dove vivo e dove il mio mezzo finisce per rimanere parcheggiato. Nelle altre città c'è sempre qualcuno che mi offre un passaggio sulla sua automobile.

Hai da raccontare qualche episodio particolare di cui sei stato spettatore durante i viaggi in treno?
«Non ricordo nulla di particolare in questo momento. Di sicuro il treno ha segnato molte tappe della mia vita. Da ragazzino con l'Inter-Rail ho viaggiato in tutta l'Europa, utilizzando gli sconti a disposizione. Avevo con ogni probabilità una carriera da ferroviere assicurata: dopo aver acquistato per la prima volta quel tesserino ho cominciato a divertirmi così tanto a vedere apposti i timbri nelle varie caselle che non scendevo mai dal treno. Partivo dall'Italia, dormivo in treno, arrivavo magari in Scozia, non guardavo neanche la Scozia, ripartivo e andavo in Spagna, dalla Spagna mi recavo in Francia: insomma rischiavo di diventare completamente deficiente, ma percorrevo migliaia e migliaia di chilometri sfruttando al massimo il biglietto e... senza conoscere molto dei Paesi attraversati. Successivamente, colto da passione per il calcio, ho cominciato a seguire le trasferte della squadra del Torino con i treni cosiddetti "dei tifosi".
Adesso mi manca ancora il "treno verde" e il "treno della musica", che è quello che parte da Torino e arriva a Rimini per portare i giovani in discoteca facendoli già allenare alle danze durante il viaggio. Dovevo anche effettuare un viaggio sulla "Transiberiana" poi, all'ultimo momento, la Rai mi ha mandato a Sanremo e io ci ho rimesso quell'esperienza».

Hai mai intervistato qualcuno sul treno?
«In treno proprio no. Però mi ricordo di una gag piuttosto simpatica che realizzai con l'aiuto di una troupe qualche anno fa, quando venne in Italia Frank Sinatra. "The voice" doveva arrivare a Milano per la prima volta e io, seguendo quell'innata vocazione che ho per il depistaggio, mi presentai con un cartello da emigrato con scritto Frank Sinatra anziché all'aeroporto alla stazione di Milano Centrale. Aspettavo, evidentemente, un treno proveniente da Palermo, un "treno del Sud", dal quale speravo scendesse il cantante italoamericano, che nella mia "scenetta" immaginavo come un emigrato che tornava a casa. Una volta giunto il treno in questione cominciai ad abbracciare tutti quelli che scendevano dal convoglio, fin quando un capostazione chiamò i carabinieri che mi arrestarono perché non avevo l'autorizzazione a filmare dentro la stazione».

In questo caso lavorare in un ambiente ferroviario ha rappresentato per te una brutta esperienza. Mi pare, comunque, che spesso il tuo humour non sia gradito anche a personaggi che avvicini per realizzare le interviste da mandare in onda nelle tue trasmissioni. Qual è il personaggio più scontroso che ti è capitato di incontrare?
«Diciamo che si tratta di alcuni personaggi: quelli che poi non si vedono nelle trasmissioni. Gli intervistati che si arrabbiano, che ti mandano magari a "stendere", in fondo fanno il mio gioco. I politici che ti mandano a quel paese (come successe con l'ex ministro Remo Gaspari che mi allontanò con una frase che poi è entrata di diritto nella piccola storia della televisione), o ti fanno respingere dai loro gorilla (come accadde in occasione di tentate interviste a Craxi, Forlani e numerosi altri) in realtà sono da ringraziare perché rendono più interessante il programma, creano notizia. I più scontrosi, i più duri, sono quelli che ti insultano per interposta persona e non si lasciano raggiungere in alcun modo».

Interviste non facili le tue, oserei dire anche rischiose in alcuni casi. Ma oltre a qualche spintone o agli insulti ci possono essere altre conseguenze?
«Direi di sì. In effetti si rischia di essere querelati tutte le volte che si mandano in onda riprese di questo tipo: non c'è infatti liberatoria da parte degli intervistati».

A questo punto è d'obbligo un'altra domanda: qual è il personaggio più simpatico fra quelli che hai intervistato?
«Il più simpatico in assoluto è stato e rimarrà, credo per sempre, Francesco Cossiga. Insieme abbiamo fatto un pezzo straordinario, che rimane nei miei ricordi come qualcosa di "forte". Lui era il Presidente della Repubblica, parlava tutti i giorni da due anni ininterrottamente, ma in quella intervista, a detta di tutti, fu veramente diverso. Arrivai a Cossiga senza l'aiuto di nessuno, sospinto solo dalla "volontà popolare" e da veri e propri "appelli telefonici" di tanta gente affinché lo intervistassi. Un'intervista miracolosa: il mio stile di giornalista, evidentemente, ha permesso all'ex Presidente di rivelarsi anche un ottimo comico».

Piero Chiambretti, nato ad Aosta, trentasei anni; è opinione comune che tu sia il giornalista della televisione italiana più spiritoso, vivace e... scomodo (almeno in un certo senso). Mi piacerebbe sapere come è nata la tua passione per il giornalismo?
«Nasce per caso: mi regalarono un registratore quando ancora frequentavo le scuole medie. Iniziai con quello a registrare delle emerite fesserie che poi mi divertivo a portare a scuola per farle ascoltare ai miei compagni. Avevo inventato con un certo anticipo la radio privata, dato che tra una fesseria e l'altra registravo anche dei dischi. Continuai intervistando gli stessi compagni di scuola e i professori e... avanti».

Le tue prime esperienze da professionista in televisione?
«Ho fatto la gavetta per quattro anni a Raiuno lavorando per la "tv dei ragazzi", non facendo praticamente nulla se non guardare i cartoni animati. Poi è nata la Terza Rete di Guglielmi: lì ho cominciato con "Va' pensiero", dove gestivo una rubrica che si chiamava "Il divano in piazza" che, a dispetto dei soli dieci minuti che avevo a mia disposizione, mi ha procurato una notevole fortuna. Da quel momento, infatti, ho cominciato ad essere considerato una forza emergente nel panorama televisivo: ho fatto lo sport, ancora un anno per "Va' pensiero", poi "Complimenti per la trasmissione" (una trasmissione fatta nelle case della gente comune), "Prove tecniche di trasmissione", "Tg zero" (un programma che ha avuto un enorme successo, ma che non ho voluto ripetere perché mi piace ricercare continuamente le novità e non rimanere fermo sulle vecchie rendite di posizione: è più forte di me!) ecc.».

C'è stata una trasmissione che hai amato particolarmente e che ti piace ricordare?
«"Goodbye Cortina" è stata una delle trasmissioni più intelligenti che abbia mai realizzato, il più bel programma dal punto di vista estetico, ma che ha avuto una collocazione sbagliata nel palinsesto Rai, finendo per rivelarsi come un clamoroso insuccesso. Era l'anno della Guerra del Golfo, 1991, e i problemi veri, anche per il resto degli italiani, erano altri. Io però fui ferito gravemente soprattutto da quella battuta a vuoto, perché lo consideravo e continuo a considerarlo un programma di altissimo livello. Tutti gli esperti e i critici della Tv mi considerarono finito lì per lì d'allora e, in effetti, non fu facile riproporsi l'anno successivo con "Il portalettere". Con quel programma, però, non solo recuperai lo spazio e la credibilità che mi era stata tolta, ma raggiunsi i primi posti della hit parade televisiva. Non posso che considerare "Il portalettere" come un programma epocale, non solo perché quel tipo di "Palazzo" che abbiamo raccontato non è più esistito dopo il 5 aprile del 1993, ma anche perché ha rappresentato una grande rivincita su tutti quelli che mi avevano considerato fuori gioco».

I tuoi colleghi giornalisti della televisione accettano di buon grado il tuo modo di comportarti?
«I miei colleghi non so quali siano: mi ritengo veramente "fuori dal Palazzo", un "cane sciolto", non ho alcun tipo di rapporto con gli altri giornalisti televisivi. Vengo stimato (credo!) da molte persone di campi diversi che vanno dal cinema, al teatro, al giornalismo del-

la carta stampata più che da quelli che gravitano in un'orbita riconducibile direttamente alla televisione. In quell'ambiente mi sento in forte contraddizione: io faccio una televisione d'autore mentre in Tv passa tutto meno che l'autore; vorrei sempre fare dei programmi di qualità anche se, a volte, sono portato a pensare che... non se li meritino. Non so quanto riuscirò a sopportare questa situazione: può darsi che mi decida a smettere o a far altro».

Possiamo leggere una punta di amarezza in questa affermazione?
«In effetti è così. Ma gli "altri" sono tanti e, alla fine, hanno ragione loro. Anche se in passato è capitato anche a me di vincere i famosi "Telegatti", con trasmissioni magari più semplici di quelle che faccio abitualmente, mi rendo conto che i programmi che vanno per la maggiore sono diversi dai miei. Il mio pubblico di riferimento è certamente un altro, ma a volte sono portato a domandarmi se, dati i risultati, sia giusto, se valga la pena di perseverare nell'ideazione e nella costruzione di programmi che richiedono magari molti mesi di lavoro quando gli "altri" continuano da anni a riproporre le solite cose».

Il Chiambretti pubblico corrisponde in qualche modo al Chiambretti privato?
«È molto simile: c'è meno grinta nel privato perché è chiaro che fuori dal lavoro tutti cerchiamo di essere più rilassati. Non riuscirei a sdoppiarmi per sembrare un altro sul lavoro: sarebbe difficile mantenere i ritmi che di solito contraddistinguono i miei programmi».

So che hai una fidanzata. Come concili la sua presenza con il tuo lavoro?
«Come tutte le persone che cercano di raggiungere dei grossi risultati nel mondo del lavoro, anch'io debbo sacrificare qualcosa. Il mio sacrificio non è quello di dover far ginnastica o mangiare poco, ma è quello di vedere poco la famiglia e quindi anche la fidanzata. Visto che i miei programmi li realizzo in proprio, li fabbrico, li produco, li monto, quest'attività mi porta via un sacco di tempo, mesi e mesi dal mattino alla sera. Dal punto di vista sentimentale è un disastro perché anche avendo dei sentimenti molto forti, va a finire che si affievoliscono, vanno a perdersi perché manca la frequentazione».

Sei figlio unico. I tuoi genitori sono contenti di avere un figlio "Piero"?
«Direi che vivono bene la cosa. Hanno incoraggiato la mia vocazione a intraprendere la professione di giornalista fin dall'inizio: evidentemente hanno avuto la sensazione che il loro bambino ce la potesse fare».

Non dai l'impressione di essere stato uno studente modello. Come ricordi le vicende scolastiche?
«In effetti a scuola ero un disastro: il mio rendimento era mediocre in tutte le materie. Credo di rappresentare la dimostrazione vivente che non sia la scuola a doverti dare necessariamente una formazione e un mestiere: imparare alla famosa "università della strada" a volte è anche meglio. Comunque ho frequentato il liceo linguistico, con grande difficoltà, dopo aver provato il liceo artistico, i corsi per cartellonista pubblicitario, e aver anche conseguito un diploma da odontotecnico; poi i corsi del Dams a Bologna».

Le lingue le hai imparate?
«Assolutamente no, e non ti consiglierei neppure di provare la mia abilità di odontotecnico».



Piero Chiambretti

Quali sono i tuoi hobby?
«Mi piacerebbe molto praticare il tennis, ma purtroppo non ho mai tempo per fare una partita. Sono tifoso della squadra di calcio del Torino (di cui sono stato anche dirigente onorario). Quando vado alle partite casalinghe del mio Torino i tifosi della curva, che mi hanno eletto loro beniamino, mi incitano ad entrare in campo per mimare qualche gol che poi la squadra puntualmente non realizza mai».

Il fatto di essere riconosciuto dalla gente per strada ti crea dei problemi?
«Può crearne soprattutto se chi viene riconosciuto per strada è molto disponibile come il sottoscritto, non inforca occhialoni neri e non si fa accompagnare da un "gorillone". Chi mi ferma è abituato a vedermi sul video star sempre in mezzo alla gente: per uno come me che realizza programmi televisivi che prevedono il rapporto diretto con il pubblico è quasi doveroso sottostare al "bagno di folla" anche quando non è presente la telecamera. Impegno almeno due ore della mia giornata a parlare con la gente, come fossi un prelato di campagna».

Ti sei mai occupato di politica?
«L'ho fatto e lo faccio come qualsiasi italiano civile, cercando quantomeno di tenermi informato e aggiornato su quello che accade intorno a me. Non sono mai stato un attivista di partito e ho sempre evitato di essere troppo coinvolto in iniziative di partiti o gruppi che, per la verità, hanno cercato in varie occasioni di "tirarmi dentro" per sfruttare la mia notorietà. Mi posso definire "di sinistra", anche se non ho mai assunto un colore preciso. Voglio fornirti un elemento di certezza: non sono mai stato iscritto al partito del garofano, neppure ai tempi dell'"onda lunga"».

Cosa pensi della volgarità televisiva?
«È la forza della televisione! Oggi la regola sembra essere: più si è volgari più si funziona. Io ho grosse difficoltà ad essere volgare e cerco allora con il grande ritmo e la provocazione di far diventare volgari gli altri e quindi garantire ai miei programmi quel livello di volgarità indispensabile per poter fare una televisione di successo».

In questo momento presti il tuo volto ad una campagna pubblicitaria delle "Pagine Gialle". Vuoi parlarne?
«Volentieri perché tengo molto a questa campagna pubblicitaria. Tutti pensano che io abbia accettato di farla per gli alti compensi (dicono due miliardi, ma si tratta di una cifra distante da questi numeri anche se importante!). Invece in questo caso i soldi sono stati ininfluenti nella decisione di fare da testimonial. Se avessi voluto conseguire compensi faraonici avrei accettato di lavorare alla Fininvest, dove invece probabilmente non andrò mai. Anni fa avevo scritto un programma per la Tv che doveva intitolarsi proprio "Pagine Gialle" e doveva essere girato tutto dentro una cabina del telefono: avevo quindi una certa propensione per questo argomento. Mi ha in un certo senso inorgoglito anche il fatto di poter gestire completamente la campagna (che, al di là del mio ingaggio, ha rappresentato per la Seat un impegno pluritumiliardario), di dover consegnare un prodotto chiavi in mano. Da un certo punto di vista rappresenta un traguardo importante per la mia carriera l'aver dimostrato che in alcuni casi agenzie pubblicitarie e creativi non servono a molto e che, qualche volta, le idee si possono concretizzare senza l'aiuto di tanti cervelli».

Siamo ormai in clima vacanziero. Trascorrerai un periodo di tutto riposo o continuerai a lavorare a progetti di nuovi programmi Tv?
«Io le vacanze le odio perché mi annoio a non far niente. Cerco sempre qualcosa da fare anche nei periodi cosiddetti di ferie, di riposo: vado al Festival di Cannes, sono al mare, ma nel contempo vedo i film in programma; mi reco al Festival di Taormina e visito una splendida regione italiana; partecipo a convegni, a incontri ecc. Mi annoio terribilmente a stare steso al sole su una spiaggia a guardare gli altri».

Carlo Pino

SPECIALE Compartimenti SPECIALE

Ancona

Le linee del Compartimento di Ancona classificate locali sono quattro: **Fabriano/Pergola** (km 32); **Civitanova/Albacina** (km 87); **Ascoli P./Porto d'Ascoli** (km 28); **Teramo/Giulianova** (km 26). Su tutte e quattro sono in corso significativi lavori di ammodernamento che saranno ultimati entro la prima metà del 1994. Le opere, per un importo complessivo di circa 22 miliardi, consistono principalmente nella soppressione di un gran numero di passaggi a livello; i restanti saranno tutti resi autocomandati dal treno. La linea Civitanova/Albacina, a regime, sarà provvista di Comando Centralizzato del Traffico (C.T.C.).

Attualmente, e per tutte, il punto di criticità è costituito dallo squilibrio tra costi e ricavi. I rispettivi coefficienti di esercizio passeggeri per il 1991 sono: 31, 14, 14, 19. Questi valori mostrano anche la diversità presente tra linea e linea allo stato attuale, vale a dire prima della messa in funzione dei nuovi impianti. Gli interventi tecnologici, oramai giunti a compimento, non possono da soli abbassarli di molto. È perciò quanto mai necessario inserire queste linee in una "rete integrata di trasporto regionale", arrivare cioè a quelle forme di trasporto che prevedono un organico coordinamento nella gestione dei treni (ferro) e degli autobus (gomma). Per arrivare a ciò, soprattutto per quanto riguarda le prime tre linee, quelle in territorio marchigiano, è stato firmato a fine marzo 1993 un accordo tra Regione Marche e FS SpA che prevede per il settembre 1994 l'istituzione della rete regionale integrata (treno + autobus) di trasporto.

Da studi preliminari già sviluppati si può ragionevolmente prefigurare un abbassamento notevole dei coefficienti di esercizio, che nel nostro caso potrebbero diventare rispettivamente: 14, 2,5, 2, 3.

Al miglioramento si ipotizza che possano contribuire non solo gli accresciuti livelli di frequentazione e il totale impresenziamento delle linee, ma anche un aumento degli introiti derivanti da attività commerciali collaterali (aree di parcheggio, centri commerciali, sviluppi immobiliari, e così via).

In treno all'opera

Il successo avuto nella scorsa estate dal treno "Macerata Opera '92" ha convinto i responsabili dell'Associazione Arena Sferisterio della città marchigiana a ripetere l'iniziativa. Non solo. Quest'anno sono previsti, oltre ai quattro che partiranno dalla stazione di Riccione, altri quattro treni che da Pescara raggiungeranno Macerata. Le rappresentazioni scelte: Rigoletto e Lucia di Lammermoor.

Questo il programma: da Riccione 17 luglio, 11 agosto (Rigoletto), 27 luglio, 3 agosto (Lucia di Lammermoor); da Pescara 25 luglio, 4 agosto (Rigoletto), 31 luglio, 8 agosto (Lucia di Lammermoor).

I treni, la cui organizzazione sarà curata dall'Ufficio Trasporto Locale, sosteranno: da Riccione a Cattolica, Pesaro, Fano, Senigallia, Ancona, P. Recanati, Civitanova; da Pescara a Silvi, Roseto, Giulianova, Alba Adriatica, S. Benedetto, Porto S. Giorgio e Civitanova.

Informazioni e prenotazione posti, in treno e in teatro, possono essere effettuate presso le agenzie di viaggio, FS e non, della costa da Rimini a Pescara, o direttamente rivolgendosi alla biglietteria dello spettacolo: tel. 0733.230735-233508, fax 0733.261499.

Bari

Elemento comune e fattore critico delle linee locali del Compartimento è la prevalente scarsa consistenza degli insediamenti urbani serviti, da cui conseguono bassi indici di mobilità pendolare intercomunale e verso i capoluoghi provinciali, che costituiscono dovunque i "poli di attrazione" maggiormente significativi.

La quota di mobilità che utilizza il vettore ferroviario raggiunge poi bassissimi valori percentuali laddove gli impianti sono ubicati a diversi chilometri dall'abitato e in questa realtà ricade buona parte delle stazioni.

In tale scenario, e attraverso l'esame dei dati sopra riportati, salta agli occhi con evidenza lo squilibrio fra l'attuale offerta di trasporto e la reale utilizzazione dei treni sulle linee considerate.

I dati medi sui viaggiatori trasportati non sono confortanti e confermano i modesti coefficienti di saturazione, lontani dai valori "minimi" che in termini economici giustificano l'offerta del vettore treno in luogo del vettore automobilistico.

Allo scopo di ridurre i costi di gestione, tra i quali la spesa per il personale impegnato rappresenta la voce più consistente, già da qualche anno sulle linee di interesse locale sin qui

Prospetto riassuntivo

Ufficio Trasporto Locale di Bari — Analisi linee di interesse locale (Dati riferiti all'orario invernale '92-93)

Linea	Lunghezza km	N. stazioni intermedie	Treni circolanti		Frequentazioni		Personale impegnato n.
			giorno feriale	domenica	giorno feriale (viaggiatori saliti)	domenica	
Foggia-Manfredonia	36	1	18	12	1.034	234	59
Barletta-Spinazzola	66	2	21	0	1.522	0	82
Gioia-Rocchetta	139	10	20	17	1.309	250	170
Taranto-Brindisi	69	8	30	17	4.278	1.325	180

descritte è stato necessario intervenire progressivamente con opportune soluzioni tecnologiche e attraverso la riorganizzazione del servizio.
Dal 1988, sulla **Taranto-Brindisi** vige il Controllo Centralizzato del Traffico (C.T.C.). Perno del sistema è il Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.) che in massima sicurezza riesce da solo a seguire la circolazione dei treni e telecomandare i meccanismi lungo la linea e nelle stazioni.
Sulla **Foggia-Manfredonia**, dal vigente orario estivo è stato attivato l'esercizio "a spola" (un solo e medesimo convoglio per viaggiatori in circolazione per entrambi i sensi di marcia) che ha consentito il recupero di tutto il personale finora preposto alla regolazione degli incroci e del distanziamento dei treni.
Sulla **Barletta-Spinazzola** e **Gioia-Rocchetta** è in fase avanzata l'automazione dei passaggi a livello in modo che la manovra elettrica di apertura e chiusura venga comandata direttamente dal treno.
Contestualmente all'introduzione della rete di vendita biglietti a fasce chilometriche, potranno essere adeguati i periodi di presenziamento degli sportelli-biglietteria laddove il personale viene utilizzato soltanto per fini commerciali.
Tenuto conto della frequentazione, a partire dal vigente orario estivo, alcuni treni sono stati sostituiti con autobus; sull'intera linea Gioia-Rocchetta la circolazione treni è stata sospesa la domenica.
Per quanto riguarda le prospettive future ricordiamo che con la prossima riforma del trasporto pubblico, la programmazione e la competenza finanziaria per i servizi ferroviari regionali passeranno alle Regioni.
L'Ufficio Trasporto Locale è pronto al dialogo col nuovo interlocutore sia per la programmazione dei servizi ferroviari regionali che per l'integrazione con le autolinee e le ferrovie concesse. Parallelamente a tale attenzione è necessario che anche le Regioni Puglia e Basilicata si impegnino per affrontare i nuovi compiti che saranno chiamate ad assolvere in base alla legge di riforma: devono prepararsi non solo a partecipare alla programmazione dei servizi come oggi già in parte fanno, ma anche a gestirli finanziariamente all'interno di budget definiti.
Nel breve periodo, sarà realizzata una integrazione di esercizio e tariffaria con la SITA, sulla linea Foggia-Manfredonia.
La linea Gioia-Rocchetta potrà essere rivitalizzata dal traffico che deriverà dagli insediamenti industriali del polo Fiat di S. Nicola di Melfi.



Bologna

Nel Compartimento di Bologna convergono le principali linee nazionali. Per questo, su 986 chilometri di linee gestite la maggioranza (km 874) fa parte della rete commerciale e integrativa, mentre 112 chilometri fanno parte della rete di esclusivo interesse locale.
In particolare le tre tratte Lavezzola-Faenza, Russi-Granarolo e Fidenza-Salsomaggiore si sviluppano in territorio emiliano romagnolo, mentre la Rovigo-Chioggia è in territorio veneto. Sono tutte linee a semplice binario e i loro dati caratteristici si possono riassumere nella seguente tabella:

Linea	km	traz.	staz./ferm.	t/g	v/g
Lavezzola-Faenza	39	el/dies	4-2	17	1.800
(RA)-Russi-Granarolo-(Faenza)	8	el	1	18	700
Fidenza-Salsomaggiore	9	el	1	62	1.700
Rovigo-Chioggia	56	dies	5-5	18	3.000

I valori riportati sono riferiti all'orario invernale '92/93 e a un giorno lavorativo. I viaggiatori/giorno sono la somma delle persone salite sul treno; nei giorni festivi e nel periodo estivo sono meno della metà.
Su tutte le linee, ad eccezione della Rovigo-Chioggia, è assente il trasporto merci e, fra i treni effettuati, circa i 2/3 trasportano meno di 50 persone.
Su tutte queste linee è fortissimo il divario fra costi e ricavi; per questo, negli ultimi cinque anni, sono stati attivati vari interventi organizzativi e infrastrutturali tendenti a ridurre le spese di esercizio.
Sulla Lavezzola-Faenza, sulla Russi-Granarolo e sulla Rovigo-Chioggia sono stati attivati apparati di autocomando o telecomando delle stazioni e di automazione dei passaggi a livello che hanno permesso di diminuire il numero di operatori necessari per garantire la circolazione; è stato inoltre riorganizzato il personale addetto alla manutenzione.
Purtroppo sono sorti problemi, in parte irrisolti, relativi alla vendita dei biglietti e al mantenimento del decoro delle fermate impresenziate. Inoltre nei giorni festivi il servizio è stato effettuato con bus in conseguenza della scarsa quantità di viaggiatori.
Sulla Fidenza-Salsomaggiore è stato attuato un servizio a spola senza necessità di alcun agente FS in linea, eccetto il macchinista e il capotreno.
Questo l'esistente. Quale sarà il futuro?
Certamente occorrerà ancora un grosso sforzo all'interno delle Ferrovie dello Stato (organizzazione, sindacato, personale) per abbattere in maniera decisa i costi di gestione.
Con questi presupposti occorrerà sviluppare poi un confronto, il più sereno possibile, con gli enti cui spetta il coordinamento dei trasporti locali (Regione, Province, Comuni) ai quali probabilmente saranno decentrati anche i fondi per il trasporto ferroviario locale per valutare l'effettiva rilevanza delle varie linee ferroviarie nei relativi bacini di traffico e le conseguenti risorse economiche destinabili al trasporto su ferrovia.
Se, come spero, tale analisi porterà a valutazioni positive, si potrà pensare a un rilancio di queste linee mediante un coordinamento del servizio dei bus che operano nello stesso bacino di traffico, una tariffazione unica e integrata, forme organizzative (società, consorzi ecc.) che permettano una migliore possibilità di utilizzo delle varie forme di trasporto pubblico.



"Trekking" col treno

Da domenica 27 giugno parte "Trekking col Treno" sulla linea Porrettana. L'iniziativa domenicale, promossa da Ferrovie e Assessorato al Turismo della Provincia di Bologna, porterà i bolognesi a percorrere i sentieri di Gaggio Montano, Ronchidosso, Roncole, Zolfo, Monte Castello: ma non solo i bolognesi. In questa domenica di fine giugno, sono infatti saliti sul treno per esplorare le nostre montagne anche 50 studenti americani, dai 15 ai 18 anni, giunti a Bologna per seguire un corso di lingua italiana, nell'ambito degli scambi culturali promossi da Associazione Intercultura di Roma. L'idea è stata del direttore dell'Ostello "2 Torri - S. Sisto 2" Sergio Carenza, che ospita il gruppo di giovani d'oltre oceano e che ha riconosciuto nella proposta di Ferrovie e Provincia un modo nuovo e meno inquinante di viaggiare per valorizzare il cosiddetto turismo minore, quello più lontano dagli itinerari classici delle grandi città d'arte, che esplora il territorio naturale, scopre piccoli borghi, evidenzia il patrimonio culturale di mestieri, usi e costumi delle nostre campagne. E così i 50 studenti americani, tornando a casa dopo una intensa settimana di studi, potranno raccontare, oltre che delle Due Torri e di Piazza Maggiore, anche dell'altra faccia dell'Italia turistica e di un modo nuovo per visitarla.

Cagliari

La popolazione della Sardegna (1.666.007 abitanti al censimento 1991) è distribuita nelle quattro province in maniera non omogenea con concentrazione in quella di Cagliari ove, su una superficie di 6.895 kmq, sono ospitate 775.025 persone (112 ab./kmq). Nella provincia di Sassari risiedono invece 156.595 abitanti (61 ab./kmq), mentre in quella di Oristano 160.042 (61 ab./kmq). La provincia di Nuoro è quella a minore incidenza abitativa (39 ab./kmq): su una superficie di 7.044 kmq risiedono 275.922 abitanti. Nel complesso la densità abitativa dell'isola è di 69 ab./kmq, poco più di 1/3 di quella media nazionale (191 ab./kmq). La popolazione lavorativa è occupata prevalentemente nel terziario 59%, seguono l'industria con il 27% e l'agricoltura con il 14%. Il tasso di disoccupazione supera il 15%.
La popolazione delle scuole medie superiori è di 102.590 alunni, mentre quella dell'università è di 55.331 studenti. I capoluoghi di provincia costituiscono i poli di maggiore attrazione sia per le attività lavorative (prevalentemente il terziario) che per le attività scolastiche relative agli istituti superiori e all'università, presente solo a Cagliari ed a Sassari, con l'esclusiva per Cagliari delle facoltà di Ingegneria e di Economia e commercio e per Sassari delle facoltà di Agronomia e Veterinaria.
Le linee delle FS convivono, nella movimentazione delle persone, con 608 km di linee a scartamento ridotto delle Ferrovie Concesse (FdS), con 2200 autobus e con 606.000 autovetture (1 ogni 2,75 abitanti).
Le indagini sull'origine e destinazione degli spostamenti effettuati dalla clientela FS, eseguite analizzando tutto il venduto del mese di marzo 1993, hanno pressoché confermato i dati 1992. Sulle linee sarde delle FS SpA, vengono effettuati nei giorni feriali, con 162 treni (orario invernale 1992-93), circa 20.300 spostamenti. La mobilità si riduce di circa il 16% il sabato e di ben il 68% la domenica. Il 39% del traffico si sviluppa sulla Cagliari-San Gavino (54 km) mentre sulla relazione Cagliari-Oristano (95 km), che ingloba la Cagliari-San Gavino, vengono effettuati il 56% degli spostamenti. Di particolare interesse è pure la relazione Cagliari-Iglesias (54 km) sulla quale vengono effettuati ogni giorno circa il 20% degli spostamenti complessivi.
In sostanza sulle linee poste a Sud di Oristano (35% della rete Sarda) si sviluppa il 77% del traffico viaggiatori. Tale incidenza non deve meravigliare se si considera che nelle province di Cagliari ed Oristano risiedono 935.076 abitanti pari al 56% della popolazione nell'isola e che solo marginalmente le Ferrovie dello Stato attraversano le province di Nuoro (Macomer 11.736 e Borore 2.596 abitanti).
Gli spostamenti fra Sassari e il capoluogo di regione sono mediamente 50 al giorno. Circa 30 viaggiatori/giorno utilizzano l'Espresso 795 che percorre i 260 km, che su linea ferroviaria separano le due città, in 3 ore e 15 minuti. Fra Olbia e Cagliari (284 km) non si superano mediante i 35 spostamenti/giorno. Tale relazione è coperta dal treno più veloce in 3 ore e 49 minuti con trasbordo a Chilivani.
L'indice di occupazione medio dell'intera rete sarda è del 33%.
Cagliari è il polo di maggiore attrazione con altre 6.000 arrivi/giorno, seguono nell'ordine Oristano (1800), San Gavino (1400) ed Iglesias (1000).
La clientela è costituita prevalentemente da lavoratori e studenti (circa 80%) che generano una concentrazione degli spostamenti nelle fasce del mattino (dalle 07.00 alle 09.00) e del primo pomeriggio dalle 13.00 alle 15.00. Nella fascia compresa fra le 7.00 e le 9.00, arrivano a Cagliari nei giorni feriali, nove treni (4 provenienti da Iglesias, 2 da Oristano, 2 da Macomer e 1 da San Gavino) portando oltre 3000 persone. Il treno più frequentato è il Regionale 12907 che arriva alle 7.46, con partenza da Oristano alle 06.55 e fermata in tutte le stazioni, e che nei giorni di punta giunge a Cagliari con oltre 900 persone.
Le linee del nord vivono una realtà meno felice sia perché alcune stazioni sono distanti dai centri abitati, e mancano di collegamenti in coincidenza, sia perché la popolazione residente non è numerosa.
Il modesto quantitativo di clientela attuale e potenziale costituisce un fattore critico per lo sviluppo dell'offerta, condizionata peraltro da una linea che, a semplice binario e tortuosa a nord di Oristano, impone tempi di percorrenza non competitivi specie quando, per soddisfare le esigenze di pochi viaggiatori, è richiesta la fermata dei treni in tutte le stazioni.
Le possibilità di sviluppo, in una realtà quale quella sarda, non possono che scaturire da una programmazione integrata dei servizi ferroviari con quelli automobilistici, dall'unificazione e dall'integrazione delle tariffe con gli altri vettori e dalla individuazione di offerte commerciali che invoglino la collettività all'utilizzo del mezzo pubblico.
In tale ottica le relazioni Oristano-Cagliari, Iglesias-Cagliari e, seppur in misura minore, la Porto Torres-Sassari possono nel futuro costituire un riferimento di forza per il trasporto di massa su ferro.
L'individuazione lungo la linea ferroviaria di punti di interscambio auto-treno, bus-treno, la gestione unica integrata della mobilità nell'ambito dei bacini di traffico devono costituire obiettivo di tutti, per migliorare i servizi resi ed abbatterne i costi.
In termini di integrazione con gli altri vettori si sono già conclusi accordi con le Ferrovie Meridionali Sarde per i collegamenti di Musei e Domusnovas con la stazione di Villamassargia. Altri sono in corso con l'Azienda Regionale Sarda Trasporti per i collegamenti fra le stazioni ferroviarie di Macomer, Bonorva, Sassari e Olbia rispettivamente con Alghero, Pozzomaggiore, Castelsardo e Santa Teresa di Gallura.
Con le Ferrovie della Sardegna per i collegamenti nelle stazioni di Sanluri, Macomer, Chilivani e Sassari.
Mentre scriviamo la giunta regionale ha sottoposto all'attenzione del consiglio un disegno di legge che, in linea con i principi sopra riportati, prevede la trasformazione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti in società per azioni, con compito, tra gli altri, di promuovere società bacinali di trasporto.

Firenze

Il Compartimento di Firenze nelle sue grandi linee è servito da una rete ferroviaria che si caratterizza su due direttrici principali a valenza nazionale: la dorsale appenninica e la dorsale tirrenica, alle quali si interconnette la trasversale Pisa-Firenze.
Da Firenze e da Pisa, in senso lato, si diramano tre altre linee di valico appenninico: la Pontremolese, la Porrettana e la Faentina.
C'è poi un secondo asse trasversale destinato al solo traffico locale che collega Aulla-Viareggio e Pisa con Firenze attraverso la direttrice Lucca-Pistoia-Prato.
Sulle altre linee ferroviarie che insistono sul territorio regionale si sviluppa nella quasi totalità un traffico di bacino.
Sulla rete sono attualmente offerte due tipologie di servizio ferroviario: quella di carattere nazionale che, oltre a collegare la regione con il resto d'Italia sfruttando le dorsali, risolve anche una parte delle esigenze di trasporto locale fra i principali poli regionali e il servizio di carattere locale che continua a svolgere la funzione di distribuzione interna della mobilità.
Se si considera che in un giorno feriale vengono effettuati sui treni regionali mediamente circa 125 mila viaggi (dei quali 102 mila con abbonamento) e se valutiamo che gli abbonati si concentrano prevalentemente sui pochi poli attrattivi della regione, capiremo come si incontrano forti disparità di carico sulle linee.
La tratta più congestionata è la Pontassieve-Firenze, sulla quale oltre al traffico proprio convergono la richiesta di mobilità della Val di Sieve e quella del medio Valdarno; altro tratto sottoposto a grande pressione pendolare è l'Empoli-Firenze che raccoglie i bacini di utenza pisano e senese, oltre agli insediamenti che gravitano nella fascia fiorentina (Empoli-Montelupo-Signa).
A queste linee si aggiungono le direttrici Pistoia-Prato-Firenze, il flusso continuo di pendolarismo fra Pisa e Livorno e la diffusa mobilità fra i bacini di La Spezia e Pisa.
Carichi minori, anche se significativi, sono presenti nelle tratte Viareggio-Lucca-Pistoia, Campiglia-Livorno e Arezzo-Terontola.
I problemi più rilevanti si riscontrano comunque nelle direttrici di adduzione verso il capoluogo regionale, soprattutto dal Valdarno e dal bacino pistoiese, dove i posti offerti sono

in alcuni casi palesemente inadeguati rispetto alla domanda.
Nonostante il miglioramento qualitativo dell'attuale orario, con l'introduzione graduale e progressiva del cadenzamento per direttrici, l'eliminazione dei punti di criticità potrà considerarsi superata solo in presenza dei preannunciati interventi di potenziamento degli impianti e di adeguamento del materiale rotabile.
È inoltre opportuno ricordare che un razionale miglioramento del livello di servizio offerto non potrà prescindere da un'organica integrazione con la rete delle autolinee, nel quadro generale di riorganizzazione del trasporto pubblico per il quale già da tempo sono intercorse positive collaborazioni sia con la Regione Toscana che con alcune province.

Genova

Nel Compartimento di Genova la quasi totalità del traffico locale si svolge su linee cosiddette commerciali, ossia linee sulle quali circolano anche i treni a lunga percorrenza e i treni merci. Esistono però due linee, la **Ovada-Alessandria** e la **Genova-Ovada-Acqui Terme**, adibite unicamente al traffico locale ed è di queste che trattiamo in questo numero di "Amico Treno". Tra l'altro il tratto Ovada-Acqui Terme compie quest'anno i cento anni essendo stato inaugurato il 19 giugno 1893.
I bacini di traffico interessati da queste linee di collegamento con Genova ed Alessandria sono il Basso Monferrato e la Valle Stura. Le caratteristiche delle due linee, in riferimento alla morfologia del territorio, sono estremamente diverse: pianeggiante la prima, con notevole pendenza la seconda. Il principale punto critico della Genova-Ovada-Acqui Terme è rappresentato dallo scavalcamento degli Appennini in corrispondenza del Passo del Turchino. In questo tratto, compreso fra le stazioni di Mele e Campoligure c'è la linea a doppio binario, il restante tracciato, così come per la linea Ovada-Alessandria è tutto a semplice binario, date queste caratteristiche la velocità massima consentita è relativamente modesta con una media di 85 km/ora e con punte di 95 km/ora. Un altro punto critico è il ponte di Genova Acquasanta in corrispondenza del quale i treni devono ridurre consistentemente la marcia. Per aumentare la velocità occorrerebbero interventi strutturali con costi elevatissimi non giustificati dalla domanda di trasporto.
L'esercizio della circolazione è svolto col C.T.C. (Controllo Centralizzato del Traffico) con sede ad Ovada. Con questo sistema un unico operatore gestisce la circolazione sull'intera linea. Attualmente i treni che circolano ogni giorno su questa linea sono 30 con un'offerta di circa 13.500 posti e un movimento di circa 8.500 viaggiatori di cui 7 mila da e per Genova. I dati sono stati rilevati nel novembre 1992. Nei periodi di fine settimana e di vacanze scolastiche il numero dei treni si riduce in relazione al calo della domanda. Sulla linea Ovada-Alessandria i treni feriali giornalieri sono 16 mentre nei festivi, proprio per l'esiguità della domanda, è stato predisposto un servizio di autobus.
La stazione che vanta il maggior traffico per entrambe le linee è Ovada, con un movimento fra viaggiatori saliti e discesi di 2.600 al giorno. Per il prossimo anno è prevista l'apertura di una nuova fermata in località Pian del Forno, sulla linea Genova-Ovada fra le stazioni di Granara e Genova Borzoli, che consentirà agli abitanti degli insediamenti situati sulle alture alle spalle di Genova Sestri di utilizzare il treno senza dover scendere fino alla lontana stazione di Genova Sestri sulla linea Savona-Genova.

Movimento viaggiatori per stazione

CAMPO LIGURE-MASONE

GIORNO	N. TRENI	SALITI	DISCESI
Lunedì	28	761	780
Martedì	28	726	787
Mercoledì	28	681	916
Giovedì	28	652	783
Venerdì	28	609	760
Sabato	28	403	636
Domenica	23	311	327
Totali settimanali		4143	4989

ROSSIGLIONE

GIORNO	N. TRENI	SALITI	DISCESI
Lunedì	28	472	561
Martedì	28	471	563
Mercoledì	28	488	693
Giovedì	28	440	614
Venerdì	28	496	630
Sabato	28	275	526
Domenica	23	166	161
Totali settimanali		2808	3748

OVADA

GIORNO	N. TRENI	SALITI	DISCESI
Lunedì	46	1261	1162
Martedì	46	1283	1376
Mercoledì	46	1207	1561
Giovedì	46	1249	1415
Venerdì	46	1277	1370
Sabato	46	1088	1338
Domenica	23	601	815
Totali settimanali		7966	9037



Milano

Le linee di carattere locale nel Compartimento di Milano sono numerose e ciascuna presenta delle specificità che la differenziano da tutte le altre.
L'obiettivo dell'Ufficio Trasporto Locale è stato, fin dal 1991, quello di alleggerire le passività delle singole linee locali agendo contemporaneamente sulla riduzione dei costi e, attraverso l'aumento della domanda, sull'incremento dei ricavi.
Per quanto riguarda il tema della riduzione dei costi d'esercizio, l'investimento principale operato dal Compartimento è quello dell'attivazione dei così C.T.C. (Controllo Traffico Centralizzato): cioè l'attivazione di un posto operatore che governa il movimento dei treni su un'intera linea.
A partire dal 1991 sono stati attivati i seguenti C.T.C.: Cremona-Mantova, San Zeno F.-Cremona, Cremona-Fidenza, Sondrio-Tirano.
Le prossime attivazioni si avranno sulle linee: Olmeneta-Treviglio, Castelvetro-Piacenza, Cremona-Codogno, Pavia-Casalpusterlengo, Mortara-Milano P. Genova, Luino-Laveno-Gallarate, Lecco-Sondrio.
La possibilità di impresenziare i piccoli impianti su tali linee ha portato a notevoli economie relativamente ai costi di personale e del funzionamento di tali strutture.
Contemporaneamente si sta dando corpo alla rete di vendita dei biglietti ferroviari presso esercizi commerciali. In alcune linee inoltre sono stati introdotti, nei festivi settimanali e nei mesi dell'orario estivo, servizi sostitutivi su gomma i quali hanno costi meno onerosi rispetto al mezzo treno. Per quanto riguarda l'incremento dell'offerta, sulla linea Sesto S.G.-Monza-Molteno è stato evidenziato un aumento della domanda in determinate ore della giornata: la conseguente decisione è stata quella di accrescere il numero dei treni in circolazione.
Sulla linea Milano-Varese-Porto Ceresio, constatata la debolissima domanda di trasporto nel tratto Varese-Porto Ceresio, stiamo svolgendo una serie di azioni comuni coi responsabili degli enti interessati per sfruttare al meglio la potenzialità turistica della zona, anche in relazione all'interscambio fra treni e battelli presso la stazione terminale di Porto Ceresio.
Sulla Milano P. Genova-Mortara si punta nell'immediato a una razionalizzazione degli orari per facilitare, attraverso questa linea, i collegamenti fra Milano e le località situate sulle linee interne del Piemonte.
Diverse le prospettive nell'area Lecco-Bergamo-Brescia-Parma. È sembrato che l'esistenza di soli collegamenti effettuati con treni locali penalizzasse i bacini d'utenza costituiti dalle suddette città: da qui l'idea di sperimentare la circolazione di treni diretti velocizzati che congiungessero, in tempi accettabili, le città fra loro. Nell'area del cremonese la situazione appare meno semplice: il bacino d'utenza

potenziale non è molto ampio e tolto il pendolarismo su Milano e il pendolarismo degli studenti rimane ben poco. Tuttavia, il grosso dibattito che in questi due anni ha interessato l'area ha suscitato nella gente una maggiore sensibilità a non trascurare il servizio di trasporto pubblico su ferro. La linea Milano-Gallarate-Luino trova nella coesistenza dei trasporti merci internazionali e nel traffico pendolare il suo principale nodo da sciogliere o da gestire al meglio.

Sulla Milano-Lecco-Colico coi due rami per Chiavenna e per Sondrio-Tirano, riteniamo esistano grosse potenzialità dovute essenzialmente all'attrattiva turistica costituita dalla Valtellina e al possibile interscambio con la Ferrovia Svizzera Tirano-St. Moritz. È quindi una linea da potenziare con interventi infrastrutturali finalizzati non solo a diminuire i costi d'esercizio, ma anche ad accrescerne la velocità commerciale. Appaiono invece di più difficile gestione commerciale le linee Como-Lecco e Pavia-Casalpusterlengo, soprattutto per la collocazione decentrata delle stazioni ferroviarie.

In generale, una strada che ci sembra debba essere percorsa per affrontare le situazioni più difficili è quella di operare d'intesa con la Regione per inquadrare l'intera offerta di servizio pubblico (su gomma e su ferro) in un unico contesto. Va infine segnalato che quasi su ogni linea esistono studi e progetti: dai raddoppi alle istituzioni di metropolitane leggere, dalla creazione di nuove stazioni ferroviarie alle modifiche di percorso.

L'auspicio è che là dove questi studi abbiano individuato soluzioni valide e utili occorrerebbe far affluire, attraverso il contributo delle forze economiche locali interessate, le necessarie risorse finanziarie.

Traffico viaggiatori riferito a un giorno della settimana su alcune linee di carattere locale

Linea	Posti offerti	Viaggiatori trasportati
Milano-Lecco	19.440	22.924
Milano-Gallarate-Varese	35.042	37.902
Varese-Porto Ceresio	6.066	1.767
Milano-Mortara	17.506	8.945
Milano-Treviglio-Bergamo	20.994	10.884
Sesto S.G.-Molteno	4.284	4.390
Cremona-Mantova	11.365	1.325

Banca Dati D.T.L. Rilevazione Novembre '92.

N.B. I punti di maggior criticità si hanno nelle fasce orarie del mattino (6.30-8.30) e serali (17.00-19.00) in cui, a causa della concentrazione del traffico, le linee sono al culmine della potenzialità; nelle restanti ore della giornata la maggior parte dei treni locali ha un utilizzo inferiore alla disponibilità dei posti offerti.

Napoli

Il polo attrattivo per eccellenza del traffico locale è, naturalmente, il territorio della "Grande Napoli" nella sua accezione più larga: la fascia costiera, innanzitutto, da Salerno a Napoli e Pozzuoli, con propaggini, verso Nord, fino a Formia. La densità abitativa di questa fascia (che fa di Portici il comune più popolato del mondo dopo Hong Kong), conseguenza di uno sviluppo caotico e squilibrato rispetto al resto della regione, ha assunto connotati abnormi. Altra grande periferia del capoluogo è il territorio compreso tra Napoli e Caserta. L'area compresa nel triangolo Napoli-Salerno-Caserta è, dunque, quella con il più alto tasso di domanda potenziale di mobilità. Caratteristica peculiare di questo triangolo è il peso specifico di uno dei suoi vertici (Napoli) con problemi specifici, che vedono alla paralisi pressoché totale del traffico accompagnarsi una crisi profonda del trasporto locale su gomma.

Analisi, risultati, punti di crisi e prospettive delle linee operanti su questa parte di territorio sono stati già trattati altre volte e, sicuramente, troveranno voce e spazio in futuro. È sufficiente, qui, sottolineare la crescita, graduale ma costante, della clientela. Tale crescita è stata resa possibile da alcuni provvedimenti, strutturali e organizzativi, che riassumiamo di seguito.

— Il consolidamento a circa 250 corse giornaliere della linea Metropolitana FS Gianturco-Pozzuoli e conseguente riduzione dell'intervallo, tra una corsa e l'altra, da 12 a 8 minuti;

— la razionalizzazione e velocizzazione dei collegamenti Salerno-Napoli-Pozzuoli attraverso l'introduzione del treno "non stop", la penetrazione di alcuni treni sul tratto metropolitano di Napoli e la realizzazione dell'interscambio a Gianturco;

— la razionalizzazione, intensificazione e velocizzazione dell'intero circuito Napoli-Aversa-Caserta-Cancello-Napoli;

— l'istituzione di collegamenti diretti Salerno-Caserta e viceversa;

— l'assunzione della gestione della Linea 1 della Metropolitana di Napoli.

Diverso (e più articolato) è il discorso che riguarda il traffico con caratteristiche più squisitamente locali e che si possono, per comodità, così aggregare.

Linee molisane

Il bacino è interessato soprattutto dalla linea Vairano-Isernia-Campobasso, vero e proprio asse della regione che corre, quasi interamente, in parallelo con l'asse viario principale. Attualmente circolano circa 24 treni giornalieri con una frequentazione di circa 2 mila persone. La scarsità della domanda ha caratteristiche strutturali, riflettendo quella complessiva della popolazione molisana e il tasso estremamente basso della sua industrializzazione.

La mobilità interna al bacino, anche per la presenza massiccia (rispetto alla popolazione) del vettore su gomma, potrà essere migliorata solo attraverso la realizzazione di bacini di traffico e l'integrazione dei sistemi in essi operanti. Prospettive, al di fuori di questo scenario, appaiono del tutto irrealistiche.

Lo stesso ragionamento vale per la Benevento-Campobasso e la Campobasso-Termoli.

Sulla prima, alle carenze strutturali già accennate, si aggiungono, al momento, gli elevati costi di gestione (Dirigenza Unica e assenza del sistema di Controllo del Traffico Centralizzato) e la notevole distanza dei centri abitati dalle stazioni ferroviarie. Qui, ricorrendo anche all'ausilio di autocorse sostitutive e in attesa della realizzazione di un riassetto globale dei servizi pubblici, in accordo con l'Ente Regione, sono, per ora, garantiti i livelli minimi di servizi. Analoghe valutazioni anche per la seconda linea, naturale proseguimento verso l'Adriatico (Termoli) della linea Vairano-Campobasso. L'assenza di grossi centri, lungo il percorso, nonostante la buona competitività rispetto alla strada, tiene bassa l'utilizzazione del treno (il sistema di C.T.C. è, qui, da completare). La prospettiva non può che essere, anche in questo caso, il coinvolgimento eventuale della Regione nella gestione del servizio in un quadro di riassetto complessivo del sistema.

Linee irpine

Sono rappresentate principalmente dalla linea Avellino-Rocchetta S.A. per la quale, sia dal punto di vista dell'analisi di mercato che da quello delle possibili prospettive, vale il discorso della Campobasso-Termoli. Qui, in effetti, nonostante i costi di gestione sensibilmente inferiori a quelli delle linee molisane, ogni scenario futuribile di sviluppo appare del tutto incongruente. Attualmente circolano 18 treni con una frequentazione inferiore alle 500 unità.

Bacino vesuviano

Questo bacino è attraversato, trasversalmente, dalle linee Cancello-Torre Annunziata Centrale e dal suo proseguimento Torre Annunziata-Castellammare-Gragnano.

Sulla Cancello-Torre l'offerta è stata ridisegnata (da 18 a 12 treni giornalieri) in ragione della domanda (inferiore a mille presenze giornaliere) piuttosto scarsa a fronte della densità abitativa dell'area.

Il fenomeno negativo va attribuito sostanzialmente a due fattori: la caratteristica intrinseca della linea (tutta interna e senza sbocco diretto su Napoli) e la presenza, parallela e concorrente, della Ferrovia Circumvesuviana con un know-how sicuramente più aderente alla domanda che il bacino esprime.

Discorso analogo e simmetrico per la Torre-Castellammare-Gragnano (48 treni e 1.600 viaggiatori circa al giorno) con la differenza che qui l'attivazione di più avanzate tecnologie (C.T.C.) e la presenza di un importante centro industriale come Castellammare rendono più credibile qualche futura possibilità di sviluppo.

È da valutare concretamente l'ipotesi, allorquando la tratta Torre Annunziata-Napoli-Pozzuoli potrà essere completamente dedicata al traffico regionale, di un collegamento diretto Castellammare-Torre-Napoli-Pozzuoli che rappresenterebbe una vera e propria metropolitana di superficie, interna alla popolatissima fascia costiera, da affiancare alla linea della Ferrovia Circumvesuviana collocata più all'interno.

Collegamenti tra capoluoghi

Oltre a quelli già detti tra Salerno e Caserta, un graduale favore del pubblico stanno incontrando quelli diretti Salerno-Benevento, di recente istituzione. In via di notevole sviluppo (40 treni e circa 4 mila viaggiatori al giorno), compresi in questa tratta, i collegamenti tra Salerno e Mercato S. Severino che vanno via via caratterizzandosi come un vero sistema di metropolitana suburbana al servizio delle popolazioni della Valle dell'Irno.

Interventi mirati alla struttura (raddoppio dei binari ed elettrificazione), potrebbero segnarne il definitivo decollo. Più scarsa la frequentazione nei collegamenti Benevento-Avellino, dove però, per il momento, si è soprasseduto alla riduzione dei servizi ritenendo che la prossima realizzazione di una fermata in località "Arco Traiano", a Benevento, consentendo la realizzazione di un servizio "metropolitano" nella città, potrebbe rivitalizzare l'intera linea.

Da ricordare, infine, la linea Nocera Inferiore-Mercato S. Severino, integrativa della Salerno-Napoli, con buona frequentazione. Se integrata, mediante adduzione di traffico dalla gomma nelle stazioni di Castel S. Giorgio e Mercato S. Severino, potrebbe far registrare un rapido sviluppo.

Palermo

La situazione della rete ferroviaria in Sicilia, oltre a registrare le stesse problematiche che interessano le altre regioni italiane in materia di trasporto locale, è caratterizzata dalla presenza di un'alta percentuale di linee che fin dal 1987 il Ministero dei Trasporti aveva individuato a scarso traffico. La Commissione ministeriale, che fu appositamente costituita per svolgere un'indagine conoscitiva sulle linee minori, individuò nell'Isola quattro tipi di tratte ferroviarie: le linee fondamentali, la Messina-Palermo e la Messina-Siracusa; le linee Roccapalumba-Agrigento, Aragona Caldare-Canicattì-Caltanissetta Xirbi, Fiumetorto-Bicocca e Palermo-Trapani via Milo, che pur essendo inserite tra le linee a scarso traffico possono essere mantenute perché "integrative" a quelle fondamentali; le linee di interesse locale Alcamo-Trapani, Siracusa-Canicattì, Gela-Lentini; e le linee a scarsissimo traffico Castelvetrano-Ribera, Carcaci-Motta S. Anastasia, Noto-Pachino e Alcantara-Randazzo. Di quest'ultimo gruppo attualmente continua a funzionare solo la tratta Alcantara-Randazzo, mentre nelle altre tre la circolazione dei treni è stata sospesa ed il servizio di trasporto dei passeggeri viene effettuato con autoservizi sostitutivi delle Ferrovie.

In atto la rete ferroviaria siciliana gestita dalle Ferrovie dello Stato SpA si estende per un totale di 1.403 km, di cui 413 km sono rappresentate da linee commerciali (Messina-Palermo e Messina-Siracusa) e la rimanenza da linee regionali di interesse locale.

In relazione a quest'ultimo tipo di linee e in base a quanto stabilito nel Contratto di Programma tra lo Stato e le Ferrovie SpA, la Direzione Compartimentale di Palermo ha intrapreso i necessari contatti con la Regione Siciliana presentando al Governo Regionale un'organica proposta mirata a realizzare un sistema regionale di trasporto integrato che non implica un taglio delle infrastrutture e dei servizi, ma pone, invece, l'obiettivo di razionalizzare e riqualificare la rete ferroviaria siciliana e l'offerta dei servizi, con un progetto di ristrutturazione e integrazione funzionale dell'attuale sistema ferroviario con quello delle autolinee in concessione.

Un nuovo sistema ferroviario regionale, quindi, nel contesto di una programmazione trasportistica locale che si può realizzare coniugando le sinergie che la Regione Siciliana può esprimere attraverso il riordino funzionale del sistema delle autolinee in concessione, in una logica di integrazione e di intermodalità e secondo criteri di economicità e produttività.

Ma vediamo in dettaglio l'attuale situazione delle diverse linee regionali di interesse locale del Compartimento:

Linea Alcamo diramazione-Castelvetrano-Trapani (km 118)

L'asse ferroviario si colloca al centro di un comprensorio ad alta densità abitativa, esteso da Trapani a Mazara del Vallo, e svolge un rapido ed efficace collegamento intercomunale di grande importanza per via dell'eccessivo traffico di autoveicoli sulla strada statale 115 e su quella litoranea. La linea, a semplice binario, è gestita parte a dirigenza locale e parte a dirigenza unica e il sistema di trazione è quello diesel. Vi circolano mediamente 24 treni al giorno di cui 22 treni viaggiatori e 2 merci. La percorrenza media è di due ore e 15 minuti, mentre quella più veloce è di 2 ore. L'ultima rilevazione della frequentazione di viaggiatori ha registrato che mediamente i posti occupati sono stati 47 su 122 offerti. I volumi di vendita relativi all'anno 1992 hanno registrato nel trasporto delle merci 6.595.000 T/km e nel trasporto locale dei passeggeri viaggiatori/km 35.526.600; la previsione di sviluppo di quest'ultimo settore è di circa il 7 per cento in più.

Recentemente sono stati ultimati i lavori per la soppressione dei passaggi a livello al km 85+750 e al km 101+140 fra Alcamo D.ne e Castelvetrano e sono tutt'ora in corso i lavori per l'abolizione di 18 posti di guardia e la realizzazione dell'impianto di C.T.C. (Controllo Traffico Centralizzato). Sono stati programmati, altresì, i lavori per il ripristino della funzionalità delle opere di presidio (sostegno terreno e smaltimento acque).

Linea Canicattì-Gela-Siracusa (km 265)

La ferrovia svolge un ruolo di grande valenza per gli interscambi comunali in quanto non esiste una infrastruttura stradale capace di assorbire ulteriori quote di traffico. La linea, tutta a semplice binario, è a trazione diesel e il sistema di circolazione è in parte a dirigenza unica, locale e a C.T.C. Mediamente al giorno vi circolano due treni passeggeri "continentali", 15.8 treni classificati regionali e 1.7 treni merci. La percorrenza media è di 4 ore e 55 minuti ed il treno più veloce impiega 4 ore 30 minuti. Sull'intera tratta Caltanissetta-Siracusa i posti medi occupati sono 26 contro i 105 posti medi offerti. Le vendite hanno registrato 8.305.720 viaggiatori/km a lungo percorso, 51.400.000 viaggiatori/km nel trasporto locale e 14.088.000 T/km di merci trasportate. Le previsioni danno un aumento dell'1,45 per cento dei passeggeri su lunga distanza e dal 4 per cento per quelli locali.

Numerosi sono i lavori in corso su questa linea per la soppressione di sei passaggi a livello, per la sistemazione della tratta Siracusa-Scicli, per l'impianto di C.T.C. tra Gela-Modica-Siracusa, per la D.C.O. a Siracusa e il blocco conta assi. Inoltre è in corso la sistemazione delle opere per la sede della tratta Siracusa-Gela e l'automazione dei passaggi a livello tra Modica e Scicli.

Sono già stati programmati i lavori per la sistemazione dell'armamento e la sede della linea Canicattì-Gela e la costruzione di un muro controripa fra il km 171+350 e km 171+675 a Campobello di Ravanusa.

Linea Caltanissetta Xirbi-Caltanissetta C.le-Canicattì-Aragona Caldare (km 66)

La linea ferroviaria svolge un ruolo di collegamento essenziale tra l'area meridionale litoranea sicula con epicentro Agrigento, e la rete nazionale e un valido collegamento interprovinciale.

La linea è a trazione elettrica, ma permane il semplice binario, mentre la circolazione dei treni è regolata a mezzo del C.T.C. Il numero dei treni giornalieri è mediamente di due treni passeggeri "continentali", 23,8 treni regionali e 2,4 treni merci. Il treno più veloce impiega 56 minuti e la percorrenza media è pari a un'ora e 12 minuti. I dati relativi allo scorso anno hanno registrato una vendita di 7.423.790 viaggiatori/km a lunga distanza e 20.704.210 viaggiatori/km del trasporto locale e 5.610.000 T/km di merci. La previsione di vendita dà un più 14,30 per cento alle merci, un più 1,45 per cento ai passeggeri e un 4 per cento in più per i viaggiatori locali.

Oltre alla manutenzione straordinaria nell'ambito dell'intera Unità di Produzione di Caltanissetta, sono in corso i lavori per la soppressione di sette passaggi a livello, per l'impian-

to di climatizzazione del Ferrotel di Caltanissetta e la realizzazione dell'impianto di C.T.C. nel tratto Canicattì-Caltanissetta Centrale.

Linea Fiumetorto-Bicocca (km 191)
L'asse ferroviario collega le due realtà commerciali più importanti della Sicilia ed è di affluenza e defluenza dei flussi di traffico Sicilia/Continente. Esso è fortemente limitato dallo stato precario delle infrastrutture ed ha una larga alternativa autostradale molto efficiente. Escluso solo il tratto Roccapalumba-Caltanissetta Xirbi, che è a trazione diesel, tutta la linea è a trazione elettrica e a semplice binario, con sistema di circolazione a C.T.C. Sulla linea circolano ogni giorno in media due treni merci, due treni passeggeri a lungo percorso e 21,7 treni regionali. I posti occupati risultano mediante 35 su un totale di posti medi offerti di 109. La percorrenza più veloce è di 2 ore e 35 minuti, mentre quella media è di 2 ore e 50 minuti. I volumi di vendita registrano viaggiatori/km 23.242.380 a lunga distanza, 70.424.430 passeggeri/km in trasporto locale e T/km 15.149.170 per le merci. Le prospettive tutte in positivo prevedono un aumento di 1,45 per cento dei viaggiatori a lungo percorso, del 3 per cento per quelli locali e del 9,25 per cento per il trasporto delle merci.
Nella tratta Roccapalumba-Caltanissetta si stanno eseguendo i lavori di elettrificazione, dell'impianto del C.T.C. e la sistemazione della sagoma. Inoltre si sta provvedendo al rinnovo della massicciata tra Villalba ed Enna, la ricostruzione del ponte al km 143+690 e la soppressione di quattro passaggi a livello. Entro il primo semestre del 1995 è previsto il completamento dell'impianto di C.T.C. nel tratto Fiumetorto-Roccapalumba e nel tratto Caltanissetta Xirbi-Bicocca.

Linea Roccapalumba-Agrigento Centrale (km 76)
La linea concorre al collegamento con il capoluogo di regione e risulta essenziale in mancanza di un collegamento autostrale. Il collegamento ferroviario potrebbe svolgere la funzione di una trasversale veloce e sicura da preferire, in alternativa alla strada statale 189, per la sua percorrenza progettualmente riducibile (attualmente la migliore è di un'ora e cinque minuti) e per la maggiore sicurezza che offre rispetto al percorso stradale, che registra alti coefficienti di incidentalità e mortalità. La circolazione dei treni avviene con il sistema C.T.C. su linea a semplice binario e a trazione elettrica. La linea è percorsa in media giornalmente mediante 132 posti dei quali vengono occupati mediamente 69 posti. La vendita ha registrato 29.155.540 viaggiatori/km per quanto riguarda i viaggiatori in trasporto locale e T/km 3.300.180 per quanto riguarda le merci.
Sono in corso la ricostruzione dei tratti di corpo stradale fino a Porto Empedocle, il ripristino del fabbricato viaggiatori di Agrigento



Centrale, l'automazione del passaggio a livello al km 87+985 e la soppressione di altri quattro. Inoltre sono in corso i lavori per la costruzione della travata metallica sul torrente Barbiere, per la ricostruzione e ampliamento del ponte al km 136+445 e il consolidamento dei tratti della galleria Sangiuseppuzzo. Si è in attesa dei nulla osta degli enti locali per iniziare il consolidamento del muro sottoscarpa di Agrigento Centrale e la costruzione della galleria artificiale tra Campofranco e Comitini.

Linea Gela-Lentini diramazione (km 112)
Questa linea rappresenta la bretella di collegamento tra la linea commerciale e l'area agro-industriale centro meridionale sicula. Tutta la linea è a semplice binario e a trazione diesel e la circolazione dei treni viene regolata col sistema del C.T.C.
In media ogni giorno circolano 5,7 treni merci, 2 treni passeggeri a lungo percorso e 19,7 treni regionali con una percorrenza media di due ore e dieci minuti. Sulla tratta Catania-Gela vengono offerti ogni giorno 135 posti che vengono occupati mediamente da 40 viaggiatori. La vendita registra T/km 30.124.600 di merci trasportate, viaggiatori/km 4.305.720 relativi ai passeggeri a lungo percorso e 32.525.860 viaggiatori/km per il trasporto locale. Le prospettive sono ottime per il trasporto delle merci, per il quale si prevede un incremento del 30,72 per cento, mentre per le lunghe distanze e il trasporto locale la previsione è di un aumento rispettivamente del 1,45 per cento e del 2 per cento. Per quanto riguarda le infrastrutture attualmente sono in corso interventi di gestione economica di piccoli impianti (abolizione posti di guardia più sede ed armamento).

Linea Alcantara-Randazzo (km 37)
La linea attraversa la zona turistica della Valle del fiume Alcantara.
Attraverso l'integrazione con la ferrovia Circumetnea è possibile garantire i flussi pendolari di studenti e lavoratori tutelando adeguatamente l'equilibrio ambientale ed ecologico della Valle dell'Alcantara. La linea a semplice binario è a trazione diesel e la circolazione è regolata con il sistema della dirigenza unica. Ogni giorno vi circolano mediamente trequattro treni regionali con 14 posti medi occupati rispetto a 136 posti medi offerti. La percorrenza media è di un'ora, ma il tragitto può essere percorso in 42 minuti. La vendita ha registrato 932.000 viaggiatori/km relativi a viaggiatori in trasporto locale.
Sono in corso lavori per il servizio spola e l'automazione dei passaggi a livello dell'intera tratta di linea.

Reggio Calabria

Il Compartimento di Reggio Calabria per la sua specifica conformazione geografica è attraversato da due linee di grande comunicazione (Napoli-Reggio Calabria e Taranto-Reggio Calabria) che nello stesso tempo svolgono anche funzione di trasporto locale. Per le linee trasversali (Paola-Cosenza-Sibari e Lamezia Terme C.le-Catanzaro Lido) si può dire, invece, che hanno funzione prettamente locale pur essendo impegnate da treni a lungo percorso. Da qui la "criticità" di circolazione fra i due tipi di "offerta", in quanto si cerca di soddisfare con determinati accorgimenti le esigenze dei due diversi tipi di clientela. Vediamo ora la situazione delle singole tratte:
Battipaglia-Reggio Calabria: la linea è lunga 374 km e serve tre regioni (Campania-Basilicata-Calabria) e conseguentemente diversi bacini di traffico. È ovvio che sull'intera linea circola una gran quantità di treni locali che, se all'apparenza sembrano in numero piuttosto rilevante, agli effetti pratici risultano necessari, stante la lunghezza stessa della linea e le diverse necessità dei vari bacini. I treni locali svolgono funzione sia di pendolarismo sia di coincidenze con i treni a lungo percorso e in alcune zone (Paola-Cosenza e Villa S.G.-Reggio C.le) una funzione "interpolo" di tipo metropolitano. Com'è facile intuire, riesce alquanto arduo il compito di mantenere questa duplice funzione, perché gli interessi del viaggiatore pendolare non sempre coincidono con quelli del viaggiatore a lungo percorso, che richiede la coincidenza nelle stazioni di diramazione.
Metaponto-Reggio Calabria: questa linea, pur trovandosi su una direttrice di grande comunicazione, svolge prevalentemente un ruolo di notevole pendolarismo. Anch'essa è molto lunga (429 km), interessa due regioni (Basilicata e Calabria) e diversi bacini di traffico. Su questa linea riesce più facile il compito di attuare le coincidenze con i treni a lungo percorso, in quanto il numero di questi ultimi è molto limitato. La richiesta pendolare è frantumata e variegata, perché insistono diversi "punti di aggregazione" (scuole, uffici pubblici, terziario) cui fa capo la richiesta pendolare.
Attualmente sulla linea è allo studio un collegamento di tipo metropolitano nel basso bacino jonico che interessa la tratta Melito P.S.-Reggio Calabria C.le.
L'offerta potrebbe essere molto più elevata e migliorata qualora le caratteristiche tecniche della linea, a semplice binario e non elettrificata, fossero più rispondenti ai bisogni della clientela.
Lamezia Terme C.le-Catanzaro Lido: questo tratto di linea, lungo 56 km, è uno dei più vecchi che esiste nel Compartimento di Reg-

gio Calabria. Velocità basse, pendenze elevate, trazione diesel, semplice binario. Questa linea è interessata prevalentemente — e non solo — al trasporto locale e purtroppo deve sottostare a due grossi vincoli: le coincidenze rispettivamente a Catanzaro Lido, lato jonico, e Lamezia Terme C.le, lato tirrenico.

Paola-Cosenza: questa nuova linea (inaugurata nel 1987), lunga 26 km, non risponde alle reali esigenze di traffico. Semplice binario, con un solo posto di movimento per attuare gli incroci sotto la lunghissima galleria "Santomarco" (15.332 metri) e soltanto il tratto finale Castiglione C.-Cosenza a doppio binario. Su questa linea è presente un grosso traffico sia locale che a lungo percorso: è quindi al limite della potenzialità.

Sibari-Cosenza: attualmente la linea (lunga 67 km) insiste ancora quasi totalmente sul vecchio tracciato, ma è in previsione tra non molto il completamento della rettifica del tracciato e la relativa elettrificazione. Dopo l'attuazione di questi lavori, la Sibari-Cosenza/Paola, diventerà l'asse principale di comunicazione tra la Sicilia e la Puglia.

Attualmente la linea è interessata a un trasporto locale concentrato in alcune stazioni e in alcune ore della giornata. Si pensa di migliorare l'offerta pendolare in atto appena completate le opere infrastrutturali in corso, mentre decollerà nel contempo il collegamento Puglia-Sicilia.

In conclusione, i treni locali del Compartimento coprono delle tratte molto lunghe. Si hanno delle punte altissime di frequentazione dei treni in determinati bacini o zone di traffico, mentre nella rimanente tratta risultano poco frequentati.

Si sta cercando di ovviare a tale inconveniente facendo nascere o tagliando i treni in determinate stazioni.

Prospettive

La più immediata prospettiva, come già detto, è costituita dal "servizio metropolitano di superficie" Reggio Calabria-Villa S.G. che si sta estendendo fino a Melito P.S., razionalizzando l'offerta da e per Messina con la riapertura della tratta Reggio Marittima-Reggio Centrale e l'attuazione di un nodo d'interscambio a Reggio S. Caterina, che "apre" nell'area portuale ove sarà attestato un servizio rapido d'aliscafi da/per Messina.

È allo studio anche la possibilità di un collegamento ferroviario con l'Aeroporto dello Stretto nella tratta Reggio-Pellaro, attuando una fermata nella zona prospiciente l'aeroporto per venire incontro alle esigenze della clientela messinese e della provincia reggina che usufruisce dei servizi aeroportuali di Ravagnese. Il progetto prevede un collegamento veloce su rotaia e gomma fin dentro l'area aeroportuale. In tal senso sono stati eseguiti dei sopralluoghi congiunti con i tecnici dell'amministrazione comunale e sono state raggiunte delle intese di massima con la giunta comunale.

L'ipotesi progettuale potrà essere realizzata a costi estremamente contenuti, in quanto sfrutterà l'attuale tracciato "passante" della linea jonica a sud di Reggio.

Ultimamente, inoltre, sono state razionalizzate alcune offerte nella tratta Crotone-Basso Jonio/Tirreno e dell'Alto Jonio (Sibaritide) verso il catanzarese.

Una ristrutturazione di tutti i servizi, sia ferroviari sia automobilistici, è attualmente in una fase propositiva tra l'Ufficio Trasporto Locale di Reggio Calabria, le Ferrovie della Calabria e l'A.T.A.C. di Cosenza per attuare un servizio metropolitano integrato nell'area suburbana cosentina, che negli ultimi anni si è estesa inglobando i comuni limitrofi di Castiglione e Rende. Infine, per quanto riguarda l'area di Catanzaro, è stato aperto un tavolo di trattativa con gli enti locali interessati e con la Regione Calabria nel contesto del nuovo piano regolatore della città di Catanzaro al fine di attuare un "sistema integrato di trasporti" per servire la zona Lido-S. Maria-Città.

Roma

La mobilità regionale si concentra su cinque direttrici principali dalle quali si articolano altre 12 diramazioni:

— La Roma-Formia - Campoleone-Nettuno e Priverno-Terracina.

— La Roma-Cassino - Ciampino-Frascati, Ciampino-Velletri, Ciampino-Albano e Roccasecca-Sora-Avezzano.

— La Roma-Grosseto - Fiumicino Città e Fiumicino Aeroporto.

— La Roma-Chiusi - Viterbo-Attigliano-Orte, Capranica-Orte e Orte-Ancona.

— La Roma-Sulmona - Sulmona-Carpinone.

Un enorme afflusso di pendolarismo ferroviario si riversa inoltre sulle stazioni del nodo di Roma.

Su tutte queste strutture e risorse ferroviarie esistenti si dovrà intervenire cercando le sinergie e le integrazioni necessarie per prevedere e soddisfare le necessità di mobilità sia in ambito regionale che metropolitano.

A tal fine, misurando la richiesta attraverso l'analisi del territorio e dei bacini di traffico e attraverso i rilevamenti sulla frequentazione dei treni, è possibile predisporre e attuare una serie d'interventi per adeguare l'offerta alle effettive esigenze del territorio.

Dai dati raccolti sono emersi alcuni "punti critici" proprio in considerazione delle mutate caratteristiche socio-economiche e territoriali delle regioni attraversate da queste linee che, in relazione al periodo di costruzione delle strutture esistenti, hanno determinato la necessità di un'attenta valutazione del rapporto costi/benefici.

Sulmona-Carpinone

La linea ferroviaria attraversa un territorio scarsamente popolato. La criticità dell'offerta è dovuta al fatto che questa tratta fa parte del collegamento Pescara-Napoli. Tale collegamento è assicurato principalmente dagli autoservizi della Società Arpa.

Le richieste più significative che ci pervengono sono limitate a brevi periodi dell'anno per la concentrazione di flussi turistici diretti nelle località sedi di sport invernali o di soggiorni estivi.

Tali richieste non possono essere accolte sia per l'esiguità numerica sia per i problemi di circolazione derivanti dal fatto che la linea a binario unico, a trazione diesel e a dirigenza unica non consente una particolare elasticità di manovra.

Priverno-Terracina

La rilevazione sulla frequentazione dei treni circolanti ha evidenziato un enorme calo del flusso di viaggiatori nei giorni festivi. Pertanto, in tali giorni, si è ritenuta più economica la sostituzione con autoservizi. Particolare elemento di criticità sulla linea è legato ai lavori di automatizzazione di 19 passaggi a livello. Questo programma d'interventi sarà completato nel corso del prossimo anno; dopo di che verrà esaminata l'opportunità di sviluppo di un'offerta turistica per l'orario estivo '94 di cui saranno concordate le modalità con le associazioni locali.

Capranica-Orte

La linea serve un totale di nove stazioni dislocate in una zona scarsamente popolata. Non trasportiamo più di 60 viaggiatori al giorno. I centri urbani possono usufruire di una discreta viabilità per gli spostamenti su Roma ed Orte per cui in prevalenza vengono utilizzati mezzi di trasporto su gomma.

Viterbo-Orte

La domanda di pendolarismo su Roma è congrua rispetto all'offerta. Il punto di criticità della linea è dovuto al completamento dei lavori di restauro del ponte sul Tevere, situato tra le stazioni di Attigliano e Sipicciano. Una volta ultimati consentiranno una maggiore velocizzazione del collegamento, permettendo d'indirizzare parte della domanda di trasporto da Viterbo per Roma anziché sull'attuale Bracciano-Roma, alleggerendola negli orari di grossa affluenza. La scelta di sostituire i treni con autobus nei giorni festivi è scaturita dal fortissimo calo della domanda.

Roccasecca-Avezzano

La movimentazione dei viaggiatori su questa linea si divide in due bacini di utenza, uno per la tratta Avezzano-Sora ed uno per Sora-Roccasecca-Cassino. L'utilizzazione dei convogli circolanti è prettamente legata alla mobilità studentesca, infatti abbiamo la maggiore frequentazione su quattro coppie di treni che distribuiscono la popolazione scolastica su tre poli principali: Avezzano per il nord, Sora al centro e Cassino per il sud. Sugli altri treni esiste una movimentazione che varia tra le 35 e 60 unità. Questa linea è a trazione diesel,

a semplice binario con dirigenza della marcia del treno (dirigente unico) con sede a Sora. Queste caratteristiche impongono una circolazione piuttosto limitata, anche perché le stazioni adatte a effettuare incroci sono poche e distanti fra loro. Inoltre il materiale rotabile circolante e il percorso, con pendenze che arrivano fino al 25 per mille, non consentono tempi di percorrenza particolarmente brevi. Da queste considerazioni si capisce il motivo per cui su questa direttrice la clientela sia prevalentemente studentesca. Il lavoratore pendolare, diretto verso Roma, utilizza il mezzo privato per raggiungere una stazione dove trova un'offerta più favorevole che gli consente l'arrivo sul posto di lavoro in tempi accettabili.

Nodo di Roma

In questo caso, contrariamente a quanto avviene sulle direttrici prese in esame in precedenza, la criticità è rappresentata dai grossi flussi di viaggiatori che, in determinati orari, sono notevolmente superiori alla disponibilità dell'offerta. L'enorme richiesta di mobilità nell'area romana è una delle priorità a cui dare concrete soluzioni.

L'obiettivo, ovviamente, è quello di offrire un servizio rapido e competitivo. Gli interventi sul nodo di Roma partono da una serie di confronti tra le Ferrovie e gli enti locali. Il documento di accordo, già approvato, prevede una serie di miglioramenti delle infrastrutture, la riorganizzazione del nodo ferroviario e la realizzazione di un sistema di trasporto integrato. Il Programma Direttore di Roma consentirà di sviluppare il servizio di trasporto fino a 340 km nell'area metropolitana e fino a 450 in quella regionale. È previsto, in relazione al progetto, un incremento dell'80% di viaggiatori rispetto alla situazione attuale con un movimento di circa 250.000 unità.

Programma di societarizzazione

Contestualmente agli interventi strutturali si dovrà procedere alla costituzione di un'unica gestione direzionale del trasporto locale comprendente tutti i mezzi di rete su ferro e le linee pubbliche su gomma. Sono state costituite al riguardo apposite commissioni di studio con i rappresentanti dell'Ente FS e della Regione. Le quattro commissioni dovranno curare gli aspetti giuridico-legali della società, l'integrazione vettoriale e quella tariffaria, la realizzazione dei nodi d'interscambio. Il processo di societarizzazione riguarda essenzialmente le Ferrovie, le strutture e i servizi gestiti dal Cotral, la Regione Lazio, le Amministrazioni provinciali e il Comune di Roma. Le Ferrovie hanno già avviato il programma "Master Plan" per la definizione del ruolo di ciascun nodo ferroviario in base alle esigenze specifiche di ogni territorio, i requisiti necessari alle aree ferroviarie rispetto alle caratteristiche urbanistiche esistenti, le infrastrutture necessarie, le aree da adibire a verde pubblico, le modalità e i tempi d'intervento, il piano degli investimenti.

Torino

Il Compartimento di Torino (che comprende le regioni Piemonte e Valle d'Aosta) ha un'estensione della rete ferroviaria pari a 1903 km (di seguito riportiamo una sintetica scheda che ne descrive classificazione e sviluppo).

Classificazione linee	N.	Km	%
Commerciali	4	606	31.8
Integrative	4	184	9.7
Locali	24	1113	58.5
Totale	32	1903	100

Emerge, dai dati, che il 58.5% dello sviluppo chilometrico della rete ferroviaria del Compartimento è di interesse locale. Un'altra particolare caratteristica della nostra rete è di essere una maglia fitta che collega tutti i capoluoghi di provincia e le principali località: questo comporta un elevato numero di stazioni di diramazione ovvero località nelle quali confluiscono più linee e si realizza il maggior numero di coincidenze.

Per avviare il risanamento della gestione e ridurre i costi delle linee ad interesse locale, negli esercizi 1991-92 il Compartimento di Torino con un investimento di 200 miliardi ha realizzato, da un lato, lavori di rinnovo generalizzati all'armamento e ristrutturazione di parte del patrimonio costituito dai fabbricati civili, dall'altro la totale eliminazione dei posti di guardia, vale a dire quelle località che servivano alla manovra manuale di apertura e di chiusura dei passaggi a livello: sono stati automatizzati 532 passaggi a livello presenti sulle linee locali e chiusi altri 10.

Contemporaneamente l'Ufficio Trasporto Locale ha lavorato per migliorare l'offerta di trasporto locale; ove possibile, sono state aumentate le frequenze dei treni (soprattutto nelle ore di maggiore mobilità) e le velocità commerciali, che tuttavia permangono, però, purtroppo basse.

Il primo indicatore del complessivo riscontro positivo dei viaggiatori è sicuramente il dato degli abbonamenti: nel '92 abbiamo venduto 554.116 abbonamenti (ordinari e ridotti) contro i 505.993 del '91 (l'incremento è del 10%, gli introiti sono cresciuti del 25%). È un dato che si riferisce solo all'anno scorso, è vero, ma risente — per così dire — della nostra linea operativa.

I dati dell'Ufficio Trasporto Locale confermano un traffico giornaliero, dal lunedì al venerdì, che si aggira intorno ai 125.000 passeggeri. Circa il 50% dei nostri viaggiatori si concentra su sei (quattro commerciali, una integrativa ed una di interesse locale) delle nostre 32 linee. Le più frequentate sono Torino-Alessandria, Torino-Novara, Torino-Modane, Torino-Fossano-S. Giuseppe, Fossano-Cuneo-Ventimiglia, Torino-Pinerolo. Solo il 37.6% (vale a dire 47.000 nostri passeggeri) si serve delle 24 linee locali.

Il sabato i viaggiatori calano a 86.000. La domenica si registra un'ulteriore impennata verso il basso (soprattutto nelle linee ad interesse locale), i clienti scendono a 50.000.

Questo ha portato alla decisione di chiudere il sabato e i festivi alcune linee ad interesse locale sostituendo i bus ai treni. Le frequentazioni dei bus confermano, comunque, la scarsa propensione della gente a muoversi, nei giorni festivi, con i mezzi pubblici. La riorganizzazione e razionalizzazione dell'orario estivo 1993, meglio rispondente alla reale domanda di trasporto dei nostri clienti ha permesso un risparmio di circa 18 miliardi. Tra i problemi su cui stiamo lavorando per la progressiva eliminazione, il primo è sicuramente rappresentato dalla regolarità della circolazione e il miglioramento delle coincidenze.

Al secondo posto, i materiali obsoleti: soprattutto sulle linee ad interesse locale circolano treni non più nuovissimi. Disponiamo infatti di un parco macchine a trazione diesel con un'età media che si aggira intorno ai 30 anni. L'automatizzazione delle linee ha comportato

A Trino con il treno

Si è svolto a Trino, dal 30 giugno al 4 luglio, il primo festival della Padania: un momento di confronto con gli artisti e le culture della grande regione dei "figli del fiume". Da Gene Gnocchi a Enzo Jannacci, dalla serata con gli umoristi e i disegnatori di "Comix" a Bruno Gambarotta e a Persiana Jones e Strike, il festival "Sulle rive del Po - Genti e Culture Padane" ha avuto un ottimo successo di pubblico, coinvolgendo le cittadine e i paesi dell'area del basso vercellese e del casalese. Ma non è stata solo un'occasione per vedere gli artisti più illustri con un repertorio tipicamente padano: ci sono stati anche altri appuntamenti e altre iniziative ricchi di fascino e di interesse. Il più insolito è sicuramente l'albo sui misteri della bassa vercellese, con un fumetto inedito realizzato in collaborazione con la casa editrice Bonelli (editrice di Tex, Dylan Dog e Martin Mystère) e con l'amministrazione provinciale, contenente mille notizie e curiosità sulle leggende della zona.

Il più interessante per la rivalutazione del territorio è stato invece il percorso eco-cicloferroviario-turistico della giornata conclusiva, organizzato con "Amico Treno - Il periodico d'informazione per il viaggiatore" e con Legambiente: grazie all'asse portante dei trasporti rappresentata nella zona dalla ferrovia locale Torino-Casale. È stata una lunga gita per riscoprire le bellezze naturali della zona, dal parco fluviale all'abbazia di Lucedio al bosco della Partecipanza: per dimostrare, insomma, che l'immagine di Trino non è più legata a quella della centrale nucleare. E ora ci si prepara per la seconda edizione! **S.R.**

la chiusura di 150 stazioni; il rischio è che diventino, se non si sviluppano progetti di valorizzazione del patrimonio e sinergie e collaborazioni con gli enti locali, aree di progressivo degrado.
Al di là dello sviluppo dei rapporti istituzionali, che saranno regolati contrattualmente fra le parti (a questo proposito, è da sottolineare il protocollo di accordo per la societarizzazione del trasporto regionale siglato tra il Compartimento di Torino e la Regione Piemonte), le prospettive per una migliore utilizzazione delle linee ad interesse locale sono rappresentate da una loro progressiva e crescente specializzazione ed integrazione con il trasporto su gomma. Per accedere al sistema integrato, sarà indispensabile arrivare in tempi brevi ad una tariffa unica regionale per ferro e gomma.
Sarà altrettanto importante procedere alla progressiva eliminazione dei passaggi a livello, con conseguente minore conflittualità tra circolazione stradale e ferroviaria e minori oneri di manutenzione degli impianti.
Il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie nel nodo di Torino, quali il passante e il quadruplicamento della tratta Torino-Chivasso, permetterà infine di realizzare collegamenti passanti in area metropolitana a maggiore velocità e frequenza. Questo porterà, alle linee concesse della Satti e a quelle locali FS che gravitano su Torino, un prevedibile e consistente aumento di passeggeri del trasporto pubblico locale.

Trieste

Dietro l'orario ferroviario ci sono precise strategie di marketing (incidenti di percorso a parte) e sono queste scelte che determinano il tipo di servizio che poi verrà svolto su ciascuna linea, le fermate, la composizione dei treni, l'orario. Di questo ci viene chiesto conto quando il cliente espone i suoi suggerimenti o le sue critiche. E di questo abbiamo iniziato a parlare nel numero scorso a proposito della linea Gemona-Sacile. Vorremmo ora approfondire quel discorso, estendendolo anche alle altre linee compartimentali che hanno una spiccata vocazione al traffico locale.

Linea Gemona-Sacile
Non è mai stata una linea interessata da un forte flusso di viaggiatori perché il comprensorio che serve è scarsamente popolato e non esistono insediamenti produttivi o un terziario particolarmente sviluppati.
Negli anni passati i poli attrattori erano Gemona, Maniago e Sacile: da e verso questi si orientava il traffico pendolare (essendo ivi concentrate sia le attività produttive che quelle scolastiche), il traffico periodico rappresentato da fiere e mercati, il traffico stagionale (emigrazione interna, soprattutto verso Venezia, ed emigrazione verso l'estero).
Oggi tuttavia assistiamo ad una contrazione della domanda di trasporto ferroviario che solo quest'anno si è arrestata. Quali le ragioni? Il tipo di sviluppo realizzatosi a partire dalla metà degli anni Sessanta ha gradatamente orientato la mobilità sulla direttrice nord-sud (rammentiamo che la linea ha uno sviluppo est-ovest): Spilimbergo, Pordenone e Maniago costituiscono la meta di studenti e lavoratori della zona pedemontana e delle vallate ad essa affluenti, mentre si è di molto ridotto il traffico stagionale ed è scomparso quello legato ai mercati, senza che per altro si sviluppasse un interesse turistico per la zona.
Altri fattori hanno comunque congiurato contro il trasporto su ferro: la linea è nata a ridosso della prima guerra mondiale con scopi dichiaratamente militari. Il tracciato dunque penalizza spesso i centri urbani rispetto ai quali le stazioni risultano sovente decentrate. A ciò va aggiunta — almeno fino a quest'anno — una decennale politica di riduzione dell'offerta e provvedimenti di riduzione del traffico nel periodo estivo. Quest'ultima circostanza ha sicuramente provocato grande disaffezione nella clientela: i servizi sostitutivi con autobus si sono rilevati poco affidabili, gli orari inadeguati e non rispettati, i punti di fermata non sempre ben determinati, le coincidenze incerte.
Ecco i fattori di crisi del trasporto ferroviario, cui si affiancano quelli del servizio di "cabottaggio" merci (sulle piccole distanze e con modesti volumi di traffico il servizio merci non si paga), lo sviluppo abnorme del trasporto privato, un progressivo spopolamento e una politica della viabilità che rischia di assestare il colpo di grazia al trasporto ferroviario. Si pensi alla costruenda strada Gemona-Sequals-Maniago: se oggi il treno può essere vincente sul bus è perché impiega 95 minuti a percorrere la linea contro i 140 minuti necessari al trasporto su gomma, domani sarà difficile trovare un mercato che non sia prettamente turistico per i nostri treni.
Abbiamo tuttavia ancora alcune carte da giocare. Innanzitutto i bassi costi di gestione della linea: con l'attivazione del comando centralizzato, poche persone sono sufficienti a regolare l'intero traffico. I mezzi sono condotti da un unico macchinista e scortati dal solo capotreno.
La linea, inoltre, si presta al traffico turistico (escursionisti, cicloamatori, treni d'epoca). Sono in corso vari contatti con le organizzazioni del tempo libero, con le proloco, con gli enti locali per tentare un significativo rilancio in questa chiave nella primavera-estate del prossimo anno.
Vi sono poi margini per recuperare una significativa fetta di domanda scolastica, soprattutto nel triangolo Forgaria-S. Daniele-Majano in direzione di Gemona: tale obiettivo sarà conseguibile se la Regione sposerà le iniziative di integrazione vettoriale.
Infine, la maggior velocità commerciale che il treno ancora garantisce può essere sfruttata per collegamenti più veloci da e per Venezia: esiste ancora, soprattutto fra Maniago e Sacile, la possibilità di recuperare quel segmento di clientela che ci ha abbandonato a causa della scarsa efficienza del servizio.
Oggi che le coincidenze a Sacile sono state ripristinate e che i servizi disponibili sono aumentati crediamo che la nostra offerta sia di nuovo appetibile e concorrenziale rispetto all'auto.

Udine-Tarvisio
Pur trattandosi di una linea a carattere internazionale ha sempre svolto un importante ruolo nell'ambito del trasporto locale.
Sul tratto Carnia-Tarvisio nell'estate 1992 abbiamo soppresso quattro treni. La scelta è stata fatta nella considerazione che tra poco il tracciato della nuova linea servirà solo Pontebba e Tarvisio (e dunque da subito va ripensato il servizio pubblico nella vallata); nella constatazione degli alti costi di gestione del tratto a semplice binario; nella stima dei bassi volumi di traffico a causa dello spopolamento della vallata; nella convinzione che su questo percorso il mezzo su strada è concorrenziale quanto a costi e abbastanza vicino alla velocità del treno.
Le considerazioni delle FS si fermano qui. Ad altri spetta la valutazione dei benefici in termini ecologici, sociali (mantenere un efficiente servizio pubblico per non penalizzare ulteriormente popolazioni che già sopportano condizioni di vita più disagiate di altri) ed economici (minori incidenti, traffico meno congestionato).
Per parte nostra abbiamo dichiarato la più ampia disponibilità ad esaminare e realizzare un piano integrato di trasporto con la Regione, dalla quale attendiamo ora iniziative in questo senso. A sud di Carnia viceversa.
Il bacino di utenza potenziale è ampio: da Trasaghis a Cavazzo, da Tarcento a Buia fino alle valli del Torre possiamo servire la clientela con treni a cadenza oraria, creando due importanti nodi di interscambio a Gemona e Tarcento.
È bene tuttavia che chi ci legge sappia che l'attuale offerta potrà essere mantenuta se il trasporto su gomma verrà riprogettato per effettuare la raccolta della popolazione delle vallate sui nodi di interscambio e non, come è attualmente, con percorsi paralleli a quello ferroviario.
Questa situazione, che ci sottrae il 50 per cento di potenziale utenza, ha come effetto treni semivuoti, corriere semivuote e costi a carico della collettività raddoppiati.
Non è detto che debba essere il treno a rimanere: la prolungata assenza di scelte e la mancanza di integrazione fra vettori comporterà che chi sopporta i maggiori costi debba abbandonare il campo.
Per quel che ci riguarda abbiamo operato per garantire un'offerta sempre più efficiente, come il servizio predisposto per il distretto scolastico di Gemona, che consentirà agli studenti di raggiungere da Pinzano, Pontebba e Udine le scuole.

Cervignano-Udine

Per illustrare le potenzialità inespresse del bacino di Palmanova e Cervignano bastino questi pochi numeri: sulla relazione, oltre a noi, ci son ben due vettori su gomma che esercitano il servizio in parallelo; ogni giorno nel periodo scolastico partono da Cervignano (o dalle località adiacenti) un numero consistente di autobus nella fascia 7.00-8.00. Si tratta di un traffico che siamo in grado di assorbire già con gli attuali mezzi in circolazione o potenziando un numero circoscritto di corse.

Per quanto riguarda gli orari, viceversa, la linea è satura. Il semplice binario obbliga tutti i convogli ad incrociarsi a Palmanova: il che riduce la potenzialità e dunque il numero di treni che possono circolare. Con il prossimo anno tuttavia Risano, che è stata di recente attrezzata per essere telecomandata da Udine, verrà sfruttata per effettuare gli incroci: questo renderà più flessibile l'orario. Si potrà cioè modificare con più libertà gli orari di partenza senza l'assillo di giungere all'ineluttabile appuntamento con il treno in senso opposto a Palmanova e solo a Palmanova.

Da questa innovazione ci attendiamo la possibilità di migliorare le coincidenze alle stazioni estreme della linea. Oggi il servizio offerto è come una coperta troppo corta: se impostiamo l'orario in modo da garantire le coincidenze a Cervignano ci scopriamo i piedi a Udine, non riusciamo cioè a collegarci ai treni da/per Venezia e Tarvisio.

Resta aperta la questione dei collegamenti fra il centro urbano di Palmanova e la stazione ferroviaria, distante circa due chilometri: deterrente che oggi scoraggia l'utilizzazione del treno negli orari in cui la cittadina è attraversata dai servizi su gomma. Una soluzione potrebbe essere quella di un servizio urbano realizzato anche sfruttando i mezzi di linea esistenti, il cui percorso dovrebbe toccare la stazione.

Un altro bacino che potrà insistere su questa linea è quello di Latisana: soltanto da questa cittadina, da Lignano, da Palazzolo e da Muzzana ogni giorno si muovono verso Udine circa un centinaio di lavoratori e 200 studenti, senza contare le località intermedie.

La difficoltà nell'attingere a questo bacino consiste nella velocità/comodità dei collegamenti e nei loro costi: la mancata elettrificazione della linea S. Giorgio-Palmanova costringe oggi il viaggiatore a cambiare treno in quest'ultima località, con diminuzione della velocità commerciale.

Ultimo ostacolo: a Udine chi arriva con i servizi di bus extraurbani (che compiono un percorso attraverso la città) può raggiungere il luogo di destinazione senza ulteriori cambi di mezzi; chi arriva in treno, viceversa, deve quasi sempre utilizzare anche un servizio urbano con i conseguenti costi.

Nonostante queste difficoltà stiamo sperimentando dei collegamenti Portogruaro-Udine e Latisana-Udine, mentre — nel contempo — cerchiamo una soluzione sia per le problematiche infrastrutturali che per quelle tariffarie. Poiché si profilano all'orizzonte i primi esperimenti di integrazione vettoriale, per effetto dei tagli al trasporto su gomma che la Regione si appresta ad attuare, vogliamo essere pronti all'appuntamento così come siamo già riusciti a fare per il polo scolastico di Cervignano, che dal prossimo autunno potrà conciliare il proprio orario con quello dei nostri treni, ottenendo un efficiente servizio all'inizio e alla fine delle lezioni sulle tre direttrici da/per Udine, Monfalcone, Latisana.

Venezia

Nel Compartimento di Venezia le linee di prevalente interesse locale sono: Calalzo-Padova, Venezia-Primolano, Conegliano-Calalzo, Bassano-Padova, Casarsa-Portogruaro, Treviso-Montebelluna. Diamo di seguito per ogni linea alcuni dati sui treni circolanti e sulla frequentazione media giornaliera nell'arco dei giorni lavorativi da lunedì a venerdì, indicando alcuni punti critici e prospettive di miglioramento.

La linea Calalzo-Padova attraversa una realtà socio-economica molto diversificata, con settori produttivi di interdipendenti, aree di attrazione centrali come quelle di Padova e Treviso e centri di media grandezza, e una crescente domanda di mobilità delle persone. In particolare l'area padovana per la sua centralità geografica presenta una notevole domanda proveniente dai Comprensori di Bassano, Cittadella, Montebelluna, Castelfranco e Camposampiero. La linea ha una struttura e un'organizzazione del servizio di trasporto forse inadeguata alle attuali esigenze in tema di efficienza e di costi. Essa è lunga 158 km, a semplice binario (doppio binario da Camposampiero a Vigodarzere), elettrificata da Castelfranco a Padova. Sulla tratta Padova-Castelfranco circolano giornalmente 31 treni con una frequentazione media giornaliera del 61,95% pari a 4.700 viaggiatori; sulla Castelfranco-Belluno vi sono 24 treni, con 2.234 viaggiatori/giorno e una frequentazione del 33,84%; la tratta Belluno-Ponte nelle Alpi svolge anche un servizio di collegamento specifico e complessivamente trasporta una media di 1.646 viaggiatori al giorno pari a una frequentazione del 20,93%. Sul tratto Ponte nelle Alpi-Calalzo, comune alla linea Conegliano-Calalzo, mediamente viaggiano 800 viaggiatori/giorno con una frequentazione del 13,70%.

Sono previsti interventi per il raddoppio del tratto Padova-Vigodarzere e Camposampiero-Castelfranco, ed aree da attrezzare per l'interscambio (bus-treno) a Calalzo, Feltre, Castelfranco, Camposampiero, Vigodarzere. La tratta Padova-Castelfranco è destinata ad essere una linea basilare del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale e anche un itinerario alternativo per il traffico merci (nord/est/centro/sud). Questi gli interventi previsti: il ripristino del raccordo di Padova per i traffici da e per il centro/sud, il raddoppio del tratto Padova-Vigodarzere e Camposampiero-Castelfranco, la realizzazione di sottopassaggi per viaggiatori.

La linea Conegliano-Calalzo collega la linea commerciale Venezia-Udine e quella locale Padova-Calalzo, col tratto Ponte Padova-Calalzo.

La funzione di questa linea è di collegare rapidamente la pianura e il capoluogo (Belluno) e svolgere un servizio di tipo turistico verso Calalzo. Circolano complessivamente 40 treni: 24 da Calalzo-Ponte nelle Alpi e 16 da Ponte a Conegliano, dove i viaggiatori sono in media 1.200 al giorno (28,64% di frequentazione). Sulla Conegliano-Ponte nelle Alpi viene svolto un servizio integrato con le società La Marca e Dolomitibus, con 19 autocorse. Gli impianti sono stati recentemente adeguati ai più moderni standard di velocità, mentre sono in atto interventi per il recupero tecnico e funzionale della linea.

Nell'ottica dell'integrazione con altri vettori sono state individuate aree di interscambio presso le stazioni di Ponte nelle Alpi, Vittorio Veneto, Conegliano.

La linea Venezia-Primolano collega l'area centrale e le zone pedemontane. Sulla Venezia-Castelfranco circolano 32 treni/giorno con una media di 4.129 viaggiatori/giorno pari ad una frequentazione media del 52,8%. Sulla Venezia-Bassano circolano 29 treni/giorno, viaggiano mediamente 3.392 viaggiatori al giorno con il 45,3% di frequentazione. Sulla Bassano-Primolano viaggiano 19 treni/giorno, con una media di 981 viaggiatori/giorno, in percentuale 24,6%.

La linea è a semplice binario, elettrificata da Mestre a Castelfranco. L'elettrificazione della Bassano-Castelfranco migliorerebbe le percorrenze e inoltre si potrebbe assicurare un collegamento con l'area centrale padovana (oltre che, come avviene attualmente via Bassano-Cittadella-Camposampiero, con mezzi diesel), anche con mezzi elettrici via Bassano-Castelfranco-Camposampiero. Sarebbero necessari interventi per la realizzazione di sottopassaggi per viaggiatori e pensiline nelle principali stazioni, nonché un adeguamento dei marciapiedi in quasi tutte le stazioni.

La linea Bassano-Padova collega i Comprensori della Valsugana, di Bassano e Cittadella con l'area padovana e vicentina. A semplice binario (a doppio binario tra Vigodarzere e Camposampiero), elettrificata da Padova a Camposampiero, tratta comune con la linea Calalzo-Padova. Circolano 20 treni/giorno, con una media di 1.923 viaggiatori/giorno pari ad una frequentazione media del 65,3%. Il collegamento con l'area centrale padovana sarà meglio assicurato una volta ultimato il nuovo apparato di sicurezza a Camposampiero, raddoppiata la Padova-Vigodarzere, realizzati i sottopassaggi per viaggiatori nella tratta Camposampiero-Vigodarzere. Questi ultimi interventi sono già previsti per il potenziamen-

to della linea Padova-Castelfranco (il cui tratto Camposampiero-Padova è comune), utilizzandola come itinerario alternativo del traffico merci.

La Treviso-Montebelluna è una linea di collegamento tra la Calalzo-Padova e la Udine-Casarsa-Venezia; il suo compito principale è di soddisfare l'esigenza di collegamento della zona pedemontana (Feltre, Valdobbiadene, Alano, Cornada) con Treviso e Mestre-Venezia. Si tratta di un'area in continuo sviluppo, con un discreto movimento pendolare, orientato verso i capoluoghi di provincia e gli altri centri. Sulla linea corrono 24 treni, 1.312 viaggiatori/giorno (frequentazione media 40,6%). Viene svolto inoltre un servizio integrato con la società La Marca. Sulla linea sono stati ultimati gli interventi per il recupero tecnico e funzionale. A Montebelluna esiste ed è già operante nel piazzale antistante la stazione un'area per l'interscambio.

Sulla linea Casarsa-Portogruaro, a semplice binario, circolano 15 treni, con 712 viaggiatori/giorno e una frequentazione media del 29,9%. Nel futuro, in un'ottica di razionalizzazione dei trasporti, potrebbero realizzarsi accordi di integrazione vettoriale con società di autoservizi.

Verona

Nell'ambito di giurisdizione del Compartimento di Verona ricadono sette linee di interesse locale.

Linea San Candido-Fortezza

Ha caratteristiche di linea di montagna, con tratti a forte pendenza e accentuata tortuosità che ne limitano la velocità di esercizio a 75-80 km/h. Recentemente è stata elettrificata ed oggetto di consistenti lavori per il rinnovo del binario, oltre a numerose opere per l'eliminazione di buona parte dei passaggi a livello. Dal mese di dicembre 1992 è gestita con un moderno sistema per il controllo centralizzato del traffico. Sono pertanto realizzate tutte le condizioni per una gestione economica e con un elevato grado di affidabilità di esercizio. Il servizio è svolto in parte con treni navetta, composti da carrozze per medie distanze e in parte con vecchie automotrici elettriche: "punto debole" dell'offerta di trasporto. La loro sostituzione dovrebbe essere collocata fra le priorità del piano di ammodernamento del materiale rotabile.

Sui 18 treni circolanti giornalmente si effettuano in media circa 1.500 viaggi, per lo più di breve percorso (20-25 km). Si tratta di valori modesti per il cui incremento necessita coordinare l'offerta ferroviaria con quella degli autobus realizzando punti di interscambio in particolare a San Candido e Brunico, oltre ad eventuali altre località minori.

Le stazioni sono impresenziate e la cura delle sale di attesa è stata assunta dalle singole amministrazioni comunali.

È in corso l'attivazione di punti vendita presso esercizi pubblici per la commercializzazione di biglietti di corsa singola e di abbonamento a fasce chilometriche.

Linea Bolzano-Merano

Nonostante si sviluppi tutta su un tratto pianeggiante, la linea consente modeste velocità di esercizio, 80-90 km/h, a causa del tracciato tortuoso. Necessita inoltre di lavori di rinnovamento di alcuni tratti di binario.

È servita da treni a trazione elettrica con carrozze per medie distanze ed in parte con vecchie automotrici elettriche in grado di offrire un insufficiente livello di comfort di viaggio. Sui 31 treni in circolazione giornalmente si effettuano mediamente circa 3.200 viaggi, per la maggior parte fra le stazioni di estremità. Dal dicembre 1992 è gestita con un sistema per il controllo centrale del traffico.

Sulla linea è in vigore un accordo con la Provincia di Bolzano, in base al quale è possibile l'utilizzazione sia dei treni che degli autobus del servizio provinciale per i possessori dei biglietti emessi in base al sistema tariffario provinciale. È in corso l'organizzazione di punti vendita, presso esercizi commerciali, di biglietti a fasce chilometriche.

Come per la linea San Candido-Fortezza, la prospettiva futura della linea Merano-Bolzano è il suo inserimento in un progetto di trasporto provinciale che comprenda tutti i sistemi di trasporto collettivo (treni, autobus, funivie).

Linea Trento-Primolano

Anche questa è una linea dalle prestazioni molto limitate, per la presenza di tratti con forte acclività e con velocità medie di 65-70 km/h. Gestita da qualche anno con sistema per il telecomando delle stazioni, è servita con automotrici diesel di costruzione non recente. Sui 22 treni previsti si svolgono in media circa 1050 viaggi giornalieri, su percorsi molto brevi. La linea è andava via via perdendo traffico nel corso degli anni a favore del mezzo privato e del servizio di autotrasporto pubblico viaggiante pressoché parallelo e con vantaggio dell'attraversamento della città di Trento, dove consente più punti di salita e discesa nell'ambito urbano e conseguentemente un servizio più vicino ai luoghi di destinazione. Il percorso "allungato" che la ferrovia deve seguire per superare il dislivello fra Trento e Pergine comporta maggiori tempi di viaggio su tale tratto rispetto agli autobus.

È in vigore un accordo con la provincia di Trento, in base al quale i possessori di apposito abbonamento possono servirsi indifferentemente dei treni o degli autobus.

In futuro, provi specifici interventi infrastrutturali e tecnologici, il tratto di linea potrebbe svolgere un ruolo per il trasporto suburbano sul percorso Trento-Pergine o Trento-Borgo Valsugana, nell'ambito di un sistema provinciale di trasporto collettivo integrato che veda il miglioramento e potenziamento del ruolo del treno e un ridimensionamento di quello degli autobus e del mezzo individuale.

Linea Vicenza-Schio

È una linea dalle prestazioni discrete, con velocità raggiungibili di 100-110 km/h, ulteriormente migliorabili con interventi per il rinnovo di estesi tratti di binario e con l'impiego di materiale rotabile con prestazioni superiori a quello attualmente impiegato, che denuncia gli "acciacchi" dell'età non più verde.

È previsto prossimamente l'attrezzaggio con il sistema per il controllo centralizzato del traffico che consentirà di ridurre i costi di esercizio e di migliorare l'affidabilità e la regolarità del servizio.

Sui 33 treni, circolanti giornalmente, si effettuano circa 3.700 viaggi, per lo più fra i maggiori centri: Vicenza, Thiene, Schio.

Il ruolo della linea potrebbe essere accresciuto con un coordinamento del servizio di autobus extraurbani su alcuni bacini, che li veda attestarsi nelle stazioni di Schio e Thiene.

Linea Verona-Mantova-Modena

Ne è prevista l'elettrificazione e la dotazione con il sistema per il controllo centralizzato del traffico. Sul tratto Verona-Mantova, sui 30 treni previsti si svolgono mediamente 4.200 viaggi al giorno; i 26 treni del tratto Mantova-Carpi vedono circa 1.800 viaggi, mentre sul tratto Carpi-Modena si svolge un traffico di circa 2.400 viaggi al giorno.

Le prospettive future, per accrescere il ruolo della ferrovia, richiedono un coordinamento col servizio di trasporto pubblico extraurbano con punti di interscambio a Verona, Villafranca, Mantova, Suzzara, Carpi e Modena. È in avanzata fase di studio un progetto di esercizio integrato treno-bus che vede l'interscambio nelle stazioni di Rolo-Novi e Carpi e con la soppressione del servizio di autobus sui percorsi serviti dai treni.

Linea Mantova-Monselice

È servita in parte con treni navetta a trazione diesel e in maggior parte con automotrici diesel, in corso di graduale sostituzione con altre di più recente costruzione.

È in corso di realizzazione il sistema per il controllo centralizzato del traffico che porterà a un miglioramento della regolarità e dell'affidabilità di esercizio.

I 22 treni previsti soddisfano una domanda di trasporto di circa 3.600 viaggi al giorno, per la maggior parte di breve percorso, a ridosso dei centri maggiori (25-30 km mediamente).

Linea Verona-Legnago-Rovigo

Di fatto la linea è limitata al tratto Legnago-Rovigo a causa della sospensione del servizio sul tratto Isola della Scala-Cerea, motivato dal rifacimento della stazione di Isola della Scala, connesso ai lavori per la costruzione del secondo binario sul tratto Verona Ca' di David (linea Verona-Bologna) che impedisce di utilizzare il collegamento Verona-Isola della Scala-Cerea (la riattivazione è prevista per fine '95).

LETTERE&LETTERE

Cari lettori,
una volta tanto vogliamo utilizzare questo spazio per ringraziare tutti coloro che scrivono facendoci i complimenti per il giornale e che ci invitano a proseguire nella strada intrapresa, che ci incoraggiano a continuare il colloquio iniziato su queste pagine. Un ringraziamento particolare ad Angelo Rossetti di Milano, Paolo Guadagnoli di Torino, Fabrizio Biagioni e Maria Letizia Corigliano di Torre del Lago Puccini (Lucca), Antonio Salzotto di Torino, Dante Calamante di Frabosa (Cuneo), Silvia Martini di Bologna, Gianfranco Schettino di Vipiteno. Grazie anche a tutti gli altri che scrivendo contribuiscono a rendere viva la nostra rivista.

Pubblicizzate le iniziative turistiche

Mi ritengo un amico delle ferrovie perché amo viaggiare in treno e lo faccio spesso per i più svariati motivi. Anche per le mie gite ed i miei viaggi mi sono servito e mi servo ancora oggi dei treni.
Perché non pubblicizzate sulla vostra interessante e pregiatissima rivista le lodevoli iniziative, riguardanti il turismo, organizzate dai vari Dopolavoro Ferroviari?
Un'idea del genere sarebbe, a mio avviso, foriera di notevoli risultati associativi e sicuramente fonte di buoni redditi, utili alla vostra azienda.

Claudio Milanesi - Bressana Bottarone (Pavia)

Su "Amico Treno" abbiamo descritto, in passato, itinerari turistici da percorrere in treno e consigliato anche la visita ad alcune ferrovie turistiche e a vapore (non solo italiane). Purtroppo sugli ultimi numeri abbiamo dovuto interrompere queste rubriche per l'assoluta mancanza di spazio. Presto, però, i nostri lettori ritroveranno quelle pagine "mancanti".

Divulgate con slancio "Amico Treno"

Ho trovato la vostra ottima rivista alla stazione di Oristano.
A Sassari, ove abito, non la vedo mai! Per questo motivo vi prego cortesemente di annoverarmi fra i vostri più assidui lettori spedendomela sempre. Mi corre il dovere di esaltare il notevole impegno con cui cercate di avvicinare l'utente al meraviglioso, ma pur sempre complesso, mondo della ferrovia. Devo infatti rilevare come sempre di più, con linguaggio appropriato e tecnico, l'utenza si rivolga a voi; molto merito per un ottimo metodo divulgativo va proprio alla vostra rivista. Posso permettermi un modesto consiglio? Non esaltate troppo l'Alta Velocità e soprattutto non subordinate ogni eventuale miglioramento del traffico locale al raggiungimento della stessa. Esiste anche un'altra Italia ove si viaggia con scartamento ridotto ad una velocità commerciale di 25 km/h; ove si tagliano i pochi treni esistenti; ove si blatera di dorsale sarda elettrificata, ma poi si affittano i locomotori elettrici all'uopo costruiti dalla SNCF di Parigi. E potrei proseguire...
Ma nonostante tutto credo e voglio credere ancora nell'amico treno. Fa parte della mia vita e come tutti i grandi amori non può essere tradito. Vi invito a proseguire con slancio nella divulgazione della vostra rivista (ma perché non dire "nostra"?) e, soprattutto, vi ringrazio anche a nome di chi approfitta dello spazio che concedete, per tutto chiedere e nulla dare. Grazie ed ancora grazie.

Riccardo Inchingolo - Sassari



Grazie per tutti gli apprezzamenti fatti per la rivista. Speriamo, però, di non causarle un dispiacere quando in futuro parleremo di "quadruplicamento" delle linee (che forse è un'espressione più accettabile di Alta Velocità, anche perché è il vero significato del progetto): è troppo importante, considerati i riflessi che dovrebbe avere la realizzazione di nuovi binari sulla circolazione dei treni pendolari, per poter tacere. Qualcosa si sta muovendo anche per la Sardegna (non è detto che non si possa fare qualità senza elettrificazione). Ne parleremo presto.

Chiamateci pure utenti, ma lasciateci i treni

Siamo assidui utenti (o clienti che dir si voglia) delle FS. Apprezziamo molto il vostro giornale; anzi dobbiamo meravigliarci che una rivista così interessante e completa sia distribuita gratuitamente, mentre altre riviste ferroviarie, di ben minor valore, siano vendute a prezzi vicini alle 10mila lire. Elogiamo anche alcune iniziative promozionali, come la "musica in treno", i "corsi di inglese" ecc. Tuttavia preferiamo, nel più assoluto dei modi, un milione di volte di più, rinunciare al vostro bellissimo giornale, alla musica in treno, a tanti progetti, come per esempio il nuovo fabbricato viaggiatori di Milano Lambrate (dalla parte opposta all'uscita della metropolitana), pur di poter continuare a recarci in treno a Pre' Saint Didier, a Chiavenna, a Ormea, a Malles Venosta ecc., senza doverci servire di traballanti automezzi che circolano mischiati alle auto e penalizzati da tutte le remore di quelle persone che, non avendo alcun rispetto per la natura e per l'ambiente, si recano in quelle località in automobile (senza scrupolo di essere corresponsabili della relativa rovina). Crediamo così di aver espresso chiaramente il nostro parere di "clienti". Siamo comunque disposti, pur di poter viaggiare in treno anche nelle località indicate, anche a essere chiamati "utenti".

Gherardo Silipo - Uboldo (Varese)

Il suo parere è chiarissimo, non lascia dubbi di sorta. Il problema è che non sono in tanti a pensarla come lei se è vero che la frequentazione dei treni sulle linee da lei citate non risulta tale da giustificare l'utilizzo dei treni regionali. Stiamo cercando soluzioni con le Regioni, ma abbiamo soprattutto bisogno dell'aiuto dei clienti: inviti i suoi amici a prendere il treno e non l'automobile.

L'Europa rilancia le ferrovie, e l'Italia?

Uno spot Tv delle FS ci mostra, oltre a tranquilli scorci ferroviari, strade intasate da interminabili code di auto e arrabbiatissimi automobilisti, un chiaro messaggio in favore del treno. Poi le stesse FS sbattono sulle già caotiche ed insicure strade e nelle nostre trafficate città tanti famosi autobus.
Mi riferisco logicamente alla sostituzione di tanti treni regionali nei giorni festivi con autocorse che per passate esperienze ritengo totalmente inefficienti per quanto riguarda la regolarità del servizio ed estremamente inaffidabili per la sicurezza del viaggio, specie in condizioni e situazioni ben determinate. L'unico risultato è stato l'abbandono del servizio da parte della "clientela" che, rischio per rischio, ha così optato per il mezzo privato con il bel risultato di peggiorare la situazione sulle strade.
Nessuno sembra comunque preoccuparsi di

tutto questo, né le pubbliche amministrazioni, né la clientela stessa, né tantomeno le FS Spa, impegnate in progetti impossibili.
Gli unici a preoccuparsi sono i ferrovieri di certi impianti vittime di tali inconcepibili "tagli", attuati proprio nel momento in cui l'Europa vuole rilanciare ed incentivare l'utilizzo della ferrovia, quella stessa Europa tanto decantata in Italia, forse la nazione che più di tutte si dovrebbe impegnare in questo rilancio, ma che purtroppo ha impiegato 25 anni a completare la "Direttissima" Firenze-Roma, con i suoi limiti. L'Italia che non sa e non vuole mantenere, né migliorare, la sua rete ferroviaria rimarrà solo Italia, ma non diventerà mai Europa.

Claudio Prada - Pavia

Siamo costretti a ricorrere alle sostituzioni di alcuni treni regionali con autocorse per la mancanza di un numero viaggiatori tale da giustificare l'utilizzo di un convoglio. Infatti, come abbiamo avuto modo di spiegare (vedi l'articolo di fondo di "Amico Treno" anno 1 - n° 5) meno di 50 utilizzatori non rendono conveniente l'effettuazione di un treno e per gli stessi viaggiatori è sufficiente l'utilizzo di un autobus, che costa molto meno. Non possiamo che convenire con le considerazioni del signor Prada, quando dice che il treno offre un servizio più regolare e più sicuro, e per questo stiamo cercando tutte le possibili soluzioni, insieme a Regioni ed Enti locali, per poter conservare il maggior numero dei convogli. Certamente l'Italia è in ritardo rispetto ad altri Paesi europei per quanto riguarda lo sviluppo e la stessa utilizzazione della rete ferroviaria. Credo che possa però recuperare il tempo perduto in passato se le scelte politiche saranno adeguate. I ferrovieri, insieme a tutti i cittadini, naturalmente si augurano che il servizio aumenti piuttosto che diminuire.

Quel treno per Bergamo...

L'ennesimo disservizio, subito come cliente dell'Ente che Ella rappresenta, mi spinge a segnalarle l'episodio incriminato.
Premetto che il diretto 2085 in partenza alle 19.05 da Milano Centrale ha coincidenza a Treviglio Centrale con il locale 5101 delle ore 19.37 per Bergamo.
Il giorno 5 marzo, giunto a Treviglio con il suddetto treno, ho avuto la sorpresa di apprendere tramite l'altoparlante che il locale 5101 per Bergamo era stato soppresso e che il primo treno utile per Bergamo era il treno 10855 a Treviglio Ovest. Si dà il caso che tra le due stazioni di Treviglio vi sia una passeggiata di 15 minuti senza alternativa di autobus e taxi in quanto inesistenti. Posso capire l'emergenza che porta alla soppressione di un treno. Non capisco invece perché non si prendano in tale circostanze provvedimenti atti a rendere meno disagevole per il viaggiatore l'evento straordinario. Mi permetto di segnalare alcune delle azioni che si sarebbero potute intraprendere:
- avvisare della soppressione i viaggiatori del diretto 2085 in partenza a Milano Centrale;
- far fermare straordinariamente il diretto 2085 nella stazione di Cassano per fornire ai viaggiatori per Bergamo la coincidenza con il locale 10855;
- far transitare il locale 10855 per Treviglio Centrale.
Iniziative simili a quelle che ho suggerito potrebbero in molti casi trasformare una situazione sfavorevole in un fatto positivo dimostrando tempestività e sensibilità verso la clientela.

Filippo Zamboni - Bergamo

Solo alle 19.20 del 5 marzo si è avuta la conferma dell'impossibilità di effettuare il treno 5101. Pertanto non è stato possibile adottare nessuno dei provvedimenti da lei suggeriti. Ha ragione a sostenere che il capo stazione di Treviglio avrebbe dovuto, quantomeno, tentare di far fermare il diretto 2085 nella stazione di Cassano d'Adda per consentire ai viaggiatori diretti a Bergamo il trasbordo sul treno 10855.



Se il treno si guasta

Sono uno dei tanti viaggiatori che ebbero la sfortuna di trovarsi sull'espresso n° 331 Domodossola-Milano il giorno 7 febbraio 1998. Quel mattino, per raggiungere Milano Linate in tempo utile ad imbarcarmi sul volo AZ 059 delle ore 13.00, partii da Gallarate con l'espresso delle ore 10.12. Tutto procedette bene fino alle 10.35 circa quando, in aperta campagna fra le stazioni di Parabiago e Vanzago, il treno si bloccò. Per circa mezz'ora nessun viaggiatore venne informato di quanto era successo, poi incominciò una preoccupazione collettiva. La rottura del pantografo del locomotore bloccò il treno e tolse la corrente su tutta la linea. I treni in entrambe le direzioni erano bloccati. Si venne a sapere dal personale che il treno sarebbe ripartito soltanto quando una squadra tecnica proveniente da Milano avrebbe provveduto alla riparazione. Mi resi conto che il mio viaggio Milano- Roma-Nairobi stava già per finire prima ancora che cominciasse. Agitatissimo e impotente percorsi le vetture in cerca di un telefono cellulare con il quale, dopo diverse telefonate, potei collegarmi con l'Ufficio Informazioni di Linate Aeroporto affinché, tramite annuncio, fosse avvisato il capo del mio gruppo che era in possesso dei miei documenti di volo. Con diversi stratagemmi, sempre con il telefono cellulare, riuscii a trovare un taxi che mi venne a prelevare ad un casello ferroviario alle ore 12.20, a circa 2 km dalla fermata del treno, taxi che mi costò 100mila. Solo così potei raggiungere l'aeroporto alle ore 13.00, ma dei compagni di viaggio e del capo del gruppo nessuna traccia: erano già partiti per Roma. Ebbi poi conferma che l'annuncio non fu da loro sentito. Mi rivolsi alla Compagnia Aerea Alitalia la quale mi disse che se volevo raggiungere Roma mi dovevo munire di un nuovo biglietto del costo di 213mila. Solo così potei proseguire e finalmente ricongiungermi a Roma con il gruppo. Ora, a chi posso rivolgermi per avere il rimborso delle spese sostenute, non per mia volontà, delle telefonate, del taxi e dell'aereo? Distinti saluti.

Guido dal Toso - Sommalombardo (Varese)

Per prima cosa speriamo che lei possa accettare le nostre scuse per l'inconveniente e per le gravi conseguenze che il guasto al locomotore del treno 331 le ha arrecato. Purtroppo dobbiamo comunicarle che non è possibile ottenere alcun rimborso, neppure parziale, per le spese che ha dovuto sostenere a causa dell'imprevisto ritardo. Le "Condizioni e Tariffe", che regolano rapporto tra vettore Ferrovie e cliente, stabiliscono, infatti (articolo 12, ma anche visti gli articoli 11 e 13), che si possa chiedere il rimborso del prezzo dell'intero biglietto unicamente nei seguenti casi:
a) quando la partenza del treno sia ritardata di un'ora od il treno venga soppresso;
b) quando il viaggiatore non possa partire in seguito ad un ordine dell'autorità pubblica;
c) quando il viaggiatore, per fatto proprio, non possa utilizzare il biglietto.
E stabiliscono che è ammesso il rimborso parziale:
a) quando [il viaggiatore] sia impedito di continuare il viaggio per mancata coincidenza dipendente dal ritardo o dalla soppressione del treno, o da interruzioni di servizio, e non intenda di valersi dei mezzi che, secondo il disposto dell'art. 11, le Ferrovie Spa, gli offrano;
b) quando sia impedito di continuare il viaggio per ordine dell'autorità pubblica;
c) quando il viaggiatore, per fatto proprio, non possa proseguire il viaggio, purché la mancata prosecuzione sia fatta constatare alle Ferrovie Spa, sotto la pena di decadenza, all'atto dell'interruzione e la causa dell'impedimento sia debitamente comprovata.

Resta ancora molto da fare

Da pendolare da quasi sette anni (come studente prima, per lavoro adesso) sulla tratta Reggio Emilia-Bologna, ho avuto modo di "assaggiare" quasi tutti i tipi di disservizi di cui le FS sono state nel passato capaci. Per questo sono pronto a darvi atto del generale miglioramento della qualità del servizio di quest'ultimo anno/anno e mezzo, anche se altro resta ancora da fare; in quest'ottica reputo molto importante anche lo strumento di questa rivista come forma di dialogo diretto fra clienti e FS (e infatti sono abbonato).
La ragione per cui le scrivo è che, a fronte del vostro impegno a migliorare, accadono talora cose che riportano indietro di anni, rivelando — questo è il problema — l'enorme difficoltà di cambiare la mentalità di certe persone, vostri dipendenti, nell'affrontare situazioni di disagio per i passaggeri. Mi riferisco alla situazione surreale in cui sono rimasto coinvolto qualche sera fa, il 22 febbraio 1993, sul diretto 2028 Bologna-Torino che, partito in orario da Bologna, è rimasto fermo quasi 20 minuti a Samoggia, per poi giungere a Modena a passo d'uomo, ripartirvi dopo altri 10 minuti (ed erano le 20.35, ossia già quasi 40 minuti dopo l'orario previsto), per poi "piantarsi" definitivamente a Rubiera per 45 minuti, giungendo infine a Reggio Emilia alle 21.30, con 75 minuti di ritardo. Ora, ciò che contesto non è il fatto che possa verificarsi un guasto (come pare sia accaduto) al locomotore, anche se, non essendo Bologna una stazioncina di periferia, ci si potrebbe legittimamente attendere che le opportune verifiche venissero fatte con scrupolo e precisione, è il modo con cui è stata gestita la situazione da parte del vostro personale. Per tutto il tempo indicato, nessuno ha ritenuto opportuno (per non dire doveroso) informarci di quanto stava accadendo: siamo stati lasciati nel limbo della più completa ignoranza. Non un controllore (non è un luogo comune: in questi casi non se ne vede mai uno) fino alle 21.15, non un annuncio dall'altoparlante, niente. Solo voci, incontrollate e incontrollabili, di gente che sosteneva di aver sentito questo o quello. Il tutto ha raggiunto la soglia della beffa quando, verso le 21.10, siamo stati sorpassati a Rubiera dal diretto 2118, che nessuno ha ritenuto di dover far fermare per raccoglierci: per la cronaca, l'avviso "allontanarsi dal 1° binario, treno in transito" è stato l'unico segno di vita (o di beffa?) dell'altoparlante della stazione di Rubiera. Se a questo si aggiunge che, a locomotore spento, il riscaldamento non funzionava, ci si può ben rendere conto di quanto, alle 21.00 di un giorno del mese di febbraio, la situazione sia stata divertente. Posso chiederle cosa sarebbe costato a un controllore passare a spiegarci la situazione, o quantomeno informarci del nostro destino tramite gli altoparlanti delle stazioni in cui abbiamo avuto il piacere di sostare? Non si pretende il caffè gratis, solo un modo di agire che faccia sentire persone e non parte dell'arredamento del treno.
Quanto alla mancata fermata del treno 2118, al di là del fatto che anche il 2028 si sia infine mosso dopo una divina di minuti, ciò che irrita è il metodo dei due pesi/due misure: se la fermata straordinaria serve alle FS per far guadagnare due minuti (e non rimborsare i supplementi per treno rapido) a un Intercity sì fa, se serve ai clienti bloccati da un'ora in campagna, e abbandonati a se stessi, non si fa perché inutile.
Per finire, un suggerimento: visto che la primavera è la stagione dei lavori in corso, che provocano sempre ritardi di 15-20 minuti, non si potrebbe predisporre in ogni stazione una bacheca (basta un metro quadro di compensato...) su cui affiggere gli avvisi, settimana per settimana o mese per mese, dei lavori previsti nelle diverse fasce orarie? Così, chi ha assoluta necessità di arrivare entro un dato orario potrebbe rimediare, al limite, prendendo il treno precedente?

Enrico Denti - Reggio Emilia

Siamo perfettamente d'accordo con il signor Denti: rimane ancora molto da fare per migliorare il servizio reso dalle Ferrovie, soprattutto per quello che riguarda le informazioni al cliente. È nostra intenzione di impegnarci a fondo per cambiare la mentalità del personale che ancora trascura di considerare il viaggiatore come un vero e proprio cliente al quale è necessario prestare la massima attenzione. Evidentemente risulta difficile a qualcuno comprendere che non basta più garantire soltanto la sicurezza del trasporto o effettuare il servizio di controlleria come avveniva (ma si era già in difetto!) in passato. Buona parte delle colpe di questo andazzo è nostra: abbiamo privilegiato la preparazione tecnica del personale, anche di quello che doveva stare a contatto con il cliente trascurando alcuni aspetti fondamentali per la formazione di autentici "addetti alla clientela". Cercheremo di rimediare velocemente contando sulla collaborazione dei nostri colleghi (non bisogna fare, però, di tutte l'erbe un fascio: molti sono già all'altezza del compito!): comunque non sopporteremo oltre la maleducazione di nessuno. Segnalateci, perciò, eventuali episodi spiacevoli di cui sarete vittime o semplici testimoni.
Per quanto riguarda le informazioni sui previsti ritardi per lavori, ci risulta che vengano già affissi avvisi alla clientela nelle stazioni delle tratte interessate e sui treni che le percorrono. Anche per questo cercheremo di intervenire affinché le comunicazioni appaiano più visibili.



Meno di serie B grazie ad "Amico Treno"

Caro "Amico Treno",
è la prima volta che riesco a leggerti e mi sei piaciuto davvero, vorrei riceverti a casa dato che fai fatica ad andare in stazione.
A parte i complimenti per come è organizzata la rivista (anno 2 n° 1, mi è piaciuta in particolare l'intervista a "Bobo", nonché la parte sui Compartimenti), sono contenta che anche in Italia esista un'iniziativa del genere, mi sento meno di serie "B"..., finché non leggo che non riuscite a distribuirla in tempo in tutta la nazione, che volete VENDERLA in edicola (non male come rivista, ma perderebbe la sua identità ...), però concedete di averla gratuitamente a casa se uno si prende la briga di farsi sentire: be' devo ritenermi fortunata d'averti beccato in stazione giovedì scorso!
Dimenticavo (sono maleducata eh...) mi chiamo Valeria, ho 21 anni, prendo spesso il treno, sono, come mi definiscono alcuni amici, una "pendolare del cuore": infatti vivo e studio — Ingegneria nucleare con frequenza non obbligatoria, ma quasi — a Torino, mentre la mia metà sta a Monza e non va d'accordo con mio padre; così ogni settimana week-end in Brianza. I soliti amici per prendermi in giro un giorno mi hanno detto che avevano fatto l'"abbonamento dell'amore", carta rossa, per coppie a "pendolamento" settimanale. Io ho già la carta verde, capisco che ci sono dei problemi ben più gravi per voi da risolvere, ma esistono soluzioni ancora più vantaggiose della carta verde per la mia "frequenza d'utilizzo"?
Sempre per Torino-Monza una cosa mi dà fastidio: pochissimi treni partono dalla stazione di Milano Centrale per Monza, dovrei andare a Porta Garibaldi (Lit. 1.200 per la metropolitana: così va a finire che non prendo il treno, ma faccio un'odissea di metrò e pullman per Sesto; costa meno, meno tempi morti); perché? Finiti i problemi. Devo riconoscere una puntualità "folle" fra TO e MI (1 ritardo in 8 mesi, a me)..., ma perché gli intercity ci mettono solo 10' di meno e costano il "doppio"?
S'intende che non voglio una maggiorazione dei prezzi dei diretti!
Saluti a tutti.

Valeria Riccardo - Torino

Grazie per i complimenti. Ci stiamo convincendo che lei abbia ragione e che vendere "Amico Treno" in edicola non sia la cosa migliore da fare: forse saremo costretti, per una volta, a... non essere di parola e a continuare la distribuzione a titolo gratuito del nostro giornale (accogliendo così le numerosissime richieste che sono state avanzate in tal senso da altri lettori), ma razionalizzando i punti di distribuzione. Per il suo "abbonamento dell'amore" ci sono da valutare alcune cose: innanzitutto quanti sono i viaggi eventualmente effettuati oltre al settimanale spostamento

Torino-Monza-Torino. Se i viaggi fossero numerosi si potrebbe consigliare l'acquisto di una "Tessera d'Autorizzazione" (che consente un risparmio nell'ordine del 40 per cento del prezzo del biglietto ordinario) o di un abbonamento ordinario mensile.
Purtroppo non possiamo "attestare" tutti i convogli nella stazione di Milano Centrale, che ha raggiunto ormai livelli di circolazione al limite del consentito, e dobbiamo continuare a chiederle un piccolo ulteriore sacrificio d'amore anche nei confronti del treno.

Così non si può andare avanti!

Vorrei segnalare un episodio accadutomi il 18 maggio '93 sul treno Milano-Monaco, che parte alle sei del mattino da Milano.
Mi recavo a Verona ed avevo un biglietto di A/R, acquistato la sera prima a Verona, dove adesso mi reco per lavoro abbastanza frequentemente. Avevo anche un regolare supplemento rapido, acquistato insieme al biglietto, sul quale c'era scritto "emesso il 17 e scadente il 17". Il supplemento era collegato al biglietto che invece scadeva il 19. I riferimenti di questo collegamento erano chiaramente stampati sul biglietto.
Il controllore decide di multarmi perché il supplemento rapido non è valido. Tiro quattro moccoli in direzione della biglietteria di Verona, prego il controllore di rendersi conto della mia assoluta buona fede, pago le 12.000 lire di multa e me ne vado.
Arrivato a Verona vado alla biglietteria per dire che la sera prima mi avevano dato un biglietto sbagliato. Esibisco biglietto e multa. Mi dicono che invece si tratta di un biglietto assolutamente regolare. La multa non ha senso. Salgo sul marciapiede dove il treno rimane fermo per circa 20 minuti, dico al capotreno quello che mi è stato riferito alla biglietteria, lui mi manda da chi mi ha dato la multa (sul treno credo che fossero in tre, il capotreno e altri due), quello mi dice che non è d'accordo e che i supplementi rapidi scadono alla mezzanotte del giorno di emissione. Gli chiedo nome e cognome, dopo avergli naturalmente dato il mio, lui mi dice che la sua matricola (di nome e cognome non se ne parla nemmeno) è riportata sul biglietto di multa che mi ha dato. Il capotreno è presente ed assiste a tutta la scena. Dice che si tratta di un problema tra me ed il controllore. Ridiscendo alla biglietteria, dico che il rimborso mi è stato rifiutato, mi danno un foglio su cui scrivere un reclamo. Mentre scrivo arriva il controllore con le 12.000 e si riprende il biglietto della multa. Attorno avrò avuto una decina di persone, tra cui anche il capotreno. Dico che voglio comunque far presente la cosa all'amministrazione ferroviaria. Stanti così le cose capotreno e controllore decidono di portarmi alla polizia ferroviaria asserendo che, mentre mi trovavo sul treno, avevo insultato il controllore e gli impiegati dello sportello di Verona. Poi, a quel punto, non avendo più il biglietto della multa (fatto con quelle macchinette elettroniche che hanno adesso i controllori) non avevo più ragione di lamentarmi, dicono loro. Alla Polfer siamo in quattro: i due ferrovieri, un poliziotto ed io. Il poliziotto, credo che fosse il responsabile di turno, mi dice che innanzitutto, prima di parlare devo esibire i documenti. Incomincio a sentirmi a disagio. Controllore e capotreno stanno benissimo. Io, tra l'altro, del nome del controllore non so ancora niente. A lui i documenti (o magari il numero di matricola, visto che va di moda) non vengono richiesti. Probabilmente il poliziotto contava di farlo dopo, chissà. Percepisco che le cose potrebbero prendere una piega pesante (vai a dimostrare che non hai insultato il controllore, se sei capace...). Prendo la porta ed esco dalla sala della polizia ferroviaria.
Naturalmente nessuno mi ferma. Di insulti non si parla più. Non è successo niente. Stanno bene tutti.
Io ho avuto le mie 12.000, dopo che le ho chieste tre volte e, soprattutto, sono uscito dalla stazione di polizia ferroviaria che non è posto che io ami frequentare.
Il controllore è contento. Ha barattato gli insulti che dice di essersi preso con l'annullamento di un errore professionale. Poi ha mantenuto l'anonimato, mostrando, in questa sua azione, una professionalità invidiabile (altro che il controllo dei biglietti).
Il capotreno è felice. Ha risolto il problema di un collaboratore e ne conosce meglio le qualità professionali per averle verificate direttamente sul campo. È l'unico identificabile di tutta questa storiella.
Il poliziotto ha fatto molto più del suo dovere. Magari involontariamente ha reso meno ansiosa la giornata del controllore.
Il personale della stazione di Verona, che alla mia seconda protesta non si è espresso in modo elogiativo nei confronti della professionalità del capotreno e del controllore, è stato simpatico. È l'unico che si è preso quattro moccoli ed è l'unico che si è dato da fare per farmi recuperare i quattrini.
Sulla macchinetta elettronica del controllore ci dovrebbe essere la registrazione della multa.
Comunque, avanti così non si può andare.

Andrea Girardelli - Milano

Evidentemente tutta la spiacevole vicenda è dovuta a una serie di equivoci. Cercherò di ricostruire, attraverso le informazioni che lei stesso ha fornito, i vari passaggi di questo inaugurato episodio. Lei ha acquistato biglietto e supplemento rapido nella serata di lunedì 17/05 non specificando allo sportellista che il viaggio di ritorno avrebbe avuto inizio soltanto il giorno dopo. Il bigliettaio di Milano ha emesso il supplemento rapido senza prendersi lo scrupolo di domandarle in che data l'avrebbe utilizzato (né lei deve averla specificata, ritenendo da parte sua scontato si trattasse del 18/5). All' atto del ritiro dei biglietti non ha verificato la correttezza della data apposta sul tagliando di supplemento. Durante il viaggio Milano-Verona il conduttore (uso il corretto termine ferroviario per indicare il "controllore") ha giustamente rilevato l'irregolarità e le ha fatto pagare nuovamente l'importo del supplemento (come ne fosse sprovvisto) più il diritto di esazione differita. Il supplemento rapido, effettivamente, ha una validità pari a quella di un normale biglietto di corsa semplice (fino a 250 km = un giorno) e quello di cui lei era in possesso, emesso il 17/05, non poteva quindi essere considerato "attuale". È probabile che il personale della biglietteria di Verona abbia trascurato (anch'esso!) di verificare la data di validità del supplemento e si sia pronunciato dandole una consulenza fuorviante. Non riesco a comprendere, con tutta la buona volontà, gli episodi successivi: perché il controllore del treno le abbia restituito il denaro ritirando il tagliando rilasciato per la regolarizzazione effettuata in treno; la richiesta dell'intervento Polfer ecc. Mi spiace constatare che il personale di controlleria del treno non abbia dimostrato la necessaria fermezza e professionalità nel sostenere la giustezza dei provvedimenti adottati e nello spiegare l'errore in cui lei era involontariamente incorso al momento della richiesta dei recapiti di viaggio. Ha ragione lei a dire che così non si può andare avanti. In un prossimo futuro il supplemento rapido sarà inequivocabilmente legato alla prenotazione del posto. Nell'attesa, vogliate scusarci.

Senza replica, per una volta

I sottoscritti pendolari della tratta Taranto-Grassano e viceversa, che usufruiscono del vostro servizio sostitutivo, esprimono la più viva soddisfazione per il netto miglioramento del servizio stesso. Infatti, l'attuale servizio svolto dalla Ditta Gigante di Palagianello (Ta), all'efficienza ed alla pulizia dei mezzi abbina la massima puntualità, gentilezza e cortesia. Tanto comunichiamo con i nostri sinceri ringraziamenti.

seguono 18 firme

Una volta tanto, non commentiamo.

Diciottenne appassionato scrive

Sono un diciottenne, frequento una scuola industriale, naturalmente sono appassionato di treni e come tale vorrei diventare macchinista.
A tale riguardo pongo subito una domanda: cosa ne pensate di entrare nel "Genio Ferrovieri" per passare poi come effettivo nelle FS? Vorrei anche sapere se è possibile avere e come reperire un manuale di tutta la segnaletica ferroviaria attuale. (...)

Vorrei ora esaminare, con tono forse polemico, alcuni punti sulle nostre ferrovie, chiedendo spiegazioni a voi di "AmicoTreno" che reputo "superesperti".

1. Come mai non esiste un servizio di treni diretti tra Milano e Firenze come avviene sulla Milano-Ancona o Milano-Torino?

2. Perché l'Intercity 523 — ed il corrispondente ritorno — nasce a Milano Porta Garibaldi? Penso che alle 5.35 ci sia sufficiente spazio in Stazione Centrale.

3. Perché i treni diretti da e per Mantova non fermano a Milano Rogoredo come quelli da e per Bologna e Ventimiglia?

4. Come mai per effettuare il cambio locomotore nelle stazioni di testa (Milano Centrale - Firenze Santa Maria Novella - Roma Termini - Genova Piazza Principe) si perde così tanto tempo? Ho scoperto che in Francia ciò avviene in non più di sette minuti.

5. Se in composizione a un treno Intercity sulla linea Milano-Roma, abitualmente formato da carrozze di "tipo Z" atte a 200 km/h, viene messa in composizione per motivi di servizio una "UIC-X" da 160 km/h, quest'ultima ne limita la velocità a 160 orari per tutta la tratta?

6. Le E 656 hanno in cabina una chiara targhetta con scritto "VEL. MAX 150 KM/H". Ho saputo da ferrovieri che in direttissima raggiunge i 160 km/h. Questo cosa vuol dire? Forse che le velocità massime delle locomotive non sono reali? Che velocità raggiungerebbe a questo punto una E 444R?

7. A che punto sono le E 402? Verranno assegnate anche al Deposito di Milano Centrale? Non so se potrete rispondere a tutte queste domande (ne avrei altre mille da fare!), comunque tengo soprattutto alle prime due.

(...) Continuate così che siete i più forti!

Gianluca Labriola

Il nostro entusiasta giovane lettore, nella fretta di scrivere, si è dimenticato di commicarci il suo indirizzo: ci è quindi un po' difficile abbonarlo alla rivista di cui parla tanto bene. Arruolarsi nella specialità "Genio Ferrovieri" dell'Esercito è sicuramente un'ottima opportunità per entrare nell'ambiente di lavoro delle ferrovie, ma i posti sono pochi e le richieste moltissime; le specifiche condizioni di arruolamento possono essere richieste ai Distretti Militari. I regolamenti ferroviari (circolazione, segnali, manovre ecc.) sono contenuti in pubblicazioni di servizio, quindi normalmente non in vendita al pubblico. È comunque possibile rivolgersi alle Scuole Professionali FS, attive in ogni Compartimento, oppure alla Biblioteca "Cesare Pozzo" di Milano, via San Gregorio 46/48, telefono 02-66988160/66988436. Veniamo ora alle risposte, per le quali ci siamo rivolti ai veri "superesperti", cioè ai colleghi del "servizio metropolitano".

1. I treni diretti "cadenzati" cui si accenna sono stati concepiti come rete di supporto a quella Intercity, per collegare i centri di media importanza con i poli nazionali toccati dagli IC e garantire gli spostamenti di "cabotaggio" fra questi centri. Nella tratta Bologna-Firenze non ci sono stazioni di importanza tale da giustificare questi collegamenti (esclusa Prato, che possiamo però considerare "satellite" di Firenze), quindi non avrebbe senso inserire ulteriori treni, visto anche l'altissimo numero di convogli Intercity. Si è preferito intensificare le relazioni convergenti su Bologna da Milano, Verona, Venezia e Ancona; le relazioni Milano-Ancona sono, per così dire, casualmente "dirette", per opportunità di allacciamento dei turni dei materiali rotabili.

2. L'attestamento a Milano P. Garibaldi anziché a Milano Centrale dell'IC 523 è connesso sia a problemi di ricovero del materiale che di organizzazione della manutenzione dei convogli.

3. È nostra intenzione estendere al maggior numero di treni diretti (anche quelli per Mantova) la fermata a Milano Rogoredo, man mano che verranno riorganizzati i servizi su ciascuna linea che in quel nodo affluisce: infatti a Rogoredo non esistono binari "di precedenza" e ciò significa che la fermata di un treno in stazione, soprattutto nelle ore di punta, può causare rallentamenti o soste ai segnali di ingresso (quelli cioè messi a protezione dell'impianto) ai treni successivi.

4. I perditempi per il cambio del locomotore nelle stazioni di testa dipendono dalle dimensioni delle stazioni e dalle condizioni degli impianti: a Firenze S.M.N., per esempio, bastano nove minuti, mentre a Genova P.P. ne occorrono almeno 15. Anche all'estero questi tempi variano da stazione a stazione, ma difficilmente si verificano quelle condizioni critiche di congestione riscontrabili nelle principali stazioni italiane, Roma Termini sopra tutte.

5. È certo che se in un convoglio con carrozze da 200 km/h si inserisce una vettura con velocità massima di 160 km/h, tutto il treno dovrà viaggiare alla velocità minore, rispettando il vincolo più restrittivo.

6. Per i locomotori E 656 è stata fissata una velocità massima di 150 km/h in funzione del comportamento dinamico dei vari componenti (carrelli, semicasse ecc.); su alcune sottoserie di queste macchine è stato positivamente sperimentato un dispositivo "antiserpeggio" che, applicato ai carrelli, ne aumenta la stabilità alle alte velocità ed in questi casi è possibile raggiungere in piena sicurezza la velocità massima di 160 km/h.

7. Dopo alcuni anni di sperimentazione dei prototipi delle nuove locomotive E 402, è stato recentemente confermato l'ordine di acquisto per una sessantina di queste macchine: saranno destinate ai treni più veloci e pesanti, soprattutto sulla direttissima Firenze-Roma (treni IC a materiale ordinario ed espressi notturni). Con l'arrivo poi dei convogli studiati per gli IC, sposteremo gradualmente questi locomotori sulle altre linee della rete FS.



Direttissima, linea lenta e collo di bottiglia

I problemi del "trasporto locale". Si disse fino alla noia che, quando sarebbe stata completata la "Direttissima Firenze-Roma", il trasporto locale ne avrebbe tratto immenso beneficio e, per esempio qui, a Rignano sull'Arno, che si trova ora sulla cosiddetta "linea lenta" Arezzo-Firenze, nella tratta Figline Valdarno-Pontassieve-Firenze, ci sarebbe stato un treno ogni... ora!

Per completezza d'informazione, non so se vi siete accorti che il traffico locale è fortemente penalizzato e, a parte i treni pendolari del mattino e della sera, durante le ore del giorno è diventato un problema viaggiare qui a Rignano. Infatti dal 29 settembre è stato soppresso il treno navetta serie AL delle 9.40 con coincidenza a Pontassieve per Firenze con il treno 6808 delle 10.01 proveniente da Faenza. La suddetta navetta ritornava a Figline Valdarno e ripartiva poi per Firenze transitando da Rignano alle 11, giungendo a Firenze S. Maria Novella non più tardi delle 11.30. Vero è che detto treno è stato sostituito con il "regionale" 3060 proveniente da Chiusi che "sulla carta" dovrebbe transitare da Rignano alle 11.19 ed arrivare a Firenze alle 11.45. Detto treno transita a Rignano mai prima delle 11.30/11.40 e arriva a Firenze mai prima di mezzogiorno ed oltre. Mi dicono che ciò dipende dal fatto che il 3060 attende a Terontola il 12106 proveniente da Foligno, che accumula sempre un enorme ritardo prima di Terontola. È vero che in questi giorni è stato attivato un servizio automobilistico fra Pontassieve e Figline Valdarno e questo, pare, per l'interessamento a suo tempo espresso presso l'ing. Bonora [Direttore compartimentale di Firenze - n.d.r.] da parte dell'on. Carlo Casini e del sindaco di Rignano, Pietro Cerlesi. Però è anche vero che questo unico pullman transita sulla strada statale 69, che dista da Rignano sull'Arno (dalla zona più vicina a questa strada) quasi due chilometri!

Spigolando sempre dall'Orario ferroviario Pozzo in vigore dal 29/9/92, si osserva che da Figline Valdarno verso Firenze transita per la direttissima il diretto 2280 proveniente da Roma il quale non effettua più alcuna fermata e potrebbe essere istradato sulla "lenta" per effettuare tre brevissime fermate: Incisa, Rignano, Sant'Ellero, escludendo Pontassieve, che usufruisce della linea per Borgo S. Lorenzo-Faenza e di numerosi servizi automobilistici. Non credo che far transitare il 2280 sulla "lenta" sia la fine del mondo. Sempre da Rignano è stato soppresso il locale delle 16.41 per Firenze, sicché dalle 14.59 si salta alle 17.25. Se poi parliamo dei giorni festivi, non si viaggia più (...) nemmeno con la linea automobilistica SITA: chi deve recarsi negli ospedali — compresi i dipendenti FS che abitano in questi paraggi — deve servirsi dei mezzi propri.

Sono inoltre precluse tutte le possibilità di col-

legamento con Roma al mattino. Prima del 29 settembre da Rignano, con il locale 11651 delle 6.33, si poteva raggiungere Arezzo pochi minuti prima del transito dell'Intercity Bologna-Roma (giungeva a Roma Termini alle 9.10); accoppiata felicissima. Ora il locale da Rignano è stato spostato alle 6.45, giunge ad Arezzo alle 7.40 mentre l'I.C. per Roma transita alle 7.19: addio collegamenti con Roma, se si esclude l'espresso 385, che ferma ad Arezzo ma è composto esclusivamente di carrozze letto e cuccette. Non rimane che il 3055, che transita da Arezzo alle 8.04 ma arriva a Tiburtina!

Come particolare del servizio "festivo" (ci avete fatto davvero... la festa!), alla domenica, da Rignano per Firenze si va dalle ore 17.21 (11684) alle 22.05 (6652), dopo quasi 5 ore!

Quando, con lodevole iniziativa, l'on. Casini, il sindaco Certosi ed il capogruppo della Democrazia Cristiana di Rignano, prof. Franco Banchi, si recarono dall'ing. Bonora per perorare la causa del trasporto ferroviario in questa zona, si sentirono dire che sarebbe stato meglio accontentarsi perché, in seguito, sarebbe potuto accadere di peggio e non per cattiva volontà, ma per una questione di "costi" che le Ferrovie non possono sopportare.

Flaminio Nardi-Dei - Rignano sull'Arno (Firenze)

È vero che la linea cosiddetta lenta offre ancora margini di potenzialità, ma la vera strozzatura, il "collo di bottiglia" si trova tra il bivio Rovezzano (in cui confluiscono direttissima e linea lenta) e Firenze: solo il completamento dei lavori di quadruplicamento — tuttora in corso — ci consentiranno di aumentare il numero dei treni in circolazione fino a Firenze Campo Marte.

Abbiamo cercato di spiegare fin dal primo numero di "AmicoTreno" che far circolare i treni costa e quelli con meno di 150/200 viaggiatori non sono in alcun caso remunerativi: se dovessimo farli circolare, chi ce li pagherebbe? Il discorso non cambia e si fa anzi più pesante se parliamo dei giorni festivi: i dati sulla frequentazione non ci consentono margini di manovra e sotto un certo livello non possiamo far viaggiare i treni.

La qualità dei collegamenti verso Arezzo e verso Firenze dovrebbe migliorare — grazie a più opportune coincidenze — dal prossimo orario invernale, con l'auspicata integrazione fra treni ed autobus.

Il treno 2280 è nato quale collegamento veloce Roma-Firenze, con fermate solo nelle quattro principali località (e nodi) intermedie. Semmai si potrebbe valutare l'opportunità di girare sulla linea lenta il 3302, che ha maggiori caratteristiche di "raccoglitore" ed è — per noi — meno strategico.

N.B. Abbiamo omesso, dalla lettera del nostro amico, un lungo sproloquio "parapolitico": ne abbiamo già pubblicati parecchi, per dimostrare che avevamo coraggio. Ora l'abbiamo dimostrato. E abbiamo anche il coraggio di reagire all'insolenza gratuita col silenzio.

I progetti di Renzo Piano

Mi complimento con il vostro periodico "Amico Treno", però ho qualche appunto da farvi. Dal vostro n. 7 (dicembre 1992) leggo che l'architetto Renzo Piano ha presentato un progetto atto ad ammodernare le stazioni di Torino, Venezia e Bari. Sono anch'io convinto che le stazioni siano divenute veri e propri luoghi di scambio e quindi necessitano di nuove strutture, come ben sottolinea la senatrice Susanna Agnelli. È anche vero che l'architetto fa il suo mestiere, disegna le sue opere più o meno costose, ma alla fine i soldi per realizzarle è sempre lo Stato a tirarli fuori, ovvero noi cittadini. In particolare mi riferisco alla stazione di Lingotto, perché, da quello che leggo e sento in giro, questa stazione è da rifare: l'architetto parla di spostarla. Insomma siate più chiari sull'argomento, perché questa stazione è stata ultimata alla fine degli anni 90, costata non so quanto; vi chiedo perciò: non potevate pensarci prima?

In virtù di quanto detto non accetto la risposta da voi data ad un amico lettore che chiedeva l'elettrificazione di un pezzo di linea o magari il doppio binario dove esiste il semplice. Perché per tali opere bisogna fare i conti con la situazione economica dello Stato. Allora ditemi: i soldi che stanno spendendo per attrezzare Torino per proiettarla verso l'Europa da dove piovono? Non sono forse finanziamenti dello Stato?

Un'altra cosa voglio aggiungere: esiste tra le stazioni di Torino Dora e Torino Stura un quadruplicamento di binario mai utilizzato dai treni che quando servirà sarà tutto da rifare con altro spreco di soldi. Allora, come sosteneva qualcuno in una precedente vostra rivista, non creiamo città di serie "A" o di serie "B".

Concludo dicendo che se vogliamo adeguarci, migliorare, verifichiamo prima ciò che manca, ma soprattutto dove manca, e poi facciamo tutto il resto.

Giuseppe Trapanese - Torino

In più occasioni le direttive governative hanno indicato nel patrimonio ferroviario esistente nelle più importanti città italiane ed in particolare negli scali non più funzionali all'esercizio, un'importante leva per il risanamento finanziario delle FS: la valorizzazione, anche in termini immobiliari, di tali aree rappresenta quindi un obiettivo fondamentale per le FS. I progetti "campione" di Renzo Piano per alcune stazioni si inquadrano in questa logica e si prefigurano, quindi, come investimenti, concreti ed economici, in grado di produrre utili, tanto che nella loro validità economico-finanziaria risiede la ragione stessa della loro fattibilità.

Per Torino, ad esempio, il progetto di Renzo Piano prevede la valorizzazione delle aree ferroviarie dismesse o dismettibili di Torino Smistamento, dello scalo Vallino e della squadra rialzo di Porta Nuova.

Per quanto riguarda l'area di Lingotto, il vecchio progetto generale della stazione è stato in parte già realizzato (al 25-30%) nell'ambito dell'attuazione del progetto, molto più ampio, del quadruplicamento Torino-Trofarello e per consentirne l'apertura all'esercizio. Il nuovo progetto, molto semplificato rispetto al precedente, tiene conto delle mutate esigenze (trasferimento di tutte le funzioni merci ad Orbassano, nuovi programmi di esercizio per il trasporto locale e a lunga percorrenza), si integra con le iniziative di valorizzazione e recupera parte dei lavori già eseguiti.

Infine, in merito al tratto di quadruplicamento fra le stazioni di Torino Dora e Stura, già realizzato e non utilizzato, ricordo che, grazie al cielo, le opere costruite (rilevanti, ponti, armamento) in pratica non si deteriorano se non utilizzate e comunque possono essere attivate all'esercizio ferroviario solo dopo la sistemazione del tratto Porta Susa-Dora: questi ultimi lavori sono bloccati in attesa delle definitive scelte urbanistiche della città ("spina centrale").

A che punto siamo con la Milano-Treviglio?

Casualmente sono venuto in possesso del vostro periodico "Amico Treno" n. 7, ottenendo utili informazioni, grazie anche ai pregi e disagi citati nella rubrica "Lettere & lettere".

Dopo ciò intendo abbonarmi al vostro periodico, entrando così nel gruppo degli oltre 45mila abbonati e visto che invitate gli abbonati che non hanno ricevuto il numero precedente a segnalarvelo, vi cito fin d'ora, se ancora ve ne sono a disposizione, di unirlo (o unirli) alla spedizione del prossimo numero che uscirà dopo il ricevimento di questa mia missiva.

Da 21 anni viaggio in treno, da Melzo a Milano e da altrettanti (se non di più) è in gioco il raddoppio della linea Piotello-Treviglio, poi diventata Milano-Treviglio. In un'occasione si citava il quadruplicamento, poi il raddoppio in sede o bretella ecc.

Riguardo ciò a che punto siamo?

Fabrizio Oreglio - Melzo

Da circa vent'anni le FS inseriscono nei loro piani di investimento il potenziamento (mediante raddoppio dei binari, quadruplicamento in gergo ferroviario) del tratto Milano-Treviglio della linea per Venezia, uno dei tratti più trafficati della rete e sul quale, per di più, è prevista, con l'attivazione del passante di Milano, l'istituzione di un servizio comprensoriale di treni viaggiatori locali con frequenze anche di dodici minuti nell'ora di punta. Il primo tratto fra Milano e Piotello, realizza-

to su aree già ferroviarie, è in corso di esecuzione e sarà completato nel giro di due anni, mentre il secondo tratto (Piolteilo-Treviglio) necessita dell'intesa che, nonostante gli infiniti sforzi e la grande disponibilità delle FS sulla scelta del tracciato, non è stata ancora raggiunta.
Ora, se i Comuni non sottoscriveranno in tempi rapidi gli accordi di programma, adeguando gli strumenti urbanistici, non sarà più possibile evitare il "dirottamento" dei relativi finanziamenti FS verso altre opere rinunciando chissà per quanti anni alla realizzazione dell'intervento.
Questa eventualità comporterebbe non solo il riesame del programma di esercizio del passante, escludendo la direzione Treviglio, ma probabilmente anche, rimanendo solo due binari fra Milano e Treviglio, la progressiva riduzione degli attuali servizi locali per rispondere alla pressante richiesta di aumento di traffico merci e viaggiatori interprovinciali.

Sono vere le notizie dei giornali locali?

Sono un pendolare che percorre la tratta Crema-Milano già da qualche anno e pertanto conosco bene la situazione della linea Treviglio-Milano, per la quale, da oltre un decennio, è stato deciso il quadruplicamento e, purtroppo, sono costretto a constatare tutte le volte che vado a Milano che esso è rimasto solo sulla carta, almeno ad oggi.
So, da articoli su quotidiani locali usciti in questi anni, che i lavori sono stati ostacolati sia per divergenze sui progetti relativi al quadruplicamento sia per l'opposizione degli abitanti che risiedono a ridosso della ferrovia in alcuni dei comuni attraversati, sia probabilmente anche per altri fattori di cui personalmente non sono a conoscenza; sta di fatto che la tratta Treviglio-Milano è troppo intasata ed è già al massimo della potenzialità, considerando che è parte integrante dell'importante linea Milano-Venezia, la quale sopporta, tra l'altro, tra Brescia e Milano, un notevole traffico locale, ed inoltre deve assorbire il traffico pendolare che raggiunge Milano dalle linee provenienti da Bergamo e Cremona.
La mia domanda è questa: visto che di lavori in corso sulla tratta non se ne vedono se non nel tratto finale dopo Piolteilo, che però presumo finalizzati al completamento dello scalo merci di Segrate, allora ancora per quanto tempo ci dovremo rassegnare a viaggiare con questo "collo di bottiglia"? La delusione è ancora maggiore analizzando la migliore situazione di cui godono i "cugini" pendolari che percorrono la linea proveniente da Piacenza, nella quale è a buon punto il quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Melegnano (tra parentesi: un quadruplicamento così breve di solo una decina di chilometri avrà poi grande utilità nello sveltimento del traffico sulla Milano-Piacenza-Bologna o è stato concepito anche per altre funzioni? Lo so che è più costoso, ma non sarebbe stato più funzionale arrivare fino a Tavazzano-Lodi?).
Riguardo poi alla linea Treviglio-Cremona sono vere le notizie che in questi anni ho appreso, ancora da giornali locali, secondo le quali commissioni formate da rappresentanti delle FS e di Enti locali si sarebbero espressi favorevolmente nei confronti di progetti di raddoppio della linea fino a Crema da attuare nel contesto dei lavori di quadruplicamento della Treviglio-Milano?
Altre domande: nell'ipotetica eventualità di raddoppio tra Treviglio e Crema non sarebbe anche opportuno rettificare il tracciato fra Treviglio e Caravaggio? Per la tratta Treviglio Ovest-Bergamo c'è qualche programma di potenziamento? Saranno accorpate le due stazioni di Treviglio?
Un ultimo argomento: su "Amico Treno" n. 6 un interessante articolo, tra gli altri, è stato quello relativo alla riprogettazione dei nodi ferroviari, che infatti oggi rappresentano forse la strozzatura più grave alla già non moderna rete ferroviaria italiana. La domanda: c'è nel progetto relativo al nodo di Milano la volontà di separare la linea Milano-Venezia nel tratto Milano Centrale-Milano Lambrate da quella per Bologna? Spero che la risposta sia affermativa perché altrimenti una riprogettazione che non consentisse di mantenere indipendenti tra di loro le due linee (che in futuro saranno ad Alta Velocità) non sarebbe completa ed a poco vale lanciare i treni ad oltre 200 km/h se poi sono costretti a perdere il tempo guadagnato in linea davanti ai segnali di protezione delle stazioni per dare la precedenza ad altri treni che impegnano tratti di linea comuni.
Queste sono le principali domande che vi pongo, anche se ne avrei molte altre, ma riconosco che la lettera è già lunga ed appesantita da tanti interrogativi così com'è.
Nella speranza di ottenere risposte auguro alle FS buon lavoro.

Alessandro Vasari - Crema

Per le travagliate vicende del quadruplicamento Milano-Treviglio, condivido le osservazioni fatte e rimando alla risposta alla lettera del signor **Fabrizio Oreglio** di Melzo.
È vero che il quadruplicamento Milano-Melegnano non può che essere visto come l'attivazione all'esercizio di una fase funzionale di un intervento ben più ampio, ma va detto che l'opera ha in sé una grande validità sia perché consente di attestare a Melegnano le corse di "rinforzo" per i pendolari nell'ora di punta servendo località a forte domanda sia perché comprende la sistemazione definitiva della stazione di Milano Rogoredo (con il passaggio da quattro a otto binari) e sia, soprattutto, perché comprende la realizzazione delle interconnessioni a due livelli a sud di Rogoredo che consentono la separazione dei traffici (lento, veloce e merci) senza attraversamenti "a raso".
Non sono vere, invece, le notizie relative al raddoppio Crema-Treviglio: la capacità dell'attuale linea, una volta sistemata la stazione di Treviglio, è largamente sufficiente per il pur ricco programma di esercizio al momento previsto per la situazione a regime, programma che prevede la circolazione di 46-50 treni al giorno (24 regionali su Milano con la sola fermata a Piolteilo, 10 attestati a Bergamo e 6 a Treviglio, oltre a 6-10 treni merci).
Per la tratta Treviglio-Bergamo è previsto il raddoppio del binario, opera che però al momento non è finanziata, mentre è già stata ampiamente dimostrata la non fattibilità tecnica (e, per la verità, neppure l'opportunità) dell'unificazione delle stazioni di Treviglio.
Infine, è previsto lo sdoppiamento, in parte utilizzando altre linee esistenti, delle linee "Bologna" e "Venezia" fra Lambrate e Milano Centrale, come da lei suggerito e motivato.

Cari amici, questo numero, poiché contiene l'appello dei Verdi cui vogliamo dare il massimo risalto, è ancora distribuito in tutte le stazioni: rispondete sottoscrivendo l'appello a pag. 11.
A partire dal prossimo la distribuzione sarà limitata agli abbonati e alle seguenti stazioni della rete:
Ancona, Perugia, Pescara Centrale, Bari Centrale, Terni, Barletta, Foggia, Bologna Centrale, Ferrara, Forlì, Imola, Modena, Parma, Reggio Emilia, Piacenza, Rimini, Arezzo, Empoli, Firenze S.M.N., Livorno Centrale, Lucca, Pisa Centrale, Pistoia, Prato, Siena, Viareggio, Chiavari, Genova Brignole, Genova P.P., Novi Ligure, Savona, Bergamo, Brescia, Lodi, Milano Centrale, Milano P. Garibaldi, Monza, Pavia, Rho, Vigevano, Voghera, Carnate Usmate, Codogno, Casalpusterlengo, Gallarate, Lecco, Melegnano, Aversa, Caserta, Napoli Centrale, Salerno, Palermo Centrale, Messina Centrale, Cosenza, Reggio Calabria, Villa S. Giovanni, Ciampino, Frosinone-Fiuggi, Latina, Roma Termini, Alessandria, Asti, Chivasso, Cuneo, Novara, Torino P. Nuova, Torino P.S., Vercelli, Udine, Trieste Centrale, Padova, Treviso Centrale, Venezia S. Lucia, Bolzano, Mantova, Verona P. Nuova, Vicenza.
Affrettatevi a sottoscrivere l'abbonamento: nel '94 ci saranno novità.

TIKI milano

Da parte di un Amico.



Rapido e puntuale, a casa vostra.



Compila e spedisci ad **Amico Treno** - C.so Magenta, 24 - 20123 Milano

Nome ..... **Cognome** .....

Professione ..... **Età** .....

Via ..... **N°** .....

Città ..... **Prov.** ..... **C.A.P.** .....

Desidero sottoscrivere un abbonamento gratuito ad Amico Treno a partire dal primo numero raggiungibile

AMICOTRENO
il mensile di proposte in movimento

TRASPORTO LOCALE

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore AGOSTO-SETTEMBRE 1993 ANNO 2 - N. 7

Sped. abb. post. gruppo III/70



PER SALVARE LA FERROVIA

PER IL RECUPERO DEI TRASPORTI REGIONALI

LIGABUE: IL PROFETA DEL ROCK ITALIANO

CONCORSO N. 1

Metti l'auto in naftalina

Lettera aperta all'automobilista per convincerlo della necessità di utilizzare il mezzo pubblico (in particolare il treno)

Bando di concorso

1) "Amico Treno" - Periodico d'informazione per il viaggiatore - promuove il concorso "Metti l'auto in naftalina: lettera aperta all'automobilista per convincerlo della necessità di utilizzare il mezzo pubblico (in particolare il treno)"

2) La testata "Amico Treno" indice questo concorso fra i propri lettori per sollecitare un autentico ripensamento sui problemi generati dal traffico urbano e dall'inquinamento atmosferico derivante dai gas di scarico delle automobili, per rivendicare una migliore fruizione delle città da parte dei cittadini-pedoni, una maggiore sicurezza negli spostamenti, una migliore qualità della vita nelle grandi aree urbane.

3) Il concorso è aperto a tutti i lettori di "Amico Treno". Possono partecipare anche gruppi e associazioni.

4) Gli elaborati dovranno essere dattiloscritti e non dovranno superare la lunghezza di trenta righe di sessanta battute ognuna (1.800 battute complessive), pena l'esclusione dal concorso. In calce al proprio lavoro il concorrente dovrà apporre la sua firma leggibile.

5) Coloro che intendono partecipare al concorso dovranno inviare il proprio elaborato in **due** copie in busta chiusa, franco domicilio, a: **REDAZIONE DI "AMICO TRENO" - Concorso numero 1 - Corso Magenta, 24 - 20123 MILANO,** entro e non oltre il **31 gennaio 1994.**

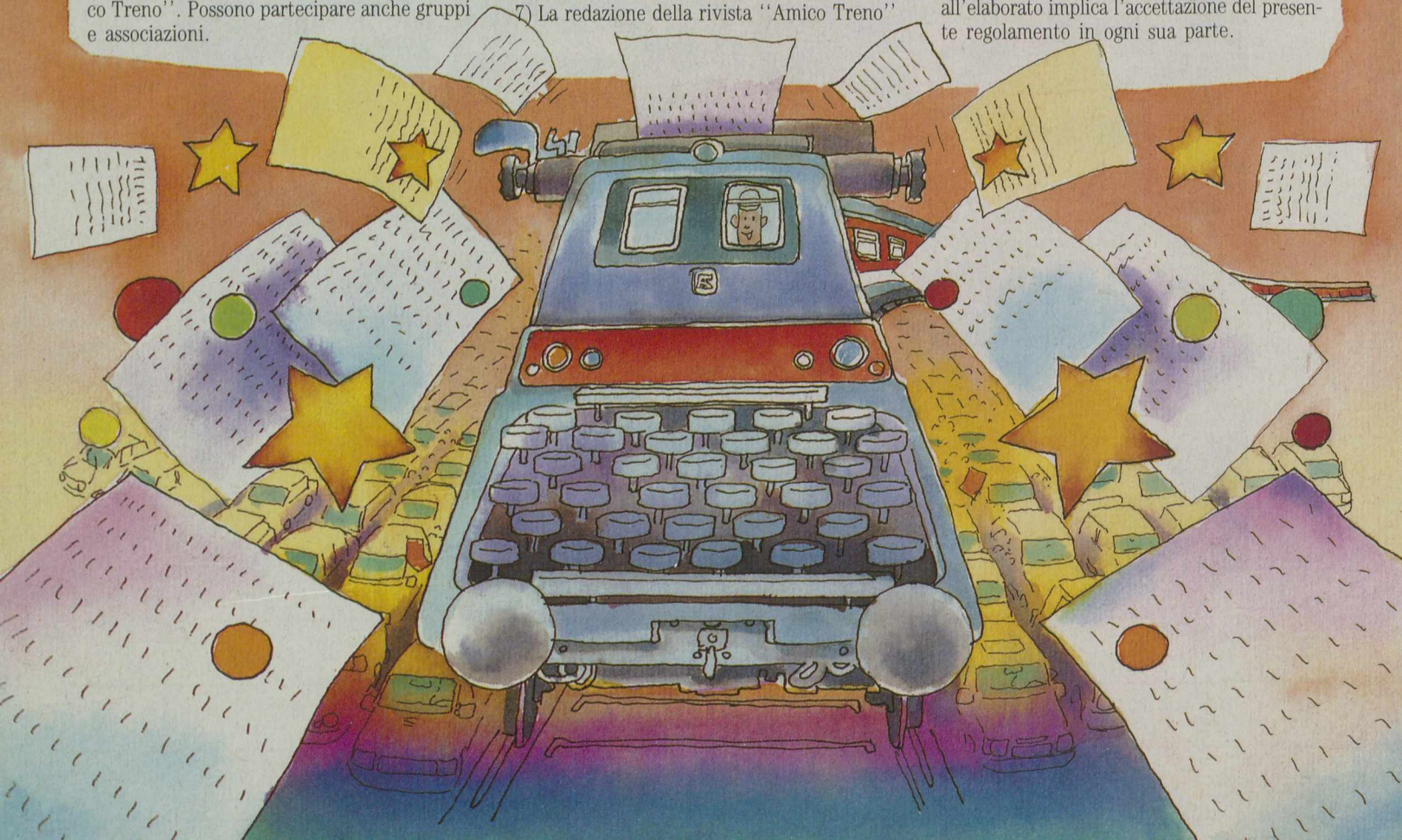
6) La redazione di "Amico Treno", organizzatrice del concorso, declina ogni responsabilità per lo smarrimento o la mancata consegna del materiale, non sussistendo alcun obbligo di restituzione.

7) La redazione della rivista "Amico Treno" si riserva il diritto di riprodurre gli elaborati sia a mezzo stampa sia in volume. Il partecipante al concorso, all'atto dell'invio, autorizza gli organizzatori a pubblicare e pubblicizzare il proprio elaborato con le modalità che questi ultimi riterranno più opportune.

8) La giuria del concorso è composta dai membri del Comitato di Redazione del periodico "Amico Treno"

9) La giuria, a suo insindacabile giudizio, tenendo conto dei criteri e delle finalità del concorso, nominerà 6 vincitori a pari merito che riceveranno in premio 1.000 (mille) km di viaggi in treno in prima classe da percorrere sul territorio italiano entro tre mesi dalla data di premiazione.

10) La firma apposta dal partecipante in calce all'elaborato implica l'accettazione del presente regolamento in ogni sua parte.



SOMMARIO

AMICOTRENO

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 2 - n° 7



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di redazione
Stefano Bernardi (Responsabile Divisione TL), Carla Chiari (Relazioni Esterne FS SpA), Carlo Pino, Giuseppe Sciarrone (Direttore Area Trasporto), Cesare Vaciago (Direttore Generale Holding FS SpA)

Coordinamento redazionale Cristina Forghieri

Segreteria di redazione Giuseppe Bissanti, Marisa Radogna

Collaboratori
Antonio Albanese, Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Ludovico Bencivenni, Mario Benedetti, Beppe Bertoli, Silvano Bonaiuti, Giovanni Cassola, Davide Ceccon, Annalisa Cellino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Vincenzo Crolla, Angelo Dadda, Giacomo De Stefani, Anna Maria D'Agapito, Maria Di Gennaro, Vincenzo Di Martino, Alberto Dutl, Massimo Ferrari, Bianca Maria Florillo, Enzo Gentile, Edoardo Gorzegno, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Gino & Michele, Mirella Giustiniani, Silvio Grandi, Luciano Gubbiotti, Sabina Guzzanti, Giancarlo Laguzzi, Enrico Lanari, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Lorenzo Meruotti, Gian Luigi Montagna, Claudio Moretti, Athos Passalacqua, Giancarlo Pedrazzi, Francesco Pollice, Maurizio Porro, Giambattista Rodolfi, Silvano Roggero, Paolo Rossi, Antonietta Sannino, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimè, Salvatore Sentina, Piergiorgio Timona, Luisa Velardi, Sabatino Vespier, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/67713314-86454860 - *Fax* 02/8693919

Progetto grafico e impaginazione
Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche
Copertina: Farabolafoto; pag. 6-7 Roby Nartolf; pag. 8 Roby Nartolf; pag. 12-13 Massimo Lovati/AGF; pag. 14-15 Roby Nartolf; pag. 16-17 Henry/Rea/Contrasto; pag. 19 Moreno/Farabolafoto; pag. 26-27 Riccardo Musacchio/Farabolafoto; pag. 28-29 Riccardo Musacchio - O'Neill/Farabolafoto; pag. 30 Farabolafoto

Le illustrazioni sono di Guido Orlandi

Stampa: Officine Grafiche Mondadori - Verona

Impianti per la stampa: Color System - Milano

Fotocomposizione
Centro Prestampa Grafotitoli - Sesto San Giovanni (MI)

Editore
Leonardo Periodici Srl - viale dei Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992

Tiratura 250.000 copie

La fotografia di copertina è di Farabolafoto

4 Per salvare la ferrovia

6 FS ed Enti locali: insieme per migliorare

8 Per il recupero dei trasporti regionali

12 Il potenziamento del trasporto nelle città

14 Due pesi e due misure per la strada e la rotaia

16 Ma il treno divora molto meno spazio

18 Ama i treni... soprattutto quelli a vapore

20 La vetrina di ''Amico Treno''

22 Sbuffi

24 ''Terza classe''

26 Ligabue: il profeta del rock italiano

29 Cosa si può vedere sul grande schermo

31 Speciale Compartimenti

41 Lettere & Lettere

Per salvare la ferrovia

Cari amici,
quando leggerete questo numero sarà già forte la polemica sul piano di produzione '93-94 presentato da FS: -7,1% lato merci ('93); -2,3% passeggeri ('93); -3,7% trasporto locale ('94); -26 mila ferrovieri ('93). È un piano duro, di taglio e di riassestamento della produzione, analogo a tutti i piani che le grandi aziende stanno predisponendo in questi giorni tristi. Chi ha seguito questo giornale ne conosce la logica.
Le FS introitano 5 mila miliardi circa dal mercato, 6 mila circa dallo Stato; ne spendono circa 11 mila di costo del lavoro, circa 4 mila di appalti di servizi. Questo produce una perdita strutturale, al primo margine, di 4 mila miliardi, che si scarica sul contribuente (salvo la quota ottenibile dal mercato immobiliare con dismissioni di patrimonio, che potrà coprire le perdite nel triennio di ristrutturazione).
Questa situazione è la stessa che ha prodotto il disinvestimento o la marginalizzazione della ferrovia negli USA e in alcuni Paesi europei (Spagna, per esempio). Da essa si esce solo in 2 modi:
— aumentando i ricavi;
— riducendo i costi.
La prima voce (aumento dei ricavi) è, in realtà, estremamente rigida — lato mercato — fino all'effettivo decollo degli investimenti. Le tariffe, infatti, sono sostanzialmente bloccate, e poiché l'unico traffico generatore di utili (sia passeggeri che merci) si svolge su linee sovrassature (Torino-Venezia/Milano-Roma), è impossibile aumentare l'offerta di ser-



vizi produttivi; occorre, anzi, imboccare la linea inversa: tagliare l'offerta di servizi improduttivi e sperare, superate le polemiche note ai lettori, in una rapida realizzazione (rispettosa dei parametri ambientali!) del quadruplicamento delle direttrici fondamentali.

Lato Stato, la questione è aperta, e i lettori la conoscono bene: servono mille miliardi in più per salvare 2 mila km di linee a scarso traffico (altrimenti condannate dall'estivo '94) e per evitare il taglio del 18% (finora contenuto dal piano FS al 3,7%) dei servizi locali.

Su questo fronte abbiamo mobilitato la nostra forza principale: Voi in un'alleanza solida con i movimenti ambientalisti. Tutti i segnali che riceviamo dal Ministero del Tesoro ci dicono, però, che stiamo perdendo (e un piano d'impresa deve essere governato dal pessimismo della ragione, non dall'ottimismo della volontà).

Lato costi, abbattuti da 4 a 3 mila miliardi circa gli appalti di servizio (che non sono ulteriormente comprimibili, per non peggiorare la pulizia o la manutenzione dei treni), non ci resta che lavorare sul fronte più consistente: quello del costo del lavoro.

Il ragionamento, qui, è semplice: per far tornare i conti — a parità di ricavi — bisogna tagliare fra i 3 mila e i 3 mila cinquecento miliardi: cioè 50 mila ferrovieri, almeno all'attuale (elevato!) costo unitario (di cui 26 mila nel '93). Questa scelta non è a senso unico: è possibile ridurre l'entità del taglio alleggerendo il costo unitario (e, in proposito, è illuminante lo studio compiuto con W.W.F. e Legambiente su 3 linee a scarso traffico che questo numero illustra: aumentando la produttività e riducendo il costo unitario del lavoro le linee si possono salvare!); è anche necessario, però, riconoscere che:

— se il costo del lavoro è considerato incomprimibile (dal sindacato);

— se il contributo dello Stato è considerato un tetto massimo (dal Ministero del Tesoro);

— se i ricavi da mercato sono inchiodati (da tariffe rigide e dalla strozzatura dell'offerta),

resta una strada sola: il taglio dei servizi e quello — più che proporzionale — degli organici.

Il piano di produzione FS '93-94 questo dice. E questo farà, se non interverranno fatti nuovi da parte dei nostri interlocutori! Del resto, amici, si avvicinano — e sono ormai arrivati — i tempi in cui chi non fa combaciare i costi con i ricavi deve passare la mano; in cui i servizi cosiddetti "sociali" (inclusi quelli ferroviari non alimentati dal mercato) saranno inevitabilmente tagliati, perché è impossibile:

— sia aumentare la pressione fiscale (giunta a livelli di difficile sopportabilità);

— sia comprimere la spesa primaria (sanità, previdenza e istruzione) al di sotto dei livelli europei.

E allora, amici, bisogna salvare il treno, per chi crede che treno è civiltà.

E salvarlo anche tagliando, dolorosamente, il superfluo, e sviluppando il necessario.

Litigheremo con molti, dopo queste scelte: forse anche con Voi. A partire dal prossimo numero, conclusa anche la battaglia sul progetto di finanziaria, Vi esporremo col massimo dettaglio possibile le nostre cifre, i nostri costi, i nostri sforzi di pareggio di bilancio. Per consentirVi di litigare con noi conoscendoci sempre meglio. Grazie.

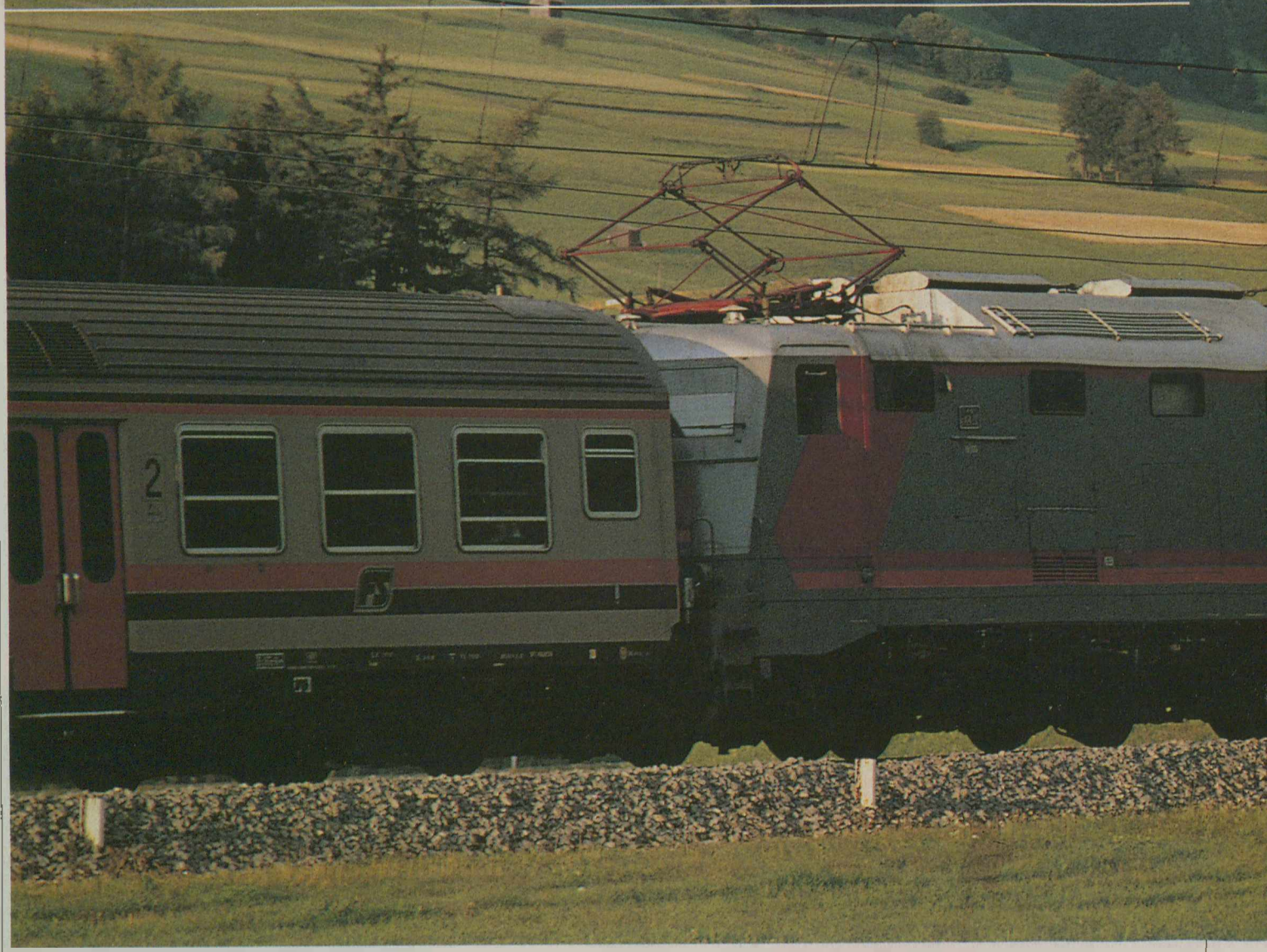
Cesare Vaciago

Direttore Generale Holding FS S.p.A.



FS ed Enti locali: insieme per migliorare

Un miglior rapporto tra Ferrovie e realtà locali minimizzerà il progetto di chiusura di 2.000 km di linee a "minor interesse commerciale"



Tra i diversi provvedimenti che le FS si preparano ad adottare nel '94 per contenere il disavanzo di gestione, uno dei più clamorosi è certamente la totale chiusura del servizio su 2.000 km di linee "a minore interesse commerciale", secondo quanto esplicitamente indicato dal Governo già sul finire del 1992.

Un osservatore poco attento agli aspetti istituzionali delle vicende ferroviarie potrebbe considerare che si tratta, in fondo, del solito tormentone dei rami secchi; ed in effetti già più volte, negli scorsi anni, si è parlato di chiudere alcune tratte ferroviarie a scarso traffico, giungendo in verità a risultati tanto modesti quanto discutibili.

Ma, volendo osservare le cose in modo più approfondito e superando i soliti facili ma fuorvianti qualunquismi, si potranno notare tre elementi che differenziano l'attuale momento dalle occasioni precedenti.

Innanzitutto, i ruoli istituzionali.

Le FS hanno oggi, come qualunque Società per Azioni — ma, in realtà, come dovrebbero avere tutti gli organismi, di qualunque tipo, che gestiscono risorse notevoli e per di più pubbliche — un bilancio preventivo che *devono* rispettare; ed all'interno di questo bilancio (che, come tale, *deve* prevedere il pareggio o quantomeno una perdita programmata



e provvisoria) le risorse provenienti a qualunque titolo dallo Stato costituiscono una voce di introito come le altre, predeterminata e non più dimensionata a posteriori, per far tornare comunque i conti (ripianamento a piè di lista). In altre parole, lo Stato ci dice in anticipo (con la Legge finanziaria) quante risorse destinerà all'acquisto di servizi non commerciali ed in base a quella cifra noi dobbiamo prima fare i nostri conti e poi adeguare a tali conti la rete, i servizi e quant'altro contribuisce a quantificare i costi e gli introiti.

E per il 1994 i numeri sono quelli riportati nell'editoriale di Cesare Vaciago: lo sappiamo da prima, abbiamo il dovere ed il tempo di agire di conseguenza e si tratta di un limite noto e preciso, non più del generico orientamento al risparmio che aveva ispirato le precedenti manovre analoghe.

In secondo luogo, è cambiato l'approccio delle FS alla questione. Se da un lato, infatti, gli aspetti finanziari sono all'origine del problema, dall'altro le FS sono disponibili, certo più che in passato, a valutare insieme agli Enti locali i problemi che la chiusura di ciascuna linea potrà creare ai territori attraversati, in termini di mobilità, di ambiente, di sviluppo del territorio. Non più, quindi, un approccio ragionieristico (la linea X è quella che procura il disavanzo maggiore, quindi senz'altro la prima da chiudere) ma un approccio progettuale, inteso nel senso più ampio del termine.

Ed infatti, quando questo numero di "Amico Treno" sarà in distribuzione, avremo già cominciato a presentare ad alcune Regioni la prima bozza di veri e propri "progetti di chiusura", che non si limiteranno a quantificare il risparmio connesso alla sospensione dell'esercizio, ma forniranno anche elementi e proposte per valutare modelli di esercizio alternativi: concentrazione delle (poche!) risorse ferroviarie sui servizi maggiormente indispensabili; creazione di servizi di bus, anche a carico delle FS, non strettamente legati al percorso ed al numero dei treni soppressi, ma mirati direttamente alle reali esigenze della clientela (è inutile limitare l'autobus alla stazione, se il flusso di traffico è diretto al complesso scolastico due chilometri più in là!).

Certo, non possiamo fare tutto da soli. Conosciamo le realtà locali, anche al di fuori della "recinzione FS", ma spesso non abbastanza da affrontare questi problemi con il dettaglio richiesto da un vero progetto di trasporto pubblico locale.

Ecco perché chiediamo non tanto la comprensione delle Regioni e degli Enti locali tutti, ma soprattutto la loro collaborazione tecnica. Se gli obiettivi sono condivisi, queste collaborazioni possono dare grandi risultati.

Infine, un diverso approccio alle relazioni industriali. È ormai chiaro che il costo del lavoro dei ferrovieri non è più una variabile indipendente dal valore che tale lavoro produce.

Ecco, quindi, che in questi "progetti di chiusura" sarà necessario considerare anche la variabile costo del lavoro, tenendo presente che ci sono ancora amplissimi margini di recupero della produttività — a parità di efficienza, regolarità e sicurezza — come dimostrato da innumerevoli esempi, all'estero come in Italia.

È, questa, una coscienza che si va diffondendo sempre di più tra i ferrovieri, ma sarà necessario ancora un confronto dialettico (forse duro, speriamo costruttivo) prima di poter dire che ciascuno di noi ha fatto tutto il possibile per "volere il treno". Purtroppo è probabile che, comunque, quei famosi 2.000 km saremo costretti a chiuderli; una cosa è però certa: con l'impegno di tutti gli "attori" di questa vicenda (Governo, FS SpA, organizzazioni di lavoratori, Regioni, Enti locali) potremo in ogni caso minimizzare l'impatto negativo sui territori attraversati e garantire una mobilità efficiente ed a costi ragionevoli.

Stefano Bernardi
Responsabile Divisione Trasporto Locale

Per il recupero dei trasporti regionali

L'analisi di tre linee a scarso traffico in un documento elaborato dall'Osservatorio delle Associazioni Ambientaliste e dalle FS SpA

Il 16 giugno 1993 tra le Associazioni Ambientaliste (Italia Nostra, Legambiente, W.W.F.) e l'Amministratore Delegato delle FS SpA, Lorenzo Necci, si è convenuto di avviare una serie di confronti per approfondire contenuti e proposte di progetti FS SpA anche relativamente al potenziamento dei trasporti regionali (vedi n° 6/93 di "Amico Treno"). Con particolare riferimento alle linee a scarso traffico si è deciso di analizzare i possibili scenari futuri su tre linee campione: Conegliano-Ponte nelle Alpi, Sulmona-Carpinone, Foggia-Manfredonia.

Queste linee rappresentano un campione significativo nell'universo delle linee a scarso traffico potenzialmente a rischio (circa 4.500 km) fra le quali FS SpA dovrà individuare quelle da chiudere (circa 2.000 km) se la Finanziaria 1994 confermasse le previsioni contenute nei Contratti di Programma e di Servizio tra Ministero dei Trasporti e FS SpA del dicembre 1992.

In particolare il caso della Conegliano-Ponte nelle Alpi può considerarsi estensibile a circa il 70% dell'universo citato, mentre i casi della Sulmona-Carpinone e della Foggia-Manfredonia rappresentano un campione più limitato, pari a circa il 15%, in relazione alla domanda prevalentemente turistica della prima e alla possibilità di un esercizio semplificato a spola con contestuale consistente eliminazione di linee bus parallele della seconda.

Si evidenzia inoltre che l'analisi effettuata rappresenta solo un primo, seppur significativo, approfondimento essendo ancora necessarie:

— delle ulteriori valutazioni sul potenziale traffico da acquisire con particolare riferimento alle caratteristiche della domanda turistica del Parco Nazionale dell'Abruzzo (1,5 milioni di visitatori nell'anno 1992) nonché sui conseguenti modelli di esercizio innovativi;

— le valutazioni relative ai costi economici esterni all'ambito aziendale (minori contributi alle autolinee, minor inquinamento, maggior sicurezza, oneri ammortizzatori occupazionali...) essendo il presente approccio strettamente limitato ai costi finanziari. "Amico Treno" ha documentato il dialogo tra FS SpA e le Associazioni Ambientaliste, in particolare:

— il n° 2/93 è il resoconto di una tavola ro-



tonda, che ha messo intorno allo stesso tavolo i rappresentanti delle FS SpA e quelli dei movimenti ambientalisti, sul tema degli investimenti (A.V. sì o no);
— il n° 6/93 è stato dedicato alla scelta ambientalista delle FS SpA e alla costituzione di un Osservatorio (Finanziaria '94 e tagli alle FS SpA sì o no).

Criteri dell'analisi

Il problema delle linee a scarso traffico è, come tutti i nostri lettori ricordano, il drammatico divario tra i costi di produzione del servizio ferroviario e i costi di produzione di servizio automobilistico sostitutivo con accettabile livello qualitativo.
Si sono quindi individuati possibili scenari, limitati, come evidenziato nelle premesse, all'ambito finanziario, con riduzione dei costi di produzione e con aumento degli introiti da traffico, operando anche su quei fattori che costituiscono a tutt'oggi un vincolo normativo.
Si devono quindi ancora valutare le azioni possibili per incrementare la domanda, per esempio definendo interventi di disincentivazione dell'uso dell'auto privata (road pricing, park pricing...).
Per gli introiti da Stato/Enti locali si è ipotizzato un contributo pari a 32 Lit./km per posto/km offerto.
In particolare per quanto riguarda i costi gli scenari sono costituiti da:
a) attuale;
b) applicazione ottimizzata ai turni del personale di macchina, viaggiante e delle stazioni dei criteri normativi propri del settore del trasporto pubblico (autoferrotranvieri) salvaguardando totalmente i criteri di affidabilità e sicurezza che devono essere propri di un sistema ferroviario;
c) realizzazione degli interventi tecnologici di automazione;
d) eventuali minori costi di produzione generati da un modello di offerta ferroviaria ridotta, conseguente all'ottimizzazione dell'integrazione gomma-ferro.
È necessario sottolineare che lo scenario b) richiede modifiche normative del C.C.N.L. (Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro); non vi sono ipotizzate modifiche economiche, considerati i livelli retributivi attuali del Contratto FS SpA (maggiori di circa il 10% di quelli corrispondenti degli autoferrotranvieri a parità di mansione e di responsabilità).
Lo scenario c) prende in considerazione investimenti in corso o già previsti dai programmi delle FS SpA limitatamente a due linee (Conegliano-Ponte nelle Alpi e Sulmona-Carpinone), non essendo necessari sulla terza (Foggia-Manfredonia) perché già ultimati.
Lo scenario d) è conseguente a un'offerta complessivamente integrata gomma-ferro e necessaria per l'applicazione degli accordi FS SpA/Enti locali: l'integrazione gomma-ferro produce effetti di razionalizzazione complessiva con minori costi bus su due linee (Conegliano-Ponte nelle Alpi e Foggia-Manfredonia) e minori costi ferroviari solo su una linea (Conegliano-Ponte nelle Alpi).
Per quanto riguarda invece gli introiti, gli scenari sono costituiti da:
a) aumento delle tariffe ordinarie coerentemente alle previsioni del Contratto di Servizio Pubblico;
b) aumento delle tariffe di abbonamento con quelle regionali del trasporto su gomma;
c) variazione della clientela conseguente all'integrazione del servizio e delle tariffe gomma-ferro.
Gli scenari a) e b) sono stati applicati a tutte le tre linee mentre quello c) è stato applicato solo su due linee e precisamente:
— sulla Conegliano-Ponte nelle Alpi, con variazione degli introiti positivi e negativi conseguenti rispettivamente all'eliminazione delle corse parallele dei bus nelle ore di punta e all'utilizzazione dei bus nelle ore di morbida;
— sulla Foggia-Manfredonia, solo con variazioni positive degli introiti conseguenti all'eliminazione delle corse parallele dei bus.
Si precisa infatti che la linea Sulmona-Carpinone non offre possibilità apprezzabili di integrazione gomma-ferro e che, per ora, non è stata analizzata la potenziale domanda turistica e quindi non risultano nella presente prima analisi i maggiori introiti e gli eventuali maggiori costi del relativo modello di esercizio.
Per quanto riguarda i modelli di esercizio si prevede di pervenire a delle proposte innovative più rispondenti alle esigenze della domanda che è molto differente sulla Conegliano-Ponte nelle Alpi e sulla Foggia-Manfredonia sia nell'articolazione annuale (mesi scolastici/mesi estivi) che settimanale (giorni lavorativi/fine settimana). Soprattutto la Sulmona-Carpinone rappresenta un caso emblematico che merita un attento esame della domanda, la cui articolazione non esclude a priori nemmeno la possibilità di un modello di esercizio "rivoluzionario", interamente modulato sulle esigenze turistiche (al limite solo treni d'agenzia) trasferendo completamente la mobilità attuale, di valore marginale, dal treno al bus.
I primi elementi raccolti in merito a questo aspetto di marketing lasciano intravedere interessanti scenari che modificheranno e/o integreranno quelli precedentemente esaminati nel rapporto finale di sintesi.

Considerazioni

La conseguenza dell'applicazione degli scenari precedentemente descritti comporta una considerevole diminuzione del disavanzo di gestione FS SpA. Si hanno inoltre apprezzabili ulteriori risparmi diretti (per ora non quantificati) per quanto riguarda i contributi regionali per le autolinee essendo previste sulla Conegliano-Ponte nelle Alpi, ma soprattutto sulla Foggia-Manfredonia, una riduzione dei bus/km nonché ulteriori risparmi indiretti di altre esternalità ambientali e non. Nelle tabelle 1 e 2 che seguono è riportata la combinazione più ottimistica di minor costo e di maggior ricavo possibile: nella prima tabella sono indicati i soli introiti da traffico, per il quadrien-

Tabella 1 - Introiti solo da traffico

	1991			1992			% RIDUZIONE DISAVANZO '91-92
	COSTO	INTROITO	DISAVANZO	COSTO	INTROITO	DISAVANZO	
Conegliano P. nelle Alpi	6.312	561	-5.751	6.466	585	-5.881	+2,26
Sulmona Carpinone	21.385	904	-20.481	15.714	1.083	-14.631	-28,6
Foggia Manfredonia	9.482	419	-9.063	7.806	471	-7.335	-19,1
	1993			1994			% RIDUZIONE DISAVANZO '93-94
	COSTO	INTROITO	DISAVANZO	COSTO	INTROITO	DISAVANZO	
Conegliano P. nelle Alpi	6.599	594	-6.005	2.908	727	-2.181	-63,68
Sulmona Carpinone	13.954	415	-13.539	6.596	432	-6.164	-54,47
Foggia Manfredonia	5.431	660	-4.771	3.329	1.464	-1.865	-60,91

Tabella 2 - Introiti da traffico e da Stato/EELL

	1993			1994			% RIDUZIONE DISAVANZO '93-94
	COSTO	INTROITO con contrib. Stato	DISAVANZO	COSTO	INTROITO con contrib. Stato	DISAVANZO	
Conegliano P. nelle Alpi	6.599	2.186	-4.413	2.908	1.634	-1.274	-71,13
Sulmona Carpinone	13.954	1.820	-12.134	6.596	1.762	-4.834	-60,16
Foggia Manfredonia	5.431	2.076	-3.355	3.329	4.296	+967	-128,82

nio 1991-1994, mentre nella seconda sono indicati anche gli introiti da contributi dello Stato e/o Enti locali (limitatamente al biennio 1993-1994) stimati mediamente pari a 32 Lit./km. a posto offerto. In particolare:
— sono riportati i dati di bilancio anche degli anni 1991 e 1992 per evidenziare il trend positivo conseguente ai provvedimenti attuati dalle FS SpA nell'ultimo biennio;
— i dati dell'anno 1993 sono basati sui valori di bilancio 1992 incrementati per tenere conto dei maggiori costi inflattivi e contrattuali maturati;
— l'anno 1994 è da intendersi fittiziamente come l'anno in cui saranno adottati i provvedimenti proposti e i costi/introiti sono riportati per ora in lire 1993.
Si evidenzia che le riduzioni del disavanzo 1993-1994 sono notevoli, dal 60% al 130% ma, nonostante tali consistenti recuperi di efficienza, in nessun caso, nemmeno in quello estremamente favorevole della Foggia-Manfredonia, è possibile un equilibrio del conto economico senza un contributo dello Stato e/o degli Enti locali.

Scheda della linea CONEGLIANO-PONTE NELLE ALPI

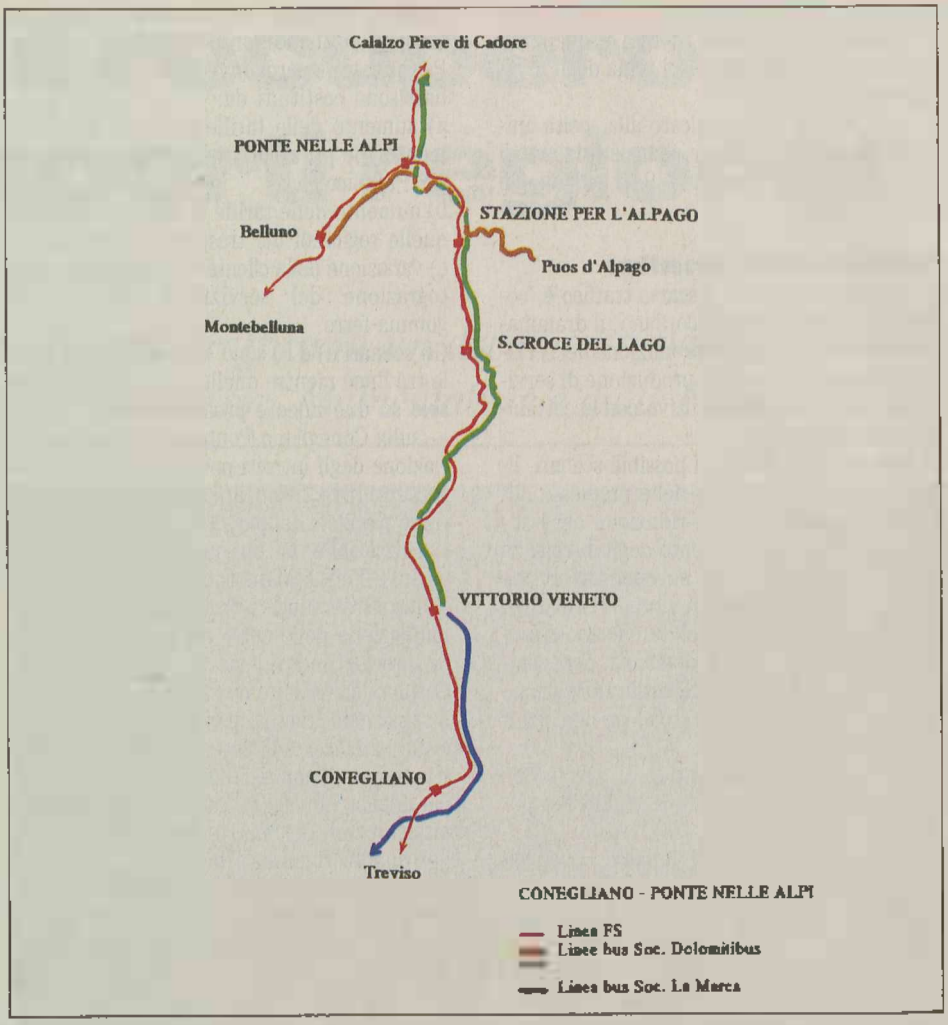
Caratteristiche tecniche
— Lunghezza della linea 41 km;
— n° 3 stazioni e n° 5 fermate impresenziate;
— n° 17 PL (passaggi a livello), di cui 2 manovrati da Vittorio Veneto/Conegliano;
— Linea a semplice binario non elettrificata;
— Sistema di esercizio: BCA (blocco conta-assi) da Conegliano a Vittorio Veneto; BT (blocco telefonico) da Vittorio Veneto a Ponte nelle Alpi.

Investimenti
— Investimenti eseguiti: automazione PL (passaggi a livello);
— Investimenti in corso: BCA (blocco conta-assi) da Vittorio Veneto a Ponte nelle Alpi — sistema CTC (controllo traffico centralizzato) su tutta la linea.

La domanda di traffico
La linea è interessata da due bacini di domanda tra loro molto differenti, forte nella tratta Conegliano-Vittorio Veneto e debole nella tratta Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi.

L'alternativa stradale
L'alternativa stradale è tecnicamente possibile presentando buone caratteristiche di tracciato, anche se comporta tempi di percorrenza superiori a quelli ferroviari, soprattutto nella tratta Vittorio Veneto-Belluno. Le caratteristiche dell'alternativa stradale muterebbero totalmente qualora venisse realizzato il prolungamento autostradale dall'attuale casello di Alemagna fino a Vittorio Veneto.

Considerazioni
Dal lato degli introiti si può pensare a un incremento del traffico attraverso la realizzazione di punti di interscambio con il servizio bus nelle stazioni di Conegliano, Vittorio Veneto, Ponte nelle Alpi, Stazione per l'Alpago e S. Croce del Lago (estivo), con la soppressione delle corse parallele al servizio ferroviario e migliorando il collegamento da e per le valli (in particolare per le relazioni veloci da e per Venezia) e nelle ore di punta del traffico locale.
La riorganizzazione del servizio pubblico prevede una migliore utilizzazione delle singole modalità, soprattutto sulla tratta Conegliano-Vittorio Veneto, con soppressione delle corse bus parallele nelle ore di punta e con la sostituzione di quei treni che oggi risultano poco frequentati nelle ore di morbida, ottenendo un recupero di risorse finanziarie complessive di sistema. Il miglioramento del servizio integrato per la zona di Alpago è inoltre necessario per offrire un'alternativa al prolungamento dell'autostrada fino a Pian di Vedoia, aspetto che sarà analizzato nella fase di successivo approfondimento.
Si può fin d'ora evidenziare che nelle alternative fin qui esaminate, anche nelle ipotesi di ristrutturazione della rete di autolinee e di contenimento dei costi ferroviari, questi ultimi vengono coperti con introiti da tariffa per non più del 25%, mentre il livello di traffico permane basso (1.000 viaggiatori/km per km al giorno).
Si ritiene quindi che il previsto ulteriore approfondimento debba valutare anche un esercizio ulteriormente ridotto, senza escludere l'ipotesi di mantenere il servizio ferroviario solo tra Vittorio Veneto e Conegliano, affidando alle sole autolinee la rimanente tratta, ovvero lasciandola aperta del tutto impresenziata con servizio molto ridotto e limitato alle sole corse più frequentate.



Scheda della linea SULMONA-CARPINONE

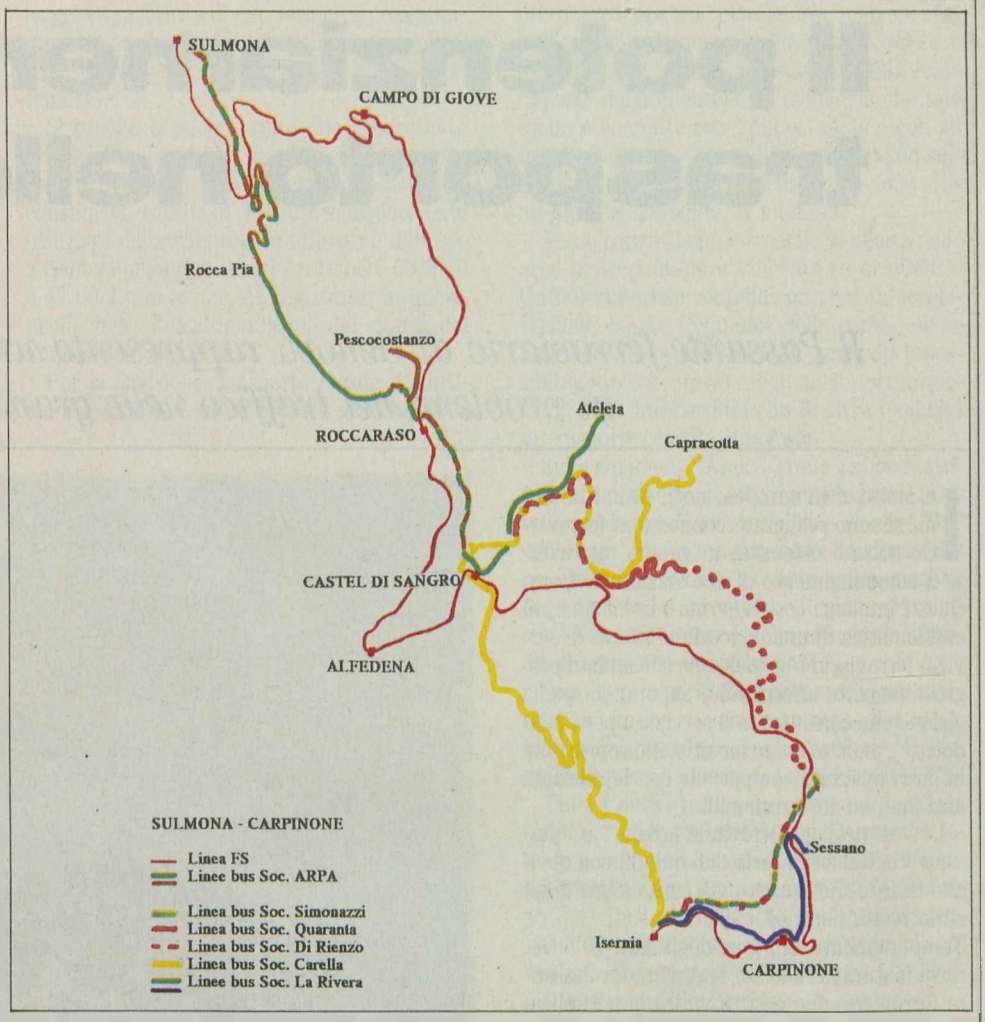
Caratteristiche tecniche
— Lunghezza della linea 119 km;
— n° 13 stazioni e n° 9 fermate impresenziate;
— n° 18 PL (passaggi a livello) con n° 16 posti di guardia (di cui: 7 manovrati da stazione e 9 manovrati da PG [posto di guardia]);
— Linea a semplice binario non elettrificata;
— Sistema d'esercizio: Dirigenza Unica.

Investimenti
— Investimenti in corso: 5.400 milioni per soppressione ed automazione PL;
— Possibili ulteriori fasi di intervento: 1ª fase Automazione: 5.500 milioni per soppressione ed automazione di tutti i PL (passaggi a livello);
2ª fase Automazione: 2.500 milioni per ACEI (apparato centrale elettrico a itinerari) in quattro stazioni con centralizzazione controllo scambi;
3ª fase Automazione: CTC (comando traffico centralizzato): 10.000 milioni.

Domanda di traffico
Il traffico non è caratterizzato da frequenti relazioni fra i poli estremi, ma determinato da movimenti locali (anche se deboli) fra le varie località della linea, la cui accessibilità è scarsa. Il servizio offerto è proporzionato ai dati di traffico registrati.

Alternativa stradale
La viabilità presenta caratteristiche di tracciato non direttamente paragonabili a quelle ferroviarie, in quanto non esiste un itinerario stradale che tocchi nel medesimo ordine le stesse località servite dal servizio ferroviario. Tuttavia, la zona è servita da una rete stradale relativamente fitta, ed in particolare per la relazione Sulmona-Castel di Sangro consente tempi di percorrenza sicuramente inferiori a quelli ferroviari.

Considerazioni
Sono in corso interventi per la riduzione dei costi d'esercizio con la soppressione o l'automazione dei passaggi a livello.
Ulteriori iniziative potrebbero riguardare modifiche al sistema d'esercizio della linea con l'impresenziamento di alcune stazioni, la realizzazione di apparati per l'automazione degli scambi e dei passaggi a livello nelle rimanenti stazioni (Campo di Giove, Roccaraso, Castel di Sagro, Carovilli).
Tuttavia è evidente che a parità di programma di esercizio non è teoricamente possibile, nemmeno a prezzo di rilevanti investimenti, abbattere i costi di esercizio fino ad un livello paragonabile con gli introiti raggiungibili anche nell'ipotesi più ottimistica.
La linea può essere valorizzata dal punto di vista turistico; questo è un aspetto interamente da approfondire, per determinare la possibilità di un'offerta completa di escursioni che abbiano come punto di origine una delle stazioni situate sulla linea.



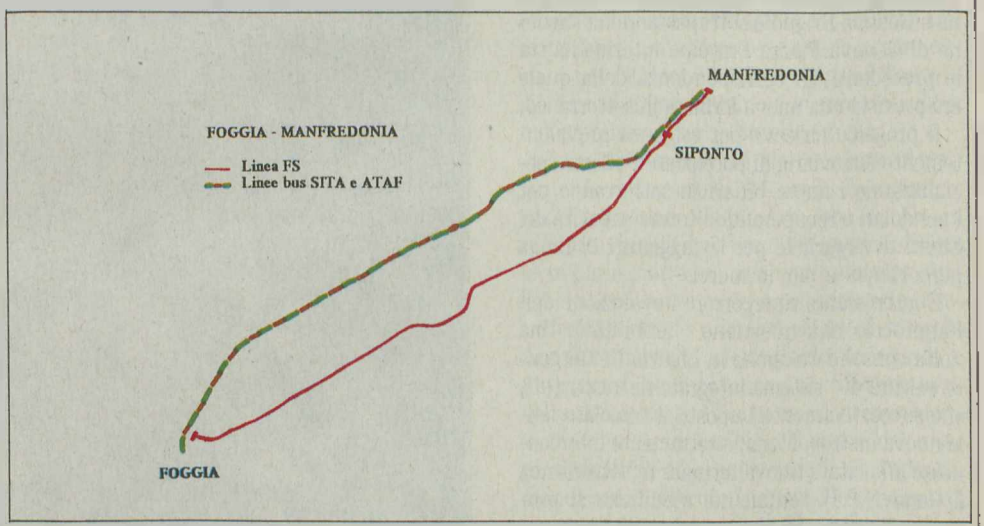
Scheda della linea FOGGIA-MANFREDONIA

Caratteristiche tecniche
— Lunghezza della linea 36 km;
— n° 1 stazione e n° 2 fermate impresenziate;
— n° 10 PL (passaggi a livello), di cui 1 manovrato da Foggia;
— Linea a semplice binario non elettrificata;
— Sistema d'esercizio: spola.

Investimenti
— Interventi realizzati: automazione PL (passaggi a livello), impresenziamento stazioni;
— Interventi da realizzare: nessuno.

Domanda di traffico
Si è in presenza di una consistente domanda di traffico sia di carattere pendolare (studenti/lavoratori) che occasionale e turistico.

Alternativa stradale
La viabilità presenta caratteristiche di tracciato buone, ma tempi complessivi superiori alla modalità treno. Inoltre già i costi finanziari evidenziano l'opportunità della scelta ferroviaria, la cui convenienza presumibilmente sarà esaltata dalla successiva valutazione in termini di costi economici.



Considerazioni
Dall'entrata in vigore dell'orario estivo '93 è stato istituito un servizio "a spola", con l'eliminazione delle fermate intermedie (ad eccezione di Siponto) e di PL (passaggi a livello) e con la riduzione da 29 a 3 unità lavorative (a Manfredonia e fino all'ottobre '93) del personale per l'esercizio della linea. È un esempio che testimonia concretamente la possibilità di diminuire sostanzialmente il disavanzo del conto economico intervenendo sui costi di produzione del servizio. Inoltre sul versante degli introiti sarà possibile aumentare il traffico con l'attuazione dell'interscambio di Manfredonia — già previsto dal Piano di Bacino della Provincia di Foggia — e l'eliminazione delle corse parallele: un incremento previsto di 1.000 viaggiatori/giorno per la modalità ferroviaria.

a cura di **Ferrovie dello Stato**
(Area Trasporto - Divisione Trasporto Locale)
- Italia Nostra - Legambiente - W.W.F.
Luglio 1993

Il potenziamento del trasporto nelle città

Il Passante ferroviario di Genova rappresenta una soluzione concreta ai problemi del traffico nelle grandi città

In molte città europee, negli ultimi decenni, si sono realizzate connessioni ferroviarie urbane ottenute, in genere, attraverso il congiungimento di due stazioni di testa. Questi impianti costituiscono l'immagine più emblematica di una concezione nuova di servizio ferroviario regionale che si è andata progressivamente affermando, superando quella visione che considerava il servizio "per i pendolari", non solo un servizio improprio, ma in larga misura incompatibile con le relazioni nazionali ed internazionali.

Le "connessioni ferroviarie urbane" o "passanti" in Italia si inseriscono quindi, con qualche ritardo, nel quadro già consolidato di alcune realtà europee.

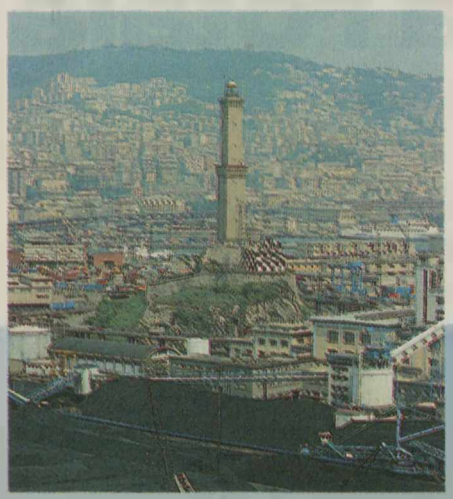
Temporalmente agli inizi degli anni 70 a Genova maturava l'idea di realizzare un Passante ferroviario che costituiva un quadruplicamento fra le stazioni di Genova Sampierdarena e Genova Brignole sottopassando la stazione di Genova Piazza Principe intermedia tra le precedenti, in corrispondenza della quale era prevista una nuova fermata in sotterraneo.

Il progetto nasceva per esigenza prevalentemente ferroviaria di potenziare l'offerta specializzando i nuovi binari in sotterraneo per i pendolari e recuperando l'intera capacità dei binari di superficie per i viaggiatori di lunga percorrenza e per le merci.

È interessante ripercorrere l'evoluzione dell'approccio alla questione "mobilità". Una volta consolidata anche in Liguria l'emergente cultura di "sistema integrato di trasporto", si è successivamente imposto il tracciato della nuova metropolitana, strettamente interconnesso alla citata nuova fermata in sotterranea a Genova P.P., ed alcune modifiche al progetto originario FS che consentono già da oggi, con limitatissimi interventi di completamento, anche il collegamento con la vicina stazione marittima. La stazione di Genova Principe nei fatti costituisce un'interessante realtà di integrazione complessa essendo presenti contemporaneamente una pluralità di modi di trasporto: la gomma pubblica (autobus ed AMT) e privata (taxi/auto), la ferrovia (FS), la metropolitana (metro Genova), un impianto di risalita (funicolare di Granarolo) e le navi (stazione marittima).



L'apertura all'esercizio dello scorso mese di maggio del citato Passante ferroviario è stata una positiva novità per l'area genovese (di cui "Amico Treno" nel n° 2/93 ha descritto gli elementi essenziali dell'opera prevedendo una maggiore regolarità di circolazione e preannunciando il presumibile orario dell'offerta aggiuntiva che sarebbe stata attivata dal 26 settembre).



Si precisa a tal proposito che, nonostante i "difetti di gioventù" di un'opera nuova, anche tecnologicamente impegnativa, i dati di consuntivo riferiti ai 37 treni maggiormente utilizzati dalla clientela in afflusso e deflusso a Genova nelle fasce orarie critiche 7.00/9.00 e 17.00/19.00 hanno già registrato, in questi primi mesi, una diminuzione dei ritardi del venticinque per cento.

Per la Divisione Trasporto Locale il consistente aumento dell'offerta (di gran lunga la più importante tra tutte le aree metropolitane) costituisce una scommessa da vincere e quindi siamo in trepidante attesa della reale risposta della clientela. Si evidenzia che tale scelta è coerente con le linee guida e con gli impegni assunti: razionalizzare il servizio sulle relazioni deboli, ma intensificarlo nelle aree ad elevata domanda di mobilità.

La realizzazione del Passante ferroviario contribuirà massicciamente a risolvere i gravi problemi del traffico di Genova (nelle foto, due particolari del porto).



Siamo convinti che il modello di offerta nelle aree metropolitane è vincente se di qualità. Quindi materiale rotabile con elevata accelerazione, buona frequenza delle corse, anche nelle ore di morbida (min. 20', max 30'), possibilmente con orario mnemonico, ottimizzazione degli interscambi con le altre modalità di trasporto, tariffe integrate.

Sulle pagine di "Amico Treno" abbiamo affrontato più volte questi argomenti ed il nuovo servizio tra Genova Voltri e Genova Brignole è un'ulteriore concreta applicazione, resa possibile anche dalla convinta collaborazione degli Enti locali interessati (Regione, Provincia e Comune) nonché della principale azienda di trasporto pubblico (AMT).

Sono stati inseriti 25 nuovi treni (per ulteriori 395 km/treno con un aumento del 28%). Inoltre sono stati messi a disposizione ulteriori 7.840 posti a sedere: un aumento del 16%.

Tutti i nuovi treni sono effettuati con materiale rotabile reversibile con chiusura automatica delle porte, in particolare 13 treni sono effettuati con il materiale rotabile (del tipo 724) illustrato nella foto, che presenta particolari caratteristiche di accelerazione e la cui utilizzazione costituisce una novità per la linea costiera della Liguria.

L'orario definitivo che entrerà in vigore il 26 settembre è stato integrato con ulteriori treni metropolitani rispetto a quello preannunciato nel citato n° 4/93 di "Amico Treno": già da ora ci impegniamo a migliorare ancora nel prossimo futuro l'intera offerta.

Come abbiamo avuto già occasione di parlarne, la realizzazione dell'orario ferroviario è una "macchina complessa", che ha precisi tempi e vincoli. Nel caso del nuovo servizio ferroviario metropolitano non è stato possibile attivare già dal mese di settembre (per interferenze con le esistenti relazioni internazionali) un orario rigidamente cadenzato e mnemonico né di istituire il servizio con la riviera di Levante. È in corso di preparazione il prossimo orario estivo, in vigore dal mese di maggio 1994, che prevederà un cadenzamento quasi rigoroso, nonché l'estensione di almeno il 50% del servizio fino a Genova Nervi ed anche un limitato potenziamento delle relazioni di interesse della Valpolcevera.

Stiamo lavorando per definire, in stretta collaborazione con l'AMT, una tariffa integrata ed alcune modifiche al sistema complessivo della mobilità tali da rendere ancora più attrattivo il trasporto pubblico nell'area genovese: è ragionevole prevedere che tutto sarà pronto per la data di attivazione del prossimo orario estivo.

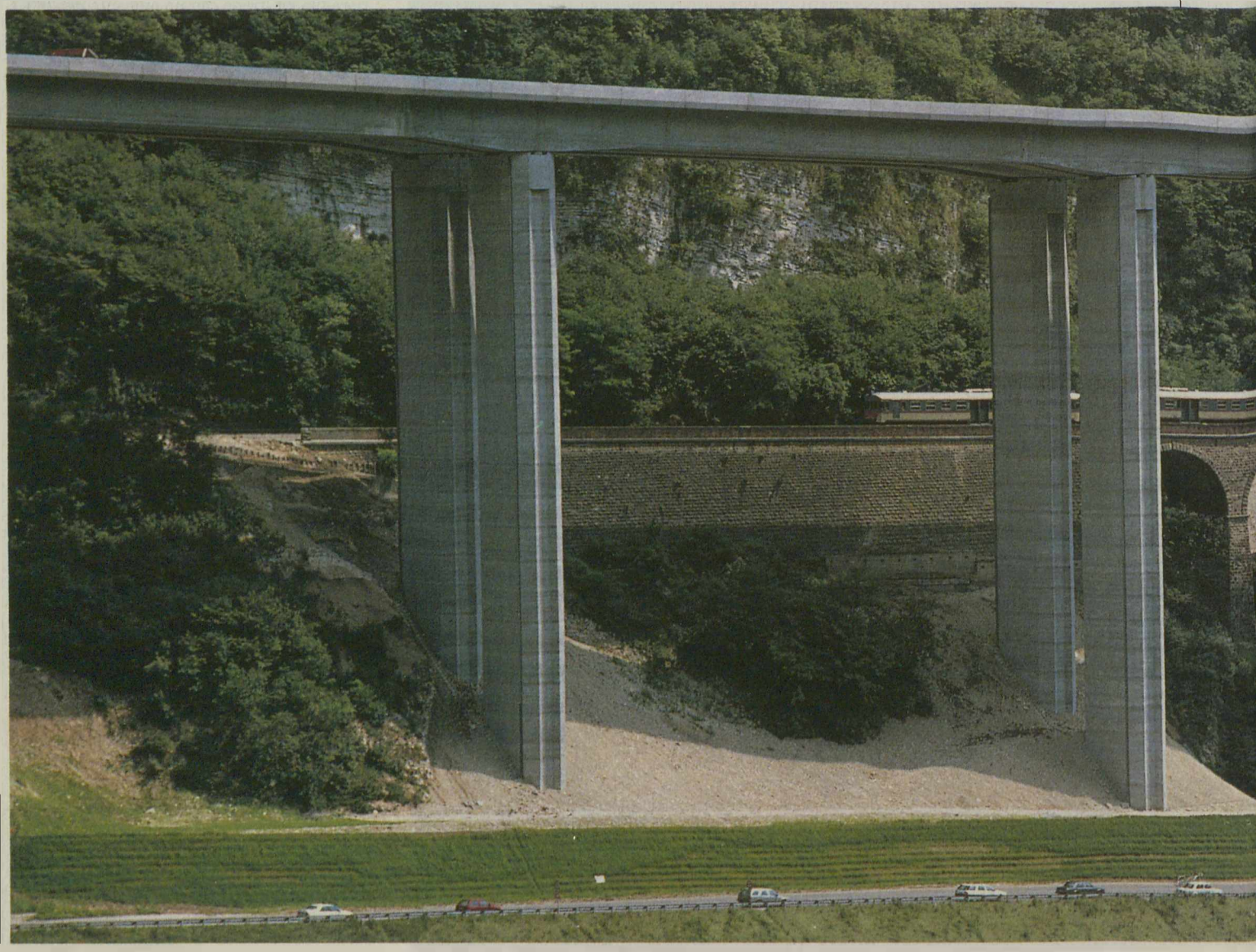
Giancarlo Laguzzi

Due pesi e due misure per la strada e la rotaia

Il Ministero dell'Ambiente non pone vincoli alla variante di valico del Mugello

La Storia talvolta non concede una seconda occasione. Nel senso che certi cambiamenti, una volta realizzati, finiscono col divenire irreversibili. Le Americhe vennero scoperte alla fine del XV secolo, nel momento in cui la Gran Bretagna e la Spagna dominavano i mari. Per questo nel Nuovo Mondo si parla quasi unicamente inglese o spagnolo. Se il viaggio di Colombo fosse avvenuto qualche secolo prima o dopo, probabilmente sarebbe stata la cultura araba, o francese o magari italiana a forgiare quelle nazioni. Con quali conseguenze non è neppure lecito immaginare. Anche per i sistemi di locomozione di massa le scelte compiute in un determinato momento storico finiscono spesso con il condizionare — in positivo o in negativo — l'evoluzione delle epoche successive.

Le ferrovie sono nate nel secolo scorso, imponendosi, in pochi decenni, come sistema basilare per il trasporto collettivo. Da allora la pur notevole evoluzione tecnologica ha dovuto tener conto delle scelte (basti pensare allo scartamento dei binari) operate da Stephen-



son e dai suoi contemporanei. I problemi connessi all'economia di scala ed alla saturazione del mercato hanno, di fatto, posto fuori gioco altri possibili concorrenti. Non a caso le monorotaie, i mezzi magnetici e a cuscino d'aria, pure pensati ormai da decenni, non hanno trovato che limitatissime applicazioni.
A fronte di questa enorme "rendita di posizione", le ferrovie si trovano a scontare un handicap notevole: i tracciati di quasi tutte le principali linee sono stati concepiti in base alle tecniche del secolo scorso e sono difficilmente adattabili alle contemporanee esigenze di rapidità. Ma, senza poter realizzare una rete di collegamenti a velocità commerciali eguali o superiori ai 200 km orari, è assai arduo che il treno possa ristabilire la propria supremazia nelle relazioni a media distanza, strappando significative quote di traffico alla gomma.
A sua volta, la motorizzazione di massa ha potuto profittare di una congiuntura storica praticamente irripetibile. Le grandi infrastrutture viarie — e segnatamente le autostrade — sono state costruite a partire dal dopoguerra in anni in cui le risorse territoriali si pensavano ancora illimitate e l'attenzione all'ambiente era molto scarsa. Così, nell'arco di una sola generazione, sono proliferati nella nostra Penisola viadotti e svincoli spesso a ridosso di abitazioni, boschi o vallate, deturpando irrimediabilmente molti luoghi un tempo ameni. Oggi, per fortuna, certi scempi sono meno facili da perpetrarsi.
È cresciuta una diversa sensibilità nell'opinione pubblica ed i nuovi progetti debbono essere sottoposti ad una rigorosa valutazione di impatto ambientale. Senonché le normative introdotte, e soprattutto il diverso clima culturale, rischiano di penalizzare soltanto i programmi di potenziamento ferroviario. Ovvero, proprio quelle nuove linee veloci che, in verità, servono in primo luogo per quadruplicare i maggiori assi di transito e porre così le premesse per un almeno parziale riequilibrio tra gomma e rotaia.
Come se non bastassero le difficoltà finanziarie e le perplessità sulle procedure d'appalto, che finora hanno confinato il programma per l'alta velocità italiana ai protocolli d'intesa ed alle conferenze stampa, arrivano, ben prima dell'apertura dei cantieri, i veti istituzionali, come quello posto dal Ministero dell'Ambiente sul tracciato della nuova Direttissima Firenze-Bologna nel territorio del Mugello. Peccato che altrettanta severità nelle procedure di valutazione d'impatto ambientale non sia invece ritenuta necessaria per la variante di valico autostradale che pure insiste sul medesimo tratto appenninico a distanza di pochi chilometri.
Tale evidente disparità di trattamento è tanto meno giustificata se si considera che l'impatto complessivo di una linea ferroviaria — seppure ad alta velocità — è certamente meno gravoso rispetto a quello derivante da un'infrastruttura autostradale. Basti ricordare che la sola ampiezza del sedime necessario alla circolazione dei treni rappresenta appena un terzo di quella richiesta da un'autostrada, senza considerare lo spazio occupato dagli svincoli, dalle opere di raccordo e, soprattutto, dall'indotto edificativo diffuso che un'opera viaria inevitabilmente si tira dietro. Lo stesso timore dell'inquinamento acustico si pone in maniera ben diversa se consideriamo che il passaggio di un treno può determinare picchi di rumorosità più o meno intensa a seconda della velocità, del materiale rotabile, di eventuali scambi ecc., ma la presenza di un'autostrada assicura ad ogni ora del giorno e della notte il rimbombo costante provocato dal traffico intenso di auto e di mezzi pesanti.
Eppure, ciò che sembra intollerabile quando si tratta di autorizzare la costruzione di una nuova ferrovia viene quotidianamente sopportato in materia di opere viarie. A questo punto può sorgere legittimo il sospetto che, dietro al conclamato impegno di rilanciare il vettore su ferro, si nasconda la meno confessabile volontà di perpetuare la supremazia della gomma, garantendo i cospicui interessi ad essa connessi. Sospetto che il nostro governo tende a confortare quando si mostra estremamente conciliante alle richieste degli autotrasportatori privati, come si è puntualmente ripetuto nelle scorse settimane. Ma, forse, al di là di ogni dietrologia, il vero motivo della diversa attenzione ai rischi ambientali apportati dalle nuove linee ferroviarie si riduce alla mera logica del fatto compiuto. La rete autostradale, con tutti i guasti arrecati al nostro territorio, c'è già. Eventuali ulteriori incrementi in termini di varianti o di terze corsie si pensa — di certo erroneamente — che non alterino di molto l'esistente. L'alta velocità è invece vista come un intruso che è ancora possibile fermare.
Le ferrovie devono dimostrare che le nuove linee possono alla lunga contribuire a migliorare l'ambiente, riducendo il ricorso ai ben più inquinanti veicoli su gomma ed agli aerei. E devono conquistarsi uno spazio in un territorio e su un mercato sempre più saturi. Il che, come dimostra l'esperienza storica, è tutt'altro che facile.

Massimo Ferrari
Presidente nazionale Assoutenti - UTP



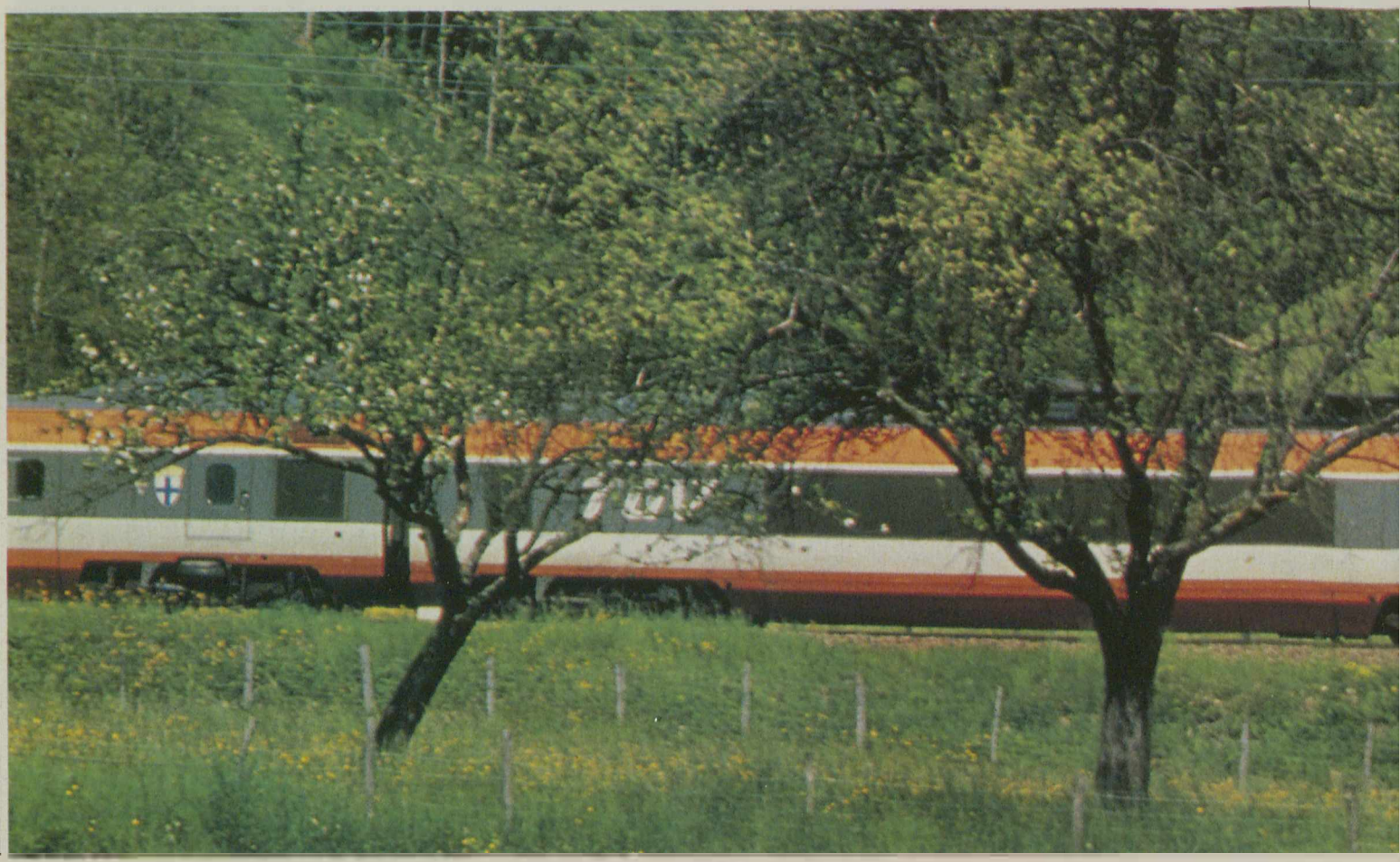
Ma il treno divora molto meno spazio

L'aeroporto di Parigi occupa più ettari di terreno dell'intera linea ferroviaria Alta Velocità che collega Parigi a Lione

Gli impegni solenni rivolti alla salvaguardia dell'ambiente contano già su una lunga tradizione, a partire dalla Conferenza delle Nazioni Unite, tenutasi a Stoccolma nel 1972, per arrivare al più recente Summit sui destini della Terra, svoltosi lo scorso anno a Rio de Janeiro. E non si può negare a queste grandi iniziative, se non altro, il merito di aver sensibilizzato i governi nazionali e l'opinione pubblica sulle emergenze ecologiche. Tuttavia le ricadute in termini di scelte concrete, specie per quanto concerne il settore dei trasporti, tardano a manifestarsi. Probabilmente, perché sussiste un'ampia divaricazione tra le aspirazioni dei responsabili politici e le possibilità di realizzarle.

Stando alle dichiarazioni di principio ed al comune buon senso, le ferrovie avrebbero tutto da guadagnare dal prevalere di scelte tese alla salvaguardia dell'ambiente. Secondo stime elaborate ormai da tempo nei Paesi della Comunità Europea, il treno, a parità di passeggeri e merci trasportate, risulta enormemente meno energivoro rispetto ai concorrenti aerei e su gomma. L'alternativa rappresentata dalla navigazione interna poi presume la disponibilità di un'adeguata rete di canali navigabili, che solo poche nazioni posseggono, e comunque non soddisfa il traffico passeggeri. Considerazioni analoghe possono valere anche per l'uso del territorio, una risorsa sempre più scarsa per accedere alla quale i sistemi di trasporto competono con altri possibili utilizzi, quali l'agricoltura, la residenza o la conservazione dello stesso. Infatti le operazioni connesse alle varie fasi del trasporto richiedono spazio per le infrastrutture destinate al movimento ed alla sosta di persone e merci, dalle sedi viarie vere e proprie alle stazioni, agli aeroporti, ai parcheggi, senza parlare dell'indotto, rappresentato ad esempio dalle aree di servizio e dai motel.
La maggiore e minore efficienza nell'utilizzo del territorio varia considerevolmente da ca-

Un sistema europeo di treni veloci potrebbe limitare l'espansione degli aeroporti. Nella foto, il treno francese Tgv Sud-Est.

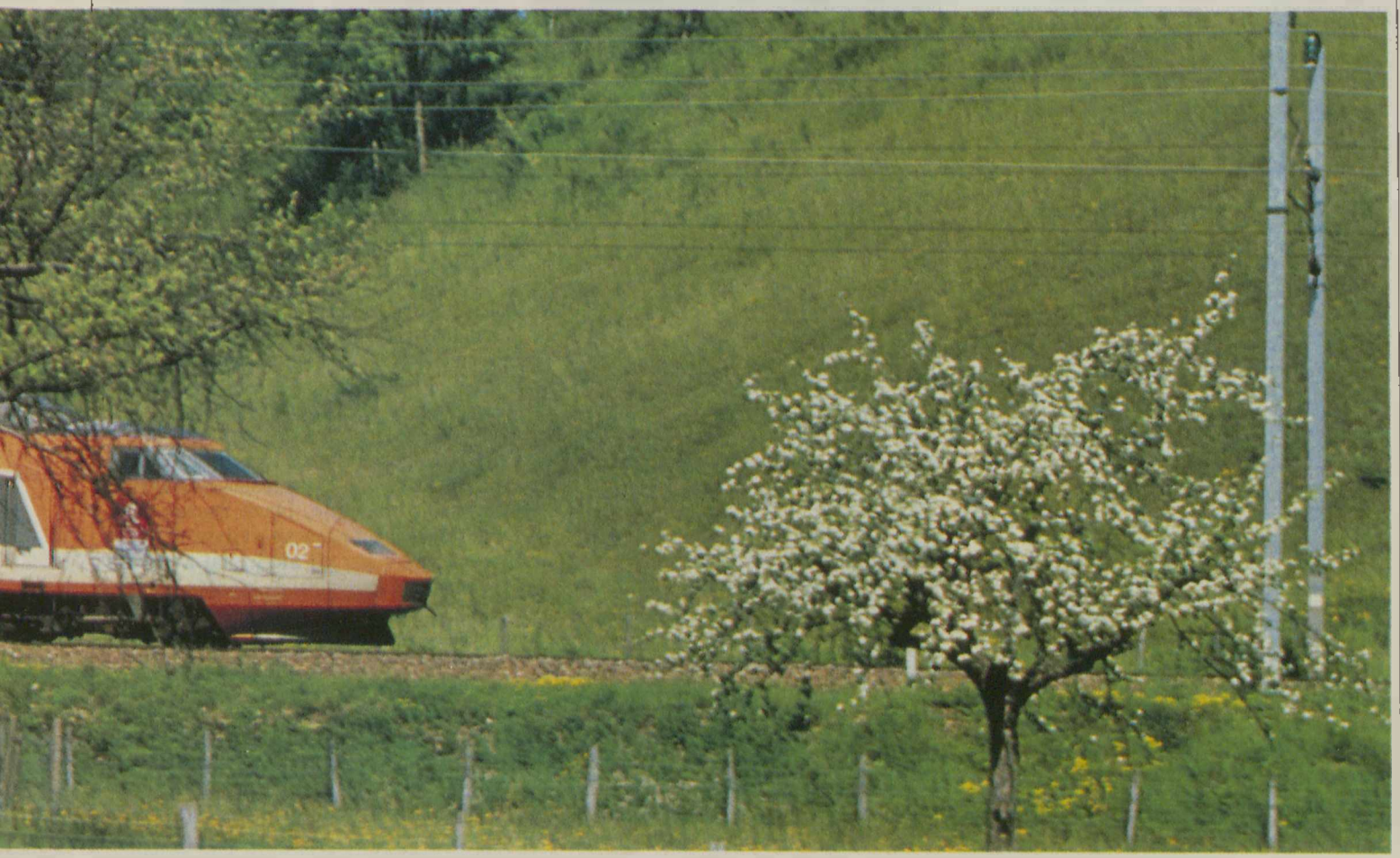


so a caso. In linea di massima, però, la ferrovia può considerarsi almeno tre volte meno dissipatrice di spazi rispetto alla strada. Ciò significa che, a parità di quantità di traffico movimentato (in termini di passeggeri o di merci) per ogni metro quadrato di suolo impegnato da infrastrutture ferroviarie, la strada ne richiederebbe almeno tre.

Anche in quel che concerne il confronto con il mezzo aereo, che, viaggiando nei cieli, sembrerebbe apparentemente ideale quanto a rispetto dei suoli, il treno può presentare notevoli vantaggi. In Francia è stato calcolato che il terreno resosi necessario per la costruzione della linea ad alta velocità tra Parigi e Lione ammonta a 2.400 ettari. Ma il solo aeroporto di Roissy-Charles de Gaulle copre 3.100 ettari, qualcosa come un terzo dell'intera superficie del municipio di Parigi. Il Tgv Sud-Est muove oltre 15 milioni di passeggeri all'anno, 3 in più rispetto al traffico totale di Roissy. E la realizzazione di un sistema di treni veloci a livello continentale può contribuire in maniera determinante a limitare le necessità di espansione degli aeroporti europei, considerato che le distanze medie tra i principali centri sono inferiori ai 1.000 chilometri.

Naturalmente il valore dei terreni, sia in termini fondiari sia per quel che riguarda le utilità sociali, è molto diverso da luogo a luogo, ma tende generalmente a crescere in misura esponenziale man mano che ci si avvicina alle aree urbanizzate. Ebbene, è noto come oltre il 36% della popolazione della Comunità Europea viva nelle città. È qui, dunque, che le scelte sull'utilizzo del territorio residuo divengono più delicate. Nelle città del Vecchio Continente si calcola che la superficie stradale impegni mediamente il 19% della superficie urbana, mentre le ferrovie, che pure sono state sovente messe sotto accusa dal punto di vista urbanistico, occupano "appena" il 4% dei suoli. In America la situazione è ancor più squilibrata. Si calcola, ad esempio, che circa la metà della sterminata superficie di Los Angeles sia occupata da strade e parcheggi. Questi ultimi, in verità, fanno la parte del leone, se è vero che in una città come Parigi solo il 10% delle auto è normalmente in movimento, mentre il 90% è posteggiato in maniera più o meno regolare. Non si può quindi neppure sostenere che le strade possono essere destinate prevalentemente a momenti di socialità, se, come tutti possono constatare, di spazi liberi per passeggiare e per sedersi ne sono rimasti sempre meno. Ancora una volta le scelte corrette, anche dal punto di vista ambientale, devono tener conto dei costi alternativi richiesti dai diversi modi di trasporto: una moderna ferrovia suburbana o un metrò (che, per di più, corre prevalentemente in sotterranea) può trasportare fino a 70.000 persone per ora e per direzione. Una linea di bus, per quanto frequente, non supera le poche migliaia di passeggeri. Spostare poi lo stesso numero di persone su automobili richiede un consumo di spazio 13 volte superiore a quello del treno. Da queste ed altre considerazioni difficilmente controvertibili dovrebbe risultare chiara la preferenza dei governi europei nei confronti di infrastrutture ferroviarie, laddove si tratti di soddisfare esigenze di mobilità di massa, sia nelle aree metropolitane sia lungo i principali corridoi intercity. E, in effetti, le nuove linee ad alta velocità realizzate in Francia, in Germania ed in Spagna, dopo attente ma anche snelle valutazioni di impatto ambientale, non hanno conosciuto critiche sostanziali da parte dell'opinione pubblica delle rispettive nazioni. Sono semmai da considerarsi come eccezioni le contestazioni subite da alcuni particolari progetti, come il prolungamento del Tgv nella Provenza da Orange verso Frejus, attraverso territori particolarmente delicati dal punto di vista ambientale. In linea di massima però, essendo diffusi i principi basilari di economia dei trasporti, risulta chiaro ai più che, laddove una forte domanda di mobilità non venga soddisfatta dalla rotaia, sarà poi inevitabile ricorrere a nuove e ben più devastanti costruzioni autostradali. Sempreché, ovviamente, non si ritenga proponibile una drastica riduzione dei consumi e delle aspettative della popolazione, a partire dai ceti più deboli. Un sacrificio al quale neppure la crescente preoccupazione per i destini ambientali sembra ancora aver predisposto non solo i governi, ma neppure la gente del nostro tempo.

Commuter



Ama i treni... soprattutto quelli a vapore

Il cantautore Ivano Fossati affronta spesso nelle sue canzoni il tema del viaggio

«Io la sera mi addormento/E qualche volta
sogno perché voglio sognare
e nel sogno stringo i pugni
tengo fermo il respiro e sto ad ascoltare.
Qualche volta sono gli alberi d'Africa a chiamare,
altre notti sono vele piegate a navigare.
Sono uomini e donne, piroscafi e bandiere,
viaggiatori viaggianti da salvare.
Delle città importanti mi ricordo Milano
livida e sprofondata per sua stessa mano
E se l'amore che avevo non sa più il mio nome.
E se l'amore che avevo non sa più il mio nome.
Come i treni a vapore, come i treni a vapore
di stazione in stazione e di porta in porta
e di pioggia in pioggia/di dolore in dolore/il dolore passerà.
Come i treni a vapore/come i treni a vapore/il dolore passerà».

(da *I treni a vapore*, Ivano Fossati)

Genovese, quarantadue anni, Ivano Fossati tra i cantautori in servizio attivo e permanente da queste parti, è probabilmente il più bravo di tutti. Sa sposare una musicalità tenera e severa, densa o mai banale, ad una scrittura finissima, cantando con personalissima leggiadria, le parole scandite senza enfasi, giusto per sottolinearne il significato pieno e affidando i suoni e le melodie ad una band di amici affezionati e capaci di risaltare nei virtuosismi come nell'ordinaria amministrazione.

Da quando era poco più che un ragazzo, a vent'anni, Ivano ha fatto della musica, delle canzoni il veicolo preferito per raccontarsi, per provare a spiegare il mondo e le ombre sottili dell'anima: e dopo una carriera a zig zag, passando per grandiosi successi commerciali con i Delirium, da *Jesahel* a *Dolce acqua*, e attraverso stagioni di chiaroscuro, all'inizio dell'attività come solista, ha lentamente trovato la sua ideale linea di volo.

Non ama rivangare le stagioni di affinamento, di ricerca, di lavoro ancora bisognoso di identità, così come ha praticamente rimosso quello che resta il suo maggiore successo in termini di cifre, *La mia banda suona il rock*, motivetto allegro e pimpante che spopolò nei juke-box e alla radio nel lontanissimo 1979.

Le cronache si sono interessate a lui assai di rado per ragioni extraprofessionali, dedicando qualche attenzione al sodalizio, artistico e non, con Loredana Bertè e recentemente con l'attrice Nancy Brilli, ma è soprattutto per alcuni splendidi lavori che si è conquistato stima e riconoscimenti, sempre crescenti, tra pubblico e critica. Dischi come *La pianta del tè*, il suo capolavoro, *Discanto*, *Lindbergh*, che costituiscono una straordinaria trilogia, rappresentano la traccia ideale per un viaggio morbido e magico nella maturità dell'artista e a suggellare, a mo' di bilancio, una fase ben precisa del percorso musicale, Ivano ha anche voluto fermare in due diversi volumi il messaggio e l'atmosfera dei suoi concerti dello scorso inverno.

Prima è uscito *Buontempo*, in ottobre sarà la volta di *Carte da decifrare*, con inediti, due testimonianze puntuali, che mettono a fuoco lo stato di grazia del personaggio.

"Siamo un Paese di santi, poeti e navigatori", dice un luogo comune riguardo a noi italiani: Ivano, con semplicità, in punta di piedi, frequenta almeno un paio di queste categorie, e anche parlargli, dopo averlo ascoltato nei dischi o in concerto, è un vero piacere.

Che musica c'è nell'alba dei ricordi di Ivano Fossati, quale la colonna sonora di gioventù? Qual è la formazione che ti ha condotto ad una forma così lucida e originale, dove non si colgono troppi debiti espliciti?

«Mi sono passati davanti tantissimi dischi, fin da ragazzo ho ascoltato e comperato molto e un po' alla volta ho imparato a scegliere, a misurarmi con le cose che davvero mi interessavano; alcune le ho conservate, mentre altre, come la collezione di musica rock l'ho smaltita quattro-cinque anni fa, ero saturo, annoiato da quei suoni, da quel mondo.

«Una delle grandi passioni dell'adolescenza, come tutti quelli della mia età, fu Fabrizio De Andrè, un personaggio misterioso, che nessuno aveva mai visto e che sapeva cantare storie formidabili, far vivere personaggi fantastici con pochi tratti: quando finalmente l'ho conosciuto, da collega, questa sorta di fascino, di rispetto, non si era ancora diradata».

E dei musicisti stranieri, quelli visti da lontano, cullandosi tra la fantasia e i 45 giri, quali hai amato particolarmente?

«Ho cominciato come tanti, con i Beatles, l'Equipe 84, e poi lo Spencer Davis Group, Ray Charles, Sergio Mendes, una bella macedonia di sapori, fin da allora. Studiavo il pianoforte e la musica mi garantiva quasi sempre un senso di stupore, le sollecitazioni giuste, un tuffo nella fantasia. Mi piaceva anche il jazz, si trattava in principio di un'intuizione, perché non era facile ascoltarne: una specie di folgorazione la ebbi dopo aver sentito dal vivo, al teatro Politeama di Genova, il concerto di Stan Getz. Rimasi talmente incantato dal suo modo di suonare, dal clima che si era creato in sala, che il giorno dopo mi precipitai in un negozio a comprare un sassofono: ma siccome costava troppo, decisi di arrangiarmi con un flauto, cavandomela con diecimila lire. Sviluppai in seguito un fiuto, un interesse speciale per il jazz, grazie ai dischi di gente come Wes Montgomery, di Roland Kirk, di Herbie Mann, del Modern Jazz Quartet, di Miles Davis e ancora ricordo come un evento irripetibile il concerto di Duke Ellington e della sua orchestra, il punto musicale più alto, miracoloso a cui io abbia mai assistito».

Eppure, nonostante questa predilezione per il jazz, per una musica sostanzialmente strumentale, Ivano Fossati è diventato soprattutto un artista di parola, per sé e per gli altri: mai avvertita gelosia per una canzone ripresa e interpretata da una voce diversa dalla tua?

«Quello è stato uno spazio importante del mio lavoro, specialmente nella seconda metà degli anni Settanta, dopo che Mina volle cantare un paio di mie composizioni, sollevando all'improvviso il sipario su di me. Mi è capitato di scrivere per altri, anche se pensare di aver operato su commissione non mi piace, perché ho bisogno di sentire mia qualsiasi cosa faccia.

Adesso mi comporto come un autore di teatro, che si fida e si affida agli attori, concedendo loro la massima libertà: in fondo è il recupero del mestiere dell'autore, un ruolo nobile, se vissuto con correttezza. Negli ultimi anni, per esempio, si è instaurato un ottimo rapporto con Fiorella Mannoia e sono molto soddisfatto dei frutti: riascoltarsi, riscoprirsi tramite una diversa prospettiva, angolazione permette di scovare facce nuove in una canzone, una moltiplicazione delle possibilità. Io provo un grande gusto a seguire il lavoro degli altri, naturalmente degli artisti che stimo: spesso si apre un mondo insospettato, un gioco di sfumature di accenti, di punteggiature, di sottolineature».

Non si è mai incrinato il suo matrimonio con la parola, mai pensato di abbandonarla?

«No, piuttosto la tentazione di prendersi una vacanza: quella sì, l'ho avuta e credo proprio che nel futuro più immediato non ci saranno canzoni, ma musica. Vorrei cimentarmi con colonne sonore, per il cinema e per il teatro, un altro gradino nel campo della narrazione. Mi incuriosisce applicare in un altro settore una certa tecnica di montaggio che vale per la parola, per le immagini, una specie di messa in sequenza, tipica dei romanzieri. Per adesso so come ci si deve orientare nelle canzoni: è uno straordinario esercizio di sintesi, perché concentrarsi in quattro-cinque minuti allena alla sobrietà, ad essere asciutti, sfrondando tutto quanto è superfluo. Uno dei vertici in questo ambito lo ha raggiunto Francesco De Gregori, con *La donna cannone*, dove anche i minimi dettagli funzionano alla perfezione».

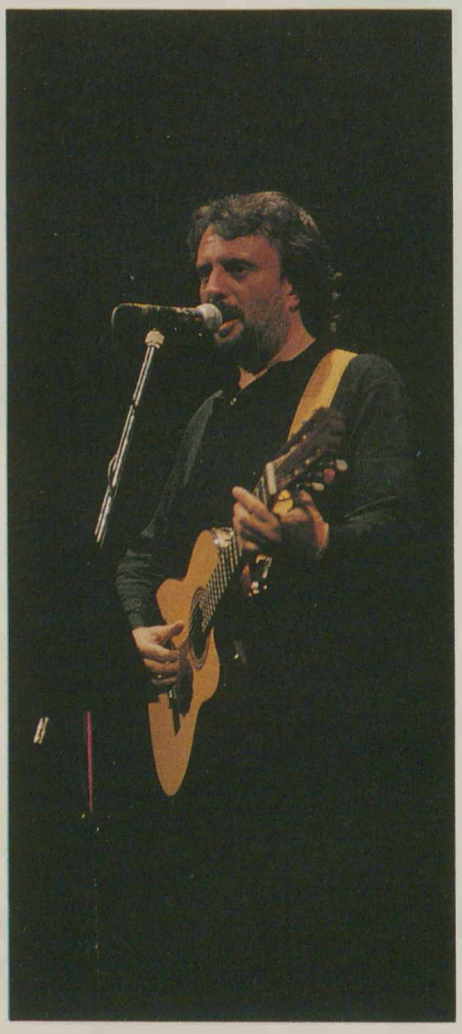
Come nasce una canzone? Quanto è fertile, produttivo, Ivano Fossati?

«Posso impiegare anche quattro-cinque mesi per partorire una canzone e non prendo in esame una nuova ipotesi se non mi sembra più che buona: e lascio decantare le idee, perché le cose solide, di sostanza non si perdono, prima o poi ritornano.

«È sbagliato credere, e l'ho verificato sulla mia pelle, che ogni momento sia adatto, positivo per l'ispirazione, meritevole di essere reso pubblico: invece bisogna scavare, studiare, riflettere, la musica in cui voglio riconoscermi è anche applicazione, impegno. Una volta guardavo al mio lavoro in termini diversi, credevo che le canzoni potessero essere intese come un esercizio di stile, una tecnica, una formula da applicare: diciamo che fino al 1982 ho ragionato anche così. Questo mestiere, invece, chiede qualcosa di più, cantare le idee, stanarle, provare a raccontarle in cento modi differenti: per me il procedimento è di tipo letterario, ho il rifiuto della cronaca, della fretta. Ci sono colleghi molto bravi nel fermare, nel fotografare l'attualità, gli avvenimenti correnti, mentre io non sono mai in sincrono, mi muovo, rifletto lentamente, non mi considero un giornalista della canzone. E quando mi pare di avere finito, passo al test-lettura, alla canzone tolgo le ruote della musica e vedo se regge, altrimenti non se ne fa nulla. Certo, con gli anni mi sono fatto un po' di esperienza, si impara ad essere più duttili, ad usare parole meno rigide, si stirano come chewingum, ma senza mai abdicare al senso, al significato desiderato».

La nostra lingua è adatta per descrivere, per narrare secondo le tue esigenze?

«L'italiano non è particolarmente plastico, ma non siamo nemmeno gli ultimi in classifica, anche se direi che in testa per praticità ci sono i portoghesi e i brasiliani e subito dopo gli inglesi. I brasiliani li ho avvicinati da ragazzo, sono inciampato curioso di sapere da dove arrivassero e mi sono innamorato di alcuni personaggi di cui, poco a poco, ho approfondito la storia. Tom Jobim, Caetano Veloso, Chico Buarque de Hollanda, Astrud e Joao Gilberto, Vinicius De Moraes, naturalmente. E di conseguenza mi sono invaghito della loro cultura di riferimento, quella portoghese. Il Portogallo è un Paese che non ci guarda, una terra povera, senza risorse, con un grande passato, un misto di orgoglio e rassegnazione, ai confini del mondo ricco; è un popolo bellissimo, vitale, di preziose profondità artistiche, con scrittori come Pessoa e Saramago che restano tra i miei favoriti in assoluto.



Il cantautore genovese Ivano Fossati, 42 anni, durante un suo recente concerto.

«Per quanto ci riguarda, in Italia avremmo bisogno che i cantautori diventassero più musicisti, che avessero a cuore la quadratura anche musicale di un brano: e poi va recuperato il valore della semplicità, la capacità di essere penetranti, né pirotecnici né troppo elaborati, nel segno di una musica popolare che è solidissima. Pretenderei che si conoscesse la materia in cui si mettono le mani, che questo mestiere fosse popolato da gente seria, senza presunzione e arroganza, lontano dalle provocazioni a tutti i costi, dall'apologia dell'istinto dall'artigianato becero».

Ti offende la musica commerciale, il repertorio leggero e pop, la divulgazione di certo materiale di basso profilo?

«Le cose brutte basta evitarle, nessuno ci obbliga a subirle. Effettivamente è importante soprattutto rieducare se stessi e io, dal versante dell'artista, ho voluto farlo. Mi sono convinto che il pubblico non esiste, ma ci sono le persone, che la massa, la gente non sono una fortezza da espugnare, che il concetto e le gare di audience sono semplicemente odiosi. Io magari non sempre mi diverto, ma rispetto i musicisti che sanno realizzare canzoni di successo, senza essere volgari, senza inquinare l'intelligenza dei loro clienti. La facilità di comunicazione, la freschezza, la pulizia sono doti inestimabili: essere complicati, tortuosi, spesso nasconde l'assenza di cose da dire, l'imbarazzo dell'aridità».

Una domanda d'obbligo per un viaggiatore del corpo e dello spirito, per diletto e per professione: qual è il mezzo preferito per spostarti?

«Cerco di rifuggire, appena è possibile, i mezzi troppo veloci, che sovrastano ogni ritmo a misura d'uomo, anche se con le scadenze professionali che abbiamo queste rischiano di diventare pure illusioni. Ma nel tempo libero amo camminare, passeggiare nei boschi, sulle colline intorno a casa, nell'entroterra ligure, da dove, in lontananza, si scorge il mare.

«Fino alla metà degli anni Ottanta sono stato un vero viaggiatore, irrefrenabile, sempre in movimento, cresciuto con il mito dell'avventura, con la voglia di andare ovunque, comunque, mentre poi ho cambiato visuale, ho capito che mi interessava maggiormente vedere, conoscere, perlustrare le cose vicine, di cui alla fine sapevo poco o niente. Mi è esplosa la passione per i Paesi, i popoli del nostro bacino mediterraneo e ho smesso di viaggiare sulle tratte lunghe, per privilegiare quelle più brevi, con un piacere ancora maggiore. Quando riesco mi piace prendere il treno, vedere il film che corre via, fuori dal finestrino, e magari fermarmi in una piccola stazione di provincia: ecco, vorrei che il mio tempo libero riuscisse a riappropriarsi anche di questi spazi».

Enzo Gentile

La vetrina di "Amico Treno"

Piccola guida, con pagella, alle "compilation" più recenti

Si chiamano *compilation*, per quelli che amano l'inglese e le terminologie specializzate, ma anche raccolte, o antologie può andare bene. Sono uno degli ultimi artifici a cui il mercato discografico si è aggrappato per superare la crisi di vendite, per convincere il pubblico che sempre più ricorre alle cassette organizzate e confezionate a livello domestico, a comprare prodotti ufficiali. Le *compilation* esistono da sempre, ma l'incremento di offerta, da parte dell'industria, è un dato evidente e tende a sostituire una panoramica a tema, o sugli ultimi successi, proprio quella forma di pirateria sotterranea che una buona fetta di proventi toglie alle case discografiche.

Le *compilation* di successo non sono molte, spesso escono titoli insignificanti, con copertina e scelte di fondo indifendibili, ma, spiegano gli esperti, tentare non nuoce: il costo di realizzazione è minimo (si usano pezzi già disponibili, le cui spese di registrazione sono state affrontate e anzi spesso essendo canzoni note hanno fruttato abbondantemente), si può spendere in promozione, radio-televisiva e sui giornali, mentre il prezzo al pubblico rimane lo stesso, con ampi margini di ricavo. Inoltre le *compilation* godono di una libertà totale, pensate e lanciate in maniera selvaggia, a piacimento dei manager della discografia, magari agganciandosi ad un fenomeno stagionale, ad una moda passeggera, ad una sigla, ad una serie che fanno audience in televisione: e dato che non sono indirizzate ad un pubblico musicalmente acculturato — l'utenza è quella degli autogrill, di chi viaggia o ha comunque bisogno di un collage distensivo, che fili via liscio, come una filodiffusione di qualità — possono anche fare a meno di una veste pregiata, non richiedono dati, informazioni, rigore storico-artistico. Tutto fa brodo, nel circuito usa-e-getta... La fortuna di certe *compilation* viene direttamente da specifiche manifestazioni canore: si sa per esempio che i dischi del Festival di Sanremo, tranne rare eccezioni, non funzionano più, mentre le raccolte che si contendono i pezzi dei big e dei giovani solitamente vendono centinaia di migliaia di copie (quest'anno, però, sembra siano state vacche magre anche in questo settore).

E così hanno successo i dischi legati al Festivalbar o alle trasmissioni che sanno gestire con abilità la vetrina televisiva: la spinta promozionale è decisiva, la validità dei contenuti è in sostanza un optional di cui occuparsi tangenzialmente. Le *compilation*, soprattutto in alcune stagioni, giungono sul mercato a pioggia, a contendersi un plotoncino di consumatori disponibili ad un medio interesse nei confronti della musica: qui di seguito diamo conto di una decina di dischi di recente pubblicazione, con tanto di voto e pagella, per aiutare a discernere e individuare i buoni, i cattivi, i mediocri.

■ GRUNGE - The alternative compilation (Wea)

Veloce nel cavalcare i gusti in auge ormai anche in Italia, a breve distanza dall'esplosione americana, ecco una rassegna di sedici delle più abili e attive band di area "grunge", quel suono tra rock duro, psichedelia e funky che ha spopolato nelle classifiche dell'ultimo anno. Tra i gruppi più famosi mancano i Nirvana, che sono serviti da detonatore decisivo, ma troviamo Red Hot Chili Peppers, Dinosaur jr., Alice in Chains, Husker Du, Screaming Trees e tanti altri. Corretta: 7.

■ RACCOLTA DIFFERENZIATA - Tracce radiofoniche (Sony)

Un'ottima iniziativa, mirata sulla sensibilità e sulla curiosità di un pubblico di buongustai: in quindici selezioni, infatti, sono riproposte alcune delle musiche scelte negli anni dai programmatori di Radio Popolare di Milano per stacchi e riempitivi. Ritroviamo spezzoni di fascino raro e altrimenti difficili da reperire, scovati in qualche collana etnica: tra i nomi più noti, Brandford Marsalis, Dirty Dozen Brass Band, Mory Kante, Working Week, Stephane Grappelli. Divertente: 8.

■ IT'S VIRGIN - The original compilation (Virgin)

Un'opera di transizione, la volontà di restituire in forma nemmeno troppo logica alcuni dei gioiellini di casa. Sono in tutto diciotto pezzi, allineati cronologicamente, per raccontare in circa settantacinque minuti, i maggiori successi dell'etichetta inglese dalla fondazione del 1973 a oggi: mescolati un po' alla rinfusa troviamo Mike Oldfield, Roxy Music, Sex Pistols, Madness, Genesis, Simple Minds, Peter Gabriel, Lenny Kravitz. Semplicistico: 5.

■ DREAMS - Sogni d'autore (Columbia/Sony)

Aggancio assai debole, decisamente pretestuoso, giusto per condensare in un solo pacchetto una manciata di canzoncine sparse, motivetti altrimenti di modesto appeal. Immagine da cartolina, con tramonto sul mare e diverse banalità, con qualche spunto di buono spessore, Cat Stevens, Joan Armatrading, Jorma Kaukonen, Flying Pickets. Risaputo: 4.

■ SOUNDS OF '93 (Grp)

La Grp è un'etichetta statunitense con più di dieci anni di onorato lavoro alle spalle nel campo del jazz, della fusion, del funky bianco: produce musica per aficionados, ma lentamente ha allargato l'influenza e ormai il catalogo è ampio e variegato.

Se piace il genere questa è una persuasiva panoramica, solo un po' freddina, sui prodotti più interessanti dell'anno in corso, tra Lee Ritenour e Dave Grusin, Brecker Brothers e Yellowjackets. Blando: 6.

■ TIL DEF US DO PART II (Phonogram)

Un altro quadretto riservato sostanzialmente alla merce di casa, con l'etichetta Def American meritevole di plauso per aver ospitato da alcune stagioni gruppi, suoni, pulsioni della vivace scena sotterranea Usa. Coraggiosamente, magari caoticamente, da lì sono emersi musicisti di tono e linguaggi originali: qui, centrifugati, dodici segni e disegni di varia natura, dal rock duro di Slayer e Danzig alle proiezioni in salsa blues di Black Crowes e Red Devils, dal rap aggressivo di Sir Mix-a-Lot alle visioni country-moderniste dei Jayhawks. Intrigante: 7.

Enzo Gentile

Da parte di un Amico.



Rapido e puntuale, a casa vostra.



SPEDIRE IN BUSTA CHIUSA

Compila e spedisci ad **Amico Treno** - C.so Magenta, 24 - 20123 Milano

Nome ..... **Cognome** .....

Professione ..... **Età** .....

Via ..... **N°** .....

Città ..... **Prov.** ..... **C.A.P.** .....

Desidero sottoscrivere un **abbonamento gratuito** ad Amico Treno a partire dal primo numero raggiungibile

AMICOTRENO
il mensile di proposte in movimento

GRANDI INVESTIMENTI PER I TRASPORTI IN SPAGNA

Il governo spagnolo di Felipe Gonzalez, confermato alla guida del Paese dalle recenti elezioni, ha in programma un massiccio piano di investimenti per migliorare l'intero sistema di collegamenti stradali e ferroviari. Da qui all'anno 2007, se gli impegni saranno rispettati, una cifra enorme (l'equivalente di 150.000 miliardi di lire) verrà consacrato alle infrastrutture. In campo ferroviario è prevista la realizzazione di una rete ad alta velocità (270/300 km/h) su 1.119 km di linee — di cui già attualmente è in funzione la Madrid-Siviglia — cui si affiancheranno ulteriori 3.200 km percorribili a 200/220 km/h. Tra l'altro, dovrebbe essere realizzata una nuova linea veloce dalla capitale a Saragozza, dove è prevista una biforcazione per raggiungere, da un lato Barcellona ed il confine francese sul Mediterraneo, dall'altro Bilbao ed il confine francese sull'Atlantico. Il sistema ad alta velocità spagnolo sarà perciò collegato direttamente alle linee Tgv francesi e contribuirà potentemente ad integrare l'economia iberica con quella europea. Per quanto concerne invece il settore viario, sono in programma 3.450 chilometri di nuove strade a 4 corsie. Non si tratta precisamente di autostrade, ma più propriamente di superstrade che raggiungeranno tutti i capoluoghi di provincia della nazione.

CRESCONO ANCORA GLI AEROPORTI DI PARIGI

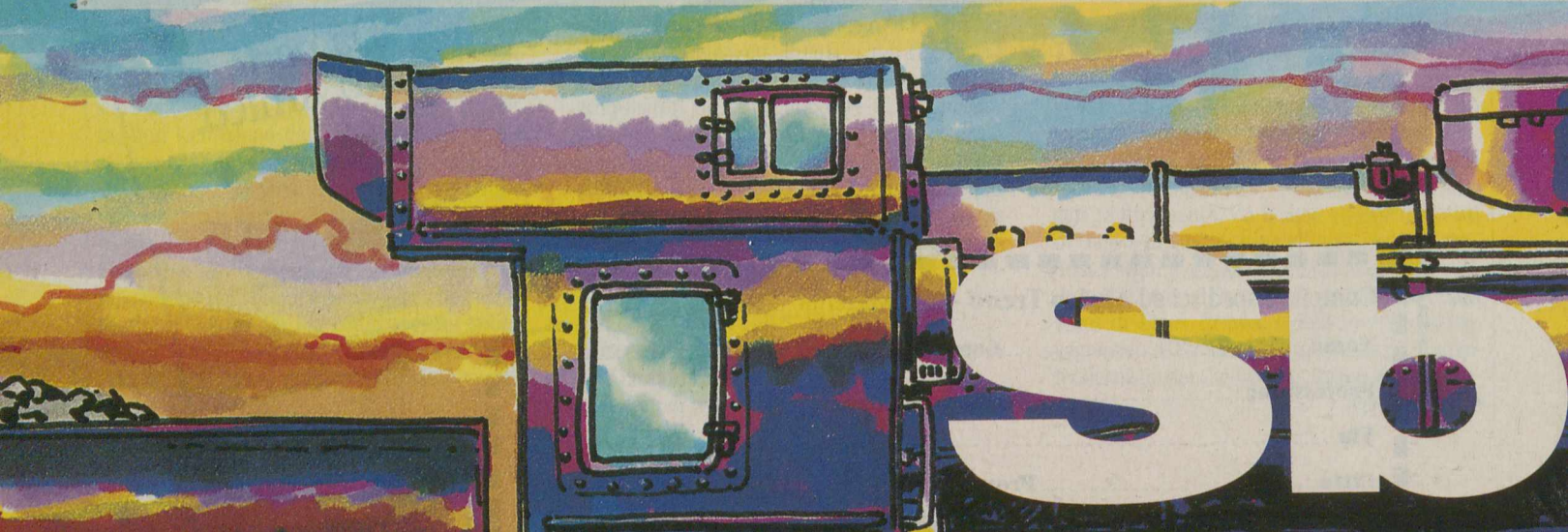
Il 3 giugno scorso sono stati inaugurati simultaneamente nuovi terminali, ampliando ulteriormente la capacità dei due aeroporti parigini di Roissy e di Orly. L'obiettivo è quello di servire, entro la fine del secolo, un traffico annuo di 60 milioni di passeggeri, il che porrebbe la capitale francese al secondo posto in Europa, dietro Londra, per quantità di traffico aereo. È da rilevare che, per far fronte adeguatamente ad un simile volume di clientela, gli aeroporti parigini si sono già dotati negli anni passati di collegamenti celeri di massa con il resto della grande area metropolitana. Roissy, che è situato a nord della capitale francese, è raggiungibile con il sistema ferroviario passante Rer, mentre Orly dispone di una navetta automatica di tipo Val in coincidenza con la più vicina stazione di metrò. Nel prossimo anno è previsto l'arrivo dei Tgv sotto le piste di Roissy, il che estenderà enormemente il bacino di traffico del grande scalo aereo. Nell'arco di un paio d'ore, infatti, le principali città della Francia settentrionale saranno collegate all'aeroporto internazionale di Roissy grazie ai treni ad alta velocità. Tutte e tre le linee Tgv (Sud-Est, Atlantico e Nord) saranno raccordate all'aeroporto grazie ad una linea di cintura realizzata nella zona sud-orientale della banlieu parigina.

LA GASTRONOMIA IMPERA SUI TRENI SVIZZERI

Sulla rete ferroviaria svizzera circolano ben sei diversi tipi di carrozze ristorante, a testimonianza della popolarità del treno, che viene scelto anche per cogliere l'occasione di consumare un pranzo fuori dal comune. Infatti, oltre alle tradizionali vetture della Ssg di Olten, operano quelle della compagnia Minibuffet di Berna, quelle della McDonald's, che propongono i famosi hamburger e cheeseburger graditi dai più giovani, ed anche le carrozze "Fromage-Express", che propongono esclusivamente pietanze a base di formaggio, comprese fondue e raclette, apprezzate specialità della gastronomia elvetica. Sono, inoltre, in composizione ai principali convogli internazionali, vetture ristorante di società straniere: tedesche, austriache, italiane e persino boeme. Oltre che sui treni delle Ferrovie Federali, è possibile pranzare anche sui convogli a scartamento ridotto delle Ferrovie Retiche, come il celebre "Glacier-Express", che corre nel cuore delle Alpi tra scenari da fiaba. Per orientarsi in tanta varietà di prestazioni e poter scegliere con facilità il ristorante desiderato è stato pubblicato un apposito orario in distribuzione gratuita nelle stazioni della Confederazione.

AD ALTA VELOCITÀ VERSO ORIENTE

Nonostante le gravi difficoltà economiche ed i rivolgimenti istituzionali non ancora assorbiti, anche le nazioni dell'Europa Orientale puntano sull'alta velocità ferroviaria per la propria rete di trasporti degli anni 2000. Naturalmente gli assi fondamentali della futura maglia sono quelli di collegamento verso l'Occidente, ed in particolare le linee Berlino-Versavia e Vienna-Budapest, che possono contare su flussi di traffico già consolidati. Ma, al di là di queste prime tappe, l'ampliamento all'Est del sistema ad alta velocità prevede fino a 12.000 km di nuovi tracciati, oltre ad altri 11.000 km di linee già esistenti, ma profondamente ristrutturate per migliorarne le prestazioni. La futura rete, per il mo-



mento disegnata soltanto sulle carte, si estenderebbe dal Baltico al Mar Nero, toccando tutte le capitali dell'Europa Orientale, incluse Bucarest e Belgrado, che pure al momento sono alle prese con più drammatici problemi. Neppure è esclusa una successiva estensione verso la Bielorussia, la Russia, l'Ucraina ed i Paesi Baltici. I nuovi treni veloci potrebbero assicurare tempi di percorrenza assolutamente rivoluzionari, tenuto conto delle immense distanze da percorrere. A titolo d'esempio, basterebbero solamente cinque ore per andare da Varsavia a San Pietroburgo, 5 ore e mezzo da Varsavia a Mosca e poco più di tre ore da Varsavia a Kiev. Per coprire questi itinerari, attualmente è necessario prevedere un giorno di viaggio.

RITORNA A NEW YORK IL TRAM IN VERSIONE MODERNA

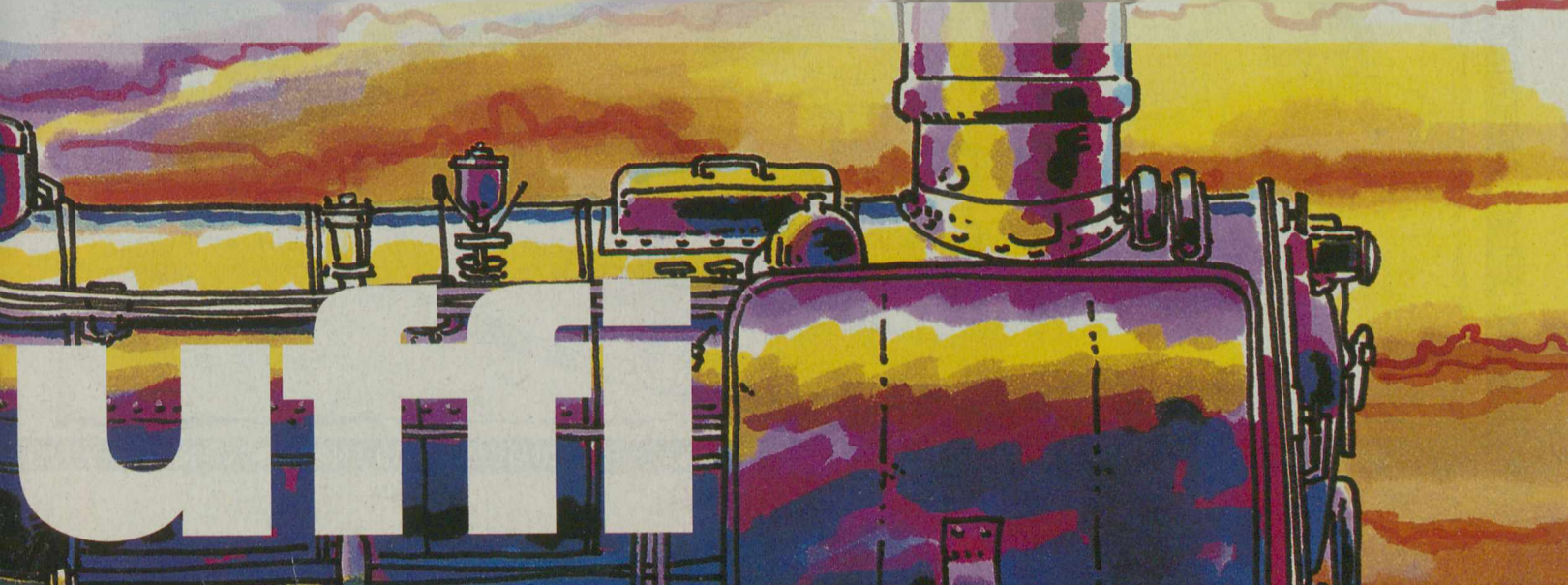
Una nuova grande rivincita per un mezzo di trasporto che trent'anni fa sembrava in via di estinzione. Il tram, naturalmente in versione moderna e aerodinamica, farà la sua ricomparsa nel cuore di Manhattan, al centro della megalopoli newyorkese, rimuovendo un ostracismo che durava dal dopoguerra. Pur in presenza di una fitta rete di metropolitane, è stata decisa la costruzione di una nuova linea tranviaria per collegare i due lati dell'isola in corrispondenza della 42ª Strada. I tram correranno, a partire dal 1995, tra il Palazzo delle Nazioni Unite sull'East Side fino al Port Imperial Ferries, il terminale dei traghetti fluviali che attraversano l'Hudson e permettono a migliaia di pendolari di raggiungere ogni giorno i propri uffici, senza dover affrontare gli inevitabili ingorghi che spesso paralizzano i grandi tunnel stradali. La linea tranviaria, il cui tracciato sarà in parte sotterraneo, servirà anche le due principali stazioni ferroviarie della città, la Penn Station ed il Gran Central Terminal. L'unica opposizione al ritorno del tram può venire dagli ambienti sindacali, che temono la riduzione di posti di lavoro sulla rete di superficie. Basteranno, infatti, 15 vetture a pianale ribassato per sostituire i 50 bus che attualmente svolgono l'analogo servizio su due linee parallele.

L'ORIENT EXPRESS TRA BANGKOK E SINGAPORE

Nei prossimi mesi un lussuoso convoglio stile Orient Express inizierà un programma di crociere ferroviarie a beneficio di facoltosi turisti molto lontano dal suo itinerario tradizionale. Il nuovo convoglio si muoverà tra Bangkok e Singapore, lungo i 2.000 km della penisola di Malacca, in un paesaggio salgariano di fitta vegetazione tropicale. Soprattutto il mercato nordamericano, tedesco ed inglese sembra molto interessato a questa affascinante avventura ferroviaria e le prenotazioni per i viaggi programmati sono già numerose. Per altro la rete malese, con i suoi 1.672 km, ripartiti sostanzialmente su due lunghe linee che attraversano il Paese da nord a sud, non vive soltanto in funzione del traffico turistico. Con 104 locomotori diesel, 10 automotrici, 340 vetture passeggeri e 4.700 carri merce, la Ktm (azienda che gestisce le ferrovie malesi) trasporta 2 miliardi di viaggiatori/km e 1.6 miliardi di tonnellate/km. Traffico che è complessivamente raddoppiato rispetto al 1975. E che promette ulteriori positivi sviluppi, visto che nel prossimo anno sarà attivato un servizio pendolare con 18 elettromotrici sulle linee suburbane della capitale, Kuala Lampur, sulle quali proseguono velocemente i lavori di elettrificazione e di raddoppio dei binari.

TRA LAGHI E MONTI TRENO PIÙ BICI IN TUTTA LA SVIZZERA

A dispetto del rilievo tutt'altro che pianeggiante, anche la Svizzera è divenuta una meta ambita per i cicloturisti che profittano del mezzo a due ruote per una piena immersione nella natura, tra splendidi panorami alpini e lacustri. Per superare distanze più lunghe e, soprattutto, per vincere i pendii più ripidi, la soluzione preferita consiste nel giusto dosaggio tra bicicletta e treno. Per favorire questa combinazione, acquisendo così nuova clientela, le Ferrovie Federali Svizzere mettono a disposizione migliaia di bici a noleggio (in versione da città, oppure "mountain bike") in decine di diverse stazioni sparse sull'intero territorio elvetico. I prezzi variano dai 15 franchi per mezza giornata ai 76 di un'intera settimana e prevedono anche soluzioni forfettarie per famiglie. È possibile noleggiare la bici in una stazione e riconsegnarla in un'altra, evitando così la monotonia del ritorno sullo stesso percorso. E favorendo i più pigri che possono profittare del solo tragitto in discesa. Non a caso la stazione più fornita, con ben 315 bici a disposizione per il noleggio è Airolo, posta all'imbocco della galleria del Gottardo. Le Ferrovie Federali Svizzere hanno altresì realizzato una pubblicazione che suggerisce una ventina di itinerari pittoreschi in varie parti della nazione.



SMEMORANDA EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEG

Vecchietti

di Enzo Lunari

HO PASSATO TUTTA LA VITA SEDUTO A UNA SCRIVANIA IN MEZZO ALLE SCARTOFFIE

DALLA FINESTRA DEL MIO UFFICIO VEDEVO PASSARE I TRENI E PENSAVO IN QUANTI POSTI LONTANI E MERAVIGLIOSI AVREBBERO POTUTO PORTARMI

ADESSO CHE FINALMENTE SONO IN PENSIONE E CHE POSSO PERMETTERMELO NON FACCIO ALTRO CHE VIAGGIARE

SA COME SI DICE: OGGI QUI, DOMANI LÀ...!

AH SÍ? E ADESSO DOVE STA ANDANDO?

OGGI COME OGGI VADO A OMSK, CITTÀ CHE NON HO MAI VISTO

–CÀSPITA, UN BEL VIAGGETTO!

DEMOLIZIONE

SÍ, MA... VADO E TORNO. SA...

SE MIA MOGLIE NON MI VEDE PER L'ORA DI PRANZO SI METTE IN AGITAZIONE

● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE WINDOW ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE

● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● O DAL FINESTRINO

AMICOTRENO

TERZA CLASSE

Intercity Milano-Tokyo (via satellite)

di Gino & Michele

Paola ama Carlo, ma Carlo non ama più Paola e forse non l'ha mai amata. Se ne serviva come ci si serve del telefono, a volte, per non sentirsi soli. Anzi, per farglielo capire (a Paola, non al telefono) a un certo punto Carlo se ne va una settimana in vacanza. Lo fa prendendo il treno e questo è un particolare assolutamente insignificante, ma qui si deve parlare del treno e allora ce lo mettiamo. Il posto dove va Carlo è un luogo lontano dove non c'è la Sip, nemmeno un posto pubblico, ma soprattutto dove non c'è Paola.

Paola ora è sola in casa (di Carlo). Carlo ha portato via tutti i mazzi di chiavi («tirati dietro la porta quando esci...»), giusto per farle capire che è ora di cambiare aria. Paola, che è un tipino un po' ingenuo ma in fondo non è stupida, comincia a sospettare che qualcosa non funzioni più come prima. E via via che passano le ore quella casa si fa straziante perché in quella casa (di Carlo) ogni minimo particolare le ricorda Carlo. I fumetti di Carlo, il giradischi di Carlo, la racchetta di Carlo, i libri di Carlo, i soprammobili di Carlo. I soprammobili di Carlo sono tutti dello stesso tipo: portafotografie con dentro foto di Carlo. Paola, sola nell'estate metropolitana, si aggira per l'appartamento di Carlo e guarda: c'è la stanza dove Carlo ha montato il plastico col trenino elettrico (di Carlo). Carlo, beato bambinone, ci giocava tutte le sere, da quando tornava dal lavoro a quando andava a letto (quando andava a letto Paola, cioè: perché lui, Carlo, restava comunque alzato un altro paio d'ore a vedere la televisione). Paola aveva un bell'aspettare che Carlo la raggiungesse.

Paola pensa a questo mentre si richiude alle spalle la stanza del trenino elettrico. Adesso Paola è in soggiorno. Guarda a uno a uno i libri, tutti di Carlo, nella libreria di Carlo. E i dischi, e i compact, e le videocassette. Tutta roba di Carlo. In cucina il lavello è pieno di piatti da lavare. Avrebbe dovuto farlo Carlo, ma tant'è: poverino se l'avesse fatto avrebbe perso il treno e allora casualmente i piatti se li dovrà lavare Paola. Sempre Paola: camera da letto. Si siede al bordo della piazza e mezza di Carlo e guarda la parete davanti a lei. C'è una bella gigantografia di Carlo sorridente. È proprio un bel ragazzo, Carlo, non c'è che dire. Sul comodino, l'unico, c'è il telefono di Carlo. Paola, che non è stupida, anzi forse a volte è anche arguta, accarezza la cornetta trasparente e colorata di quel telefono così à la page, il telefono di Carlo. Le ricorda certe telefonate di Carlo, certi sussurri di Carlo, certi cinguettii di Carlo (non a lei, a Evelina, quella con la quale Carlo è partito). Paola accarezza il telefono, quel telefono così di moda e così colorato («arreda», diceva Carlo tutte le volte che ci passava davanti). A Paola viene un groppo alla gola o forse è solo l'aria condizionata (di Carlo) che la fa tremare lievemente. Paola accarezza il telefono e compone il numero. Uno, due, tre... sette, tredici cifre: Tokyo, il Giappone. Un posto dove la donna non si permetterebbe mai di fare quello che sta per fare Paola...

«Yoto ko yoty doky da... yoto ko yoty doky da...». C'è giusto una donna dall'altra parte del filo. Ah, le donne giapponesi! Chissà cosa dice quella deliziosa vocina dall'altra parte del filo. Paola guarda l'orologio, fa un breve calcolo di fuso orario: Paola sa benissimo cosa dice la vocina giapponese. Dice: «Sono le otto e quindici minuti... sono le otto e quindici minuti...». Paola ora prende la cornetta e l'appoggia delicatamente al tavolo, senza appendere. Sente come un soffio la voce della geisha che continua più lontana: «Yoto ko yoty doky da...».

Paola esce sul pianerottolo — il sorriso non molto intelligente forse, ma arguto — tira la porta. Adesso Paola non sente più niente.

Carlo al rientro troverà la cornetta staccata; penserà che stronza Paola, come al solito ha fatto casino; si ricorderà di come ha sempre considerato Paola un errore imperdonabile: d'altra parte come si fa a tenersi in casa una che non ha ancora imparato a attaccare bene la cornetta del telefono; solleverà dal comodino la cornetta e l'avvicinerà all'orecchio destro abbronzato (Carlo ha i capelli corti); Carlo ascolterà: «Yoto ko yoty doky da, yoto ko yoty dody da...». È passata esattamente una settimana, non un minuto di più.

A Paola lasciare Carlo è costato moltissimo. Ma è costato molto di più a Carlo: precisamente 51 milioni, 206 mila e 400 lire. Che sarebbero 10.080 minuti di conversazione col Giappone a 5.080 lire al minuto.

Cosa c'entra tutto questo col treno? Niente. Anche perché non su tutti i treni ci sono i telefoni e se vuoi sapere l'ora del Giappone basta guardare fuori dal finestrino l'orologio di una qualsiasi stazione e aggiungerci nove ore. Senza bisogno di innamorarsi di Carlo.

Ligabue: il profeta del rock italiano

Non a caso è stato chiesto a lui e al gruppo "ClanDestino" di aprire i concerti italiani degli "U2" guidati dal leggendario Bono

Il 9 e il 12 luglio ha aperto con il suo gruppo, i "ClanDestino", i due concerti degli "U2" tenuti rispettivamente a Napoli e a Torino davanti a folle di oltre 60 mila giovani. Raggiunto il successo con il suo primo album soltanto tre anni fa, Luciano Ligabue è riuscito a diventare in un arco di tempo brevissimo un vero idolo del rock nostrano. Paragonato da molti a Bruce Springsteen, ha fatto "impazzire", nel corso dei 18 concerti tenuti da luglio a settembre in giro per tutta Italia, i suoi fans con una ritmica arrembante. Non si è mai montato la testa: è rimasto una persona semplice che, appena può farlo, incontra i vecchi amici, magari per disputare con loro una partita di pallone. Il successo lo divide, e ama sottolinearlo, con i componenti del complesso che fin dall'inizio della sua carriera di cantante lo accompagnano durante i concerti: Gigi Cavalli Cocchi alla batteria, Luciano Ghezzi al basso, Gianfranco Fornaciari alle tastiere, Max Cottafavi alla chitarra.

Dal mese di giugno sono in distribuzione una serie di video che raccontano la storia, non solo artistica, di Luciano Ligabue. Vuoi parlare di questa "insolita" produzione?

Si tratta di una raccolta di videoclip realizzati negli ultimi tre anni di lavoro, per me densi di soddisfazioni: una videocronaca che testimonia il mio progressivo cambiamento, anche dal punto di vista fisico. Realizzare questa "storia" è stato divertente perché sono riuscito a coinvolgere, rendendoli protagonisti di alcune scene del video, molti dei miei amici e alcune delle persone che stimo maggiormente. Assolutamente nulla che possa far pensare ad una specie di auto-celebrazione, ma una divertente raccolta di testimonianze di gente che a volte mi prende anche simpaticamente per i fondelli.

Il successo ha cambiato la tua vita, le tue abitudini?

Spesso ho sentito rispondere a questa domanda con un secco "no": non credo sia una risposta sincera; dire che nulla è cambiato è soltanto un'affermazione rassicurante per quelli che ascoltano e, soprattutto, anche per quelli che... lo raccontano. Il successo cambia le abitudini e la vita di tutti quanti e sfido a provare il contrario. Io tre anni fa ero un lavoratore dipendente che per otto ore al giorno svolgeva un determinato compito. La sera, terminato il lavoro, nei fine settimana e nel periodo delle ferie sviluppavo altri interessi, incontravo gli amici, cercavo di divertirmi quanto più era possibile. Una vita normale, insomma, come quella di tanti giovani che hanno la mia età. Oggi per forza di cose non posso sempre "spendere" il mio tempo libero per fare le cose che più mi piacciono o per vedere le persone con cui avrei piacere di stare: l'ambiente in cui mi trovo ad essere è talmente diverso da quello in cui mi muovevo prima che alla fine diventa giocoforza adattarvisi in una qualche misura. Anche se questo per me non ha significato abbandonare i vecchi amici o le antiche passioni. Credo di aver più di altri mantenuto salde le radici grazie al fatto che per me il successo è arrivato a trent'anni, ad una età che permette di capire meglio quali sono le cose che contano veramente. Se avessi raggiunto la notorietà dieci anni prima con ogni probabilità non avrei avuto gli stessi strumenti, le stesse difese per evitare di essere coinvolto troppo dalle nuove amicizie (magari interessate) e da un ambiente certamente più "accattivante" di quello in cui sono cresciuto.

Luciano, so che sei nato a Correggio, la città dove ancora vivi, ma (e credo possa interessare anche ai nostri lettori) non ho notizie precedenti all'uscita del tuo primo Lp "Ligabue". Ti vuoi presentare da solo?

Luciano Ligabue nasce a Correggio il 13 marzo del 1960, sotto il segno dei Pesci. Conduce una vita normalissima, identica a quella di tanti adolescenti: la scuola, gli amici, il pallone ecc. Si diploma in ragioneria (va bene così?). Ho fatto l'operaio, il contadino, il commerciante, il disc-jockey, il promoter per il Centro Spettacoli dell'Arci di Reggio Emilia per quasi un anno e, nel maggio del 1990, sono stato eletto consigliere comunale nelle liste del Partito Democratico della Sinistra nelle quali mi ero presentato in veste di indipendente. L'elezione a consigliere è avvenuta in coincidenza con l'uscita del mio primo album e la cosa, debbo dire sinceramente, non mi ha fatto molto piacere: nel senso che se avessi immaginato il successo e i connessi impegni che sarebbero arrivati a seguito del disco avrei evitato la candidatura. Non ho potuto, purtroppo, partecipare come avrei voluto alle sedute del consiglio comunale di Correggio (in provincia di Reggio Emilia, *NdR*). Penso che la mia pre-



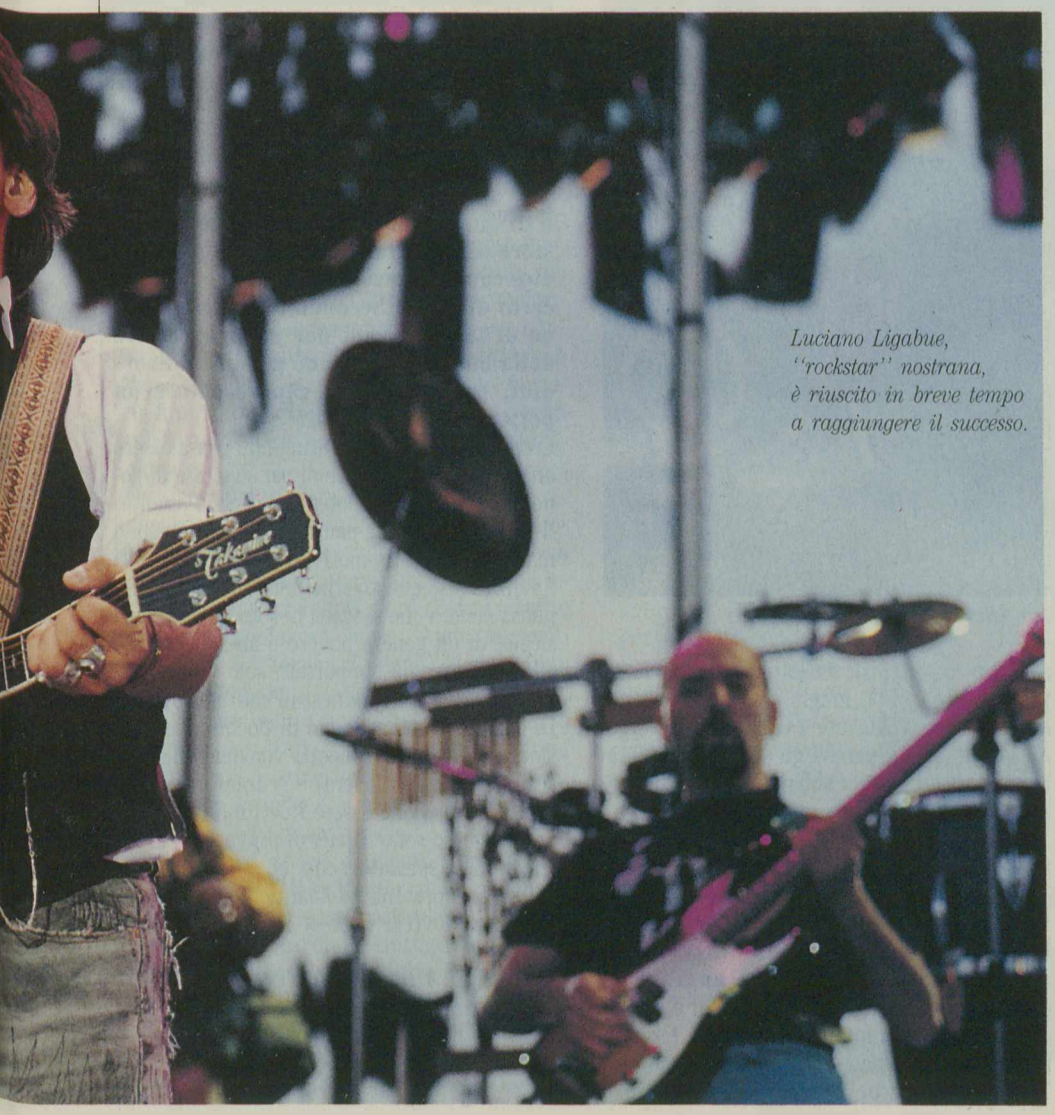
senza, seppure nel contesto di una piccola amministrazione (il paese conta circa 20 mila abitanti) con necessità, esigenze e... budget limitati, avrebbe potuto portare una ventata nuova in quella sede, rappresentando l'esperienza giovanile realmente vissuta.

Sei sposato?
Sì con Donatella, una mia coetanea (4/3/1960), dal gennaio 1991.

Vuoi parlarci dei tuoi hobby?
Al primo posto metterei lo sport praticato e il calcio in particolare. Gioco con la maglia di centrocampista nella Nazionale cantanti e tutte le volte che posso, quando i vecchi amici organizzano una partita. Ultimamente ho fatto l'impossibile per raggiungere gli amici di "Smemoranda" (l'agenda-diario la cui pubblicità è presente sulle pagine di questo numero del giornale, *NdR*) e partecipare ad una partita contro le vecchie glorie della Cremonese (indossando la fascia di capitano). Appena è possibile faccio una partita a tennis, ma giusto per muovermi e per stare con gli amici: non sono molto dotato per praticare questa disciplina. Ho una grande passione per il cinema, anche se non trovo più il tempo per andarci (possiedo, però, una nutrita raccolta di cassette-video), e leggo tanti libri, anche se in maniera disordinata.

Sei tifoso di quale formazione?
Da sempre sono un accanito tifoso dell'Inter e credo che il prossimo sia l'anno giusto per il riscatto e... per lo scudetto!

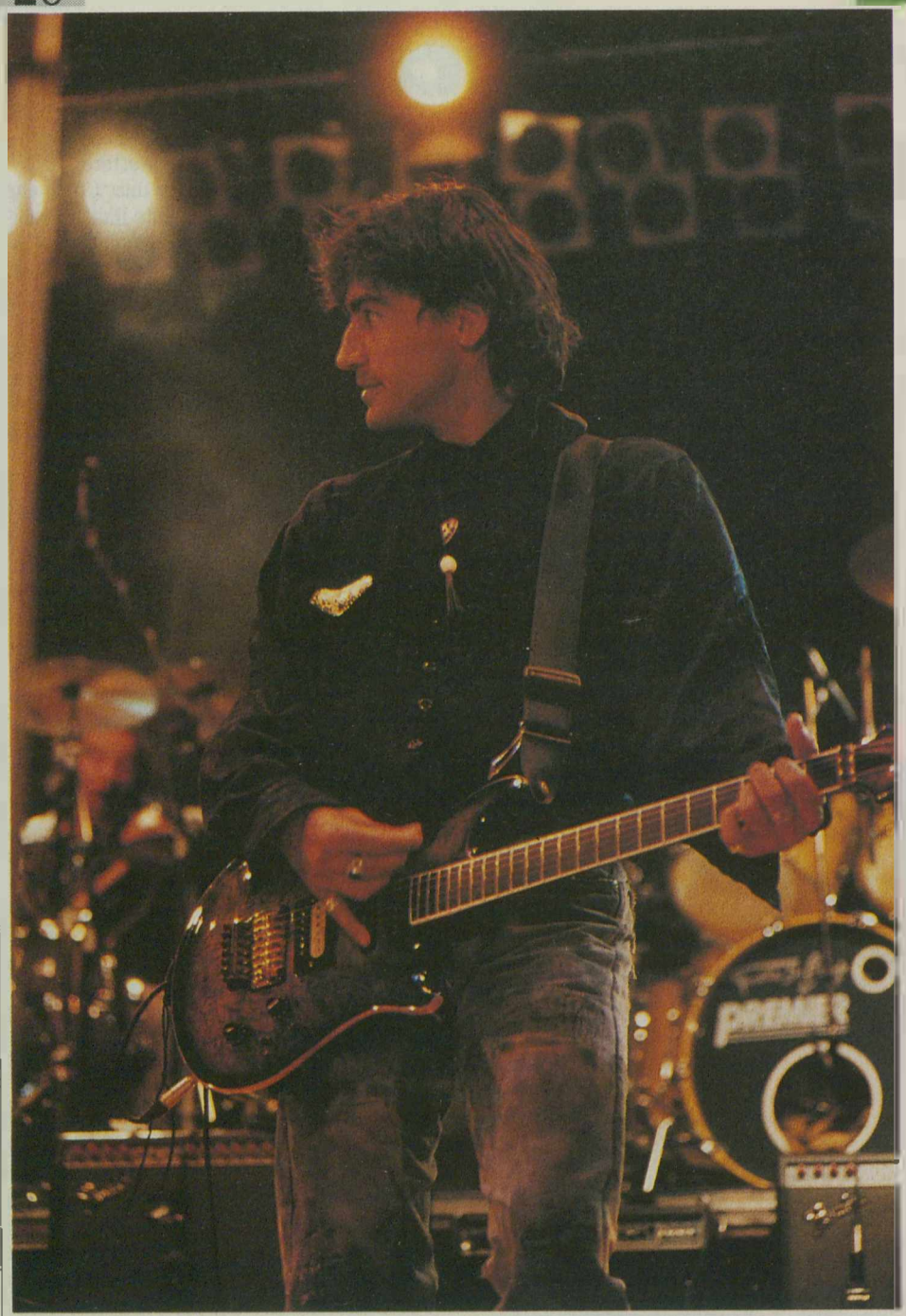
Come è iniziata la tua "carriera" di cantante rock?
Ho cominciato a scrivere canzoni a vent'anni, per hobby, senza farlo sapere a nessuno. Componevo le mie canzoni alla stessa maniera con la quale, credo, un adolescente scrive un diario: era un modo per comunicare con me stesso e lo facevo con sano pudore (ho scritto in quel periodo anche delle cose, secondo me, molto brutte che per fortuna non ho mai reso pubbliche). Poi sette anni dopo (quando comunque non avrei mai più pensato di poter intraprendere questa strada), avendo parlato di queste composizioni ad un amico, sono stato sollecitato dallo stesso a mettere in piedi un gruppo e a "giocare" andando a cantare su un palco le mie canzoni. È stata una sensazione devastante per me, nel senso che provando a rappresentare davanti al pubblico le cose che avevo scritto, ho scoperto di provare piacere in quello che stavo facendo e ciò è bastato a convincermi a proseguire quell'esperienza. Ho trovato un produttore, ma soprattutto ho avuto molta fortuna. Credo che quest'ultimo sia un ingrediente indispensabile per poter sfondare nel mondo dello spettacolo e, in particolare, in quello della musica. In Italia ancora oggi non ci sono delle strutture in grado di accogliere i più bravi: non basta, infatti, che tu abbia grosse qualità o che scriva delle canzoni molto belle, occorre tantissima fortuna. Sono numerosissimi i talenti che non riescono ad emergere ed è un vero peccato!



Luciano Ligabue, "rockstar" nostrana, è riuscito in breve tempo a raggiungere il successo.

Il rock è, secondo te, un genere di musica che si può definire metropolitana?
Non credo che il rock abbia bisogno di una definizione precisa, di un inquadramento a tutti i costi, solo per il gusto di poterlo catalogare. Il mio rock, comunque, non lo definirei proprio con l'appellativo di "metropolitano", anzi il titolo del mio secondo album, "Lambrusco, coltelli, rose e pop corn", è un esempio di musica che trae origine dalla provincia, da ampi spazi verdi. Tutto l'Lp è, per di più, intriso dal grande sogno di un'America idealizzata, un'America dai grandi spazi e non di quella delle metropoli.
Il rock è un genere musicale sfuggente: da quarant'anni tutti stanno cercando di trovargli una definizione senza riuscirci. Il rock può essere metropolitano, provinciale, campagnolo, montanaro, adolescenziale, diretto ad un pubblico essenzialmente giovanile ecc. Ma poi ascolti l'ultimo disco di Lou Reed e ti accorgi che è un album dai contenuti assolutamente non adolescenziali, di cui si può dire addirittura l'opposto, che va bene per gli ultraquarantenni. Reed in quella raccolta di canzoni affronta una tematica estremamente seria, impegnata, profonda: parla della morte di due suoi amici. Il rock è pure la musica di Frank Zappa, ma anche quella di Billy Idol: e ci sono delle differenze abissali fra l'una e l'altra cosa. Il rock è tantissime cose nello stesso tempo e a me fa piacere che non si riesca a etichettare. Di questo genere non è neppure corretto continuamente valutare la "salute": il rock è morto!, il rock sta bene!, il rock ha la febbre!, ha la pressione bassa! ecc.

Nel tuo terzo album, "Sopravvissuti e sopravviventi", c'è una canzone che parla di stazioni e treni. Qual è il motivo che ti ha spinto a parlare di ferrovia?
Il titolo del pezzo in questione è "Dove fermano i treni": è una canzone che parte dagli stessi presupposti che avevano indotto Pier Vittorio Tondelli, un grande scrittore nato a Correggio, a scrivere un racconto (a mio avviso bellissimo) dal titolo "Posto ristoro", pubblicato nel volume "Altri libertini". Tondelli descriveva la gente che frequentava negli an-



Luciano Ligabue (nella foto, durante un concerto) gioca nella Nazionale cantanti.

ni '70 la stazione di Reggio Emilia: la canzone è un personale modo di vedere quegli stessi ambienti mescolando le mie sensazioni con quelle provate per un'altra stazione, quella di Belluno, vissuta in una situazione un po' "sfigata" (era il periodo del servizio di leva). Era quello un luogo che visitavo quotidianamente nel periodo più brutto della mia vita, ma che rappresentava il posto dal quale sarei ripartito per tornare a casa non appena possibile. In generale vedo le stazioni come un luogo affascinantissimo, l'ultimo posto di frontiera, il luogo in cui si intrecciano non si sa quante storie, non solo di semplici partenze, ma di addii definitivi, di separazioni forzate.
La stazione è anche il posto in cui alcune persone trascorrono, per scelta o perché non hanno altre possibilità, lunghi anni della propria esistenza: probabilmente il vagabondo la elegge a propria dimora perché gli dà la tranquillità psicologica di poterla abbandonare, di poterne partire in qualsiasi momento.

Dopo i due concerti degli "U2", che tu e la tua band avete introdotto, e al termine del tour estivo, che si concluderà l'11 settembre a Morbegno (SO), pensi di poterti concedere una vacanza?
Sì, penso che a fine settembre farò il bilancio di questi tre anni intensi di attività, durante i quali ho pubblicato tre album ("Ligabue" 1989, "Lambrusco, coltelli, rose e pop corn" 1990, "Sopravvissuti e sopravviventi" 1993, *NdR*), ho tenuto 248 concerti, ho prodotto altri due gruppi musicali, e "staccherò" per un certo periodo, sparirò per un po' dalle scene. Il tour degli "U2" è stato l'evento importante che ha suggellato in qualche modo tutto il periodo: sono stato contattato dagli organizzatori italiani dei due concerti e, dopo una breve trattativa, ho accettato volentieri di partecipare insieme al mio gruppo. Nonostante tutto aprire un concerto di una band così importante rappresenta sempre un rischio: la gente paga il biglietto per vedere gli "U2" e normalmente non tollera di buon grado coloro che occupano lo spazio precedente. La reazione nei nostri confronti è stata invece positiva e l'esperienza è risultata essere di quelle che non si scordano facilmente.

Quali cantanti, o quali gruppi, ascolti più volentieri?
Per quanto riguarda la musica italiana ascolto con piacere le produzioni di gente lontana dal mio genere: Fabrizio De André, Paolo Conte, Francesco Guccini (che non a caso è uno dei protagonisti dei miei video), in parte Pino Daniele. Di questi grandi cantautori apprezzo in particolare la lucidità dei testi. La lista estera sarebbe veramente interminabile ma, giusto per fare qualche nome: gli "U2" (naturalmente), Bruce Springsteen (il personaggio più popolare del mondo del rock), "The Doors", Jimy Hendrix, Bob Dylan, Neil Youg, "Velvet Underground", Lou Reed ecc.

È di questi giorni la notizia che il Questore di Catanzaro ha vietato, qualcuno dice con motivazioni pretestuose, il concerto di Sting. Secondo te l'aggregazione di tanti giovani per poter ascoltare della buona musica può generare disordini, portare droga, rappresentare un pericolo per gli stessi?
Credo che la musica di Sting non possa essere affatto giudicata capace di per se stessa di generare tafferugli e violenza tra chi l'ascolta. Il rock da sempre fa paura, anche se non sono mai stati precisati i motivi che generano la diffidenza verso questo stile musicale. Qualcuno pensa ancora che si tratti di sottocultura musicale, di un genere povero e anche "rimbecillente" perché supportato solo da enormi quantità di watt e da nessun contenuto vero. Di conseguenza, godendo di pochissima considerazione, per i concerti vengono concessi spazi spesso insufficienti e sempre inadeguati. Questi possono essere i veri motivi che in qualche caso sono capaci di provocare turbolenze fra gli spettatori che, ed è un fenomeno abituale, si presentano in anticipo di ore e ore sul luogo dove si tiene il concerto.

Amavi più i Beatles o i Rolling Stones?
I Rolling Stones.

Lo immaginavo!

Carlo Pino

Cosa si può vedere sul grande schermo

I consigli di un critico cinematografico per le vostre serate

Ho sperato a lungo di trovare un film che si svolgesse tutto su un treno per incominciare bene, stando nel tema, un dialogo cinematografico con i clienti privilegiati di questo mezzo di trasporto (e di espressione?), ma ho dovuto "quasi" desistere, nonostante nella centenaria storia del cinema ci siano moltissimi film in strettissimo rapporto con la ferrovia e molti "wagon lits" con omicidi. Dico quasi perché uno l'ho trovato, "Tragica conseguenza" del francese Denys Granier Deferre, ma non è un titolo che ha battuto i record d'incasso, anzi è passato inosservato, senza promozioni. È uno strano, irrisolto racconto, misterioso come Kafka comanda, in continua convivenza con l'inconscio, che inizia appunto su un treno che va in Portogallo e dal quale, sporgendosi troppo, precipita un viaggiatore, uno sceneggiatore. Caduto in coma profondissimo, noi assistiamo, sapendolo solo a cose fatte, al riassunto del film della sua vita, alla svendita dei suoi incubi, nei modi del cinema simbolico, con donne in nero che attendono ai binari e giochi a dama alla Bergman: prima di riprendere la scena interrotta e di riprecipitare dal treno, con relativa spiegazione. Trattasi di casuale incidente.

Ma sicuramente ci sono altri film degni di segnalazione. Un racconto visionario molto affascinante, anche se sopravvalutato, specie dalla giuria del Festival di Cannes che gli ha assegnato mezza Palma d'oro (l'altra metà è andata al capolavoro cinese "Addio mia concubina"), è "Lezioni di piano" della regista neozelandese Jane Campion. Che si tratti di una signora regista non c'è dubbio: il mezzo è usato con tutte le sue fascinazioni, la storia è puntellata di atmosfere non comuni che entrano in psicologie non comuni, la love story a tre più il pianoforte reclama la partecipazione emotiva specie del gentil sesso, l'attrice protagonista Holly Hunter, muta per copione, è straordinaria nel parlare con gli occhi. Ma è anche chiaro che si tratta di una regista signora: nel senso che in tutto il film, con i suoi momenti portentosi, si respira un'aria molto leziosa, molto romantica, molto sentimentale, di tardo Ottocento: insomma acque invece di cime, ma sempre tempestose. In quanto ai fatti c'è una giovane donna abbastanza infelice e con figlia al fianco, insegnante di piano, che si sposa per procura agli inizi del secolo, in Nuova Zelanda: ma un maori (Harvey Keitel) ingarbuglierà la matassa. Prefinale bellissimo, col piano che sprofonda nell'eternità del silenzio del mare; finale invece aggiunto, posticcio, che spacca un piccolo miracolo.

Chi ama Robert De Niro e lo considera un eccezionale rappresentante della scuola americana dell'Actor's Studio lo ritroverà più in forma che mai — dopo alcune prove di maniera, niente affatto eccezionali — in "Lo sbirro, il boss e la bionda" (titolo italiano di "Mad Dog and Glory") di Mc Noughton. Che è la cronistoria, violentemente tenera e teneramente violenta, di un pavido poliziotto di Chicago, soprannominato Mad Dog proprio perché non si arrabbia mai e non usa mai la pistola, e di un boss della mala che egli ha involontariamente aiutato e che ora si vuole sdebitare in tutti i modi, anche regalandogli per una settimana a domicilio una bella bionda (Uma Thurman).

Assaggiata la primizia d'amore, l'uomo, che vanta un passato di frustrazioni sentimentali, s'innamora davvero e dovrà vedersela col boss per pareggiare i conti. Un film intelligente, molto ben scritto, in cui i due personaggi principali non sono affatto convenzionali e non appartengono alle "solite cose" dei film polizieschi Usa: sia De Niro, che fa il tutore dell'ordine (era rimasto in dubbio fino all'ultimo su quale ruolo scegliere) sia Bill Murray, ex Ghostbuster, che è il capomafia di quartiere, sono eccezionali nel rendere due caratteri bislacchi e complementari tra loro. Il regista, che fa parte dell'"altra" Hollywood e che aveva iniziato raccontando le prodezze di un serial killer, gioca prima con la violenza notturna avendo familiarità col sangue, poi prende la strada romantica, quasi entrando nell'atmofera di una fiaba che viene però alla fine siglata da uno storico pestaggio western, "giocato" sui marciapiedi, prima dagli intermediari e poi dai diretti interessati (trovata geniale).

E sempre per restare nelle metropoli a stelle e strisce, ecco un bellissimo film di Abel Ferrara, regista dedito alla violenza: si chiama "Il cattivo tenente", è interpretato da un Harvey Keitel in forma smagliante, si svolge a New York, nei suoi gironi infernali. Perché il protagonista, il "bad lieutenant", è un poliziotto corrotto e dedito a ogni vizio, che si fa di cocaina fin dal mattino, si esibisce in orge di sesso, fa prodezze masturbatorie, gioca d'azzardo, ricatta, ruba, pur tenendo famiglia. La sua salvezza è che soffre di ricorrenti crisi mistiche, che vanno aumentando nel corso della stringata storia, col Cristo che gli piange ad-



Un cast tutto al femminile per il film "Pomodori verdi fritti".

dosso e il tenente che gli bacia le stimmate: così si salverà l'anima, inutilmente, rincorrendo due teppisti che hanno violentato una suora, ma lasciandoli poi liberi di peccare. Un film che descrive una psicologia malata, ma che dimostra chiaramente i mali della società americana attraverso un'esagerazione; e la strana alternanza tra il peccato e la sua redenzione dà alla storia, girata nei peggiori angoli nuovayorkesi, una marcia in più, a testimonianza che esiste nel cinema di oggi una profonda vena di spiritualismo, forse niente affatto casuale.

E sempre sull'America che si prepara al Medioevo prossimo venturo segnaliamo un film che parte benissimo e diventa poi un po' troppo "rambesco": "Un giorno di ordinaria follia" di Schumacher, con Michael Douglas. L'inizio, nel traffico da incubo di Los Angeles, somiglia a "Otto e mezzo" di Fellini, ma poi il racconto se ne discosta ampiamente, narrando la nevrosi di uno yuppie che, perso il senno, si aggira per la metropoli facendo sfoggio dei peggiori vizi della sociologia Usa, attaccando immigrati e pagando alla fine il peso della sua "storica" colpa di cittadino di fine secolo. Le giovani generazioni invece se ne fregano: Brad Pitt, il divo di domani, povero ma bello e cotonato, si aggira in "Johnny Suede" senz'arte né parte, ma non dà fuori di matto anche perché ha il feticismo del mocassino scamosciato: è l'iper realismo di un film giovane e curioso, che racconta la storia di una New York sommersa.

Siamo in fondo di stagione, al finale di partita. Hanno vinto i kolossal Usa, dal thriller erotico "Basic instinct" al super Disney della "Bella e la bestia", che per Natale promette "Aladino"; dal carisma divistico di Kevin Costner in "Guardia del corpo" all'eterna macabra leggenda romantica di "Dracula". Il cinema italiano raggiunge solo il 18%, e vanta tra i suoi campioni i giovani Salvatores e Verdone. L'ultima spallata l'ha data quel brutto film di finti dibattiti sociologici sull'amore che è "Proposta indecente", in cui un Robert Redford tenuto ormai insieme con lo scotch offre un milione di dollari (ma quando mai?) per rovinare l'intimità di una coppia felice di poveri ma belli.

Ma un film nostro, uscito solo in maggio, si è ben piazzato nei gusti del pubblico e ha dimostrato che il cinema può continuare a parlare dei problemi della nostra società, anche se non siamo più in epoca di neorealismo coatto: si tratta de "La scorta" di Ricky Tognazzi, un racconto serrato, ben scritto, girato all'americana, se mai scortato da troppa musica morriconiana, ma molto commovente nel descrivere i rapporti di un'amicizia virile a più voci, tra un magistrato nel mirino della mafia e gli uomini della sua scorta. A Cannes inutili polemiche: c'è chi dice che il film fa leva e sfrutta le disgrazie italiane, ma questa è proprio un'osservazione insensata, che sommergerebbe tutto il neorealismo (e non solo quello) e non tiene presente la tensione ideale del film, che prende spunto dalla cronaca ma non vi si attiene in forma diretta. Uno dei meriti è il gioco di squadra degli attori: intorno a Carlo Cecchi, grande teatrante "off" scoperto dal cinema, alcuni bravi giovani anni 90, tra cui Amendola e Lo Verso, il "ladro di bambini".

È stata anche una stagione con successi inaspettati di film belli e che sembravano destinati a un pubblico limitato: parlo di "Pomodori verdi fritti", "Casa Howard", "La moglie del soldato", "Un cuore in inverno", "Il danno", "Come l'acqua per il cioccolato" (sorpresa del cinema messicano, secondo lo stile fantastico della letteratura di Garcia Marquez e affini), "Il viaggio" dell'argentino impegnato Solanas e "Il grande cocomero" della Archibugi, che racconta la storia di una bambina schizofrenica, giustamente decorato da molti premi e molta stima. Chi non li ha visti li può ancora recuperare, in altro caso li troverà tra breve, o fin d'ora, in cassetta: anche se, attenzione, c'è la stessa differenza che esiste tra un bel quadro visto al museo o riprodotto in una cartolina. E chi si diverte al western grottesco vada a vedere un piccolo film indipendente americano di frontiera, "El Mariachi", che è costato due lire e ne ha raccolte già molte, perché è spiritoso, un po' folle, tecnicamente dolce.

Maurizio Porro



Robert De Niro, Uma Thurman e Bill Murray in una scena del film "Lo sbirro, il boss e la bionda".

SPECIALE Compartimenti

Ancona

L'Ufficio Trasporto Locale si è visto interessato, in circa due anni di vita, da centinaia e centinaia di richieste da parte dei clienti pendolari dei più svariati tipi. La vastità territoriale del Compartimento ferroviario di Ancona (tre Regioni coperte in pieno: Abruzzo, Marche ed Umbria più propaggini di almeno altre tre), unita alla assenza di specifiche organizzazioni di utenti, ha fatto sì che spesso le richieste fossero disorganiche se non addirittura contrastanti l'una con l'altra.
Comunque, con sufficiente soddisfazione sia dei richiedenti che delle FS, possiamo dire che molte volte l'aver avuto la possibilità di interloquire, anche se in forme un po' episodiche, ha permesso a ciascuna delle due parti di avere più chiara la realtà dell'altra.
In sintesi possiamo raccogliere per tipologia di utenza le più importanti richieste avanzate e soddisfatte:

Studenti universitari

Università di Ancona: è stata migliorata l'offerta in corrispondenza della stazione di Varano con la fermata di un treno diretto proveniente da nord alle ore 07.50 e la sosta, nel pomeriggio, oltre agli altri treni che già fermano, di due treni alle ore 17.14 e alle 18.00 per Ancona. Di queste novità è già stata informata la direzione dell'ATMA, l'Azienda tranviaria cittadina, perché provveda ad adeguare il suo servizio in coincidenza dei treni.
Università di Pescara: sono state incrementate le fermate dei treni, da e per il nord, alla stazione di Pescara Porta Nuova nei pressi della quale sono ubicati gli istituti universitari più importanti.
Università di Macerata: chi proviene da nord, ad esempio da Ancona, con il prossimo orario invernale potrà recarsi presso l'ateneo maceratese con maggiore celerità. Il nuovo treno diretto Pesaro/Pescara (Ancona 7.43) arriverà a Civitanova alle ore 8.15 in tempo per prendere la coincidenza alle ore 8.23 ed essere a Macerata alle 9.03, giusto in tempo per l'inizio delle lezioni.

Lavoratori pendolari

Su precisa richiesta di un gruppo di utenti che si recano quotidianamente al lavoro a Sulmona, provenienti dalle località comprese tra Pescara e Sulmona, è stato anticipato di circa 20 minuti l'arrivo a Sulmona del treno 7043 (ore 7.41). Il nuovo orario faciliterà senza dubbio numerosi utenti in quanto la stazione ferroviaria di Sulmona si trova in posizione decentrata rispetto alla città.
Già dall'orario '92/93 il treno 7111, che da L'Aquila alle ore 17.05 partiva per Sulmona, è stato anticipato alle ore 16.45 per venire incontro alle esigenze dei numerosi dipendenti delle industrie Italtel e Alenia.

Utenza turistica

L'orario estivo '93 ha visto l'incremento, dopo la buona riuscita verificata nella scorsa stagione, del servizio dei treni del Mare che, dall'interno della provincia di Macerata, portano i bagnanti alle spiagge di Civitanova Marche e Porto Recanati.
Buon successo anche degli otto treni richiesti dall'Associazione Arena Sferisterio di Macerata a servizio della stagione lirica estiva.
Consideriamo quindi positiva la collaborazione, seppur disorganica, con gli utenti. Si è cercato, da parte delle Ferrovie, di canalizzarla attraverso l'istituzione del servizio "Vi segnalo che...": schede predisposte in tutte le stazioni del Compartimento con le quali i viaggiatori possono segnalare le eventuali disfunzioni o indicare apprezzamento (e sono state molte le segnalazioni) per le nuove iniziative.
Per quanto riguarda le disfunzioni è stata lamentata dai clienti la scarsa diffusione dei punti vendita dei biglietti a fasce chilometriche presso gli esercizi commerciali esterni alle Ferrovie. Nel corso dell'ultimo incontro con i pendolari, che si è tenuto ad Ancona lo scorso aprile, abbiamo assicurato il nostro impegno a potenziare al più presto il numero dei punti vendita: dagli attuali 100 a circa 200 entro la fine dell'anno.



Bari

L'esigenza di instaurare un rapporto di collaborazione con la clientela ha dato vita al primo incontro con i pendolari, svoltosi a Barletta il 15 aprile 1992, sul tema: "Il trasporto locale: un nuovo rapporto con i pendolari". Dopo questo primo incontro la collaborazione con l'associazione degli utenti del trasporto pubblico è proseguita dando vita quest'anno a un secondo incontro-dibattito che si è tenuto il 25 marzo scorso.
I risultati sin qui ottenuti sono molto importanti: riteniamo che sia stata percepita da parte dell'Assoutenti la nostra volontà di una inversione di tendenza nel rapporto con la clientela; mentre, per quanto ci riguarda, abbiamo preso coscienza di avere interlocutori informati, in grado di presentare richieste motivate e proporre soluzioni realistiche.
È stata lentamente superata la fase della richiesta indiscriminata e "populistica", così come avveniva in passato e avviene tutt'ora con singoli clienti o con alcuni enti locali.
L'aspetto positivo è proprio quello di aver preso atto del superamento di una situazione di contrapposizione e di essere ormai sicuri di camminare insieme per la creazione di un prodotto migliore. Sotto questo aspetto i margini di miglioramento sono notevoli.
A nostro parere, le associazioni degli utenti devono svolgere un ruolo propositivo e di condizionamento e orientamento degli enti locali; devono saper intervenire nelle decisioni e nei finanziamenti dei servizi ferroviari e non solo limitarsi alla protesta nel momento in cui tale servizio viene soppresso o modificato. Devono, in definitiva, diventare interlocutori credibili anche degli enti che hanno poteri decisionali e di spesa per convogliare i contributi necessari per il mantenimento e il miglioramento del servizio ferroviario.
Costruttivi sono stati gli incontri avuti con i comitati dei pendolari, i cui effetti, in alcuni casi, sono già visibili nell'orario in vigore.
Dall'incontro-confronto avuto con un comitato di pendolari di Potenza, che hanno presentato numerose motivate richieste, sono scaturiti provvedimenti che vedranno pratica realizzazione nel nuovo orario invernale.

Un altro proficuo ed intenso calendario di incontri si è avuto con un comitato di pendolari turnisti di Lecce le cui richieste sono state accolte e inserite già nell'orario invernale 1992/1993.
Più vivace e difficile è il confronto con il comitato dei pendolari della linea Bari-Taranto le cui richieste sono strettamente connesse alla velocizzazione della linea interessata dai lavori di variante e raddoppio di alcune tratte.
La collaborazione con un gruppo di pendolari della linea Bari-Foggia ha già prodotto alcuni miglioramenti quali la introduzione di un treno al mattino da Barletta a Bari e l'arrivo a Foggia di un treno regionale prima delle ore 8.00.
Il rapporto con la clientela prosegue proficuamente su richiesta dei singoli gruppi, ma sarebbe auspicabile che la rappresentanza regionale dell'Assoutenti si rendesse partecipe di queste molteplici esigenze rappresentandole poi alle FS ed assumendo così un ruolo anche di conciliazione tra le opposte richieste.
Altro strumento importante che ci permette di recepire le richieste della clientela è il "Numero Verde", attivato nel nostro Compartimento dall'aprile 1992. Non di rado i suggerimenti che ci pervengono attraverso questa "antenna" sono corretti e diventano un punto di partenza per uno studio di fattibilità.

Bologna

Per quanto riguarda il Compartimento di Bologna possiamo distinguere tre modalità di confronto o scambio di informazioni fra la struttura FS e la clientela pendolare.
Una è quella degli incontri organizzati con la partecipazione dell'Associazione Assotrasporto di Assoutenti e degli amministratori locali a Ravenna nel '92 e a Modena e a Vernio nell'aprile dell'anno in corso. Per altre direttrici di traffico o altre località i rapporti si sono invece svolti soprattutto con Gruppi di utenti, spontaneamente costituiti, spesso supportati dai sindaci o dalle organizzazioni sindacali, i quali hanno raccolto firme per petizioni e indirizzato richieste.
Ma sono stati molti anche i pendolari che si sono rivolti all'Ufficio Trasporto Locale personalmente, tramite il libro dei reclami esistente presso ogni stazione, oppure per lettera. La prima riflessione che ne consegue riguarda quindi la pluralità dei rapporti e la frammentazione delle richieste e delle risposte che implicano, a livello ferroviario, una faticosa e dispersiva organizzazione epistolare; mentre i clienti, nella specificità delle risposte, non ricevono quasi mai un quadro d'insieme delle problematiche riguardanti il trasporto ferroviario e che influiscono in maniera determinante sul servizio effettuabile sulla linea interessata o da uno specifico treno.
Sarebbe auspicabile che le richieste, i pareri, le lamentele venissero espresse da associazioni o enti che, tutelando il consumatore, fornissero alle Ferrove riferimenti utili alla realizzazione di un orario rispondente alle esigenze di mobilità, compatibili con le potenzialità del mezzo ferroviario. Da questo punto di vista i contatti più proficui sono quelli intrattenuti con le amministrazioni provinciali e regionali, che coordinano la mobilità e il trasporto pubblico su gomma. Tuttavia anche gli incontri con le associazioni di utenti, i coordinamenti di pendolari e le lettere o le segnalazioni fatte dai singoli viaggiatori sono un utile mezzo di informazione e stimolo reciproco e la premessa, dove possibile, per il miglioramento dell'offerta treno.



Ad esempio, durante l'incontro avvenuto a Modena è stata auspicata una più accentuata integrazione vettoriale e tariffaria treno+bus tra Modena e Carpi, e l'attestamento del servizio viaggiatori della Modena-Sassuolo alla stazione FS. È possibile che la prima iniziativa trovi attuazione già nel corrente anno, mentre la seconda è oggetto di esame fra ATCM, Ministero e FS.
Sono stati sollecitati inoltre il miglioramento del materiale e della marcia del treno 6253 e l'origine del treno 6254 da Castelfranco anziché da Modena; entrambi i provvedimenti sono già stati attivati.
Con i pendolari della Porrettana invece si è potuto solo spiegare che la scelta di anticipare il cadenzamento dei treni in partenza da Bologna, attuato dal 23 maggio scorso e generatore di qualche disagio ai pendolari, è dovuta esclusivamente alle interferenze di circolazione con i treni della linea Bologna-Milano e alla saturazione di Bologna Centrale.
Per quanto riguarda la linea Bologna-Prato sono state trovate soluzioni tampone per limitare il disagio conseguente l'attestazione di due treni a S. Benedetto V.S., peraltro dettata da esigenze di regolarità nella circolazione e di potenzialità della linea. Ci sono buone probabilità che il servizio venga ripristinato nell'orario invernale, anche se con qualche variazione, modificando alcuni treni.
Anche la richiesta di migliorare le coincidenze a Prato dovrebbe avere esito positivo a partire dal prossimo autunno.
In definitiva: il confronto e l'informazione reciproca sono sempre opportuni ferma restando il fatto che le eventuali modifiche debbono sempre passare attraverso il vaglio della fattibilità tecnica, delle necessità generali di trasporto (non delle singole località o gruppi di viaggiatori) e delle conseguenze a livello di risorse utilizzabili e costi derivanti.

Cagliari

Lo scorso 1992 sono stati avviati, in collaborazione con l'Assoutenti — Utenti del Trasporto Pubblico — i primi incontri con i pendolari per meglio conoscere, analizzare e dibattere le problematiche del trasporto locale in Sardegna, con particolare riferimento ai servizi resi dalle FS.
Gli incontri si sono tenuti l'11 marzo 1992 nella sala d'attesa della stazione di Cagliari ed il 26 marzo 1993 nel Teatro del Dopolavoro ferroviario di Sassari. Nonostante l'impegno profuso nel pubblicizzare le iniziative, dobbiamo dire che in entrambe le circostanze la partecipazione è stata modesta (circa 40 persone).
A Cagliari, oltre ai viaggiatori, hanno partecipato e sono intervenuti al dibattito, fra gli altri, i rappresentanti dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti (ARST) e della Confederazione Italiana dei Servizi Pubblici degli Enti Locali (CISPEL), entrambi concordi sulla necessità di intervenire sull'attuale sistema dei trasporti per progettare un servizio che meglio risponda alle esigenze di mobilità e che consenta di liberare quanto più possibile la viabilità dalla congestione provocata dall'uso ormai diffuso del mezzo proprio.
A Sassari il dibattito ha visto la partecipazione di un funzionario dell'Assessorato regionale ai Trasporti ed è stato animato dalla presenza di alcuni rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei ferrovieri e di professionisti esperti nel settore. Sono state sottolineate le carenze infrastrutturali della rete ferroviaria nel nord Sardegna e sono state criticate le riduzioni dei servizi ed i provvedimenti di sostituzione di alcuni treni con autocorse adottati dalle FS in occasione dell'attivazione dell'orario.
L'occasione ha consentito di illustrare il nuovo ruolo delle FS, oggi società per azioni, e il nuovo rapporto con lo Stato. Sono stati pure posti in evidenza i dati di mobilità nel nord Sardegna e il reale utilizzo del treno.
Gli incontri, seppur ricchi di argomentazioni di spessore, non hanno consentito di raccogliere osservazioni e/o suggerimenti puntuali sui servizi resi, sugli orari o sull'articolazione delle composizioni dei treni.
Su tali argomenti le osservazioni della clientela vengono analizzate attraverso la lettura dei reclami ai quali viene data puntuale e sistematica risposta. La tabella della pagina accanto pone in evidenza il numero dei reclami registrati nel primo semestre 1993 suddivisi per argomento.
In alcune realtà territoriali si sono costituiti comitati dei pendolari. Fra i più attivi, allo stato attuale, è il comitato di Carbonia con il quale si sono avuti costruttivi confronti che hanno consentito, tra l'altro, di meglio articolare alcuni servizi sulla relazione Villamassargia-Carbonia.
Il futuro, caratterizzato in tutti i settori da rigidi principi di economia, non sarà facile. Occorre pertanto un forte contributo di parteci-

pazione e di idee che consenta di costruire un servizio che meglio risponda alle esigenze di mobilità, consapevoli che la rigidità del sistema ferroviario, non consentendo di rendere compatibili le esigenze di tutti, deve tendere a soddisfare le aspirazioni prevalenti, tenendo a riferimento l'obbligo di contenere i costi che poi gravano sulla collettività.

Numero di reclami per argomento 1° semestre 1993

PUNTUALITÀ	4
INFORMAZIONI	3
COMPORTAMENTO DEL PERSONALE	4
CLIMATIZZAZIONE	7
SOVRAFFOLLAMENTO	8
COINCIDENZE	2
RICHIESTA FERMATE	2
ORARI	3
CODE ALLE BIGLIETTERIE	8
TARIFFE/RIMBORSI	4
VARIE	6
TOTALE	**51**

Firenze

Per quanto riguarda i rapporti che l'Ufficio Trasporto Locale ha stabilito in questi due anni di attività con le Associazioni dei pendolari presenti nella Regione, il bilancio è positivo. Il dialogo non sempre è stato facile, talvolta caratterizzato dalla impossibilità di giungere a soluzioni soddisfacenti, ma sempre improntato alla massima franchezza, in linea con l'atteggiamento tenuto, più in generale, da tutte le strutture della Divisione Trasporto Locale.
La complessità del confronto che si sta sviluppando fra Governo e Ferrovie è stata correttamente interpretata dalle varie Associazioni, che sempre si sono presentate al tavolo degli incontri con atteggiamenti costruttivi e proposte oggettivamente condivisibili. In molti casi, come più sotto riportato, tali proposte hanno trovato concreta attuazione, pur nel rispetto degli obiettivi strategici che stiamo perseguendo.
Un primo significativo esempio di quanto detto si è avuto a Vernio, località appenninica sulla linea Firenze-Bologna, dove, presenti i rappresentanti della Comunità Montana, delle Associazioni dei pendolari e dei Comuni del comprensorio, si è svolto un incontro per esaminare le problematiche connesse con la soppressione dei treni 6546 (Prato-S. Benedetto) e 6547 (S. Benedetto-Prato). A seguito della riunione alla quale, trattandosi di problemi comuni ai due Uffici, sono intervenuti rappresentanti dell'UTL di Bologna e di Firenze, valutate le richieste presentate e preso atto del positivo atteggiamento della Provincia di Firenze, che ha garantito l'ammissione ai contributi ex Legge 151/81, sono state istituite due corse straordinarie di autobus per garantire ai viaggiatori il proseguimento da Prato verso Bologna.
Più in generale, e questo ci pare un altro aspetto estremamente caratterizzante, sono stati presi accordi con la società CAP, che gestisce i servizi su gomma nel comprensorio, così da permettere ai viaggiatori FS di usufruire dei pullman di linea, senza alcun ulteriore esborso, in partenza da Vernio per Prato. Si tratta in buona sostanza di un provvedimento di integrazione vettoriale, pur limitato geograficamente, che ha consentito di mantenere un collegamento non assicurabile col treno per effetto della congestione sulla linea Prato-Bologna. Una analoga collaborazione verrà attivata, in vista dell'orario invernale, per verificare la possibilità di ripristinare i collegamenti ferroviari.
Polo industriale di Pratignone - Ancora un incontro a Pratignone, immediata periferia di Firenze e polo industriale dell'area metropolitana Firenze-Prato, per esaminare le richieste di fermata di alcuni treni avanzate da Consigli di fabbrica e Associazioni di pendolari. Dopo la verifica di fattibilità tecnica, preso atto del coinvolgimento dell'Azienda Trasporti Area Fiorentina (azienda di trasporti consortile) che dovrà assicurare un mirato servizio di addu-

Dove si comprano i biglietti

Dal mese di luglio è stata avviata nel Sulcis la vendita dei biglietti a fasce chilometriche (corsa semplice - abbonamenti ordinari - abbonamenti ridotti) in punti vendita esterni agli impianti ferroviari. La clientela può fare pertanto riferimento oltre alle biglietterie di stazione alle seguenti rivendite:

IGLESIAS		
BAR-TABACCHI	Stazione F.S.	IGLESIAS
RIVENDITA TABACCHI	Via Baudi Vesme 2	IGLESIAS
RIVENDITA TABACCHI	Via Veneto 70	IGLESIAS
RIVENDITA TABACCHI	Via Calabria 1	IGLESIAS
CARBONIA		
RIVENDITA TABACCHI	Via Cagliari	CARBONIA
RIVENDITA TABACCHI	Via S. Andrea	GONNESA
VILLAMASSARGIA		
RIVENDITA TABACCHI	Corso Repubblica 5	DOMUSNOVAS
RIVENDITA TABACCHI	Via Roma 52	VILLAMASSARGIA
SILIQUA		
BAR-TABACCHI	Stazione F.S.	SILIQUA
RIVENDITA GIORNALI	Via Salvo D'Acquisto 27	VALLERMOSA
VILLASPECIOSA-UTA		
CARTOLIBRERIA-EDICOLA	Via Mazzini 7	VILLASPECIOSA
RIVENDITA TABACCHI	Via Roma 23	UTA

Cent'anni di eleganza maschile italiana

Quando il Granduca Leopoldo di Toscana commissionò la linea ferroviaria per collegare Firenze al vitale porto di Livorno, indispensabile per l'economia del Granducato, certo non poteva immaginare che la stazione di Firenze — la stazione Leopolda — sarebbe diventata sede di una mostra sull'eleganza maschile italiana. Con il titolo "La regola estrosa: cent'anni di eleganza maschile italiana", la manifestazione inaugurata il 24 giugno si protrarrà fino al 31 ottobre.
La stazione Leopolda è facilmente raggiungibile, a piedi o con mezzi pubblici, dalla stazione di Firenze SMN ed offre caratteristiche architettoniche ottimamente esaltate dai curatori dell'iniziativa.
La mostra presenta una serie di profili emblematici dell'eleganza maschile italiana dedicati ad altrettanti personaggi di successo del passato e del presente che, in campi come la letteratura, l'arte, la scienza, l'industria, la politica, lo sport, lo spettacolo, hanno rappresentato e rappresentano con la loro persona e la loro opera un riconosciuto messaggio di stile e di buon gusto.
Ai visitatori che si presenteranno alla mostra muniti di biglietto di viaggio FS in corso di validità sarà riconosciuto uno sconto del 30 per cento sul biglietto d'ingresso.

zione dalle varie fabbriche della zona alla stazione, sono state definite le fermate ai treni delle relazioni Firenze SMN-Prato-Pistoia e Valdarno-Prato-Pistoia.
Rimane ancora da sottolineare il positivo rapporto di collaborazione con il Dr. Magazzini, responsabile regionale dell'Associazione Utenti del Trasporto Pubblico, che ha consentito, anche in vista dell'incontro con i pendolari svoltosi ad Arezzo il 27 maggio scorso, di esaminare gli interventi più significativi effettuati con l'attivazione dell'orario estivo '93.
Nel corso degli incontri sono state esaminate le possibilità di intervento per migliorare i livelli di mobilità in ambito regionale, ponendo l'attenzione sulla necessità di selezionare razionalmente i servizi nei diversi bacini di traffico e sulla indispensabile integrazione del servizio ferroviario con gli altri servizi di trasporto pubblico.

Sul numero di gennaio di quest'anno avevamo dato notizia dell'istituzione di un nuovo premio letterario, denominato "Dulcamara - tra viaggio e viaggiare". Lo avevamo "pubblicizzato" non solo perché si trattava della prima edizione, ma soprattutto perché si rivolgeva allo specifico "genere" della letteratura di viaggio. Le tematiche del viaggio e del viaggiare cominciano soltanto oggi ad avere il giusto rilievo nel contesto della storia della letteratura grazie al numero delle pubblicazioni e all'attenzione che viene riservata dai lettori. Secondo Tommaso Colombini e Stefano Rolle, organizzatori del premio letterario, «(...) Il viaggio letterario, o letterariamente narrato, ha storicamente accompagnato e sottolineato il volubile rapporto tra la scrittura e la comunicazione sociale in genere. L'essere divenuto il viaggio una esperienza di massa (anche se, non dimentichiamolo, limitatamente alla parte più ricca del mondo, cui apparteniamo) non ne ha comunque cambiato le possibili valenze letterarie e culturali. Si tratta solo di (ri)scoprirle». Il tema è stato liberamente interpretato dagli autori che hanno partecipato con racconti inediti: il genere dei racconti è andato dal classico diario di viaggio allo psicologico, dall'onirico all'ecologico, dalla fantascienza all'autobiografico, dall'umoristico al tragico. La selezione dei 12 migliori racconti ("Lontane nostalgie" di Rita Boncompagni, "Mercato di luci" di Iole Troccoli, "La valigia" di Carla Martini, "I viaggi nel nulla" di Maria Grazia Mazzei, "Il conto" di Daniela Cappelletto, "Vento da Ovest" di Saveria Gattini, "Quattordici mucchi di sassi" di Leonardo Calconi, "L'ultimo aereo" di Roberto Santini, "Deltapuntoesse" di Saverio Lombardi Vallauri, "Viaggio involontario" di Vittorio Conti, "Tambo quemado" di Riccardo Capocchini, "Samba" di Gianfranco Ferrini) ha dato vita ad un volumetto, pubblicato dall'"Apice Libri" di Firenze (128 pagine - lire 15.000). **M.G.**

Del resto l'indispensabile coordinamento tra flussi e modalità di traffico è stato uno dei temi più ripresi anche nel corso dell'incontro di Arezzo dove, da parte degli intervenuti, si è molto insistito sulla necessità di un maggior coordinamento negli interventi relativi al trasporto pubblico.
L'obiettivo indicato, fatto proprio dal rappresentante della Divisione Trasporto Locale, dai rappresentanti delle Province e delle forze politiche presenti, è quello di giungere a un razionale riassetto del comparto che, compatibilmente con il tetto globale delle risorse disponibili, affronti e risolva i vari problemi per direttrice attraverso il reale coinvolgimento di tutti i "soggetti" di trasporto pubblico.

Genova

Nel Compartimento di Genova si è tenuto il primo degli incontri istituzionali con le associazioni pendolari nel giugno del 1991 a Novi Ligure, dove esiste da alcuni anni l'Associazione pendolari novesi che conta un notevole numero di iscritti. Con i rappresentanti di questa Associazione il confronto era già avviato da tempo, mentre con gli altri gruppi i rapporti risalgono a data più recente. Al primo incontro istituzionale ne sono seguiti altri due: a Chiavari lo scorso anno e a Savona quest'anno. Ovviamente il dialogo con i clienti organizzati non si esaurisce in occasione di questi incontri, ma c'è un rapporto più continuo e stimolante. Gli aspetti positivi che emergono dagli incontri istituzionali non sono le informazioni sulle varie problematiche fornite dai diretti interessati a cui si contrappongono come aspetti negativi le esigenze talvolta contrastanti tra segmenti diversi di clientela. Lo stesso discorso vale per i nostri interlocutori che vengono informati sulla stesura degli orari, sui turni del personale, sui costi: tutti elementi che servono per la concretezza del confronto. Naturalmente la partecipazione non è omogenea. Nel recente incontro di Savona i rappresentanti della clientela non sono stati molto numerosi, ma contrariamente a quanto si possa pensare non è un fatto negativo, è semmai la riprova che in quella parte del Compartimento l'offerta del servizio ha raggiunto un livello tale da soddisfare un considerevole numero di clienti. L'Ufficio Trasporto Locale di Genova ha dimostrato ampiamente la disponibilità a valutare le richieste che gli pervengono oltre che dagli enti locali anche dai gruppi organizzati dei clienti. Non tutte possono essere accolte. Recentemente sono state avanzate da più parti proposte di riapertura di piccole stazioni da tempo disabilitate al servizio. I costi molto elevati di tali operazioni non sono sostenibili in linea di massima dalle FS, soprattutto in considerazione del fatto che la clientela potenziale non giustificherebbe le spese. Ci sono altre richieste a cui si può più facilmente trovare una risposta positiva, per esempio quelle che interessano la programmazione dei treni e delle loro fermate che, si badi bene, hanno pure dei costi, ma ammortizzabili con l'incremento previsto della clientela. Per entrare nel concreto vediamo linea per linea alcuni provvedimenti adottati in seguito a valutazioni emerse dal confronto con i gruppi dei pendolari.

PONENTE
Con l'orario estivo '93 sono state assegnate le fermate: a Pietra Ligure al treno 2483 per il rientro in direzione Genova dei visitatori dell'ospedale Santa Corona; a Genova Sestri P. al treno 2075. Sono stati prolungati: il treno 2462 (ex 33822) da Genova P.P. a Genova Sestri P.; il treno 11267 da Savona anziché da Genova Voltri.

LEVANTE
Con l'orario estivo '93 sono state assegnate le fermate: a Genova Sturla, Genova Quarto, Genova Quinto al treno 11209 limitato a Genova Nervi; a S. Margherita Ligure ai treni 2045, 2049, 2046; a Recco al treno 2047; a Camogli ai treni 2045, 2046. Sono stati prolungati il treno 2885 da Sestri Levante a La Spezia e il treno 11271 da Genova Nervi a Sestri Levante. Dal prossimo 13 settembre da Camogli avrà origine il treno 11252 per studenti.

NORD
Con l'orario estivo '93 sono state assegnate le fermate: a Serravalle Scrivia ed Arquata S. al treno 2900; dal 1° giugno la fermata a Ronco Scrivia al treno 2045. È stato istituito il treno 6242 (proveniente da Sestri L.) da Genova Brignole ad Arquata S.

Milano

È senz'altro positivo il bilancio dei numerosi rapporti instauratisi fra l'Ufficio Trasporto Locale di Milano e le Associazioni e i gruppi di pendolari delle varie linee.
Ma oltre che positivi questi rapporti sono stati e sono indispensabili perché ci guidano nella nostra azione per migliorare gli orari e in genere il servizio offerto. Infatti, anche se fossimo dotati di sistemi di monitoraggio sofisticati, non avremmo mai potuto prendere in considerazione in tempo reale tutti gli aspetti (dalla puntualità alla pulizia, dall'affollamento al comportamento del personale, dal riscaldamento al rifornimento idrico, dalle coincidenze alle velocità commerciali e così via) dei circa 1.500 treni giornalieri del trasporto regionale lombardo.
È impossibile dar conto di tutti gli interventi che sono scaturiti dal dialogo diretto con i clienti.
Sostanzialmente, quelli più frequenti, si possono suddividere in: interventi sugli orari; interventi sulle composizioni dei treni; interventi

di manutenzione sulle vetture; interventi di ristrutturazione e/o riqualificazione di stazioni ferroviarie.

Interventi sugli orari
Ricordiamo fra i tantissimi provvedimenti l'istituzione di due nuovi treni sulla Monza-Molteno, di una coppia di treni fra Milano e Brescia nella metà mattinata e di una relazione veloce fra Bergamo e Milano.
Sempre su segnalazione di gruppi di pendolari sono stati inseriti dei servizi diretti velocizzati sulla Brescia-Parma. Altre relazioni velocizzate sono state introdotte sulla Bergamo-Milano e sulla Lecco-Bergamo.
Elevato anche il numero di nuove fermate che sono state assegnate ai treni per tener conto dell'incremento della domanda. Si citano Vanzago (tr. 10601 e tr. 10605), Parabiago (tr. 10603 e tr. 10605) e Canegrate (tr. 10601). Altro provvedimento importante è stato quello di assegnare la fermata a Rogoredo a più di 100 treni in concomitanza con l'attivazione della linea 3 della Metropolitana.

Interventi sulle composizioni dei treni
Anche su questo tema si sono presi numerosi provvedimenti. Inoltre per l'orario 1993/94 potremo soddisfare le richieste dei pendolari della Varese-Milano e della Mantova-Milano per l'aumento del numero dei posti a sedere.
Per il passato ricordiamo il potenziamento dell'offerta di posti a sedere (3.000 posti in più al giorno) nel mese di marzo 1991 sulla linea Milano P.ta Genova-Mortara (con l'occasione, un saluto agli amici rappresentanti dei pendolari di Abbiategrasso e Vigevano) e il potenziamento delle composizioni dei Brescia-Milano di mezzogiorno. Per quest'ultimo, grazie anche al nostro settore Produzione, il provvedimento è stato eseguito già dal giorno successivo a quello della segnalazione.

Interventi di manutenzione sulle vetture
Gli interventi sono stati i più vari: dal finestrino il cui vetro era bloccato col fil di ferro al vetro rotto, dal riscaldamento difettoso alle porte guaste da tempo e così via. Di volta in volta, segnalando i problemi alle nostre Officine, abbiamo contribuito a porre i necessari rimedi nel giro di poche ore.

Interventi di ristrutturazione e/o riqualificazione di stazioni ferroviarie
Dalle bacheche alle panchine, dalle fioriere alle nuove sale d'attesa, dalle nuove biglietterie ai box sui marciapiedi, dalla segnaletica fissa all'allungamento dei marciapiedi, dalla costruzione di sottopassaggi a quella di nuove pensiline: non vi è stato praticamente alcun impianto del Compartimento di Milano di un qualche rilievo per il servizio viaggiatori che in questi due anni non sia stato interessato da qualche intervento di miglioria. Di particolare risalto sono stati gli interventi di riqualificazione operati a Brescia, Bergamo e Pavia. L'azione di stimolo dei gruppi di pendo-



lari è stata importante perché, anche se non vi sono state richieste precise, il loro costante rapporto con noi ci ha indotto a rendere più vivibili gli ambienti ferroviari.
In questi due anni, infatti, con alcuni gruppi di pendolari si è creato un vero e proprio rapporto stabile nel senso che periodicamente ci si sente anche solo per raccontarci le novità, specie per quanto concerne lo stato di avanzamento di progetti in corso.
In proposito, può essere simpatico ricordare una telefonata di una rappresentante dei pendolari della Brianza che, scusandosi per non essersi fatta sentire per qualche mese, si è giustificata dicendo che negli ultimi tempi non c'erano stati problemi.
Gli incontri coi gruppi di pendolari hanno poi un'importanza notevole perché sono un'occasione per spiegare le nostre problematiche che vanno dalle limitatezze dell'infrastruttura alla penuria di mezzi di trazione e di carrozze, dal forte disavanzo di gestione ai costi che gravitano sulla circolazione dei treni ecc. Contestualmente c'è anche la possibilità di spiegare i problemi tecnici che caratterizzano il sistema di trasporto ferroviario. Problemi che non sono comuni a nessun altro sistema e perciò poco conosciuti. Abbiamo così modo di spiegare che fra un treno e il successivo deve esserci una distanza di 1.200 metri, necessaria per assicurare l'arresto del secondo convoglio evitando il tamponamento del primo, che i tempi necessari per collegare due diverse località si dilatano notevolmente in relazione al numero di fermate intermedie effettuate, che l'aumento del numero dei treni rende problematica la loro regolarità di marcia per l'effetto moltiplicatore di un eventuale ritardo e così via.
Certo, spesso gli interlocutori sono portatori di interessi locali: poco importa loro una spiegazione sulle decisioni assunte che hanno tenuto conto delle esigenze anche di altri; interessa che il loro problema sia risolto e questo non è facile quando si tratta di danneggiare altre località o altre categorie di clienti ugualmente meritevoli di tutela.
Vi sono poi da gestire in questa ottica anche i casi, per fortuna rari, di puro campanilismo o di bacini di traffico che si sentono trascurati, ma tutto questo fa parte del nostro lavoro e non può indurci a cambiare atteggiamento.
In definitiva, dal confronto sono sempre scaturite utili indicazioni per tutti e ciò lascia presagire la possibilità che i futuri incontri saranno sempre più costruttivi.

Napoli

I contatti più o meno stabili, intrecciati con le organizzazioni dei pendolari negli ultimi tempi, sono andati via via infittendosi, sino a sfociare, il 29 aprile scorso, nell'importante incontro-dibattito tenuto nella Reggia di Caserta.
Come sempre, luci ed ombre hanno caratterizzato questo rapporto. La tendenza complessiva, però, va sicuramente nella direzione giusta. Certamente consolidata (e condivisa) appare la linea di trasparenza e di lealtà ("litigare con amicizia") impostata dalla Divisione Trasporto Locale.
Due, in generale, le questioni maggiormente lamentate dalla clientela:
— il coordinamento delle linee ferroviarie con il territorio, con gli altri mezzi di trasporto e con le istituzioni;
— una maggiore attenzione alle esigenze della clientela durante la resa del servizio.
Per quanto riguarda il primo ordine di problemi, se per un verso appare ancora insufficiente il livello di consapevolezza della complessità del problema (che passa attraverso una politica di pianificazione territoriale che ponga al centro dei nuovi insediamenti urbani le infrastrutture dei trasporti già esistenti e il loro coordinamento), per l'altro verso vengono riconosciuti all'Ufficio Trasporto Locale di Napoli gli sforzi già fatti e quelli che si stanno facendo in questa direzione.
Particolarmente gradita, sia pure nella sua parzialità, l'integrazione tra la linea 1 della Metropolitana Collinare, recentemente aperta al pubblico, e le funicolari.
Così come generale consenso hanno trovato:
— il progetto di integrazione tariffaria complessivo ferro-gomma nell'area metropolitana di Napoli, che vede coinvolti la Metropolitana FS, la Metropolitana Collinare, le funicolari e tutti i vettori su gomma operanti nella cinta urbana (ATAN e ACTP);
— il progetto di realizzazione di una linea metropolitana nell'ambito della cinta urbana di Benevento che vede coinvolti, con le FS, la Ferrovia a Gestione Commissariale Benevento-Cancello, il Comune di Benevento e l'Azienda dei Trasporti cittadina. Tale realizzazione, a basso tasso di investimenti, consentirebbe, oltre al recupero del centro storico di Benevento, la possibile rivitalizzazione della linea interna Benevento-Avellino. Per quel che concerne, invece, provvedimenti e realizzazioni di esclusiva pertinenza delle FS, un generale consenso è stato espresso a favore dell'intensificazione dei collegamenti diretti tra i poli: Salerno-Caserta e Salerno-Benevento (complessivamente 20 e 6 relazioni) già realizzati con l'orario in vigore.
Grande interessamento per l'introduzione, a partire dal prossimo orario invernale, dei nuovi collegamenti previsti da Caserta, Salerno e Napoli per le nuove università di Capua-S. Maria Capua Vetere.

Ancora perplessità e dubbi sono affiorati, invece, per quel che riguarda il tema dell'attenzione alla clientela.
Se da una parte, infatti, si riconoscono gli sforzi prodotti verso una maggiore regolarità della circolazione e i risultati ottenuti (miglioramento degli standard di regolarità di un buon 10 per cento), ancora insoddisfazione si esterna verso i livelli di informazione, per così dire "sul campo".
Molto severo il giudizio sull'assenza d'informazione, per esempio, quando un treno effettua fermate impreviste, in stazione e lungo linea, e non si riesce a saperne i motivi.
La soluzione di questo problema passa, naturalmente, attraverso l'introduzione di tecnologie che riescano a mettere in contatto le stazioni con il personale del treno, macchinista e personale viaggiante. Costoro, infatti, sono spesso i primi a non conoscere il motivo del disguido.
Ciò non toglie, naturalmente, che una riconversione professionale del personale di scorta verso un maggiore e più schietto rapporto con la clientela possa, già nell'immediato, contribuire notevolmente a eliminare queste "strozzature" comunicative.
Gradevole sorpresa è l'attenzione nuova che le organizzazioni della clientela hanno mostrato verso le problematiche di bilancio, e in particolare, per quel che concerne il contenimento dei costi.
Una maggiore sensibilità verso questi temi e la consapevolezza che il risparmio di risorse può utilmente essere reinvestito in azioni più mirate rispetto alle esigenze del mercato sono la testimonianza di un'intesa e di un dialogo che, pur tra mille difficoltà, continua comunque a crescere e a consolidarsi.

Palermo

"Costruiamo insieme il trasporto pubblico locale" è stato il tema del primo incontro-dibattito tra i viaggiatori pendolari dell'area metropolitana di Palermo e l'Ufficio Trasporto Locale del compartimento siciliano che ha avuto luogo nella sede della Provincia Regionale del capoluogo dell'isola. La prima iniziativa in assoluto per la Sicilia che ha visto, fra l'altro, anche il coinvolgimento dei rappresentanti della clientela ferroviaria, per la definizione e il miglioramento del servizio di trasporto metropolitano e pendolare attraverso una sistematica informazione e un ampio, franco e costruttivo confronto con le associazioni e i comitati locali sulle problematiche di chi utilizza sistematicamente il treno.
E con tale spirito ha continuato a svolgersi l'attività dell'Ufficio Trasporto Locale di Palermo che è stata improntata al confronto soprattutto preventivo con i pendolari e le loro rappresentanze.
È questo il caso anche della consultazione dei Consigli di Quartiere palermitani di Resottana-S. Lorenzo, Tommaso Natale-Sferracavallo e Pallavicino sull'estensione del servizio di metropolitana ferroviaria verso la zona nord di Palermo che ha portato all'elaborazione definitiva del progetto per la costruzione di altre tre fermate del metrò denominate "Belgio/Anas", "Francia" e "Cardillo-Zen", presentato per il finanziamento al Comune. Tuttavia, in attesa della realizzazione delle nuove fermate, è stato concordato con i Consigli di Quartiere interessati di aumentare l'offerta del servizio di metropolitana "da e per" le stazioni di S. Lorenzo Colli e Tommaso Natale. Con l'entrata in vigore dell'orario estivo del 23 maggio scorso è stato potenziato, infatti, il servizio di metropolitana tra le stazioni di Notarbartolo e Tommaso Natale istituendo 38 nuove corse di cui 17 collegano direttamente Tommaso Natale con Giachery e viceversa. Anche per la realizzazione della fermata "Palazzo Reale-Orleans" i Consigli di Quartiere, in rappresentanza dei cittadini interessati, i Comitati di pendolari e l'Assoutenti hanno avuto un ruolo fondamentale. Nell'incontro del 15 gennaio scorso i rappresentanti dei Quartieri Tribunali-Castellammare, Oreto-Stazione, Cuba-Calatafimi, Villagrazia-Falsomiele e Boccadifalco hanno ritenuto i progetti presentati dall'Ufficio Trasporto Locale di «alta valenza strategica e politica per l'integrazione territoriale, sociale ed economica dei quartieri». Inoltre è stato valutato che l'estensione del servizio metropolitano alle tre nuove fermate nei quartieri nord e la realizzazione della fermata "Palazzo Reale-Orleans" rappresenteranno un beneficio di grande portata per la comunità cittadina e in particolare per i residenti e per tutti coloro che per ragioni diverse (studio, lavoro, sport) gravitano in un punto strategico della città come è quello del Palazzo Reale dove insistono significativi poli di traffico quali la Città Universitaria, l'Ospedale dei Bambini, la Questura, la Presidenza e l'Assemblea Regionale Siciliana, la Regione Militare, il Distretto Militare, l'Arcivescovado, la Legione e la Brigata dei Carabinieri, i licei e istituti magistrali, la biblioteca regionale e quella comunale.
I rappresentanti dei Quartieri hanno condiviso l'esigenza di realizzare nell'area metropolitana di Palermo un assetto integrato dei trasporti per migliorare il livello di integrazione dei quartieri della città e la realizzazione della stazione della metropolitana di "Palazzo Reale-Orleans" e si sono impegnati ad attivare i necessari confronti politici con le Autorità e gli Enti locali allo scopo di sollecitarne le decisioni.
Le prospettive di sviluppo della metropolitana di Palermo sono state esaminate, altresì, in un convegno promosso dalle Ferrovie dello Stato e dall'Università. Il rettore Ignazio Melisenda Giambertoni ha apprezzato la scelta delle Ferrovie di costruire una fermata del metrò in prossimità della Città Universitaria di viale delle Scienze e ha ricordato gli ottimi rapporti di collaborazione che intercorrono tra l'Ateneo palermitano e il compartimento ferroviario siciliano, che rappresentano un valido esempio di collegamento funzionale tra Università e comparto produttivo.
Fondamentale è stata, poi, la collaborazione con le associazioni cicloturistiche e ambientaliste siciliane per la definizione nell'isola del servizio "treno+bici". Dalla Polisportiva Acas di Messina, dalla Uisp (Unione italiana sport per tutti) di Palermo e dal Wwf sono venuti i maggiori contributi per mettere a punto il servizio in Sicilia. I suggerimenti per l'istituzione di itinerari cicloturistici culturalmente interessanti e le critiche per le insufficienze riscontrate sono all'attenzione dei tecnici del trasporto locale per la ricerca delle soluzioni più opportune.
Non sono mancati gli incontri diretti con i Comitati locali di viaggiatori pendolari. Una rappresentanza dell'Ufficio Trasporto Locale si è incontrata il 2 aprile scorso con il "Comitato pendolari delle linee Palermo-Cefalù e Palermo-Agrigento" che ha manifestato lo stato di disagio della clientela pendolare per alcuni inconvenienti legati al sovraffollamento e ritardi di alcuni treni pendolari, al trasbordo per le coincidenze a Palermo Centrale e Notarbartolo e all'informazione al pubblico.
Per ogni singola questione sollevata, l'Ufficio Trasporto Locale ha adottato, per quelle di più immediata soluzione, i provvedimenti in corso d'orario necessari per eliminare il disagio e per quelle con maggiori implicazioni ha posto in essere le condizioni per trovare la soluzione nel più breve tempo possibile e comunque in sede di nuova pianificazione dell'offerta.
Il progetto di integrazione vettoriale e tariffaria per l'area metropolitana di Catania è stata, invece, la proposta concreta che l'Ufficio Trasporto Locale insieme all'Azienda Municipale dei Trasporti, alla Ferrovia Circumetnea e all'Azienda Siciliana Trasporti e in collaborazione con l'Assoutenti ha portato all'incontro-dibattito "Insieme per migliorare i servizi di trasporto dell'area metropolitana di Catania" con i pendolari del 18 maggio scorso che si è tenuto alla Camera di Commercio di Catania.
Si tratta di un nuovo sistema di integrazione dei diversi tipi di trasporto pubblico nell'area catanese che prevede l'attuazione di migliori condizioni di mobilità con l'istituzione di servizi integrati "treno+bus", "bus+treno", "bus+treno+bus" e "bus+bus", per i quali si utilizzerà un unico biglietto di viaggio.
Considerata la varietà delle esigenze della clientela è stato effettuato un sondaggio sulla mobilità nell'area metropolitana di Catania avvalendosi della collaborazione e sostegno dei Comuni interessati, del Provveditorato agli Studi, delle Associazioni economiche e sociali e delle organizzazioni sindacali, tra circa trentamila utenti dei servizi di trasporto pubblico, studenti, cittadini di varie categorie professionali, i quali hanno risposto alle 71 domande contenuto in un questionario che è stato distribuito nelle scuole, nelle sedi dei Con-

sigli di Quartiere, delle Associazioni, sui treni, sugli autobus e nelle biglietterie delle quattro Aziende interessate.
Il coinvolgimento in questa iniziativa degli Enti locali, delle associazioni dei consumatori, delle autorità scolastiche, delle organizzazioni sindacali e datoriali si è rivelato essenziale per la riuscita del sondaggio e per il contributo di idee e proposte che sono state fornite nel corso degli incontri che hanno preceduto l'organizzazione della distribuzione del questionario.
La partecipazione, poi, all'incontro-dibattito con i pendolari dei rappresentanti degli Enti locali e delle organizzazioni sociali ha reso ancora più ampio il confronto che ha dato la possibilità di allacciare relazioni più organiche con le rappresentanze delle Istituzioni e delle associazioni dei consumatori-utenti per il miglioramento e sviluppo del trasporto pubblico locale. Un contributo essenziale, quello delle organizzazioni che rappresentano direttamente o indirettamente le istanze della "mobilità territoriale", al quale occorre continuare a fare riferimento per la creazione di un sistema di trasporto locale integrato "a misura di cliente", che nel contempo sia coerente con gli obiettivi di economicità ed efficienza previsti dal "Piano di impresa" delle Ferrovie dello Stato SpA.

Reggio Calabria

Il tema "Quale futuro per il trasporto pubblico locale in Calabria? Prospettive di sviluppo e integrazione" è stato significativo e stimolante per i partecipanti al secondo incontro-dibattito con i pendolari, svoltosi a Cosenza il 14 maggio scorso nei saloni di Palazzo dei Bruzi, che ha registrato la partecipazione degli operatori del settore, dei dirigenti FS e delle ferrovie concesse presenti sul territorio e di una variegata rappresentanza di pendolari.
Nel corso del dibattito è stata sottolineata l'esigenza che la regione calabra, pur marginale rispetto alle grosse direttrici di traffico europeo, possa sentirsi parte integrante dell'Italia, contribuendo con pari dignità allo sviluppo economico e sociale del Paese, anche se l'inadeguatezza del quadro istituzionale e la mancanza di un "piano regionale dei trasporti" non fanno presagire nulla di concreto — a breve termine — sul piano operativo. A livello più specifico, non sono mancate ovviamente le critiche e le contestazioni, sempre stimolanti e mai gratuite, relative a orari di arrivo e partenza non sempre ottimali per particolari "tranche" di clientela pendolare, a mancate coincidenze in determinate stazioni, ad incroci e precedenze talvolta inutili e qualche volta a soste assurde. I problemi, i disservizi, gli errori che sicuramente sono stati commessi in alcuni casi nell'elaborazione piuttosto complessa dell'orario sono stati esaminati e sviscerati "a cuore aperto", con molta franchezza. Altri problemi affrontati sono stati quelli dell'integrazione vettoriale e tariffaria, della creazione di aree di parcheggio nei grossi centri di deflusso e nei poli attrattori, e di linee di metropolitana di superficie abbastanza veloci, per decongestionare i centri maggiormente inquinati (Reggio Calabria, Villa S. Giovanni, Catanzaro e Cosenza). Sulla Villa-Reggio-Pellaro è già in atto un servizio di metropolitana.
Si è pure evidenziato come nell'area suburbana di Cosenza, nella "città universitaria" di Arcavàcata, in territorio di Rende, debba essere garantito un servizio pubblico efficiente in cui il trasporto su ferro e il trasporto su gomma si integrino in modo opportuno. Al riguardo è in avanzata fase di studio un progetto di fattibilità da parte dell'Ufficio Trasporto Locale.
L'altra fondamentale esigenza, emersa nel corso del dibattito, è quella di poter effettuare, a medio termine, una maggiore offerta quantitativa e qualitativa del trasporto ferroviario in Calabria, capace di innescare incrementi del traffico per ferrovia, di "soddisfare" le esigenze socio-economiche dei territori e i bisogni vecchi e nuovi degli insediamenti produttivi, di "provocare" insomma il ritorno alla rotaia delle quote di traffico perdute in passato, a causa della mancanza di una qualsiasi politica del trasporto pubblico locale.
Nel contesto degli interventi, il direttore compartimentale ha fatto notare come in Calabria, ultima in graduatoria nazionale fino a poco tempo fa, i treni — locali e a lungo percorso — stiano arrivando al 95% in orario, pur in presenza di numerose cause che ne perturbano la marcia, attestandosi nelle primissime posizioni. È in atto, altresì, da parte dell'Ufficio Trasporto Locale, un costante dialogo con l'Assessorato Regionale ai Trasporti tendente a risolvere gli annosi problemi inerenti a un organico e razionale sviluppo del trasporto pubblico locale, il cui disegno di legge della relativa riforma prevede che le Regioni abbiano l'intera competenza in materia. Regione in prima persona, quindi, Province, Comuni e altri Enti locali interessati gestiranno in maniera integrata il trasporto pubblico, riguardante anche i servizi su ferro in ambito locale, specificamente riferentisi alle "linee FS non commerciali" che — se si vogliono tenere in vita — devono essere sostenute con notevoli risorse finanziarie (non soltanto per procedere al loro potenziamento) che le nuove FS SpA non possono sopportare per la limitata (o quasi nulla) domanda di trasporto esistente su molte di esse. Si è da più parti, inoltre, sollevato il problema di far sorgere veri e propri "comitati di pendolari" rappresentativi delle varie categorie di lavoratori e studenti, per poter mantenere vivo e costante il dialogo con le FS e di creare — ove possibile — tra i diversi modi di trasporto (su rotaia e su gomma) le integrazioni vettoriali e tariffarie; evitando le sovrapposizioni di corse e orari (che attualmente sovrabbondano in Calabria, con oltre 100 linee regionali in concessione di autobus, una vera e propria "giungla" inestricabile e impossibile da gestire in maniera razionale). Si deve quindi puntare sulla "intermodalità" treno+autobus, soprattutto per la mobilità di tipo sistematico, offrendo un servizio efficiente che renda il trasporto pubblico competitivo rispetto al mezzo privato.

Roma

Dall'inizio dell'attività dell'Ufficio Trasporto Locale, uno dei risultati più significativi è stato quello di sviluppare nuove relazioni tra FS e le associazioni e gruppi di pendolari.
Il confronto e il dialogo hanno consentito di abbassare notevolmente quel tasso di conflittualità che derivava anche dal fatto che non esisteva un ufficio specifico del trasporto metropolitano e regionale che avesse al suo interno un settore dedicato alla comunicazione con la clientela.
Oggi il cliente sa che da parte nostra c'è la disponibilità a risolvere i problemi, ma è anche più consapevole che costruire, non solo una ferrovia migliore, ma un vero e proprio "sistema" di trasporto regionale, richiede — oltre i piani e i progetti — profonde scelte di programmazione che investono l'autorità politica centrale e periferica. Ben poco la Ferrovia da sola può fare rispetto alla sacrosanta quanto complessa domanda di mobilità che viene dai cittadini.
Quotidianamente riceviamo lettere, telegrammi e petizioni da gruppi e comitati più o meno organizzati, da sindaci e consiglieri dei comuni che ci sottopongono problemi relativi alle fermate, agli orari, puntualità, sovraffollamento, pulizia delle vetture, degrado di molte stazioni ed altro. Le lamentele sono spesso accompagnate da proposte molto ragionevoli e interessanti e non poche volte siamo riusciti a individuare insieme le soluzioni.
Con l'Assoutenti abbiamo ormai un rapporto consolidato e più organico rispetto ad altre associazioni. Assieme abbiamo avuto lo scorso anno un incontro con i pendolari dell'alto Lazio ad Orte e quest'anno, a marzo, a Frosinone. Il dialogo è sempre intenso e ad ampio raggio poiché mette in luce tutti gli aspetti: da quello tariffario alla circolazione fino ai benefici che derivano dall'Alta Velocità per il trasporto locale.
In particolare, quest'anno è stata per la prima volta presentata all'Assoutenti l'offerta dell'orario estivo. Rispetto alla circolazione, sono emersi problemi soprattutto per la Roma-Napoli data l'attuale saturazione della linea. Sulle altre linee i problemi sono invece quelli del sovraffollamento e del degrado di alcune stazioni.
Sulla Viterbo a seguito delle segnalazioni dei pendolari abbiamo variato delle composizioni per rendere più confortevole il viaggio, inse-

rendo il materiale di treni non eccessivamente affollati.
Sempre sulla Viterbo abbiamo dato maggiori fermate alla stazione di Pineta Sacchetti, dopo vari incontri con i lavoratori del vicino ospedale A. Gemelli dove vi è una tipologia di lavoro turnificato.
Sulla Formia abbiamo dato più fermate alla stazione di Pomezia (zona ad alta densità di piccole e medie imprese) per favorire l'inizio e fine lavoro delle maestranze di Roma e Napoli.
Modifiche all'orario dei bus sostitutivi della domenica per favorire le coincidenze Orte-Viterbo e Terracina-Priverno. Un auspicio è che il cliente si organizzi sempre più nelle forme associative che per loro natura tendono a guardare i problemi nei loro aspetti più completi ed organici.
Uno dei limiti di questo rapporto tra noi e la clientela sono infatti le numerose richieste, "particolaristiche", anche se legittime, ma che non possiamo sempre soddisfare proprio perché allo stato attuale siamo ad un punto in cui l'ottimizzazione, sia dal punto di vista dell'orario che dei mezzi, possiede margini di sviluppo ormai limitati.

Torino

Il Compartimento di Torino opera su Piemonte e Valle d'Aosta. Al di là degli enti istituzionali (Regioni, Province, Comuni: enti programmatori poiché responsabili della realizzazione di piani di trasporto e di programmi unitari integrati — ferro-gomma — di esercizio), il Trasporto Locale collabora con i comitati di pendolari e le associazioni e gruppi di utenti per una migliore progettazione dell'orario, chiaramente ritagliato sulle oggettive necessità ed esigenze espresse dai clienti, nonché per un sistematico controllo e miglioramento del processo di erogazione del servizio.
Il controllo dei processi, realizzato dall'Ufficio Produzione e dal nostro cliente, consente di confrontare tutti gli scostamenti rispetto agli standard prefissati (regolarità, puntualità, pulizia, coincidenze, composizione dei treni, informazioni al pubblico, cortesia e professionalità del personale) adottando, su questi, mirate e specifiche azioni programmatorie e/o organizzative. Come Trasporto Locale, non poche volte, infatti, abbiamo chiesto a questi soggetti organizzati di fare rilevazioni congiunte su caratteristiche del servizio particolarmente importanti per i nostri clienti, quali regolarità, coincidenze e pulizia. Questo è molto importante per comprendere, entrambi, l'ordine e la dimensione dei problemi, ma soprattutto per individuare le cause e i motivi più importanti che provocano il degrado e l'abbattimento dei livelli qualitativi del nostro servizio.
Sia gli Uffici Trasporto Locale e Produzione che i nostri clienti e i gruppi organizzati, tutti abbiamo preso confidenza con strumenti di miglioramento della qualità, come i fogli raccolta dati, gli istogrammi, i diagrammi di Pareto, i diagrammi causa-effetto (in totale questi strumenti sono sette) che consentono di individuare in maniera chiara ed evidente le principali cause, che sono poche (20% di quelle censite), che procurano il grosso (circa l'80%) degli effetti negativi e indesiderati dal cliente. Il nostro Ufficio Produzione, in questo senso, è proprio su queste cause che si trova sistematicamente ad operare per migliorare.
Il nostro cliente entra in gioco nella fase di elaborazione dell'orario, nell'individuazione della causa di scadimento del servizio e, al tempo stesso, collabora per il miglioramento della qualità attraverso una precisa descrizione dello scostamento tra servizio atteso, offerto e percepito: è un processo continuo, e il nostro cliente vi partecipa quale attore principale. Come? Organizzandosi in comitati, associazioni, gruppi di interesse: si va da chi ha una sede e uno statuto a chi fa le riunioni nello scompartimento del treno.
Tra i nostri interlocutori ricordiamo il Comitato utenti della linea Ivrea-Aosta, Comitato utenti Torino-Torre Pellice, Comitato utenti Trofarello-Chieri, Associazione Pendolari Novesi (che rappresenta interessi più vasti relativi ai bacini di Tortona ed Acqui), il neonato Gruppo di utenti della linea Torino-Cuneo, il Gruppo di Biella.
Con questi si lavora per un progetto complessivo di ristrutturazione del servizio; alcuni hanno una vocazione più politica (pur non dimenticando i fini e gli obiettivi che si prefiggono, ovvero un rilancio del trasporto su ferro perché più rispettoso dell'ambiente e ancora visto come mezzo sociale di trasporto). Con tutti, chi più chi meno, ci sono stati momenti di confronto e di conflitto, sempre costruttivo. Anche perché il motto, quello con cui l'Ufficio Trasporto Locale si è sempre proposto, è "Lavoriamo insieme per migliorare il Trasporto Pubblico": così sono stati promossi dal Trasporto Locale — aiutato in questo anche da tutte le informazioni e i riferimenti forniti da "Amico Treno" — incontri con i clienti del trasporto pubblico su ferro e gomma per approfondire quelle voci che hanno più diretta ricaduta sulla qualità del servizio.
Si è parlato con tutti (associazioni, gruppi, singoli, o realtà che si muovono solo per un "certo" treno) dei problemi di ogni giorno e di come risolverli, utilizzando al meglio le risorse disponibili.
Attraverso questi incontri è stato possibile far capire: gli obiettivi delle FS SpA per quanto concerne il trasporto locale; cosa il nostro cliente può e deve pretendere da noi (e in cosa deve darci tempo) e cosa, invece, deve chiedere a Regione e Stato. In questa fase di trasformazione, infatti, è difficile far capire al nostro viaggiatore che può e deve chiederci treni più puntuali e puliti, migliori coincidenze, un migliore livello di informazione ma non deve chiederci di effettuare treni inutilizzati poiché inseriti in ore a domanda debole di trasporto e/o una maggiore quantità di servizi e collegamenti: questi ultimi, infatti, sono determinati — attraverso il Contratto di Servizio — dallo Stato.
Inoltre questi incontri hanno permesso al nostro cliente di individuare precisamente l'interlocutore, il soggetto fisico con recapito, sempre (per quanto possibile, almeno) presente e disponibile per chiarimenti, confronti, spiegazioni. Questo ha consentito alleanze, amicizie, collaborazioni reciproche. Complessivamente un arricchimento.

Progetti sui quali si è lavorato con Comitati, Associazioni e Gruppi

Cosa si è fatto:
— miglioramento dell'offerta sulle linee: Chivasso-Aosta; Torino-Torre Pellice; Novara-Varallo; Santhià-Biella-Novara
— miglioramento dell'offerta festiva sulle linee commerciali
— monitoraggio sistematico sulla regolarità dei treni a carattere locale
— sviluppato il servizio treno+bici
— attivato oltre 150 Punti vendita a terra autorizzati al rilascio di biglietti ed abbonamenti a fasce chilometriche

Cosa resta da fare:
— velocizzare i treni
— eliminare le fermate non adeguatamente utilizzate
— integrare i servizi ferro-gomma
— razionalizzare l'utilizzo delle risorse eliminando gli sprechi
— migliorare l'accessibilità al treno (aree di interscambio, parcheggi auto e bici)

Trieste

Quando cominciò la pubblicazione di questa rivista, Cesare Vaciago, che ne è stato il promotore, lanciò uno slogan: fare dei nostri clienti gli azionisti del trasporto locale. Da allora abbiamo curato coerentemente questo obiettivo attraverso l'informazione offerta da "Amico Treno", dando ragione pubblica delle scelte che via via elaboravamo, segnalando in ogni occasione il nostro recapito, incontrando la nostra clientela almeno una volta all'anno in meeting aperti alla partecipazione di tutti, coinvolgendo i pendolari nei nostri successi e nelle nostre difficoltà, cercando di rispondere ad ogni suggerimento, ad ogni protesta: oggi possiamo dire che siamo forse l'unica struttura regionale nel settore del trasporto pubblico in grado di dialogare direttamente con la clientela, che riceviamo sempre e senza formalità nei nostri uffici, dedicandole tutto il tempo necessario. E i risultati si vedono: dalle lettere e dalle telefonate che riceviamo è scomparso quel tono aspro e quella critica quasi senza appello che caratterizzava le comunicazioni di un anno fa: anche le critiche più severe che ancora giun-

gono per disservizi o scelte non condivise ci riconoscono disponibilità e attenzione e il tono è quasi sempre garbato. I nostri corrispondenti più affezionati hanno verificato che sovente le loro osservazioni sono state recepite e quando ciò non è stato possibile abbiamo sempre cercato di darne ragione. Tanto per scendere nel concreto: con l'associazione di utenti "Traffico 80" abbiamo ormai un rapporto stabile che ci consente di discutere l'orario ferroviario prima della sua uscita, recependo tutti i suggerimenti che ci è possibile e ricevendo una grande quantità di utili informazioni sulle richieste del mercato. Ma è stato realizzato un rapporto costruttivo anche con i gruppi di pendolari che si organizzano su specifiche problematiche: l'anticipo del diretto 2842 Trieste-Udine delle ore 7.00 (in modo da garantire l'arrivo a Udine alle 8.10) andrà in vigore già con l'orario invernale di quest'anno e quasi sicuramente analogo provvedimento di anticipo riguarderà il 2844 (da Trieste parte alle ore 7.42). Si risolve così anche la questione delle coincidenze antimeridiane a Udine per Venezia che, accogliendo le segnalazioni ricevute, vengono già da ora assicurate con un provvedimento tampone in vigore da un mese circa. Anche coloro che ci hanno evidenziato la necessità di aumentare le fermate dei treni a S. Leopoldo (linea Udine-Tarvisio) hanno visto la loro richiesta accolta (per ora da settembre, limitatamente al treno 5987; speriamo di accontentarli anche per l'11195). Hanno poi avuto un seguito le numerose lamentele riguardanti il servizio sulla linea Gemona-Sacile, che oggi è ben potenziato e sistematicamente allacciato ai servizi delle linee afferenti: le sporadiche proteste che ancora giungono riguardano per lo più i servizi sostitutivi (che comunque cesseranno fra poco) ma contengono quasi sempre il riconoscimento per il lavoro che abbiamo svolto. C'è ancora qualcosa da aggiustare: cercheremo di non deludere coloro che ci hanno partecipato specifiche aspettative. Importanti accordi sono stati raggiunti con Istituzioni ed Enti locali: per tutti citiamo il nuovo servizio in favore del distretto scolastico di Gemona e, presto, speriamo di poterne annunciare uno analogo con le scuole di Cervignano, provvedimenti realizzati grazie al rapporto semplice e dinamico che stiamo realizzando con la nostra clientela. Sul terreno dei servizi turistici, ci erano stati proposti nuovi interventi sulla direttrice Trieste-Udine e Gemona-Sacile, felicemente realizzati con l'orario in vigore ed un potenziamento dei servizi di trasporto delle bici che, pur scontando la penuria di mezzi a disposizione, crediamo sia stato apprezzato da ecologisti e non (ma si può fare, e si farà, di più). Fino ad oggi abbiamo invece risposto negativamente alla domanda di servizi in tarda serata fra Udine e Trieste, dandone dettagliate spiegazioni. Questa esigenza, tuttavia, è sempre alla nostra attenzione e forse avremo qualche novità con l'orario 1994-95. Infine, le dolenti note: riguardano i rapporti con la comunità della Val Canale e del Canal del Ferro ed il problema della soppressione dell'espresso 2860 Trieste-Venezia. Circa la prima questione abbiamo risposto ad ogni lettera e ad ogni interpellanza ufficiale dando conto delle nostre scelte: certo il problema rimane aperto (e, come in ogni occasione abbiamo ricordato, resta di competenza della Regione Friuli V.G.), ma possiamo quantomeno rivendicare la trasparenza e la coerenza delle nostre decisioni. A seguito della soppressione del 2860 (per inciso, non è stata una decisione del nostro Ufficio), d'accordo con l'Ufficio Passeggeri abbiamo varato un provvedimento temporaneo che consente ai pendolari di servirsi dell'IC 712 "Miramare" senza pagamento del supplemento. Rimane il fatto che S. Giorgio ancora non è servita, ma dal 26 settembre il problema verrà risolto (ne daremo debito e tempestivo avviso). Ciò che avete letto, le soluzioni adottate, i miglioramenti conseguiti sono stati possibili grazie a voi ed alle vostre lettere, alle telefonate, alle visite che vi preghiamo di non farci mancare per il futuro! Ma ci pare doveroso ricordare in chiusura che abbiamo bisogno che i pendolari si organizzino di più e meglio; che costituiscano Comitati; che aderiscano ad associazioni di categoria, formulando osservazioni specifiche.

Venezia

L'incontro pubblico del 1° aprile scorso a Venezia dei dirigenti del Trasporto Locale e i rappresentanti dell'Assoutenti Nazionale e Regionale con i pendolari del Veneto, organizzati e non, ha rappresentato per il nostro Ufficio Trasporto Locale un momento di verifica e insieme un nuovo impulso nel rapporto instaurato con la clientela. Appena l'anno scorso, a Padova, al primo dibattito di questo tipo, l'impressione fu di una partecipazione alquanto sparuta o perlomeno poco convinta da parte dei pendolari, mentre l'Assoutenti alla sua presentazione ufficiale poteva sembrare un'invenzione. È stato invece l'inizio della costruzione, non priva di difficoltà, di un rapporto concreto tra noi e i nostri clienti. Il passaggio da un rapporto pressoché anonimo, tra l'utente e la ferrovia (sotto forma di segnalazioni, lettere non sempre convinte di trovare risposta...), agli incontri richiesti da parte di Associazioni o Gruppi che si aggregano sulla base di specifici problemi. Noi abbiamo contribuito a dare la spinta a questo processo di organizzazione delle richieste.
E veniamo ai fatti: un primo passo è stata l'istituzione di un recapito postale dell'Assoutenti Veneto presso la stazione di Padova, per dare ai pendolari l'indicazione "fisica" del proprio referente. Nella fase di programmazione del nuovo orario estivo, oltre ai nostri studi sui flussi di traffico, abbiamo tenuto conto delle richieste dei clienti per proporre nuovi treni e nuove fermate, nonché variazioni d'orario significative. Ad esempio l'istituzione nei giorni feriali del treno regionale 5727 alle 17.50 da Bassano del Grappa per Venezia S.L. (a. 19.02) e lo spostamento d'orario alle 20.01 del diretto 2759 da Belluno per Padova (a. 21.45) richiesti da Comitati locali di pendolari. Abbiamo programmato inoltre la fermata a Vigodarzere (comune alla linea Padova-Bassano e Padova-Calalzo) per altri 11 treni, oltre a quelli per i quali era stata prevista.. Tale scelta deriva dal nostro studio congiunto con la Regione Veneto sui parallelismi nelle modalità del trasporto pubblico, nel quale abbiamo individuato Vigodarzere come stazione suburbana di Padova, ovvero centro d'interscambio nell'integrazione col vettore su gomma.
Altri risultati che rappresentano risposte concrete alle istanze dei nostri clienti sono stati:
L'istituzione di nuovi treni
da Vicenza per Padova alle 8.00 (feriale, da lunedì a venerdì) e alle 12.24 con arrivo alle 8.20 e alle 13.02; da Padova alle 0.32 per Vicenza (feriale da lunedì a venerdì) con arrivo alle 0.54; da Udine alle 13.40 per Pordenone (feriale, in periodo scolastico) con arrivo alle 14.18; da Conegliano alle 17.05 per Venezia S.L. con arrivo alle 10.06; da Venezia S.L. alle 19.13 per Portogruaro-Trieste con fermate a Mestre. Quarto d'Altino, S. Donà di Piave, S. Stino di Livenza; da Ponte nelle Alpi alle 13.40 per Conegliano (prefestivo, in periodo scolastico) con arrivo alle 14.18.
Variazioni d'orario superiori a 5 minuti
treno 5619 da Vicenza per Padova-Venezia posticipato di 20 minuti (p. 13.20), treno 11014 da Venezia per Udine posticipato di 8 minuti (p. 11.38), treno 2837 da Castelfranco per Treviso (feriale) posticipato di 8 minuti (p. 18.39), treno 2836 da Padova per Castelfranco (feriale) posticipato di 5 minuti (p. 18.11), treno 5899 da Montebelluna per Treviso (festivo) anticipato di 13 minuti (p. 20.25).
Nuove fermate
treno 2190 da Portogruaro (p. 6.52) per Venezia (a. 7.51) ferma a Ceggia alle 7.07;
treno 2803 da Primolano (p. 7.55) per Venezia (a. 9.25) ferma a Castello di Godego alle 8.43;
treno 11139 da Calalzo (p. 14.03) per Venezia (a. 16.35) ferma a Mogliano alle 16.13;
treno 5890 da Treviso (p. 15.52) per Montebelluna (a. 16.11) ferma a Postioma alle 16.01.
Siamo agli inizi di un percorso comune, non facile, perché le richieste di un piccolo gruppo possono risolvere i problemi di quel gruppo, ma contrastare con interessi di altri e scatenare una serie di reclami, come spesso accade. La nostra posizione è quella di sollecitare i rapporti con singoli o gruppi/associazioni, ma per concorrere a creare una cultura dell'insieme, in un quadro generale d'interesse collettivo.
Via libera dunque ai comitati di studio per il miglioramento del servizio ferroviario locale che, come il 7 luglio a Venezia, hanno annunciato una raccolta di firme a carattere regionale sotto l'insegna dello slogan "Con il treno è molto meglio". Ma la varietà e spesso

la disomogeneità delle richieste da parte della clientela è il dato che balza all'attenzione in sede di valutazione delle critiche o suggerimenti. S'innesta qui la potenzialità di rappresentanza di un'Associazione come l'Assoutenti, nel ruolo di filtro delle svariate istanze da parte dei Gruppi/Associazioni di pendolari, perché questi comincino a pensare di risolvere i propri problemi nell'ambito del generale. Da parte nostra, grazie anche al riscontro che possiamo avere oltre che dagli incontri diretti anche da petizioni e reclami, siamo impegnati a ridurre e possibilmente eliminare le cause di disservizi (ritardi, scarsa pulizia...) e i dati sulla puntualità già a chiusura del '92 erano confortanti, essendo riusciti a contenere la maggior parte dei ritardi in ambito compartimentale nella fascia fino a 5 minuti. Per rispondere alle diverse esigenze sulla base di indagini di mercato e studi dei diversi bacini di traffico abbiamo aumentato l'offerta di circa 12.908 posti a sedere/giorno, prevalentemente nelle linee dell'area metropolitana veneta. La validità di questa scelta è stata confermata dai primi risultati del traffico per l'anno '92, che evidenziano un incremento di emissione dell'8,54% degli abbonamenti venduti nel nostro Compartimento.

Molte cose purtroppo, sebbene giuste, non sono fattibili perché necessitano di finanziamenti da parte degli enti interessati, dal momento che noi come ogni impresa basata su criteri economici dobbiamo fare i conti con il binomio costi/ricavi ed in mancanza di supporti economici siamo costretti a recuperare ed ottimizzare le risorse.

Verona

Nell'ambito dei rapporti con la clientela pendolare ricordiamo due iniziative. La prima riguarda l'incontro avvenuto lo scorso inverno con l'Assoutenti di Padova e Rovigo scaturito dalla necessità di stabilire un miglior collegamento del bacino di Mantova da un versante e di Legnago-Rovigo dall'altro rispetto alla direttrice principale Verona-Bologna. Tale esigenza è stata recepita nell'orario estivo che ha introdotto una serie di coincidenze nella stazione di Nogara, frutto di adeguamenti di orari e di prolungamenti di percorso. Ulteriori miglioramenti saranno poi apportati nell'orario invernale 1993/94.

La seconda iniziativa è stata dettata dalla necessità di far fronte a un improvviso e massiccio aumento di utenza, in corso d'orario, dovuto alla cessazione dell'attività dell'Azienda Provinciale Trasporti di Padova e della Polesine bus di Rovigo, avvenuti nei mesi di febbraio e marzo '93. Si è cercato di far fronte aumentando da un lato la composizione (carrozze) dei treni e dall'altro sostituendo in parte il materiale tradizionale con le più pratiche e confortevoli vetture navetta per evitare, nella stazione di scambio, manovre che avrebbero causato ritardi notevoli con conseguenti perdite di coincidenze. Per quanto concerne, invece, il segmento di traffico collegato con i gruppi organizzati, si segnalano alcuni progetti a nostro parere molto interessanti per il potenziale alto margine di sviluppo.

Il primo riguarda l'effettuazione di due treni speciali denominati "Treno, bici e... natura", organizzati nel mese di giugno '93 con la stretta collaborazione dell'associazione Amici della bicicletta, delle sezioni DLF e degli Assessorati allo Sport dei Comuni di Verona e Vicenza. I due treni, aventi per destinazione le località turistiche di Vipiteno e Merano, hanno costituito un indubbio veicolo promozionale.

Il secondo è nato in occasione della "Festa della Primavera" organizzata dal 2° Circolo Didattico di Palazzolo sull'Oglio (Brescia). L'iniziativa prevedeva una serie di manifestazioni per i bambini delle scuole elementari tra cui un treno speciale a vapore da far circolare sulla dismessa linea Palazzolo-Paratico (sul lago d'Iseo). In tale occasione sono state gettate le basi per un rapporto di stretta collaborazione con il WWF che si è concretizzata con l'effettuazione per domenica 19 settembre di un treno speciale a vapore da Milano Centrale a Paratico. Il treno attraverserà i Parchi dell'Adda, del Serio e dell'Oglio. Con lo stesso WWF sono inoltre allo studio altre iniziative da trasformare in appuntamenti annuali.

Alta Velocità negli anni Trenta

Lo sviluppo delle ferrovie italiane negli anni Venti e Trenta è stato spesso presentato con toni trionfalistici. In realtà i primi passi dell'"Alta Velocità" — che allora significava superare i 100 km/h — furono accompagnati da un lungo travaglio tecnico e da risultati non sempre confortanti. Il comportamento dei rotabili ferroviari a quelle velocità era un campo ancora da verificare e, specialmente all'estero, non mancarono incidenti dalle conseguenze a volte tragiche. Il volume **"Locomotive da corsa"**, pubblicato dall'"ETR - Editrice Trasporti su Rotaie" di Salò (Brescia), in 144 pagine formato 24x22, racconta la storia di alcune locomotive, destinate alla trazione dei treni italiani più veloci (E.326 - E.428), e gli studi e le prove compiute su di esse per innalzare la velocità.

Gli appassionati della materia, grazie all'accurata ricerca condotta dall'autore su fonti spesso inedite, potranno scoprire fatti importanti finora trascurati dalla letteratura divulgativa. Il tutto è corredato da testimonianze e arricchito da disegni (47), splendide fotografie (92), tabelle (20), orari, riproduzioni di documenti.

"Locomotive da corsa" può essere ordinato direttamente all'editore versando l'importo di lire 42.800 (incluse le spese di spedizione raccomandata) sul c.c.p. 10801256 intestato a ETR - Editrice Trasporti su Rotaia, Salò (Brescia). **M.G.**



Nuovi parcheggi

Nell'ambito delle iniziative intraprese per migliorare il servizio offerto ai viaggiatori e favorire l'uso del treno, sono stati aperti alla clientela due parcheggi per autovetture nelle stazioni di **Bressanone** (70 posti/auto) e **Chiusa** (oltre 50 posti/auto). I parcheggi sono stati ricavati da un'area del piazzale interno e opportunamente recintati; l'accesso e l'uscita sono dotati di barriere automatiche regolate da un sistema computerizzato gestito direttamente dall'utente, con distribuzione degli scontrini per l'accesso effettuata dalla stazione e dai punti-vendita esterni.

Il parcheggio di **Chiusa**, a pagamento fino all'apertura, presenta tariffe particolarmente favorevoli e articolate in modo da risultare convenienti per i clienti abituali del treno:

— abbonamento al parcheggio in appoggio ad abbonamento FS:
a) mensile ... L. 20.000
b) settimanale... L. 5.000

— abbonamento al solo parcheggio:
a) mensile... L. 30.000
b) settimanale... L. 8.000

— biglietto prepagato: 1 giorno... L. 2.000
2 giorni... L. 3.500
3 giorni... L. 4.500

— viaggiatore occasionale, tariffa oraria:
a) in appoggio a biglietto FS... L. 300
b) senza biglietto FS... L. 600

A **Bressanone**, dopo una prima fase nella quale il parcheggio è stato libero e a titolo gratuito, **a partire dal 2/10/92** sono entrate in vigore le stesse tariffe, con le stesse modalità, previste per la stazione di Chiusa.

Il possessore dell'abbonamento, per tutta la durata dell'abbonamento stesso, avrà assegnato un unico numero di codice e potrà utilizzare il posto/macchina "affittato" a proprio piacimento, un numero illimitato di volte.

I due parcheggi realizzati su aree FS adiacenti la stazione di **Verona P.N.** hanno una capienza complessiva di 145/150 posti/auto e sono dotati di accessi computerizzati.

I parcheggi, per l'utilizzo dei quali non sono previste forme di abbonamento, a decorrere dal 1° aprile 1993 sono aperti dalle ore 7 alle ore 22 ed applicano le seguenti tariffe orarie:
1ª ora L. 1.500
2ª ora L. 2.500
3ª ora L. 3.500
4ª ora L. 4.500
5ª ora L. 5.500
6ª ora L. 6.500
dopo la 6ª ora e per l'intera giornata L. 8.000

LETTERE&LETTERE

Cari lettori,
questo numero del giornale è stato inviato al domicilio di oltre 100.000 abbonati (per l'esattezza 103.071). Sono veramente numerosi gli amici che hanno accolto il nostro invito a sottoscrivere l'abbonamento ad "Amico Treno" e che, implicitamente, ci confermano la validità della linea editoriale: li ringraziamo tutti di cuore per il loro attaccamento e... per la pazienza con la quale ci seguono!
Ricordiamo che è ancora possibile richiedere l'invio gratuito della rivista compilando il tagliando che si trova su queste pagine o, semplicemente, inviando una cartolina postale con Nome - Cognome - Indirizzo - Comune - Provincia - Cap alla redazione o ai nostri Uffici Compartimentali. Se non vi abbonate rischierete di non trovare "Amico Treno" alle biglietterie delle stazioni: infatti, come abbiamo comunicato nel numero precedente, sono stati ridotti a 77 i punti di distribuzione del giornale.
Vogliamo ringraziare anche i (già) numerosi partecipanti al Concorso "Metti l'auto in naftalina": partecipate tutti, è un'occasione, crediamo simpatica, per testimoniare l'esigenza di vivere meglio nelle nostre città.

Mal comune... niente lamenti

Siamo due studentesse pendolari e utilizziamo tutti i giorni la linea Calolzio-Lecco, con il treno delle 7.31 proveniente da Milano.
Tutti coloro che prendono questo treno (ragazzi e adulti) si lamentano del fatto che non vi sia sufficiente spazio in relazione al numero sproporzionato di passeggeri: ci ritroviamo quindi tutti ammassati e rischiamo, a volte, di non riuscire a salire e di soffocare dal caldo.
Non ci lamenteremmo se anche i passeggeri degli altri treni fossero nelle nostre stesse condizioni, ma abbiamo potuto constatare personalmente che esistono treni a due piani completamente vuoti.
In più non possiamo far uso dei vagoni di 1ª classe, dove non c'è mai nessuno.
Siamo convinte che sia possibile trovare una soluzione. Se non fosse possibile, chiediamo cordialmente una adeguata giustificazione.

Norma e Paola Secomandi
Calolziocorte (Bergamo)

Abbiamo esaminato, per tutte le stazioni della linea, il numero dei viaggiatori che salgono o scendono dal treno 10812. L'affluenza dei passeggeri su questo treno varia a seconda del percorso analizzato: nel tratto iniziale (da Milano Centrale a Carnate) e nel tratto finale (da Lecco a Sondrio) il numero dei viaggiatori è ridotto.
La maggior parte dei passeggeri sale a Carnate, Cernusco e Calolziocorte ed è diretta prevalentemente a Lecco. Solo nel tratto da Calolziocorte a Lecco (7 km) ci risultano casi di viaggiatori che devono restare in piedi, ma per pochi minuti.
Quanto al poter fare uso dei vagoni di 1ª classe, ricordiamo che il treno è composto da otto vetture, di cui ben sette di 2ª classe e soltanto una, mista, di prima e seconda.
Poiché il treno offre 748 posti a sedere e considerato che risulta affollato per soli 7 km, non sarebbe uno spreco inutile farlo viaggiare, per i 130 km da Milano a Sondrio, con altre carrozze?
Circa il riferimento a possibili treni visti "completamente vuoti", va detto che vari potrebbero essere i motivi di una circolazione di convogli con scarso indice di affollamento o vuoti. Potrebbe trattarsi, ad esempio, di vetture che rientrano in deposito.

Salta la coincidenza a Premosello

Il 25/6/92 abbiamo spedito una raccomandata all'Ente FS, senza ricevere risposta. La riproponiamo ora ad "Amico Treno" non tanto perché sia pubblicata sul giornale quanto per sensibilizzare e risolvere definitivamente i nostri problemi.
«Scriviamo a nome di tre pendolari che si recano, per motivi di lavoro, da Arona/Stresa a Pieve Vergonte/Villadossola e che per arrivare a destinazione devono cambiare treno alla stazione di Premosello. Sono ormai più di 15 anni che ci serviamo del treno come mezzo di trasporto e, a parte qualche disagio — a volte anche notevole — dovuto a lavori in linea (vedi galleria sulla tratta Belgirate-Stresa), siamo quasi sempre riusciti ad arrivare in tempo sul lavoro, soprattutto perché il treno 10282 arrivava a Premosello 4-5 minuti dopo l'arrivo del treno 10600 e, in caso di ritardo di quest'ultimo, c'erano circa 8 minuti di riporto per la coincidenza. Ora, con l'introduzione del nuovo orario al 1° giugno [1992, n.d.r.], il treno 10600 della linea Milano-Domodossola arriva a Premosello alle ore 7.09 mentre la partenza del treno 10282 della linea Novara-Domodossola è stata anticipata alle 7.08. Pertanto è saltata la coincidenza e, dovendo noi raggiungere il posto di lavoro per le ore 8 ed evitare di perdere tutti i giorni mezz'ora o un'ora di retribuzione, possiamo solo sperare che il 10282 viaggi con qualche minuto di ritardo ed il 10600 arrivi in perfetto orario alla stazione di Premosello.
Un Reclamo Verbale è già stato da noi fatto al capo stazione titolare di Premosello che, a suo dire, si è premurato di informarvi di questo e di altri inconvenienti riscontrati ed ha, di sua iniziativa, autorizzato i capi stazione di servizio a far aspettare per massimo due, tre minuti il treno 10282 (cosa che non sempre viene messa in pratica per il rischio di incorrere in sanzioni), ma che comunque non bastano per rendere funzionale ed accettabile il servizio.
Chiediamo pertanto di autorizzare i capi stazione di Premosello a tenere in sosta il treno 10282 per almeno 7-8 minuti tutti i giorni lavorativi, per consentire la coincidenza con il treno 10600 ed inoltre, con l'introduzione del nuovo orario di maggio 1993, che si tenga conto della coincidenza in questa ed in altre stazioni dove c'è del pendolarismo (purtroppo non è mai o quasi considerato).
Da parte nostra riteniamo opportuno che — prima di stilare un nuovo orario — l'incaricato debba viaggiare per potersi rendere conto delle necessità e delle difficoltà che si riscontrano ed eventualmente chieda anche qualche parere in merito ai vari capi stazione, che sicuramente meglio conoscono le esigenze degli utenti.

Gadina Roberto, Giraudo Enrico
Arona (Novara)

Ci spiace non solo che i nostri lettori, a tempo debito, non abbiano ricevuto alcuna risposta, ma anche che (contrariamente alle loro speranze e attese) il collegamento utilizzato, via Premosello, con il nuovo orario estivo 1993 sia peggiorato. Infatti, posto che il treno 10600 Milano Porta Garibaldi (parte alle 5.00)-Domodossola (arriva alle 7.28) ed il treno 10282 che da Novara (parte alle 5.27) giunge a Domodossola (arriva alle 7.30) via Piedimulera, non potevano ritenersi coincidenti nella stazione di Premosello-Chiovenda in quanto il primo giungeva alle 7.09 ed il secondo partiva alle 7.08, con l'orario in vigore dal 23/5/93 — per motivi di regolarità della circolazione (ricordiamo che la linea Novara-Premosello-Piedimulera-Domodossola è a binario unico) — la partenza del treno 10282 da Premosello è stata anticipata alle ore 7.06.
Per realizzare a Premosello la coincidenza fra

il treno proveniente da Milano e quello proveniente da Novara dovremmo necessariamente ritardare il 10282 di almeno 6-8 minuti, penalizzando l'arrivo nella stazione di Domodossola dei viaggiatori — studenti, nella maggior parte — che l'utilizzano ogni mattino.
Negli anni passati era stato insistentemente richiesto l'arrivo a Domodossola per le ore 7.30, ottimale per quanti debbono poi raggiungere le sedi scolastiche nelle diverse zone della città (la più lontana, a circa 2 km, richiede una camminata di 20 minuti) e gli stessi titolari delle stazioni di Domodossola e Premosello hanno confermato che ritardare l'arrivo del treno 10282 a Domodossola alle 7.36/7.38 creerebbe molti disagi agli studenti.
Non possiamo ipotizzare di favorire i due, tre clienti che, confidando nella benevolenza della sorte, scendevano dal 10600 a Premosello per salire sul 10282, a fronte delle esigenze di 350/400 altri viaggiatori diretti a Domodossola.
Garantire la puntualità di marcia di questo treno, con interventi nella revisione degli orari e nella composizione del materiale, è stato uno degli obbiettivi prioritari del Compartimento di Torino, nella cui giurisdizione ricade la linea.

Perché vado sempre meno in treno

Da un po' di tempo i miei figli, che sono studenti e si servono ogni giorno del treno, portano a casa una copia di "Amico Treno"; non l'avevo mai letto, anche perché lo consideravo un "house organ" e di tali pubblicazioni ho imparato a diffidare un po'.
Sono pensionato e in passato mi servivo anch'io del treno, ma da qualche tempo ciò accade sempre più di rado e non solo perché ho i miei anni.
Oggi ho dato una scorsa al vostro periodico e mi sono accorto che è fatto da persone che cercano di dire la verità e, nello stesso tempo, fanno il possibile per presentare il treno in modo da far comprendere agli utenti i numerosi e ardui problemi che l'organizzazione del servizio ferroviario comporta. Ovviamente più di tutte mi è piaciuta la rubrica delle "lettere".
Con il vostro permesso scrivo qui di seguito alcune considerazioni sui motivi per cui vado sempre meno in treno. Forse sarà inutile, ma non si sa mai...
- Le tariffe sono in continuo aumento. Perché è stata abolita la "Carta d'Argento"?
- Durante la stagione invernale, nelle vetture ferroviarie vi è un calore infernale. Entri negli scompartimenti e vedi i viaggiatori paonazzi, in stato di sonnolenta semi-cottura (!). Aprire i finestrini è sconsigliabile e scendi che sei "groggy": boccheggiante e stordito.
- È assai difficile portarsi dietro la bicicletta che, per un anziano, sarebbe un sollievo notevole una volta arrivato alla meta. Perché le Ferrovie non organizzano, nelle stazioni, un servizio di noleggio biciclette? Invece non ci sono nemmeno più i "posteggi" per i cicli (a modico prezzo).
- In quasi tutte le stazioni è ormai vietatissimo attraversare i binari e bisogna usare sempre i sottopassi, anche quando sarebbe così semplice attraversare in superficie: fare le scale non è agevole per tutti.
Fra l'altro, gli anditi dei sottopassaggi sono così oscuri, opprimenti, odoranti di polvere in modo sgradevole.
- Gli orari, specie per chi abita in piccoli centri, sono poco frequenti e, su certi percorsi (Montagnana- Verona), impongono soste estenuanti per le coincidenze.

Leone Parolo - Montagnana (Padova)

Che le tariffe ferroviarie siano in continuo aumento non è del tutto vero, anche se il loro adeguamento rientra certamente nella nostra politica dei prezzi. Per la "Carta d'Argento", ripetiamo ancora una volta (lo abbiamo già scritto su questo giornale) che si tratta di una offerta commerciale e come tale è soggetta a modifiche, aumenti o soppressioni.
Sulla climatizzazione delle carrozze possiamo solo constatare che, come tutte le cose, anche le apparecchiature destinate a garantire la giusta temperatura per ogni stagione, ogni tanto si guastano. In questi casi, quando l'intervento del personale tecnico in stazione non è sufficiente, piuttosto di procedere a scartare la vettura in corso di viaggio, per evitare ritardi e maggiori disagi ai passeggeri, si preferisce attendere che il treno finisca il suo "servizio" per mandare la carrozza alla riparazione. D'altra parte, è previsto che ogni giorno sia fatta la cosiddetta manutenzione corrente al materiale rotabile, per rimediare ai piccoli inconvenienti; una volta al mese è prevista una revisione più accurata ed ogni 5/6 mesi, presso le nostre Officine, viene effettuata la manutenzione ciclica, per gli interventi più complessi.
Nonostante questa capillare organizzazione, può accadere che circolino vetture non completamente a posto; di questo ci scusiamo ed assicuriamo il signor Parolo e gli altri clienti che porremo la massima attenzione affinché questi episodi non abbiano a ripetersi.
Ci sembra che il servizio "bici al seguito del viaggiatore" sia ormai collaudato ed apprezzato dal pubblico e, inoltre, su tutti i treni regionali, è possibile trasportare la bicicletta, smontata e contenuta in una apposita sacca.
Per maggiori dettagli si può consultare l'Orario Ufficiale o domandare alle stazioni ed alle Agenzie Viaggiatori. Non è poi vero che non ci siano più i posteggi per cicli, anzi: grazie a specifiche leggi regionali, in collaborazione con i diversi Comuni, proseguiamo nel programma di costruzione di nuovi parcheggi; l'ultimo, in Veneto, è stato inaugurato proprio a Padova, poco tempo fa.
La sicurezza e l'incolumità di chi si trova in stazione è per noi argomento sempre attuale. Impedire l'attraversamento dei binari — quando esistono sotto o sovrappassi — rientra in quell'opera di prevenzione e garanzia cui non possiamo rinunziare; per favorire chi ha problemi motòri, dove ciò è possibile, vengono installate apposite piattaforme "montascale".
Non è nostra intenzione penalizzare i piccoli centri, ma è solo grazie ad un compiuto programma di integrazione ed armonizzazione con tutti gli altri vettori del trasporto pubblico che potremo garantire (anche a chi vive in agglomerati minori) oltre che comode coincidenze anche idonei collegamenti e giusti tempi di percorrenza.

Osservazioni, proteste e progetti

Buongiorno Direttore. Non credo che lei — o chi è incaricato di ricevere le lettere — gioirà nel vedere un così cospicuo manoscritto [7 pagine - n.d.r.], ma avendo trovato una copia della rivista ed essendo un grafomane di natura, ho pensato di approfittare seduta stante del dialogo aperto con i lettori.
(...) Le scelte di contenuto che avete fatto hanno saputo ben coniugare l'aspetto tecnico-divulgativo con quello turistico, sortendo il "menabò" di un giornale anziché quello di un bollettino e questo, con la dilagante incompetenza e mancanza di idee, credo sia il miglior elogio che si possa fare ad una pubblicazione. Per migliorare ancora potreste completarla — anche occasionalmente — con inserti sulle stazioni e le relative realtà territoriali locali, prendendo in esame ogni volta una singola Provincia o Regione ad esempio, magari curando maggiormente rubriche come "Treno e Cinema", "Week-end in treno" e "Treno & viaggi".
Per intenderci, in servizi come quello su Vitorchiano e altri analoghi, avrei preferito leggere, piuttosto che un pistolotto di storia o l'esaltazione di un singolo ristorante (sponsor?), una scheda tecnica illustrante itinerari e orari dei mezzi pubblici, ubicazione e prezzi di hotel e ristoranti ed ogni altra informazione utile ad orientare il potenziale visitatore.
A mio avviso, poi, la rubrica sul cinema potrebbe essere ampliata, specializzata, migliorata nei testi (con veri articoli) e nelle immagini, con l'intento di ricavarne poi, in collaborazione con l'altra vostra rivista "Il viaggio in treno", con l'AGIS e — perché no? — la Mostra del Cinema di Venezia, un volume ben calibrato su un intreccio di storia, attualità, sogno e leggenda, di buon successo commerciale. L'accoppiata treno-cinema, con quella piacevole sfumatura "retro" che possiede, sarebbe sfruttabile anche in altri modi: visto che arredi e corredi iconografici dei nostri treni, anche dei migliori, sono in genere una schifezza, perché non allestite degli interni con immagini da film che hanno avuto per "protagonista" il treno? (...) Convogli di questo tipo potrebbero formare treni speciali "promozionali" per Venezia, Cannes o altre località che ospitano rassegne analoghe (...) o potrebbero attraversare la Penisola come musei viaggianti.

Tornando al menabò: non rinunci — nemmeno se gliele contendessero le Ferrovie Svizzere — a "Smemoranda Express" e a "Terza Classe": la televisione ci ha abituato a tale pioggia di cretinate, specialmente nell'umorismo, che il ridere intelligente, garbato e sensato è diventato raro e prezioso come l'aria pulita. (...) Penso che l'avventura del treno potrebbe essere meglio sfruttata dalla scuola per gite e viaggi di istruzione, se l'accesso al mezzo (sto pensando soprattutto ai bambini delle elementari) fosse più agile e se le ferrovie potessero offrire — non dico gratis, naturalmente — una serie di servizi accessori e di complemento.

Perché, ad esempio, non facilitare l'acquisto del biglietto e la prenotazione della carrozza a mezzo telefono, con recapito del biglietto a scuola? Perché non mettere a disposizione delle classi aree per il ristoro e la sosta (fatte le sale "Disco Verde", facciamo le "Disco Azzurro"!) e autobus che integrino il tragitto stazione-meta del viaggio? Forse l'ipotesi non è praticabile in assoluto (so che realizzare idee costa) ma le FS potrebbero esse stesse studiare e proporre pacchetti di offerte promozionali comprendenti determinate mete, giri turistici o visita a grandi stazioni.

(...) Miglioramento del servizio. Personalmente ritengo si tenti di lustrare la facciata senza intervenire nella sostanza (...) un Pendolino spacciato per treno di lusso, qualche "Disco Verde", due vecchie carcasse rivestite con la livrea Alitalia basteranno a gettare per sempre fumo negli occhi? Non intendo essere polemico, ma sono convinto che lo spirito di collaborazione faccia a pugni col raccontarsi balle e con il facile applauso.

Le sale "Disco Verde", che imitano le sale VIP aeroportuali, riescono soltanto ad essere completamente sottoutilizzate: perché non rinunciare a qualche computer e videotel (ma chi diavolo li usa, poi?) per completare la gamma dei servizi offerti dalla Carta, che si potrebbe usare come mezzo di pagamento — come una qualsiasi carta di credito — in una serie di esercizi convenzionati interni o vicini alla stazione. La stessa potrebbe offrire al titolare una serie di agevolazioni: dalla possibilità di acquistare in treno biglietti senza oneri aggiuntivi al pagamento della carrozza ristorante, dal poter prenotare il posto anche senza biglietto all'ottenere sconti sui supplementi rapidi di 1ª classe.

Il costo della carta subirebbe un aumento? Ben venga: meglio pagare 150.000 lire per viaggiare meglio che ottantamila per starsene mezz'ora a rimirare un computer fossile che ti fissa con lo schermo triste o un bar perennemente chiuso.

(...) Il decantato treno ad alta velocità mi pare invece — per stare al paragone con Cenerentola della pubblicità — più zucca che carrozza.

Scimmiottare l'imbarco ed il volo di un aereo potrà forse favorire l'intenso godimento di qualcuno (come dite voi a Milano, pirla?), ma ogni buona intenzione è irrimediabilmente guastata quando su un ondeggiante Pendolino sporco da far paura e mezzo vuoto, regolarmente in ritardo, si sente comunicare solo in inglese — e che inglese! — che stiamo per raggiungere la stazione di Alessandria: lusso e ridicolo non vanno d'accordo.

(...) Gli Intercity. Molti di essi, poveristi, fino a qualche anno fa erano semplici espressi. Hanno migliorato il servizio a bordo, ridotto il numero di fermate o i tempi di percorrenza, migliorato il comfort delle carrozze? No, avete solo cambiato nome e prezzo.

(...) È dunque sufficiente che un treno sia appena discreto, che offra il servizio che dovrebbe normalmente offrire per essere classificato I.C.? Ma allora una sala d'attesa pulita cos'è, una Disco Oro? Almeno fino alla scorsa estate si avevano buone carrozze; oggi se ne usano di sporche e maltenute, da treno locale, e l'utente si sente persino un po' coglione a salirvi dopo aver pagato un supplemento; probabilmente, avendone l'opportunità, preferirebbe usare un pullman.

Facezie a parte: vanno benissimo gli interventi di immagine, il dinamismo di un'azienda viene in larga parte misurato dall'utenza anche su di essi (...) prioritario resta, secondo me, il miglioramento degli standard minimi del servizio perché le grandi idee sono belle, ma troppo spesso sortiscono degli aborti. Io stesso, per diletto, ho progettato di trasformare Roma Termini in una Iperstazione Roma, o Roma Iper, dotata — sul modello di Paris-Gare de Lion — di un apposito settore "aeroportuale" per l'imbarco sui treni ad alta velocità, Eurocity e Wagon-Lits, dell'attuale stazione metropolitana, di un collegamento con gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, di un'autostazione bus e pullman e di un terminal per i collegamenti di superficie con i porti marittimi di Civitavecchia e Napoli.

A Milano ho dedicato più di un progetto, ma sfornando idee sulla carta tutta l'Italia può essere una Las Vegas; a mala pena, invece, pare oggi una Disneyland. Lascio nella mia penna altri appunti e proposte e termino qui, augurandomi di essere stato più utile che noioso.

Efisio Loi - Alessandria

Ci scusiamo innanzitutto con il nostro lettore per gli inevitabili tagli che abbiamo dovuto apportare alla sua lettera (abbiamo preferito, ad esempio, non riportare alcuni — per noi estremamente positivi — confronti con altre testate), ma assicuriamo di aver preso accuratamente nota di tutti i suggerimenti contenuti nella sua lunga missiva.

"Treno e Cinema", "Treno & viaggi" e le altre rubriche della Rivista, come accade in tutte le pubblicazioni, sono legate all'impostazione del "menabò" e possono quindi subire variazioni.

Non escludiamo, in futuro, forme di collaborazione con Enti come quelli suggeriti dal lettore così come con altri.

Gite scolastiche. Lo abbiamo scritto su "Amico Treno" n° 7/1992: non siamo (ancora) un tour-operator, ma ciò nonostante in quasi tutti i Compartimenti sono operativi dettagliati programmi scolastici, completi di servizi accessori e pacchetti di offerte (basti pensare a Bari, Venezia, Reggio Calabria, Napoli e Milano, con i loro "pacchetti/itinerario"). Le richieste di prenotazione sono accettate anche a mezzo fax ed il recapito dei biglietti può avvenire a domicilio, dove il servizio è attivato.

Il "cambiamento in poveri Intercity di semplici espressi", per usare le parole del signor Loi — che, comunque, non ci trovano d'accordo — rientra in un ampio programma di riqualificazione dell'offerta sulle medio-lunghe distanze: la rete Intercity viene ampliata in relazione ai livelli di traffico, ai flussi di mobilità, alla domanda del mercato. Entro breve tempo, sempre compatibilmente con le risorse disponibili, tutti gli I.C. saranno dotati di vetture "tipo Z", "Gran Comfort" o "Eurofima" dotate di aria condizionata.

I lettori, ansiosi come noi di cambiamento, non devono mai dimenticare un'amara verità: fino all'entrata in funzione del nuovo materiale rotabile, è difficile chiedere un "salto in avanti" della qualità, ma solo il lento — e difficile — miglioramento del quotidiano. A loro, comunque, va il nostro ringraziamento per i suggerimenti, per le critiche, per l'amicizia.

Partire da Giarre-Riposto

Vi scrivo perché, quando vado nella mia stazione di Giarre-Riposto — che, come servizi, lascia molto a desiderare — incontro molti problemi, tra cui un solo sportello per biglietti, informazioni e prenotazioni (tra l'altro senza terminale).

Ho letto, su quotidiani locali, che la mia stazione emette più biglietti di Acireale e di Taormina-Giardini: perché ci ritroviamo con uno sportello?

Ora che è in funzione il doppio binario, i treni si fermano ai nuovi marciapiedi, distanti dall'edificio della stazione e pericolosi perché, per arrivare lì, bisogna attraversare molti binari (non c'è sottopassaggio) e uno di questi marciapiedi è largo circa 1 metro.

Altro problema è il parcheggio dell'automobile: solo una piccola piazza si offre ai pendolari delle FS e ai clienti di una nota banca siciliana — e tra non molto si apriranno alcuni uffici comunali.

Perché non si vuole costruire la nuova stazione di Giarre-Riposto, già in progetto da molti anni? Quella esistente è ormai vecchia e non più degna di una città di circa 50.000 abitanti (senza contare il bacino d'utenza degli altri paesi) e necessita di un collegamento pedonale con la piccola stazione di Giarre della Ferrovia Circumetnea.

Salvatore Raini - Giarre (Catania)

A Giarre-Riposto sono ancora in corso i lavori di raddoppio della linea Messina-Catania, che interferiscono con il normale esercizio ferroviario e causano situazioni di disagio ai viaggiatori in arrivo e partenza, che devono utilizzare opere, passaggi e passerelle provvisorie; per evitare incidenti, il personale adotta particolari cautele, soprattutto in relazione agli incroci dei treni ed all'utilizzo dei camminamenti da parte dei viaggiatori.
La definitiva sistemazione della stazione e il raddoppio fino a Mascali sono subordinati all'approvazione di una proposta (aggiuntiva e suppletiva a quella già approvata, D.M. 1562/1981 e seguenti), approntata fin dal secondo semestre 1988 e ancora non approvata, che prevede anche la destinazione, all'interno della nuova stazione, di locali riservati alla Ferrovia Circumetnea.
Il limitato spazio a disposizione delle FS non consente la costruzione di parcheggi all'interno dell'area ferroviaria. Al più presto tale problema sarà affrontato con l'amministrazione municipale di Giarre. Per finire, non sarebbe giustificata l'apertura di un secondo sportello, vista la quantità di biglietti e abbonamenti venduti, ma nelle ore di punta sarà potenziato il servizio di biglietteria.

Diretto 2579: storia di un treno

Se un treno arriva in orario non più di due o tre volte in un anno, vuol dire che c'è qualcosa di sbagliato nella sua marcia ed è forse interessante raccontarne la storia.
Si tratta del 2579, diretto Domodossola-Milano: fu istituito due anni fa, non senza un certo "battage" pubblicitario, per risolvere i problemi dei pendolari di questa linea, che da almeno un decennio attendevano un collegamento veloce con Milano la mattina.
Dal momento dell'annuncio, gennaio 1991, all'entrata in esercizio, giugno 1991, fu come bandita una specie di gara per dotare il treno in questione del maggior numero possibile di fermate: furono così accettate anche le richieste di Vergiate e Somma Lombardo, benché vi passi un locale pochi minuti prima, e poi quelle di Busto Arsizio, Legnano e addirittura Vanzago (quest'ultima sponsorizzata — dicono — da un onorevole, perché sfugge ad ogni logica e ogni criterio di buon senso).
Così, quello che doveva essere il primo (e unico) collegamento veloce dell'Ossola e del Lago Maggiore con Milano, si trasformò in una tradotta per tutti gli usi. Nel primo anno i ritardi — che cominciavano a Vergiate, aumentavano a Gallarate, diventavano insopportabili a Milano — furono giornalieri e si assistette perfino ad una specie di guerra tra poveri a Gallarate, dove il 2579 ed il 2571 da Luino arrivavano quasi sempre in contemporanea ed il capostazione dava il via un po' al primo (come da orario) e un po' al secondo (che avrebbe dovuto seguirlo, ma non



aveva fermate intermedie), finendo con lo scontentare tutti, cominciando da quelli che saltavano giù da un treno per prendere l'altro.
Dall'estate scorsa il 2579 è stato anticipato di 5' in partenza: ciò gli permette di mantenere più o meno l'orario fino a Gallarate; da qui in poi accumula sempre un ritardo — che va dai 10 ai 20 minuti ed oltre — che si ripercuote ovviamente su tutti i treni successivi, che lo seguono a brevissima distanza.
Cosa si può fare? La soluzione, pur articolata, non è così difficile.
1 - Eliminare le fermate di Busto, Legnano e Vanzago del 2579.
2 - Prevedere l'arrivo del 2579 a Milano Centrale intorno alle 8.35, anticipando di circa 5' l'arrivo del 2669 da Vercelli. Ciò permetterebbe altresì di risolvere un problema annoso: il collegamento della linea del Sempione, al mattino, col resto della rete ferroviaria italiana, garantendo la coincidenza con i rapidi che partono da Milano intorno alle 9 per le varie destinazioni (non si ha idea di quanta gente rinunci al viaggio in treno per le difficoltà di cambiare stazione a Milano).
3 - Il 2571, senza più le fermate del 2579, potrebbe arrivare a Milano P. Garibaldi in orario.
4 - Anticipare la partenza del 2563 da Varese e aggiungere le fermate di Busto Arsizio, Legnano ed eventualmente Vanzago, con arrivo a Milano intorno alle 8.50: stessa ora di arrivo attuale per i passeggeri di quelle stazioni (tenendo conto del ritardo) e anticipo per quelli da Varese.
5 - Posticipare di circa 10' l'arrivo a Milano dell'IC 649 Torino-Venezia, la cui marcia finisce sempre per scontrarsi con i suddetti treni — che gli danno la precedenza — con ulteriori motivi di ritardo.
L'arrivo a Venezia del suddetto IC alle 12 anziché alle 11.48 non dovrebbe sconvolgere i piani di nessuno; di conseguenza sarebbero posticipati di qualche minuto anche il 277 ed il 10511 (per inciso: non è assurdo che alle 9 ci siano due treni in partenza per Venezia nel giro di 10' — addirittura tre al sabato — e poi niente per 3 ore?).
Vorrei infine segnalare che anche il 2551, su cui la gente che sale da Somma L. in poi raramente trova posto a sedere (a quando la carrozza in più?), a Milano arriva sempre in ritardo, nonostante sia puntuale ad Arona e spesso in anticipo a Gallarate. Probabilmente la sua marcia è ostacolata dal 10709: è proprio impossibile modificare l'orario, anticipando per esempio la partenza da Gallarate del 2551 o posticipando quella del 10709 di 5-10 minuti, in modo che il treno più veloce preceda quello più lento e non viceversa?

Franco Pasciutti - Arona (Novara)

Il signor Pasciutti, sostanzialmente, pone sul tappeto due questioni fondamentali: i criteri di assegnazione delle fermate intermedie ai treni e le modifiche d'orario.
Per quest'ultimo problema, pur ricordando che l'orario ferroviario è frutto di compromessi tra diverse esigenze, spesso contrapposte e che i problemi di circolazione verso le grandi aree metropolitane, soprattutto nelle ore di punta, sono talvolta irrisolvibili senza adeguati interventi di potenziamento strutturale, abbiamo "girato" le proposte al gruppo di lavoro formato dal Servizio Ferroviario Regionale (Società formata da FS, Ferrovie Nord Milano e Regione Lombardia, che presto avrà completa giurisdizione sui trasporti regionali).
Nell'ambito della completa riformulazione dell'offerta di tutto il trasporto pubblico in Lombardia, i suggerimenti potranno trovare riscontro nella programmazione dell'orario per l'anno 1994.
Per quanto riguarda i criteri di assegnazione delle fermate, due sono gli elementi che sono valutati:
a - i cosiddetti "residui d'offerta", che fu il fattore prevalente, ad esempio, nella scelta di assegnare a Vergiate la fermata al treno 2579, dopo la sua istituzione, permettendo così di soddisfare le esigenze dei lavoratori dell'Agusta, provenienti dalla direttrice Luino-Oleggio;
b - le dimensioni del bacino d'utenza ed il conseguente volume di domanda in esso generato (fattore, questo, seguito nell'assegnare le fermate intermedie fra Gallarate e Milano, a servizio di località situate nella zona del comprensorio nord-ovest milanese, dove la domanda di trasporto su ferro raggiunge livelli tra i più elevati del territorio lombardo).

All'estero con lo sconto

Mi chiamo Giusy, ho 19 anni e sono studentessa universitaria.
Uso spessissimo il treno, soprattutto d'estate, quando sopraggiungono le vacanze e mi concedo un meritato riposo.
È in questa occasione che usufruisco di una iniziativa intelligente e utile che concedete ai vostri utenti. Sto parlando dell'Inter-Rail, che è veramente utile per chi, come noi "poveri" studenti, vuole girarsi il mondo senza troppi pensieri ed in modo "abbastanza" economico.
So che quest'anno sarà l'ultimo in cui noi potremo usufruire di questa occasione e ne sono veramente dispiaciuta, ma so che non dipende totalmente da voi. Vorrei che dedi-

caste un articolo a questo problema e che elencaste le eventuali opportunità di sconto che verranno a sostituire questo servizio.
Vi saluto con tanta simpatia.

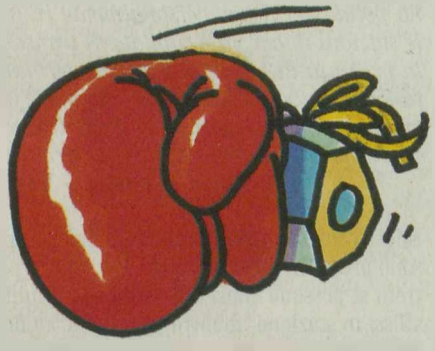
Giusy Amoruso
S. Giuliano Milanese (Milano)

Come la nostra giovane lettrice giustamente osserva, l'eventuale soppressione dell'offerta Inter-Rail non dipende dal Trasporto Locale e nemmeno dalle sole FS (nel caso specifico, si tranquillizzi: per il 1993 l'accordo è stato rinnovato). Le offerte commerciali internazionali sono infatti oggetto di specifici accordi conclusi dalle reti europee, in ambito di Convenzione Internazionale Viaggiatori (CIV).
Per comodità, riportiamo le principali offerte speciali per i giovani e i meno giovani, attualmente in vigore, riprese dall'Orario Ufficiale.
1 - Per tutti:
EURO DOMINO - Titolo di trasporto di 1ª o 2ª classe, vale un mese, consente di viaggiare liberamente per 3, 5 o 10 giorni (scelti dal viaggiatore) su ciascuna rete estera richiesta che partecipa all'offerta (sono 24) e su alcune linee di navigazione. Permette l'acquisto di biglietti ridotti del 25% dal luogo di residenza al punto di frontiera e sui percorsi delle reti estere di transito.
ZOOM - Titolo di trasporto rilasciato, per viaggi di andata e ritorno, a favore di mini-gruppi — minimo 2, massimo 5 persone, ma una deve avere meno di 16 anni, anche se non imparentata — prevede sconti del 25% per gli adulti (e del 50% per i giovani dai 4 ai 16 anni) sulle reti e imprese di trasporto che aderiscono all'offerta.
RAIL INCLUSIVE TOURS (RIT) - Combinazioni di viaggio per varie località estere, comprensive di prestazioni turistiche diverse, in vendita a prezzo forfettario presso alcune agenzie.
2 - Per i giovani fino a 26 anni:
INTER-RAIL - Documento di viaggio di 2ª classe, vale un mese e — se comprato in Italia — consente di acquistare biglietti scontati del 40% sulla rete FS e di viaggiare liberamente sulle reti dei 28 Paesi aderenti e su alcune linee di navigazione (altre imprese di trasporto e di navigazione accordano riduzioni).
BIGLIETTI BIGE (BIJ) - Biglietti ridotti individuali di 2ª classe, possono essere acquistati solo attraverso alcune organizzazioni.
EURO DOMINO JUNIOR - È come l'Euro Domino, ma è di sola 2ª classe.
3 - Per i meno giovani:
RAIL EUROP SENIOR (RES) - Tessera per chi ha compiuto 60 anni, vale un anno e dà diritto ad acquistare biglietti internazionali (di 1ª o 2ª classe) nei 23 Paesi aderenti con lo sconto del 30%.
Non dobbiamo però dimenticare la nuova CARTA ESTATE, pubblicizzata sulla quarta pagina di copertina di "Amico Treno" numero 5/93: 220.000 lire per una libera circolazione, sull'intera rete italiana, sono proprio pochine. E l'Italia è bella, grande e poco conosciuta.

Frane, avvisi e ritardi

Sono qui, alla stazione di Mondovì e dato che hanno annunciato 30 minuti di ritardo per il 2494 Savona- Torino P. Nuova, ho un po' di tempo per scrivervi (è incredibile questa linea: non so se sono sfortunato io, ma tranne gli espressi non c'è un treno che arrivi in orario a Porta Nuova!).
Ho letto il numero 5 di "Amico Treno" [1992 - n.d.r.] e in particolare "Chi paga?". Trovo il ragionamento, esposto con chiarezza e semplicità, assolutamente logico e mi vengono subito alcuni interrogativi.
- Questo "aumento" che tempi avrà? Seguirà o precederà la conclusione della ristrutturazione che avete preannunziato? Penso, forse, che sarà concomitante, per cui già si pagherà di più continuando (solo per un po', spero) a viaggiare come ora.
- Ma allora, si può pensare ad una "restituzione" al viaggiatore di parte di quello che ha speso, in base ai disservizi subiti in quel mese?
- Non so se sia fattibile, ma visto che la spesa per noi pendolari aumenterà e verrà ad incidere pesantemente sul bilancio familiare (soprattutto per le famiglie monoreddito come la mia), non si può pensare di rendere detraibile la spesa stessa? Questo è improponibile? In fondo uso il treno per lavoro. (...)
- Ancora una domanda. Se è vero che i treni da Savona arrivano a Mondovì (e poi a Torino P. Nuova) in ritardo a causa di lavori nelle stazioni precedenti Ceva, perché non viene messo un avviso con la data prevista per la fine dei lavori e quindi dei ritardi?

Roberto Colombero - Vicoforte (Cuneo)



Sui tempi necessari al miglioramento, sulle modalità per adeguare le tariffe e — soprattutto — sullo spirito che deve animare il confronto tra FS e Stato e tra FS e clienti, rimandiamo all'editoriale "Stato o impresa" pubblicato sul numero di gennaio-1993, ma è difficile immaginare forme di valutazione e conseguente "compensazione" o "risarcimento" per i disservizi subiti dai nostri abbonati.
È interessante la proposta di detrazione del costo degli abbonamenti e l'abbiamo fatta nostra; in merito l'Agens (la nostra Agenzia di relazioni esterne) ha attivato una specifica ipotesi di normativa; in altri Paesi — per esempio in Francia — per favorire i lavoratori pendolari esistono forme di convenzione tra imprese di trasporto e datori di lavoro, che si fanno carico di una quota della spesa.
La diramazione verso Altare della linea che unisce Savona con Mondovì, giusto un anno fa — a seguito dei furiosi temporali che imperversarono in quella zona — è stata chiusa, in quanto interessata a frane e smottamenti della massicciata in 28 punti diversi.
I treni sono stati tutti istradati via Ferrania ed anche se ormai la regolarità di marcia dei convogli è assicurata, questo fatto ha comportato notevoli problemi e parecchio disagio ai viaggiatori, anche se informati con manifesti nelle stazioni ed avvisi sia a terra che nelle carrozze.
I lavori di ripristino (ovviamente legati a finanziamenti certi e costanti) sono di notevole complessità tecnica e probabilmente si protrarranno oltre la prossima estate.

Quei diretti della sera per Milano

I pendolari "al contrario" che rientrano a Milano da Lodi (ma per Fidenza, Fiorenzuola, Piacenza il problema sarà analogo) nel tardo pomeriggio, si trovano con due treni in 7 minuti: 2922 delle 18.24 per Lambrate e 2114 delle 18.30 per Rogoredo-Centrale; un servizio teoricamente perfetto.
Senonché il 2114 è in ritardo sistematico (fra i 20' ed i 40'); il 2922 è abbastanza puntuale a Lodi, ma poi da Rogoredo a Lambrate è instradato via Cintura e matura dai 5' ai 10'. In tal modo chi dovrebbe scendere a Rogoredo o Centrale non ha vantaggio a servirsi di questa alternativa, come conferma il fatto che, se a Lodi il 2114 è annunciato con meno di 30', molti restano sul marciapiede.
Si ha così un treno inefficiente ed uno inutile, mentre la soluzione ottimale sarebbe far viaggiare il 2114 in orario.
Escludendola — per sano realismo — ne prospetto altre, in ordine di efficacia:
- assegnare al 2922 fermata d'orario a Rogoredo (trasformando una consueta fermata per attesa via libera) o addirittura limitarlo a Rogoredo, stazione certamente di maggior interesse per la gran parte dei viaggiatori;
- dirottare il 2922 su Porta Romana (interscambio con linea 3 del metrò);
- instradare il 2922 sulla via diretta fra Rogoredo e Lambrate.

Giovanni Di Manici - Milano

Far viaggiare in orario l'attuale 2146 (ex 2114; parte da Lodi alle 18.38), così come tutti i treni, rientra — è ovvio — nei nostri programmi.
La fermata di Rogoredo al treno 2922 (che con il nuovo orario parte alle 18.19 da Lodi) per consentire l'interscambio con il metrò — sempre linea 3 — è già allo studio, ma se ne parlerà con l'orario invernale '93/94.
Per ora non possiamo limitare il 2922 a Rogoredo: attualmente la stazione — anche se coin-

volta nei lavori del Passante ferroviario (si veda al proposito "Amico Treno" n° 4/1992) — ha solo 4 binari di corsa, sui quali effettuare tutto il servizio viaggiatori.
Analoga spiegazione per quanto riguarda Lambrate: durante le ore di punta, per non intasare i soli 4 binari "passanti", i treni che vi sono attestati devono essere fatti arrivare nel "fascio alto", percorrendo quindi obbligatoriamente la linea di cintura.
Difficile, infine, pensare al dirottamento del 2922 a Porta Romana: non abbiamo avuto richieste in merito e, comunque, i problemi di circolazione nella fascia oraria dei pendolari non sarebbero risolti.

Da Ostiense a Trastevere

Da cittadino che intende usare il mezzo pubblico in città, trovandolo l'unico sistema per combattere l'inquinamento atmosferico e il degrado arrecato dall'uso indiscriminato del mezzo privato, vorrei porvi una domanda circa un episodio accadutomi.
Trovandomi sulla metropolitana di Roma, linea B, e dovendo raggiungere viale Trastevere, decisi, alla fermata di Piramide (Ostiense- Air Terminal), di prendere un treno delle FS per recarmi alla vicina stazione di Trastevere (lontana circa 1,5 km da quella Ostiense). Avendo letto sull'orario che il primo treno utile sarebbe partito dopo 50 minuti, mi rivolsi al banco del modernissimo air-terminal, per informarmi sul prossimo in servizio per l'aeroporto, sapendo che, tra le fermate, è prevista anche Trastevere.
Una ragazza del banco mi disse che il treno successivo sarebbe partito dopo 5 minuti, ma il costo del biglietto sarebbe stato di 6000 lire, come se fossi dovuto andare all'aeroporto! Presi allora i mezzi di superficie, impiegando ben 30 minuti per un percorso che col treno sarebbe durato solo 5!
Mi sembra difficile che le FS non abbiano pensato ad un biglietto per tale tratta, visto che le persone interessate a questo tragitto sono molte e l'air-terminal dispone di parcheggi immensi e oggi come oggi deserti.
Sarebbe bello pensare a un servizio navetta tra le due stazioni che, unitamente ai treni per l'aeroporto, a quelli locali e a un'adeguata informazione, riuscirebbe a tenere lontane dalle automobili persone che, per soli 2 km o poco più, intasano le strade tra le due aree in questione.

David Dottorini - Roma

Ci sembra parziale e fuori luogo l'informazione data al nostro lettore circa le possibilità offerte — ed i relativi costi — per raggiungere Roma Trastevere da Roma Ostiense.
Queste due stazioni ricadono infatti nell'area coperta dal servizio metropolitano FS di Roma, svolto utilizzando i convogli dell'offerta ordinaria circolanti sulla linea Viterbo-Roma-Poggio Mirteto: alla tariffa attuale il costo del biglietto è di 1.200 lire.
È inoltre possibile utilizzare fra queste due stazioni — in via sperimentale e sempre pagando 1.200 lire — i treni dedicati al collegamento diretto con l'aeroporto di Fiumicino, per l'uso dei quali si deve normalmente corrispondere un supplemento, in aggiunta al biglietto a tariffa ordinaria. Forse chi ha dato l'informazione ha calcolato il prezzo sulla base dell'intero percorso Ostiense-Fiumicino: 2.400 lire di biglietto più 3.600 di supplemento.



Videoterminali e tabelloni a Salerno non ci sono

Sono un utente delle FS nativo di Salerno, e perciò vorrei porre un quesito al responsabile della stazione salernitana.
Vorrei conoscere il motivo della mancanza di tabelloni o videoterminali che consentano ai viaggiatori di avere informazioni sui treni in arrivo e in partenza, nonché sui loro eventuali ritardi (per la precisione un tabellone elettromeccanico è presente nell'ingresso della stazione ma non è mai funzionante).
Vorrei, infine, sottolineare che questa carenza è un fatto che riguarda solo Salerno, poiché ho potuto verificare personalmente in tutte le stazioni in cui mi è capitato di transitare la presenza di tabelloni e di videoterminali (anche nelle sale d'attesa) perfettamente funzionanti e molto spesso si trattava di stazioni anche meno importanti di Salerno.

Mario Esposito - Varese

Effettivamente nella stazione di Salerno non sono presenti videoterminali. Per gli orari dei treni si possono consultare i tabelloni murali affissi in stazione, mentre per ogni altra notizia ci si può rivolgere all'Ufficio Informazioni, aperto dalle 7 alle 21.
È però in fase di completamento (e presto verrà attivato) il sistema Digiplan, che fornirà informazioni in video o stampate e che dovrebbe contribuire a risolvere compiutamente il problema delle informazioni anche a Salerno.

Con simpatia, ma senza nessuna speranza

Sono un vostro lettore casuale che di tanto in tanto si imbatte nel vostro giornale. Sono però un fedelissimo cliente, mio malgrado, delle FS con 18 anni di "militanza" come pendolare, prima per motivi di studio e poi di lavoro.
Sto assistendo al nuovo, ennesimo tentativo di rilancio d'immagine delle Ferrovie italiane. In allegato vi invio la fotocopia emblematica di una pagina di "Epoca" del 15 aprile 1973, in cui si promettevano migliorie a tutti i pendolari, promesse naturalmente mai mantenute. Ho vissuto da vicino un altro tentativo nel gennaio 1986 con la trasformazione delle FS in Ente Autonomo e successivi altri impegni di rivoluzione, vi ricordate "le ferrovie italiane lanciano la sfida agli anni '90"?
Ora assisto a questo nuovo sforzo, sperando che sia la volta buona: ma come possono pretendere le FS di essere credibili quando in vent'anni (dal 1973 ad oggi) non hanno mantenuto una sola delle promesse fatte allora, nonostante fossero tempi di relativo benessere e in Italia circolasse allora qualche liretta, al contrario di oggi?
Ma come si fa a sperare ancora, quando noi pendolari dobbiamo destreggiarci quotidianamente fra coincidenze assurde, disservizi da terzo mondo e ritardi cronici? O quando la velocità media di alcuni nostri convogli, compresi i 15-20 minuti di ritardo medio quotidiano, è ormai tra i 35 e i 40 km/h? C'è un bel testa a testa con Mennea che correva i 200 metri in 36 km/h, mentre ci sembra un sogno irraggiungibile il buon Moser a oltre 51 km/h con la bicicletta.
In ogni caso non so se riuscirò ad usufruire dell'Alta Velocità: dati i tempi italiani (più di venti anni per ristrutturare la Firenze-Roma) rischiamo di inaugurare la prima tratta quando negli altri Paesi occidentali si viaggerà già sulle astronavi!
A parte questo sfogo iniziale, vi scrivo per esporvi due problemi pratici.
Io viaggio sulla linea Ivrea-Chivasso-Torino e, come ben sapete, la tratta Aosta-Chivasso è gestita dai militari del Genio Ferrovieri. Questo significa che quando in un piccolo e lontano compartimento c'è aria di sciopero i nostri militari vengono prelevati due giorni prima, spostati a tamponare l'emergenza e rientrano due giorni dopo; quindi ogni modesto sciopero ci provoca quattro, cinque giorni di disagi.
I problemi non sono risolti dai pullman sostitutivi, che partono quasi sempre fuori orario (sia in ritardo che in anticipo), spesso sono insufficienti e a volte "saltano" addirittura le stazioncine come la mia (...). Non posso però dare la colpa agli autisti dei bus, che vengono prelevati da tutta l'Italia e da mezza Francia e non possono conoscere tutte le strade piemontesi.
(...) Non si possono predisporre dei piani di emergenza a livello regionale?
Il secondo quesito riguarda invece la legge n° 911 del 4 aprile 1935, art. 12 («Condizioni e tariffe per i trasporti di persone sulle Ferrovie dello Stato») che non mi risulta sia stato mai abrogato o modificato. Secondo l'Unione Nazionale Consumatori questo articolo consente il rimborso del biglietto qualora sul treno non si trovi posto a sedere (caso frequente su alcuni convogli), previa constata-

zione del capotreno. È giusta questa interpretazione?
Grazie per le risposte. Con simpatia, ma senza nessuna speranza.
Daniele Capirone - Montanaro (Torino)

I militari del Genio Ferrovieri hanno numerose "missioni" da assolvere e, tra queste, il compito di esercitare la linea Aosta-Chivasso e l'incarico di sostituire, in caso di sciopero e nei limiti del possibile, il personale ferroviario sull'intera rete. C'è da osservare che, da oltre sei mesi a questa parte, il servizio ferroviario sulla Aosta-Chivasso è stato sempre garantito, nonostante scioperi che si sono susseguiti in diversi compartimenti: l'impiego dei genieri è stato infatti ridimensionato e sulla linea non è stato adottato il cosiddetto "programma 2" che prevede la soppressione della quasi totalità dei treni in circolazione e la loro sostituzione con bus.
A proposito degli autoservizi sostitutivi, il nostro lettore lamenta alcuni episodi di cui è stato "vittima" (e per i quali, tempo addietro, presentò esposto al Procuratore della Repubblica di Torino). In effetti, le gare per assegnare in appalto tali servizi sono fatte da ogni singolo Compartimento, ma una società (anche se operante in altra regione, purché dia le necessarie garanzie e si impegni ad assolvere regolarmente il servizio) che presenta offerte in ribasso, si aggiudica l'appalto. Rimane per le FS l'obbligo di controllare che il servizio prestato sia conforme a quanto previsto negli accordi ed eventualmente intervenire.
Non è del tutto esatta l'informazione ricevuta dal lettore circa il rimborso del biglietto in caso di mancanza di posti: è vero che restituiamo integralmente l'importo pagato, se non c'è posto nella classe per la quale il biglietto è valido, ma solo se il viaggiatore, per questo inconveniente (che dev'essere fatto constatare al personale ferroviario), rinuncia a partire. Nessun rimborso spetta a chi, seppure in mancanza di posti a sedere, intraprende il viaggio, mentre al cliente con biglietto di 1ª classe che è costretto a viaggiare in 2ª per mancanza di posti nella 1ª spetta il rimborso della differenza tra i due prezzi (anche in questo caso il personale FS deve constatare il fatto).

Stiamo viaggiando nella direzione giusta?

Negli ultimi anni, sulla linea del Brennero, a nord di Bolzano, sono state soppresse moltissime stazioni (Cardano, Prato Tires, Campodazzo, Funes, Albes, per ricordare solo le prime) ed è stato istituito dal consorzio provinciale un servizio d'autobus che adesso viaggia in parallelo al treno.
Queste stazioni potrebbero invece servire come punti di interscambio con gli autobus che arrivano dalle vallate circostanti e consentire così una diminuzione del traffico di entrata nelle città, eliminando nel contempo l'assurdità delle citate corse parallele treno/autobus (soprattutto da e per Bolzano). Inoltre, un progetto di questo tipo, se ben attuato, potrà comportare, per ambedue le parti, un aumento della frequenza e una diminuzione dei costi. L'integrazione tariffaria, parzialmente già attuata, può essere vista come un primo passo in questa direzione.
Henz Dellago - Ortisei (Bolzano)

Con la Provincia Autonoma di Bolzano è già in atto una fattiva collaborazione, che consentirà di realizzare a breve termine progetti che si propongono l'obiettivo di migliorare l'offerta dei servizi di trasporto, eliminando anche casi come quello evidenziato dal nostro lettore.
In particolare, stiamo lavorando su tre punti:
1) l'attuazione di un orario integrato treno/bus che entrerà in vigore nel 1994;
2) l'adozione di un'unica tariffa per FS e Provincia;
3) la possibilità di acquistare e di servirsi di un unico titolo di viaggio.
Ci pare si tratti di un passo avanti nella giusta direzione.

Carrozze vecchie e incontri sgradevoli

Voglio far presente la situazione sulla linea Orte-Viterbo, dove circolano automotrici serie "ALE 803" con sedili di terza classe.
Molto poche sono le vetture revisionate alle Officine Grandi Riparazioni di Roma. Perché? Si spendono i miliardi per l'Alta Velocità e si sottomette il traffico locale?
Un altro episodio che vorrei far presente. Nel mese di giugno 1992, sull'espresso 804 Roma-Torino, all'altezza della stazione di Civitavecchia, ebbi un incontro assai sgradito: un drogato, dopo essersi "bucato", sporcò di sangue la vettura, rendendo il proseguimento impossibile.
Così, con la mia famiglia e degli amici, salimmo sull'affollatissimo 806 proveniente da Napoli. Si può immaginare come fosse ridotto: sedili sporchi, rovinati.
Perché non c'è più controllo sulle vetture? Io pago il mio biglietto e voglio viaggiare comodo e sicuro.
P.S. Vorrei sapere se l'abbonamento alla rivista si deve rinnovare ogni anno.
Christian Ramacciani
Grotte Santo Stefano (Viterbo)

La situazione del materiale rotabile circolante sulla linea Orte-Viterbo è comune ad altre linee, senza discriminazioni regionali.
Come abbiamo scritto sul numero 5/92 del settembre scorso, la Divisione Trasporto Locale ha già stabilito quali dovranno essere le caratteristiche tecniche e gli standard di comfort e qualità a cui dovranno rispondere i nuovi rotabili, ma i costruttori saranno in grado di iniziare le consegne solo a partire dal 1994.
La fornitura dei nuovi materiali — unitamente alla riqualificazione, entro il 1995, di oltre 2.100 carrozze — consentirà di accantonare le carrozze più vecchie e di ridistribuire le vetture su tutta la rete nazionale.
Un incontro come quello fatto dal signor Ramacciani è sicuramente sgradevole e poco importa che ormai tali spettacoli siano, purtroppo, assai comuni nelle vie delle nostre città, nei giardini o sotto casa: chi viaggia con noi ha tutto il diritto di pretendere sicurezza e tranquillità, oltre a pulizia e decoro.
La Polizia Ferroviaria (si veda la risposta al signor Castelli, nel numero di maggio) fa quel che può per vigilare ed evitare che accadano disavventure come quella occorsa al lettore.
P.S. Non serve rinnovare l'abbonamento ad "Amico Treno": fino a disdetta, puntualmente, arriverà a casa.

Tanto per chiarire

Salendo in stazioni delle Ferrovie francesi situate sulla Cuneo-Ventimiglia, munito di biglietto del servizio interno FS comprendente l'intera tratta fra Limone Confine e Piène Frontiere, mi è stato fatto presente da parte del personale di scorta che avrei dovuto pagare una multa, poiché non sarebbe ammesso effettuare fermate in territorio francese con biglietti interni FS.
Rivoltomi a vari organismi FS per avere delucidazioni in merito, ho ricevuto in risposta informazioni diametralmente opposte, come facilmente rilevabile dalla documentazione che allego.
Mi piacerebbe conoscere, tramite "Amico Treno", il parere della Divisione Trasporto Locale, visto che il servizio viaggiatori è espletato in massima parte con treni portanti la classifica "regionale".
Luigi Lupi
Genova Quarto dei Mille (Genova)

Il signor Lupi fa riferimento alla linea ferroviaria che unisce Cuneo con Ventimiglia, correndo — da Limone a Olivetta-S. Michele — in territorio francese, ed unisce alla sua lettera le risposte ricevute.
Delle due, quella fornita dalla Divisione Passeggeri, Servizio Prezzi e Normativa interpreta correttamente la vigente normativa in materia: non è consentito effettuare fermate intermedie in territorio francese ai viaggiatori in possesso di biglietto del traffico interno FS.
Se così non fosse, si potrebbero verificare assurdi tariffari: chi deve recarsi da Cuneo a Breil sur Roya acquista un biglietto in servizio interno FS per la relazione Cuneo-Ventimiglia e scende a Breil, spendendo poco più della metà rispetto al dovuto biglietto in servizio internazionale Cuneo-Breil sur Roya, con evidente perdita di introito per le ferrovie francesi. Ringraziamo il signor Lupi, la cui lettera ci ha fatto constatare la difficile interpretazione della norma in vigore per questo "anomalo" tratto di linea e ci ha spinto a predisporre una circolare chiarificatrice, che sarà presto diffusa congiuntamente alla Divisione Passeggeri.

MALEDETTA *musa* GIALLA

Questi sono gli amici che hanno Antonio Albanese ! Antea ! Anatoli Bartezzaghi ! Stefano Benni ! Bisio ! Mario Capanna ! Luca Celi ! Maurizio Chierici ! Piero Dalla ! Oreste Del Buono ! Ivan Alessandro d' Egitto ! Antonio Ivano Fossati ! Gemelli Ruggeri ! Gino e Michele ! Giobbe Covatta ! Corrado Guzzanti ! Ligabue ! Paolo Mereghetti ! Maurizio Milani ! Valerio Peretti ! Maurizio Porro ! Paolo Rossi ! Roberto Roversi ! Gabriele Salvatores ! Severino Annamaria Testa ! Ettore Tibaldi ! **amici che hanno disegnato per** Allegra ! Altan ! Angese ! Ceccon ! Contemori ! D'Alfonso ! Donarelli ! Elfo ! Ellekappa ! Giuliano ! Greggio ! Lubrano ! Lunari ! Maldini ! Mannelli ! Maramotti ! Marcenaro ! Pat ! Perini ! Praga ! Scapigliati ! Solinas ! Squillante ! Staino ! Vauro ! Villa ! Ziche e Minoggio **scritto per *Smemoranda* 1994:** Balasz ! Pietro Banas ! Stefano Alessandro Bergonzoni ! Claudio Carboni ! Ivano G. Casamonti ! Lia Colaprico ! Lella Costa ! Lucio Della Mea ! Fabio Di Iorio ! Faeti ! Fabio Fazio ! Walter Fontana ! Enzo Gentile ! Gialappa's Band ! Gioele Dix ! Gene Gnocchi ! Daniele Luttazzi ! Mario Maffi ! Morando Morandini ! Gianni Mura ! Marco Posani ! Sergio S. Sacchi ! Salvemini ! Fabio Santini ! Dario Vergassola ! **Questi sono gli *Smemoranda* 1994:** Albert ! Bertolotti e De Pirro ! Calligaro ! Dalmaviva ! Disegni e Caviglia ! Falsari Riuniti ! Giannelli !

1994

lo SMEMORANDA®

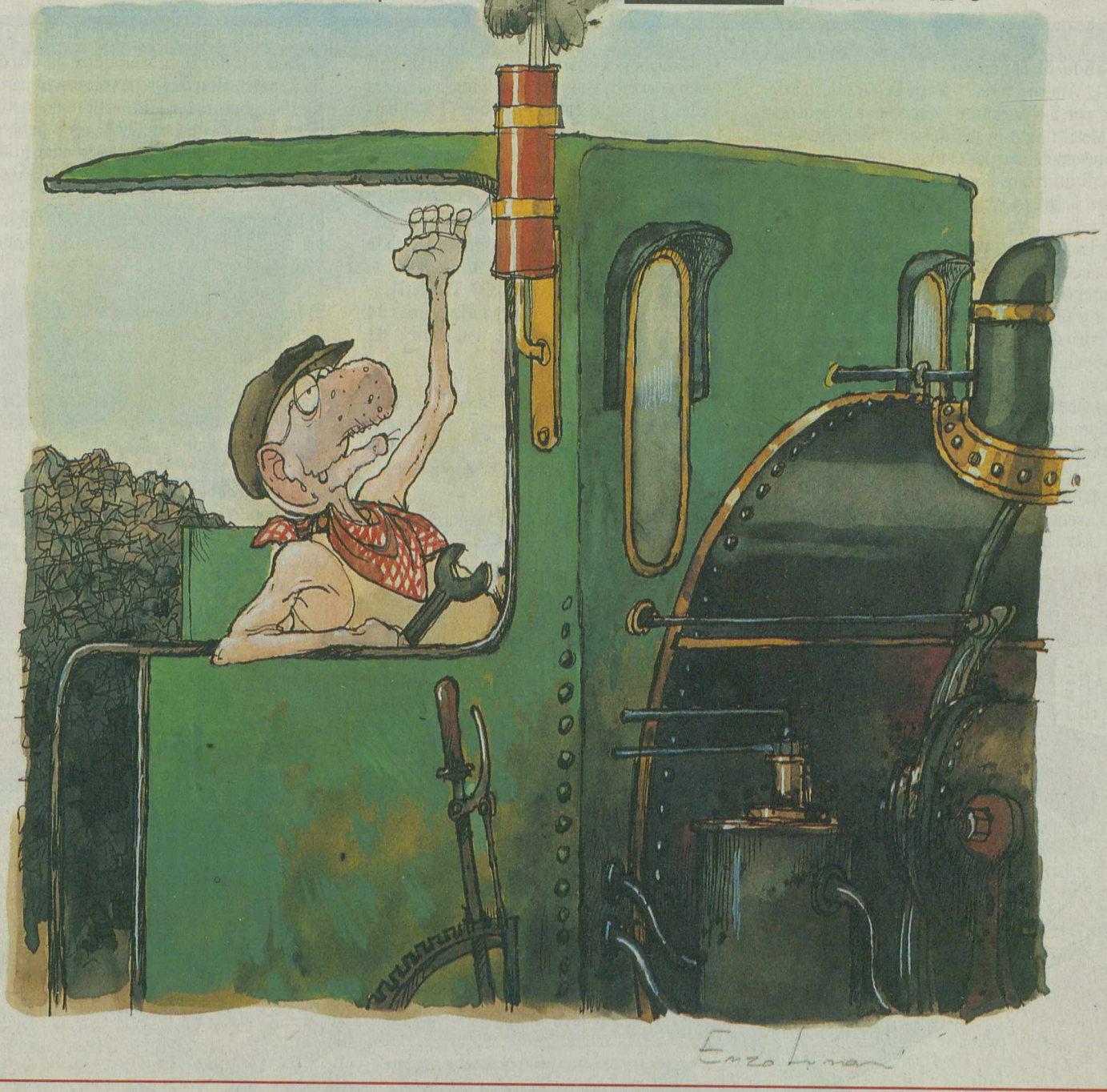
il libro, un po' agenda, un po' diario

TRASPORTO LOCALE

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il TOBRE 1993 ANNO 2 - N. 8

Sped. abb. post. gruppo III/70



CHI PAGA? 2

FS IN PAREGGIO SOLO CON MENO COSTI

INTERVISTA A: ALTMAN, COSTA, RAMAZZOTTI E SCORSESE

CONCORSO N. 1

Metti l'auto in naftalina

Lettera aperta all'automobilista per convincerlo della necessità di utilizzare il mezzo pubblico (in particolare il treno)

Bando di concorso

1) "Amico Treno" - Periodico d'informazione per il viaggiatore - promuove il concorso "Metti l'auto in naftalina: lettera aperta all'automobilista per convincerlo della necessità di utilizzare il mezzo pubblico (in particolare il treno)"

2) La testata "Amico Treno" indice questo concorso fra i propri lettori per sollecitare un autentico ripensamento sui problemi generati dal traffico urbano e dall'inquinamento atmosferico derivante dai gas di scarico delle automobili, per rivendicare una migliore fruizione delle città da parte dei cittadini-pedoni, una maggiore sicurezza negli spostamenti, una migliore qualità della vita nelle grandi aree urbane.

3) Il concorso è aperto a tutti i lettori di "Amico Treno". Possono partecipare anche gruppi e associazioni.

4) Gli elaborati dovranno essere dattiloscritti e non dovranno superare la lunghezza di trenta righe di sessanta battute ognuna (1.800 battute complessive), pena l'esclusione dal concorso. In calce al proprio lavoro il concorrente dovrà apporre la sua firma leggibile.

5) Coloro che intendono partecipare al concorso dovranno inviare il proprio elaborato in **due** copie in busta chiusa, franco domicilio, a: **REDAZIONE DI "AMICO TRENO" - Concorso numero 1 - Corso Magenta, 24 - 20123 MILANO,** entro e non oltre il **31 gennaio 1994.**

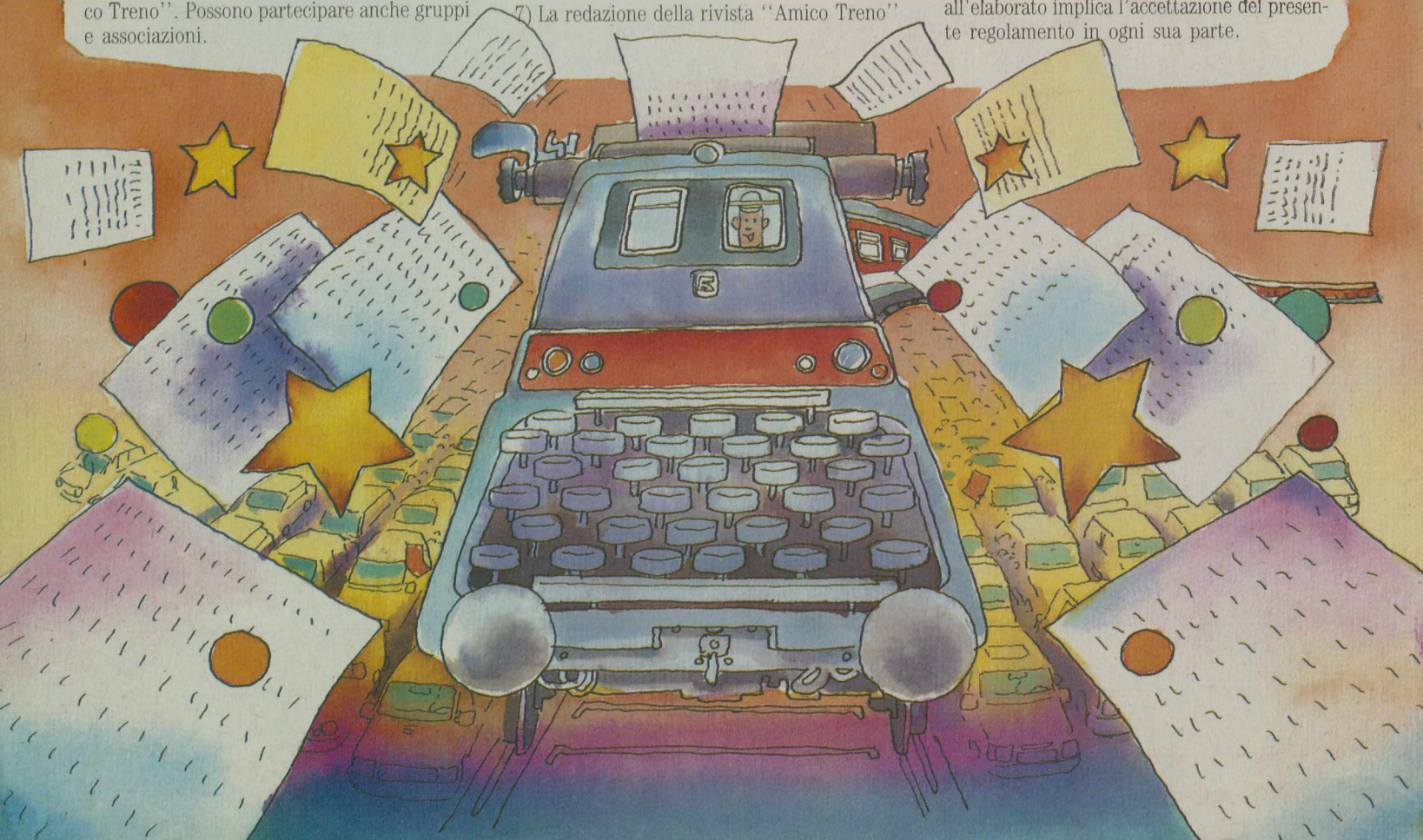
6) La redazione di "Amico Treno", organizzatrice del concorso, declina ogni responsabilità per lo smarrimento o la mancata consegna del materiale, non sussistendo alcun obbligo di restituzione.

7) La redazione della rivista "Amico Treno" si riserva il diritto di riprodurre gli elaborati sia a mezzo stampa sia in volume. Il partecipante al concorso, all'atto dell'invio, autorizza gli organizzatori a pubblicare e pubblicizzare il proprio elaborato con le modalità che questi ultimi riterranno più opportune.

8) La giuria del concorso è composta dai membri del Comitato di Redazione del periodico "Amico Treno"

9) La giuria, a suo insindacabile giudizio, tenendo conto dei criteri e delle finalità del concorso, nominerà 6 vincitori a pari merito che riceveranno in premio 1.000 (mille) km di viaggi in treno in prima classe da percorrere sul territorio italiano entro tre mesi dalla data di premiazione.

10) La firma apposta dal partecipante in calce all'elaborato implica l'accettazione del presente regolamento in ogni sua parte.



SOMMARIO

AMICOTRENO

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 2 - n° 8



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di redazione
Stefano Bernardi (Responsabile Divisione TL), Carla Chiari, (Relazioni Esterne FS SpA), Carlo Pino, Giuseppe Sciarrone (Direttore Area Trasporto), Cesare Vaciago (Direttore Generale Holding FS SpA)

Coordinamento redazionale Cristina Forghieri

Segreteria di redazione Giuseppe Bissanti, Marisa Redogna

Collaboratori
Antonio Albanese, Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Ludovico Bencivenni, Mario Benedetti, Beppe Bertoli, Silvano Bonaluti, Giovanni Cassola, Davide Ceccon, Annalisa Celino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Vincenzo Crolla, Angelo Dadda, Giacomo De Stefani, Anna Maria D'Agapito, Maria Di Gennaro, Vincenzo Di Martino, Alberto Duri, Massimo Ferrari, Bianca Maria Fiorillo, Enzo Gentile, Edoardo Gorzegno, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Gino & Michele, Mirella Giustiniani, Silvio Grandi, Luciano Gubbiotti, Sabina Guzzanti, Giancarlo Laguzzi, Enrico Lanari, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Lorenzo Maruotti, Gian Luigi Montagna, Claudio Moretti, Athos Passalacqua, Giancarlo Pedrazzi, Francesco Pollice, Maurizio Porro, Giambattista Rodolfi, Silvano Roggero, Paolo Rossi, Antonietta Sennino, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimè, Salvatore Sentina, Piergiorgio Timone, Luisa Velardi, Sebatino Vespier, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/67713314-86454860 - *Fax* 02/8693919

Progetto grafico e impaginazione Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche
pag. 7 e 8 Foto Centro Audiovisivo FS; pag. 9-10-12 Foto Roby Nariolf; pag. 11 Le Verde/A.G.F.; pag. 14 Farabolafoto; pag. 17 Foto Carlo Sperati; pag. 19 Buso/Suriano/Farabolafoto; pag. 20-21 Farabolafoto; pag. 22 Camilla Morandi/A.G.F.; pag. 23 Morandi/Tre/A.G.F.; pag. 28 Foto Nadia Scanziani/G. Neri; pag. 29 Foto Neva Furini/G. Neri.

Le illustrazioni sono di Guido Orlandi

Stampa: Officine Grafiche Mondadori - Verona

Impianti per la stampa: Color System - Milano

Fotocomposizione: Grafotitoli - Sesto San Giovanni (MI)

Editore
Leonardo Periodici Srl - viale del Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992

Tiratura 250.000 copie

L'illustrazione di copertina è di Enzo Lunari, recente vincitore del premio "Satira politica" a Forte dei Marmi (LU)

4 Chi paga? 2

6 Area trasporto: nasce la nuova strategia del treno

8 FS SpA in pareggio solo con meno costi

11 Nuovo servizio FS per la città di Roma

12 Le ferrovie minori si possono salvare

14 Dove rifioriscono le linee secondarie

16 Per me sono "tutte storie"

18 La vetrina di "Amico Treno"

19 Cosa si può vedere sul grande schermo

22 Scorsese e Altman: intervista a due maestri del cinema

24 "Terza classe"

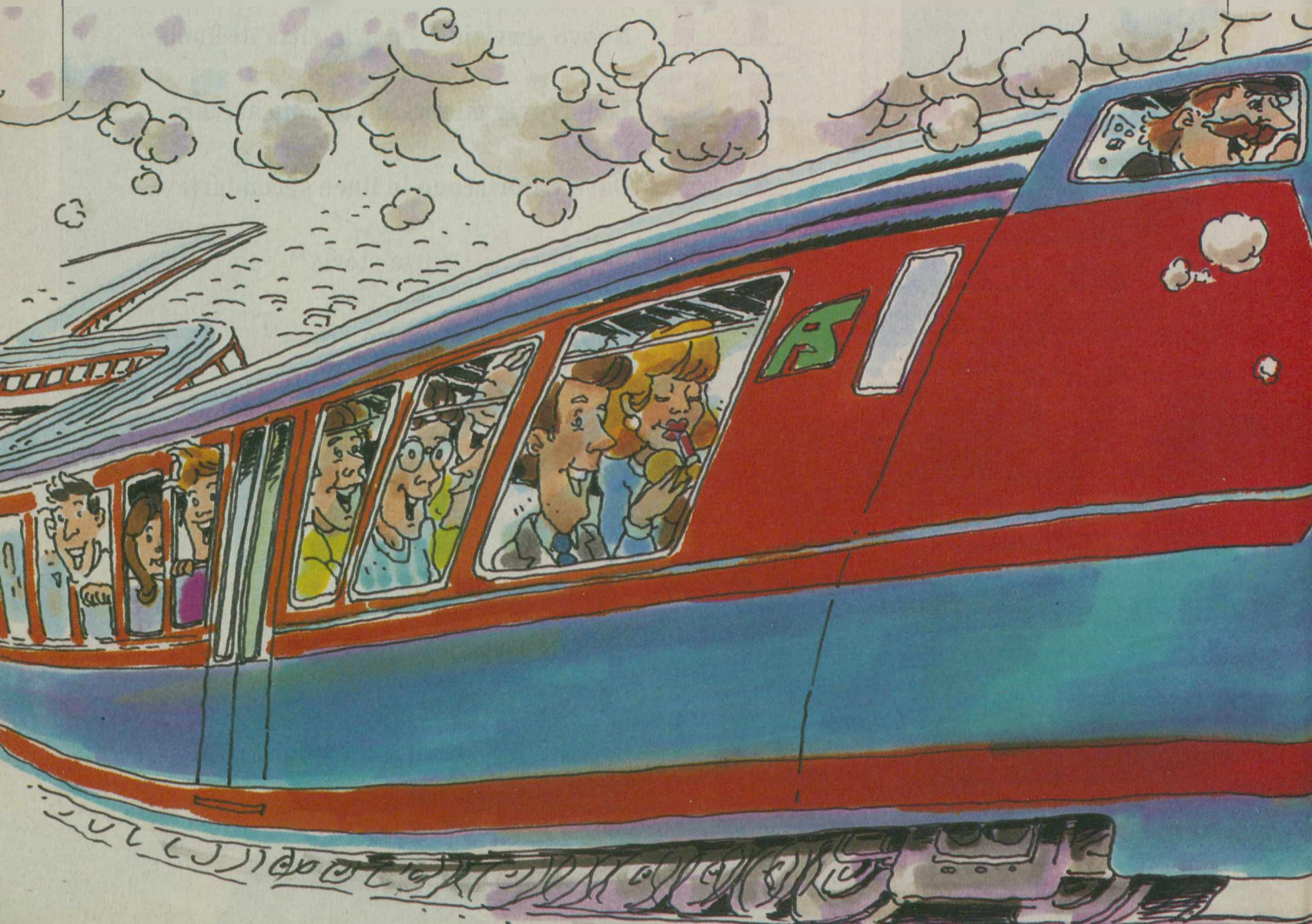
26 Se un giorno Tom Waits...

31 Speciale Direzioni Regionali

41 Lettere & Lettere

Chi paga? 2

Cari amici,
quando leggerete questo editoriale starà per concludersi (o si sarà conclusa) la lunga vertenza sindacale che ha visto la SpA FS e le organizzazioni confederali dei trasporti impegnate sul versante dei costi ferroviari. Pur non potendo oggi prevederne l'esito quantitativo, è già possibile immaginarne il risultato: migliaia di ferrovieri ancora dovranno lasciare la ferrovia, attraverso il prepensionamento o la mobilità esterna; altrettanti, forse, dovranno, in età non più giovanissima, rassegnarsi a mutamenti di residenza, di mansione o di retribuzione.
Questa è, purtroppo, la parte di costo del risanamento della ferrovia che ricade sui ferrovieri (almeno 1.500 miliardi in meno nell'esercizio '94). Abbiamo già avuto modo di analizzare la parte che deve ricadere sui clienti (almeno 250 miliardi di rincaro tariffario per lo stesso esercizio); quella che dovrà ricadere sullo Stato (oltre 6.000 miliardi per la spesa corrente nel contratto di servizio), cioè, in ultima analisi, su tutti i contribuenti, ferrovieri e non. Abbiamo anche visto, insieme, come questo processo sia inevitabile, in un quadro di risanamento della finanza pubblica in cui tutti i servizi debbono imparare a camminare con le proprie gambe e a non pesare solo sulle



spalle del contribuente.
Questo numero cerca di spiegarvi, però, *perché* la ferrovia costa tanto: dove si generano i costi di rete (che preservano la sicurezza), dove quelli di trazione (che consentono la circolazione), dove quelli di commercializzazione del prodotto.
Per ciascun tipo di costo cerchiamo di spiegarvi la nostra terapia (automazione/intensificazione della produttività/rinnovamento dei mezzi e delle tecnologie) e, nello stesso tempo, i suoi limiti (perché le mansioni ferroviarie sono qualificate e non possono utilizzare, se non marginalmente, manodopera precaria a basso prezzo; perché l'intensità del ritmo di lavoro ha un limite nelle esigenze di sicurezza... ecc.).
Vogliamo, in una parola, che vi rendiate conto che la gestione di questi costi (che noi cerchiamo di fare al meglio, nei limiti della nostra capacità e della legittima resistenza dei lavoratori colpiti) è frutto di un equilibrio sottile tra economicità e sicurezza, tra qualità e quantità del servizio. Ma vogliamo, anche, che comprendiate che il "prodotto treno" è comunque costoso e pregiato, pure quando i nostri limiti non riescono a proporvelo con la qualità (puntualità/pulizia/accessibilità) che da parte Vostra legittimamente rivendicate.
Matrice principale di questo "costo treno" è la sua caratteristica (per usare un termine nel gergo degli addetti ai lavori) di "internalizzazione": tutti i costi indiretti, cioè (manutenzione, vigilanza, controlleria, sicurezza...), si scaricano sul prodotto in sé, mentre la concorrenza automobilistica gode di un immeritato privilegio (l'autista guida da sé la sua macchina; l'Anas gli costruisce la strada; l'Agip gli garantisce i rifornimenti; la Polstrada ne controlla la sicurezza...) che va sotto il nome di "esternalizzazione".
Per questo, in ultima analisi, si può dire che lo Stato aiuta *direttamente* la ferrovia (molto rispetto alle disponibilità/poco rispetto alle esigenze) e *indirettamente la strada* (troppo, a nostro avviso, per creare realmente equilibrio tra i modi del trasporto e operare efficacemente per ridurre gli ingorghi, l'inquinamento, i morti sulle strade). Abbiamo aperto fin dai primi numeri il capitolo "chi paga": ci sembra giusto, ora, chiuderlo, dicendo che "noi del treno" (ferrovieri, clienti, imprese fornitrici, contribuenti) stiamo facendo — con mille limiti, ma con un certo decoro — la nostra parte. E "quelli dell'auto" fanno la loro? Questo discorso lo riprenderemo quando — e sarà presto — si giocheranno le partite vere dell'investimento:
— variante di valico autostradale BO-FI o quadruplicamento della direttrice centrale ferroviaria?
— chiusura delle linee FS a scarso traffico (che dovranno comunque essere razionalizzate) o taglio delle concessioni a pioggia alle autolinee?
Quella che sta per chiudersi (o che si è chiusa) è solo una parte della battaglia (quella interna, fra interessi — dell'impresa e dei ferrovieri — che devono convergere). Ci aspettano altre battaglie impegnative sul fronte esterno. E lavoriamo per avervi, con noi, *dalla parte del treno*.

Cesare Vaciago
Direttore Generale Holding FS SpA



Area trasporto: nasce la nuova strategia del treno

Missione e obiettivi della struttura chiamata a gestire i servizi di trasporto

La trasformazione dell'Ente FS in società per azioni e la nuova struttura organizzativa, rispondente alla normativa Cee, hanno portato alla creazione di due aree indipendenti all'interno dell'azienda che gestiscono rispettivamente una la rete, e quindi l'insieme delle infrastrutture, e l'altra i servizi di trasporto. Quale il significato di questa separazione e quale la missione e gli obiettivi (tra cui quello della politica tariffaria) dell'area che si rivolge direttamente ai clienti delle Ferrovie, e cioè l'Area Trasporto? Li illustra ad "Amico Treno" il direttore della neonata struttura **Giuseppe Sciarrone**, che ha lasciato la segreteria generale del Cipet (Comitato interministeriale programmazione economica trasporti) per assumere il nuovo incarico.

La direttiva Cee 440 del 1991 stabilisce per le aziende ferroviarie una netta separazione tra chi è chiamato a gestire le infrastrutture e chi deve gestire i servizi di trasporto. Perché si è voluta questa separazione e con quali scopi?

«Gli obiettivi perseguiti dalla direttiva 440 sono molto chiari. Il primo è quello di creare le condizioni perché si possa procedere ad una corretta separazione nell'allocazione delle risorse tra infrastrutture e produzione dei servizi. E difatti la direttiva vieta espressamente il trasferimento tra rete e servizi. Il secondo obiettivo è quello di promuovere la trasformazione delle aziende ferroviarie in aziende di servizi, che operano con efficienza e secondo criteri di economicità. E questo è possibile solo se c'è chiarezza nell'attribuire i costi a chi direttamente li sopporta e se c'è responsabilizzazione del management sui risultati: due presupposti che non possono essere realizzati con una struttura organizzativa che mette insieme unificandoli costi e risultati di infrastrutture e servizi. Si mescolano insieme cose differenti e come conseguenza diventa difficile individuare i singoli obiettivi di business. Terzo obiettivo della direttiva, di più lungo periodo, è l'introduzione di forme di concorrenza anche nel trasporto ferroviario. L'infrastruttura continuerà ad essere una sola, ma ad essa potranno accedere in futuro, pagando un pedaggio, più aziende ferroviarie. Rispetto all'applicazione di questa normativa comunitaria l'Italia, una volta tanto, è all'avanguardia: l'impostazione della FS Spa tiene infatti conto dei principi stabiliti dalla direttiva 440».

All'Area Trasporto è quindi affidato il compito di trasformare le FS in azienda di servizi. Che cosa significa esattamente e cosa cambia rispetto al passato?

«Dal punto di vista della cultura gestionale si tratta di una grossa rivoluzione. Fino a ieri le Ferrovie sono state percepite come un'azienda che realizza passanti e raddoppi, che costruisce stazioni, che compra materiale rotabile e tecnologie di segnalamento. Ma questi sono solo beni strumentali per realizzare quella che è la nostra missione aziendale: produrre servizi che soddisfino i bisogni della clientela, viaggiatori e merci, secondo criteri di qualità ed economicità. Dobbiamo quindi trasformarci in un'azienda orientata al mercato, che conosce il mercato e ha gli strumenti per misurarlo. Oggi lo conosciamo poco e lo misuriamo male. Due carenze che per la verità sono solo in parte imputabili alle FS. Le statistiche nazionali, ad esempio, hanno sempre misurato il ruolo svolto dal ferro in termini aggregati: risulta così che le FS trasportano il 10 per cento dei viaggiatori e il 12,5 per cento delle merci. Ma sono dati distorti, perché nel "cento" dell'universo considerato rientra tutta una serie di segmenti di mercato nei quali la ferrovia tecnicamente non può essere un mezzo di trasporto considerabile: mi riferisco alla distribuzione urbana delle merci, agli spostamenti sempre urbani delle persone e in genere a tutti quelli di corto raggio. Dobbiamo quindi approcciare il mercato in modo diverso e misurarci su quei segmenti nei quali la ferrovia per sua natura, tecnica ed economica, è un mezzo di trasporto competitivo. Dobbiamo, in altre parole, andare a vedere dove siamo già forti e possiamo magari diventarlo di più, dove siamo deboli e possiamo rafforzarci e dove invece non abbiamo possibilità di competere».

Sono già stati individuati questi segmenti di mercato?

«Come macro ripartizione corrispondono alle tre divisioni commerciali individuate dalla struttura organizzativa: merci, viaggiatori di lunga percorrenza e trasporto locale. Ora dobbiamo misurare però in modo più preciso i diversi segmenti e individuare per ognuno di essi le strategie necessarie. Nel segmento della lunga percorrenza, su cui tradizionalmente le FS hanno sempre investito di più, partiamo già in buona posizione. Bastino alcune cifre evidenziate a suo tempo da uno studio condotto all'interno del piano di fattibilità dell'Alta Velocità: sui collegamenti tra città con oltre 400 mila abitanti e con distanze inferiori a 400 km, le FS hanno una quota di mercato che in alcuni casi arriva anche al 50 per cento. Le quote scendono invece tra città con la stessa distanza ma con dimensioni minori, e scendono ancora se aumenta la distanza. Questo per dire che il dato nazionale aggregato del 10 per cento ha poco significato ed è strategicamente inutilizzabile. Dobbiamo approfondire la conoscenza dei vari segmenti, misurare bene la nostra presenza e valutare quali sono le azioni da promuovere per sviluppare la nostra quota di mercato là dove c'è spazio».

Per il mercato del trasporto locale qual è invece la situazione e quali sono le azioni che l'Area Trasporto intende sviluppare?

«Oggi come oggi la nostra offerta di trasporto locale è la risultante di due offerte che sono diverse (zone a basso traffico e aree metropolitane) e che sono da correggere, nel senso che offriamo troppi servizi nelle zone a basso traffico, dove la ferrovia non è competitiva dal punto di vista economico, e ne offriamo pochi rispetto alle potenzialità del mercato nelle grandi aree metropolitane. Rispetto a ciò l'ottica con cui il problema deve essere affrontato non può essere solo quella della contrapposizione astratta tra strada e ferrovia, ma deve inserirsi in un discorso più ampio, che riguarda il sistema complessivo del trasporto pubblico. Quello del trasporto locale è per sua natura un settore che avrà nello Stato uno dei suoi principali clienti e lo Stato non ha più soldi per finanziare tutto. Si devono quindi fare delle scelte molto concrete: là dove la ferrovia costa troppo dovrà essere sostituita dal trasporto pubblico su gomma. Altre alternative

non sono possibili e, al di là delle demonizzazioni o strumentalizzazioni che si possono fare di queste scelte, credo che questo sia l'unico modo serio per affrontare il problema di servire con il trasporto pubblico tutto il territorio. Tra l'altro se continuiamo a disperdere risorse per servire con la ferrovia zone nelle quali il trasporto ferroviario non è conveniente, finiamo inevitabilmente per fare il gioco dell'unico mezzo veramente alternativo e cioè il trasporto privato.

Dobbiamo invece investire nelle grandi aree metropolitane, dove oggi le ferrovie hanno una quota di mercato insignificante. Basti l'esempio di Roma dove ogni giorno entrano 600 mila persone: il 60 per cento con mezzi privati, il 30 con le autolinee e solo il 10 per cento con la ferrovia. È chiaramente un assurdo, anche dal punto di vista economico. Dobbiamo quindi lavorare per ribaltare questa situazione. Lo scenario ipotizzabile per le grandi aree metropolitane del 2000 si basa su una ripartizione del 70 per cento a favore del mezzo pubblico contro il 30 per cento del mezzo privato. Il nostro obiettivo deve essere quello di soddisfare almeno il 70 per cento della mobilità sui mezzi pubblici con la ferrovia. E questo compito dobbiamo assolverlo per il Paese, perché più treno vuol dire minor inquinamento, minori costi energetici, maggiore sicurezza, città più vivibili. Le basi di partenza per raggiungere questo obiettivo sono già state poste e sono rappresentate dai 5 mila miliardi destinati ai nodi e previsti dal contratto di programma tra Stato ed FS. Insieme al potenziamento delle infrastrutture, necessarie per poter destinare più treni al trasporto locale, stiamo lavorando per rivedere gli standard qualitativi dei servizi nelle grandi aree metropolitane. Obiettivo è quello di arrivare a un cadenzamento di 15, 20 minuti, come esiste nei Paesi europei più avanzati, e che raggiungeremo mano a mano che avremo i soldi per realizzare gli investimenti».



L'ingegnere Giuseppe Sciarrone, direttore Area Trasporto FS SpA.

Parliamo di tariffe. Le FS hanno dichiarato di voler aumentare i ricavi. Quale politica tariffaria state pensando e quali aumenti sono previsti per il 1994?

«Direi che il discorso è molto semplice. Oggi abbiamo un rapporto costo e ricavi di 4,5 contro 1, che vuol dire che per ogni 4 lire e mezzo che spendiamo ne incassiamo una. Sul fronte dei servizi a contenuto sociale, essenzialmente il trasporto locale di cui lo Stato è oggi cliente e non più ripianatore di disavanzi, dobbiamo arrivare a un rapporto di 2 a 1. Come ci arriveremo? In primo luogo attraverso l'abolizione, già avviata e che sarà completata entro il 31 dicembre di quest'anno, di una serie di agevolazioni tariffarie "storiche" e oggi anacronistiche. Dopo di ciò ci si aprono solo due strade: o ci allineiamo con le tariffe applicate dalle Regioni per gli altri servizi di trasporto pubblico (il che, in alcuni casi, potrebbe portare a rincari anche del 50 per cento) o — e questa sarebbe la soluzione preferibile — iniziamo a studiare insieme alle Regioni nuove tariffe e servizi integrati di trasporto pubblico. Sul fronte invece dei servizi passeggeri di lunga distanza e merci, abbiamo intenzione di introdurre progressivamente tariffe commerciali in linea con quelle europee e in grado di arrivare nel tempo a coprire i costi di produzione del servizio e il costo di pedaggio della rete. Si tratterà comunque di una politica tariffaria flessibile, sull'esempio di quella attuata dalle compagnie aree, tesa a sviluppare il traffico.

Per quanto riguarda gli aumenti che attueremo nel '94, ricordo che i Ministri azionisti hanno imposto alla FS SpA il vincolo per cui le tariffe possono aumentare di un solo punto percentuale rispetto al tasso di inflazione programmato. Per il 1994 il tasso previsto è del 4 per cento, quindi gli aumenti non potranno essere superiori al 5 per cento. Il che comporterà che, come azienda, dovremo ancora soffrire per far quadrare i conti. Ma ritengo anche che, sul fronte dei ricavi, avremo sempre dei limiti imposti dalle esigenze della politica economica nazionale. Chiaramente questi limiti crescono nei periodi di recessione, come quello che stiamo vivendo. A tutela del conto economico della FS SpA, quando lo Stato ci impedirà di usare liberamente la leva tariffaria, potremo concordare con lo Stato l'eventuale compensazione economica: possibilità per altro prevista nel testo dell'atto di concessione che si trova attualmente all'esame del Consiglio di Stato.

Ciò non toglie che oggi dobbiamo concentrare tutti i nostri sforzi per il risanamento dell'azienda, che deve recuperare efficienza a tutti i livelli, migliorare la qualità dei servizi che offriamo e promuoverne lo sviluppo per rispondere ai bisogni di mobilità sull'intero territorio: là, come ho già detto, dove la ferrovia è competitiva oppure è una voce fondamentale del bilancio sociale complessivo di una determinata area».

Cristina Forghieri

FS SpA in pareggio solo con meno costi

Riduzione dei costi, efficienza organizzativa, nuova contabilità: questi gli strumenti del Piano di risanamento

La trasformazione in società per azioni delle Ferrovie, prima ente economico pubblico e prima ancora azienda autonoma dello Stato, ha avuto come conseguenza, tra le altre, anche una profonda trasformazione dell'organizzazione contabile dell'azienda. Da una contabilità industriale, sempre esistita ma inquadrata in politiche gestionali basate sul meccanismo di ripianamento dei deficit da parte dello Stato, si è passati a un'organizzazione basata sul controllo di gestione: strumento principale per conoscere, monitorare e gestire gli obiettivi strategici, la struttura dei costi aziendali e i budget assegnati e senza il quale non è possibile avviare nessun serio processo di risanamento. Dall'informazione "passiva" del passato, che registrava solo quanto era accaduto, si è passati all'informazione "attiva" di oggi, che consente di avere in ogni momento sotto controllo quanto accade sul fronte di costi, ricavi e struttura patrimoniale e di attivare di conseguenza le eventuali azioni di correzione. Ciò ha comportato, a partire dal '92, il ridisegno complessivo dell'organizzazione contabile. Il nuovo processo avviato consentirà di calcolare in modo via via più preciso i costi dei vari centri di responsabilità (cui fanno capo costi e ricavi): le due attuali Aree Trasporto e Rete, le future Aree Ingegneria e Merci e le Divisioni che nella nuova struttura dipendono dalle Aree e dalla holding. Ad ognuna di esse il Piano di risanamento ha assegnato budget e obiettivi di riduzione dei costi di ottimizzazione delle risorse per raggiungere, entro la fine del 1995, un margine operativo lordo (la differenza tra costi e ricavi industriali) uguale a zero. A quella data le FS SpA se non saranno ancora in pareggio, in quanto il risultato economico indicato dal margine operativo lordo non comprende gli ammortamenti e gli eventuali oneri finanziari, avranno però azzerato l'attuale differenza tra costi e ricavi che è di 3 mila miliardi. Il che non è poco: per l'azionista Stato e per quanti contribuiscono alle sue casse pagando le tasse. I 3 mila miliardi di perdita industriale sono oggi imputabili in massima parte a due centri di responsabilità individuati dalla nuova struttura organizzativa: quelli complessivi dell'Area Rete e quelli della Divisione Trazione e Manutenzione Rotabili all'interno dell'Area Trasporto. Vediamo nel dettaglio quali ne sono le voci, e quindi come i costi si generano, e quali sono gli obiettivi di riduzione assegnati ai due responsabili.



L'ingegnere Silvio Rizzotti, direttore Area Rete FS SpA.

Area Rete

Oltre agli ammortamenti, che non rientrano però nel conteggio del margine operativo lordo, all'Area Rete fanno capo tutti i costi riguardanti le infrastrutture e la loro manutenzione e i costi relativi ai sistemi di circolazione, che comprendono sia i sistemi tecnologici che il personale addetto (media 1993: 75 mila persone). Ad oggi i costi del personale ammontano a 5.300 miliardi, mentre 1.800 miliardi è la spesa complessiva per le voci materiali, appalti e prestazioni. Il costo totale della rete (5.300 + 1.800) è quindi di 7.100 miliardi. Sul fronte dei ricavi sono conteggiati i circa 3.300 miliardi stabiliti dal contratto di programma ed erogati dallo Stato e i 2.300 miliardi (questa la cifra per ora stimata dalla holding FS) dei futuri pedaggi, quanto cioè chi gestisce il trasporto dovrà pagare per l'utilizzo della rete alla società che ne è proprietaria: separazione che è stata stabilita, insieme ai finanziamenti a carico dello Stato per garantire il servizio nazionale ferroviario, da una direttiva Cee che l'Italia, così come gli altri Paesi della Comunità, ha fatto propria.
La differenza tra costi (7.100 miliardi) e rica-



vi (5.600) è negativa: -1.500 miliardi.
Quali le azioni per azzerare questa differenza entro il 1995? **Silvio Rizzotti**, direttore dell'Area Rete, è ottimista: «Ritengo l'obiettivo che ci è stato assegnato — afferma — ambizioso, ma realistico. Le leve su cui agiremo e stiamo agendo per raggiungerlo sono principalmente l'organizzazione del lavoro e l'investimento tecnologico. Inoltre, nel medio periodo (tre, quattro anni), sarà ragionevolmente possibile ridurre il costo medio per treno/km (e cioè il "pedaggio") da 11 mila lire a circa 5 mila lire, a parità o quasi di valore del contributo dello Stato. E questo è un obiettivo "vero" per rilanciare lo sviluppo ferroviario».
La voce più pesante di costo, come abbiamo visto, è quella relativa al personale per il quale, sempre nel medio periodo, si può ipotizzare una riduzione dagli attuali 75 mila a 50 mila addetti. Come verrà ottenuta? «Opereremo su due fronti — risponde Rizzotti —. Il primo è quello dell'introduzione di tecnologie moderne. Là dove gli investimenti sono già stati fatti sulle linee secondarie (3 mila km di rete) gestiamo attualmente una linea automatizzata a semplice binario di medio traffico con 0,7 dipendenti/km e con due dipendenti/km la rete a doppio binario maggiormente trafficata: cifre che sono coerenti con l'ipotesi dei 50 mila addetti per il 1995/96. Ovviamente bisogna proseguire con gli investimenti. Per altri 3 mila km a semplice binario di rete i lavori sono in corso, occorre finanziare gli ultimi 3 mila. Gli stanziamenti sulla carta sono possibili; se fossero dati nei tempi giusti in due, tre anni i lavori potrebbero essere ultimati. Siamo più lontani invece per la rete principale: 500 km sono già realizzati, su altri 500 (Tirrenica Sud) stiamo intervenendo. In questo caso si tratta di sostituire le tecnologie degli anni Settanta (che restano valide per quanto riguarda la sicurezza della circolazione, ma che richiedono un maggior supporto umano, e quindi più personale) con le tecnologie automatizzate degli anni Novanta. Per quanto riguarda le cifre, sono decisamente investimenti meno costosi di quelli richiesti per le infrastrutture: non più di 4 mila miliardi per tutta la rete».
Il secondo fronte di intervento è quello dell'organizzazione del lavoro: «Qui — prosegue Rizzotti — dobbiamo introdurre criteri di flessibilità per superare i vincoli e le rigidità con cui oggi dobbiamo fare i conti. E rendere più flessibili le prestazioni è possibile, tenendo alte le retribuzioni dei ferrovieri, ma chiedendo loro una maggiore disponibilità a "saturare" con altre prestazioni le ampie pause del periodo lavorativo che, per la natura attuale dell'organizzazione ferroviaria, restano oggi inutilizzate. Dobbiamo poi eliminare i lavori inutili, per lo più di tipo burocratico, e dobbiamo applicare in modo più rigoroso il principio del "make or buy": stabilire cioè, a parità di risultato, dove è più conveniente che certi lavori vengano fatti con personale interno piuttosto che affidati a società esterne. Prassi che è normale ormai da anni in tutte le grandi imprese, industriali e non. Ma dobbiamo fare anche bene il nostro mestiere di ingegneri. Basti un esempio: fino a pochi anni fa i nostri piani di manutenzione erano di tipo "sovietico", di lungo termine ed intoccabili. Si stabilivano in modo rigido i cicli di vita dei singoli materiali, al di là dell'utilizzo e delle performances pratiche di ciascuno, e i calendari delle manutenzioni e delle sostituzioni. Oggi però esiste l'informatica e la microelettronica che hanno completamente cambiato la filosofia stessa della manutenzione. Grazie al monitoraggio continuo che queste tecnologie consentono si interviene là dove è effettivamente necessario e non perché un manuale ha stabilito che un determinato materiale debba essere sostituito dopo un numero "x" di anni: può essere prima quanto dopo. Questi sistemi sono già stati recepiti e in molti settori importanti abbiamo oggi un costo di manutenzione che è inferiore del 30 per cento rispetto a quello di tre anni fa. E ancora si può migliorare, perché gli spazi per recuperare efficienza agendo sull'organizzazione ci sono».
Date queste azioni, a fine '95 — o comunque entro il '96 — i costi del personale dovrebbero scendere (in lire 1993) da 5.300 a 3.750 miliardi e i costi di materiale, appalti e prestazioni, da 1.800 a 1.250 miliardi grazie — come spiega il direttore dell'Area Rete — all'introduzione di nuovi meccanismi per le gare e all'attuale congiuntura economica che ha di fatto notevolmente ridotto le richieste delle aziende del settore (un esempio recente è la gara per il completamento dei lavori del passante ferroviario di Milano, che ha fatto registrare riduzioni anche del 40 per cento rispetto alle precedenti offerte). Il costo complessivo dell'Area Rete sarà quindi di 5 mila miliardi; mentre, per quanto riguarda i ricavi, le previsioni indicano un introito di 1.500 miliardi per i pedaggi (una cifra minore rispetto ai 2.300 oggi ipotizzati, ma che si ripercuote positivamente sul bilancio complessivo della FS SpA favorendo lo sviluppo) e 3.500 miliardi dallo Stato. Per quest'ultima voce sono previsti 200 miliardi in più da quanto stanziato dall'attuale Contratto di programma: «Bisogna però tener conto — precisa Silvio Rizzotti — che, a parte l'azione di sviluppo promossa attraverso la riduzione dei pedaggi, a mio parere, la cifra stabilita dall'attuale Contratto di programma non assolve del tutto il ruolo che la normativa Cee ha affidato allo Stato in tema di trasporto pubblico, che è quello di garantire comunque una serie di servizi per il ruolo sociale che svolgono nella mobilità sul territorio e di armonizzare la concorrenza tra i mezzi di trasporto tenendo conto delle ripercussioni ambientali ed ecologiche. In Italia questa armonizzazione però non c'è stata, tant'è che il trasporto merci su ferrovia non ha goduto delle agevolazioni che sono state concesse al trasporto su gomma, così come non è stato considerato che alcuni costi, come quello dei passaggi a livello, sono sopportati al 50 per cento dalle Ferrovie anche se poi l'utilizzazione da parte di altri mezzi, automobili e camion, è ben superiore al 50 per cento. Credo comunque che lo spazio di trattativa per questi 200 miliardi ci sia. Non fosse altro perché questa volta non presentiamo un lungo conto al nostro azionista».

Area Trasporto

All'interno dell'Area Trasporto i costi maggiori fanno capo alla Divisione Trazione a cui sono imputati i costi del personale di macchina e viaggiante, quelli della manutenzione delle locomotive e dei mezzi leggeri e i costi generali di deposito relativi all'organizzazione a terra (personale di servizio, dormitori, istruzione e aggiornamento). A fine '93 il costo del personale di macchina sarà di 1950 miliardi, 1003 quello del personale viaggiante (capi treno e conduttori) e 413 il costo complessivo di addetti alla rimessa e addetti agli uffici. In termini numerici attualmente sono impiegati 24.193 macchinisti, 16.244 agenti del personale viaggiante, 3.625 addetti rimessa e 890 addetti agli uffici per un totale di 44.952 persone. Questi i grandi numeri, che però vanno analizzati nel dettaglio per poter avere un indice dell'attuale produttività del sistema: «Per quanto riguarda i macchinisti — spiega il responsabile della Divisione **Emilio Maestrini** — il costo giorno è di 350 mila lire. Costo che deve essere raddoppiato per ogni treno (quindi 700 mila lire giorno) essendo i macchinisti praticamente sempre in due. Mediamente ogni

macchinista non fa più di 120 km al giorno, con un costo quindi di 2.916 lire al chilometro. Il personale viaggiante ha un costo di 320 mila lire al giorno e fa più chilometri (mediamente 150/160), quindi con un costo/km inferiore (2.645). A questo punto un treno, solo come personale, costa dalle 15 alle 16 mila lire al chilometro: cifra di gran lunga superiore al pedaggio previsto».

Per quanto riguarda la manutenzione del materiale rotabile i costi variano da macchina a macchina. Quello della 656, che è il locomotore più diffuso, è di 600 mila lire al giorno. Il costo complessivo per la voce manutenzione sarà a fine anno di 627 miliardi.

I costi complessivi della Divisione Trazione assommano dunque a 3.993 miliardi con una differenza rispetto ai ricavi (2.180) di 1.813 miliardi.

Quali azioni saranno messe in atto per azzerare la perdita?

«A livello di personale — spiega Maestrini — abbiamo attualmente un esubero di circa 7 mila persone, alle quali è offerta la possibilità del prepensionamento, che si applica per la prima volta anche ai macchinisti. Gli interventi che intendiamo realizzare riguardano principalmente l'organizzazione e qui le aree dove è possibile ottimizzare sono numerose. Dobbiamo ad esempio razionalizzare l'attuale programmazione delle merci. Oggi esiste un piano rigido che viene definito una volta all'anno e che sarà sostituito da una programmazione basata su due fasce: una annuale e una programmata ogni tre mesi per poter rispondere in modo più flessibile alle richieste del mercato. Altra area importante di intervento è quella dell'organizzazione del lavoro. Bisogna eliminare le procedure burocratiche, snellendo i lavori amministrativi e introducendo adeguati supporti tecnologici. C'è poi da recuperare flessibilità per quanto riguarda l'orario di lavoro, oggi unico e che dovrebbe invece essere diversificato sulla base dei diversi tipi di servizio (in gergo sindacale si parla di "spacchettamento"). Occorre estendere, fatte salve le norme di sicurezza, i servizi ad agente unico sui mezzi leggeri del trasporto locale, aumentare il numero oggi assegnato di carrozze al personale viaggiante ed eliminare la figura del capo treno dai treni merci. Ma bisogna anche razionalizzare l'allocazione delle risorse (personale e materiale rotabile) sul territorio, assegnando uomini e macchine là dove si producono più treni; allo stesso modo deve essere ristudiato il sistema dei depositi».

Il complesso delle azioni di riorganizzazione decise per la Divisione Trazione e per le altre Divisioni dell'Area Trasporto (Passeggeri, Trasporto Locale, Merci, Navigazione) dovrebbe portare a fine '95 a un margine operativo lordo di segno positivo. Dagli attuali 6.447 miliardi di costi riferiti all'intera Area Trasporto si passerà, secondo gli obiettivi previsti dal Piano di risanamento, a 5.376 miliardi; mentre sul fronte dei ricavi si prevede un incremento dai 6.297 miliardi di fine '93 ai 6.720 miliardi nel '95. A questo punto la differenza tra costi e ricavi sarà positiva per 1.344 miliardi. **C.F.**



Nuovo servizio FS per la città di Roma

Attivata la linea Fiumicino-Tiburtina per rispondere alle esigenze di mobilità dell'area metropolitana romana



Il nuovo collegamento metropolitano, da poco inaugurato, è uno dei cinque previsti dal Piano Direttore per la capitale e l'unico che, non richiedendo lavori di allacciamento o interventi infrastrutturali, poteva essere avviato — sia pure con standard ridotti rispetto a quelli previsti a regime dal Piano — già da subito. E così è stato. Attivo da settembre il servizio prevede 8 fermate: Fiumicino Aeroporto, Ponte Galeria, Muratella, Magliana, Trastevere, Ostiense, Tuscolana, Tiburtina. Il cadenzamento è di 20 minuti per 16 ore al giorno: ciò fa sì che, anche se con frequenze minori rispetto alla metropolitana vera e propria, il nuovo servizio possa essere considerato alla stregua di una nuova linea del metrò di Roma. Tra l'altro — come sottolinea il responsabile della Divisione Trasporto Locale Stefano Bernardi — in tutte le fermate previste la linea FS si interfaccia molto bene con i servizi urbani dell'Atac e Acotral, e in particolare a Tiburtina consente lo scambio immediato con i treni della metropolitana. Cosa che non avviene così facilmente ad Ostiense.

Per quanto riguarda la domanda, rispetto ai 9/11 mila viaggiatori/giorno trasportati dal precedente collegamento diretto Fiumicino-Ostiense, la stima prudenziale fatta dalla Divisione è di almeno 15 mila viaggiatori al giorno: «Comunque — aggiunge Bernardi — siamo attrezzati per far fronte a un traffico maggiore. Una quantificazione precisa, a poche settimane dall'avvio del servizio, non è ancora possibile. Di certo dobbiamo rispondere alla domanda di un traffico molto misto: quello aeroportuale, quello di lavoro legato al centro direzionale di Muratella e quello della mobilità lungo la linea. Tutte e quattro le stazioni urbane FS (e cioè Trastevere, Ostiense, Tuscolana e Tiburtina) hanno infatti un traffico d'origine, di destinazione e di interscambio. Ma la linea può anche essere una nuova opportunità per i lavoratori pendolari che oggi utilizzano il mezzo privato e che potrebbero essere invogliati a lasciare l'automobile ad una delle stazioni periferiche ed utilizzare il treno per entrare in città».

L'istituzione della nuova linea ha fatto ovviamente decadere il precedente collegamento "no stop" Fiumicino-Ostiense, con disagi comunque minimi per la clientela aeroportuale: il tempo di percorrenza sulla stessa tratta si è allungato di soli tre minuti e in più si ha la possibilità di raggiungere una stazione, Tiburtina.

Inoltre, per la sola clientela aeroportuale, le FS hanno istituito un collegamento aggiuntivo diretto, in questo caso non cadenzato ma concentrato nelle ore di punta del traffico aereo, con la stazione di Roma Termini nel centro storico della città.

Altra importante iniziativa della Divisione Trasporto Locale per l'area metropolitana romana è la nuova struttura tariffaria, entrata in vigore lo scorso 27 settembre. Le precedenti tariffe conteggiate su base chilometrica sono state sostituite da due tariffe zonali: una interna al grande raccordo anulare e una esterna, coincidente con i confini comunali. Mediamente nessun aggravio per gli utenti, in quanto la maggioranza della clientela continuerà a pagare lo stesso importo, se non addirittura di meno. «Con il nuovo sistema di tariffe — commenta Bernardi — abbiamo posto le basi per dare alla città di Roma un'effettiva integrazione fra i tre protagonisti della mobilità dell'area: FS, Atac e Acotral».

C.F.

Le ferrovie minori si possono salvare

Eliminare i treni meno frequentati per non smantellare intere linee ferroviarie

Che l'utente del trasporto pubblico preferisca viaggiare in treno, piuttosto che in autobus, ci pare un fatto assodato. In un passato ormai abbastanza remoto, in occasione della soppressione di alcune linee ferroviarie — è bene ricordare che nel dopoguerra, in Italia, ne vennero chiuse moltissime tra quelle in concessione a privati — si cercò di giustificare la scomoda decisione in nome del progresso. Un moderno e fiammante torpedone avrebbe finalmente preso il posto di un antiquato e rugginoso trenino. Ma, a parte la scorrettezza insita nel confronto (anche le vetture ferroviarie avrebbero potuto essere sostituite con materiale rotabile all'altezza dei tempi), in termini di traffico questi esperimenti si sono quasi sempre rivelati assai rovinosi. Infatti, la ferrovia offre condizioni di relativo comfort, di sicurezza, di certezza degli orari e soprattutto di autonomia dalle spesso disastrate condizioni del traffico viario che



nessun autobus, specie in Italia, può garantire. Il mezzo sostitutivo raccoglie tuttalpiù l'utenza forzata, ossia coloro — e ormai sono quasi solo gli studenti più giovani — che non dispongono di un mezzo proprio di locomozione, mentre il treno può riuscire ad attrarre anche una parte dei potenziali automobilisti. Perciò, come rappresentanti degli interessi dei passeggeri, non possiamo che preferire il servizio su rotaia a quello sostitutivo su gomma. Tuttavia, ben consapevoli delle attuali difficoltà finanziarie che attraversa la nazione e della necessità di risanare, per quanto possibile, i conti delle Ferrovie dello Stato, ci siamo anche dichiarati favorevoli all'eliminazione dei treni meno frequentati. Purché le risorse risparmiate siano impiegate nella creazione di nuovi servizi e purché non vengano smantellate intere linee ferroviarie. Riteniamo, infatti, quest'ultima scelta particolarmente grave, perché di fatto irreversibile: una ferrovia non è come una linea di bus o come una rotta aerea che si può ripristinare da un giorno all'altro con un semplice atto amministrativo, ma è una infrastruttura che, una volta abbandonata, occorre quasi sempre ricostruire integralmente a costi proibitivi.

Detto questo con estrema chiarezza, dobbiamo d'altro canto ammettere che la posizione in cui si trova la dirigenza delle Ferrovie dello Stato non è certamente invidiabile. Tenuta sotto pressione da un governo che da un lato impone il ripiano del disavanzo e dall'altro riduce l'impegno all'acquisto di servizi, potrebbe trovarsi suo malgrado costretta a compiere scelte oltremodo scomode e impopolari. Tanto più se si rivelassero difficilmente praticabili interventi tesi all'aumento dei ricavi — specie in una congiuntura economica improntata al pessimismo — ed al contenimento dei costi, tenuto conto delle mai superate rigidità sindacali. Non sarebbe corretto, da parte nostra, non tener conto di queste obiettive difficoltà. E nemmeno possiamo pretendere che, pur di reperire le risorse economiche necessarie a salvare le linee secondarie, si sacrifichino gli investimenti tesi al potenziamento della rete fondamentale. Non si tratta, infatti, di privilegiare il traffico più redditizio, ma di prendere atto che la maggior parte degli spostamenti a media distanza si svolge sulle linee fondamentali, dove si concentra la maggior parte della popolazione e dove il treno riesce ad offrire prestazioni competitive rispetto alla strada. E, anche rimanendo nell'ambito del traffico pendolare, è ben evidente come la domanda più significativa sia localizzata attorno alle maggiori aree metropolitane. È chiaro che nessuno può ragionevolmente pensare di chiudere, a titolo di esempio, le linee dei Castelli romani, su cui ogni mattina viaggiano migliaia di persone, per salvare la pur bellissima Sulmona-Carpinone, che attraversa zone largamente spopolate.

Nessuna speranza, dunque, per le ferrovie minori di interesse prevalentemente locale? Noi pensiamo che una possibilità sussista, purché, tuttavia, si realizzi almeno una di queste condizioni (meglio se si realizzassero tutte e tre):

— che il governo si decida a rinegoziare l'intera partita, riconoscendo, ad esempio, che i costi delle infrastrutture devono gravare integralmente sulle casse dello Stato, come già avviene per le ferrovie svedesi (alla cui azienda sono accollati i soli costi marginali derivanti dalla circolazione dei treni) o come succede anche da noi per le strade statali gestite dall'Anas (che nessuno si è mai sognato di smantellare a causa dello scarso traffico);

— che gli Enti locali — e segnatamente le Regioni — si decidano a finanziare almeno parte dei costi di gestione, stornando una quota delle ingenti sovvenzioni che continuano ad essere elargite ad autoservizi fantasma o paralleli alla ferrovia;

— che i sindacati si rendano disponibili a contrattare, almeno per queste linee, un regime di esercizio economico e flessibile (non solo, ovviamente, l'agente unico a bordo, l'eliminazione dei passaggi a livello e dei presenziamenti superflui, ma anche la mobilità del personale in funzione delle esigenze di traffico). Nulla vieta, infatti, di pensare di tenere aperte certe tratte, la cui utenza locale è davvero molto scarsa, ma la cui valenza naturalistica potrebbe essere ben valorizzata, soltanto per i fine settimana o durante la stagione estiva, come del resto avviene in altre nazioni europee. Ovvero, l'esatto contrario di quanto è stato fatto finora, salvaguardando a caro prezzo le esigenze di pochi passeggeri abituali, ma sacrificando tutto il resto, visto che da alcuni anni ormai su molte linee minori i treni non circolano più né la domenica né durante l'estate.

Una volta di più, se vogliamo salvare un patrimonio comune di enorme valore, dobbiamo per prima cosa operare un cambio di mentalità e concepire i servizi non in funzione delle abitudini di chi ci lavora, ma in funzione delle esigenze della clientela.

Massimo Ferrari
Presidente Nazionale
Assoutenti-UTP



Dove rifioriscono le linee secondarie

Alcune "ricette" per salvare i binari

Lo sviluppo delle ferrovie ha accompagnato l'evolversi della rivoluzione industriale. Perciò, soprattutto in Europa e nel Nordamerica, alla fine del secolo scorso, si erano estese reti di binari estremamente fitte che non si limitavano più a collegare le principali città, ma raggiungevano anche i villaggi della provincia più remota. Del resto, in mancanza di altri mezzi di comunicazione moderni, negare ai centri minori un collegamento ferroviario avrebbe significato condannarli all'emarginazione ed al progressivo spopolamento. La situazione è radicalmente mutata a metà del Novecento, quando il diffondersi della motorizzazione di massa ha sottratto al treno il monopolio dei trasporti terrestri. Oggi la costruzione di una nuova linea su ferro si giustifica solo in presenza di rilevanti volumi di traffico e nessuno può seriamente pensare di portare il treno in zone che siano ben poco popolate. Resta però il problema delle linee già esistenti, che in molti casi costituiscono un patrimonio architettonico di notevole valore, inserito in ambienti naturali di grande suggestione che meritano di essere valorizzati. Quasi tutte le aziende ferroviarie europee, nel dopoguerra, si sono dovute porre il problema se chiudere o no una parte della rete secondaria, nel tentativo di ridurre i disavanzi di gestione. Alcuni hanno proceduto in maniera drastica: la Gran Bretagna, negli anni Sessanta, dimezzò praticamente l'estensione delle proprie ferrovie (che, però, erano particolarmente diffuse, fino a toccare i più sperduti insediamenti, senza confronti, in termini di densità, con il continente). Altri, pensiamo alla Svizzera o all'Austria, hanno proceduto con estrema prudenza, limitando le soppressioni a pochi casi eccezionali. Se l'obiettivo da raggiungere era soltanto l'equilibrio finanziario, dobbiamo riconoscere che né l'una né l'altra scelta è riuscita a restituire alle aziende ferroviarie gli auspicati profitti. Se, più realisticamente, l'obiettivo era quello di adeguarsi alle nuove esigenze di traffico, possiamo dire che ambedue le scelte hanno dimostrato una loro efficacia. Infatti, dove il treno non c'è più, la gente ha finito con l'adeguarsi, ricorrendo massicciamente al mezzo privato (visto che i bus sostitutivi riscuotono quasi sempre scarso entusiasmo), ma, trattandosi di aree rurali, il sovrappiù di traffico è stato comunque assorbito dalla strada. Dove, invece, il servizio è stato mantenuto ed un poco migliorato, una parte dei viaggiatori — talora in numero tuttaltro che trascurabile — è tornata a servirsi del treno. Il traffico su rotaia, infatti, dopo aver accusato un tracollo negli anni di enfasi per l'automobile, ha conosciuto una certa ripresa un po' dovunque nel nostro continente o si è comunque stabilizzato a livelli apprezzabili. Perciò, non si può più sostenere che si deve chiudere una linea per mancanza di utenti. I veri motivi che possono indurre le



amministrazioni ad una tale scelta risiedono quasi sempre nei costi di gestione. Bisogna vedere se gli stessi possono essere ragionevolmente ridotti superando le eccessive rigidità normative e sindacali che un po' dovunque penalizzano i sistemi ferroviari.

La Francia si è mossa da tempo in questa direzione. Del resto, in una nazione prevalentemente rurale, i flussi di traffico più significativi, al di fuori delle grandi direttrici che si irradiano dalla capitale, sono quelli di natura pendolare nelle sterminata banlieu parigina ed attorno a poche altre città principali. Tutto il resto rischiava di divenire un deserto, dal punto di vista ferroviario, specie nelle vallate impervie dei Pirenei o del Massiccio Centrale. Invece, le chiusure complete di linee ferroviarie, negli ultimi vent'anni, sono state relativamente poche. Due i segreti che hanno consentito di limitare dolorosi tagli: da un lato la persistenza di un traffico merci abbastanza considerevole, per cui le linee minori sussistono quanto meno come raccordi per le industrie isolate; dall'altro le convenzioni regionali che, previa la partecipazione finanziaria degli enti locali, hanno consentito di finanziare i treni passeggeri. C'è da dire, però, che le modalità di esercizio si sono molto modificate nel corso degli anni. Gran parte delle stazioncine minori sono scomparse o sono state trasformate in fermate impresenziate, come pure si sono rarefatti i treni locali veri e propri, sostituiti da "espressi regionali", che, effettuando poche soste intermedie, forniscono una preziosa maglia di corrispondenze con i Tgv e gli altri convogli a lungo raggio in tempi di percorrenza competitivi rispetto alla strada. Certe linee, che servono unicamente località di interesse turistico, sono aperte al traffico passeggeri solo nei fine settimana, per consentire ai treni diretti provenienti da Parigi di arrivare fino alle località balneari dell'Atlantico o della Normandia. Alcune linee minori, per esempio in Bretagna o in Provenza, sono poi gestite non dall'azienda nazionale, la Sncf, ma dalla Cfta, la quale, pur essendo anch'essa un'impresa pubblica, può giovarsi di contratti più agili che le consentono di ridurre di molto i costi. L'agente unico, che conduce le automotrici sulle linee bretoni, ad esempio, durante gli intervalli tra le corse, svolge interventi di piccola manutenzione sul materiale rotabile.



In Germania, nazione molto più densamente popolata ed assai sensibile ai problemi ambientali, anche le linee minori hanno continuato a svolgere un ruolo rilevante in termini di traffico passeggeri e merci. Ciò non toglie che alcune di queste siano state chiuse all'esercizio, ma il binario viene solitamente tenuto in buono stato, onde consentirne il pronto ripristino in caso di emergenze ambientali che imponessero prolungati blocchi alla circolazione veicolare. Recentemente, poi, l'utilizzo di materiale di tipo tranviario moderno su linee ferroviarie nella zona di Karlsruhe ha fornito risultati sorprendenti in termini di crescita del numero di passeggeri.

Infatti, l'impiego estremamente ridotto di personale (i tram viaggiano ad agente unico, stazioni e passaggi a livello sono impresenziati) ha consentito di aumentare le frequenze e quindi di rendere nuovamente appetibile il mezzo pubblico che, per di più, giunto in prossimità dell'area urbana, penetra direttamente nelle vie cittadine.

Una vocazione più spiccatamente turistica, coltivata con notevole successo nel corso degli anni, ha preservato dalla chiusura le linee secondarie che percorrono le vallate svizzere ed austriache. Semmai le economie di esercizio che pure colà si rendono indispensabili hanno colpito i treni locali meno frequentati che percorrono le linee fondamentali, sottraendo tra l'altro preziose tracce orario agli intercity ed ai treni merci. Gli svizzeri pensano di riservare la linea del Gottardo, in attesa della nuova galleria di base, al solo traffico a lunga distanza, servendo con autobus le stazioni minori. Solo in rari casi si prospetta la chiusura di un'intera tratta — come nello Chablais, sulla riva meridionale del lago Lemano — e sempre che i Cantoni non intendano compartecipare alle spese di gestione.

L'attrattiva turistica, spesso costituita dal semplice piacere di un breve viaggio su un treno d'epoca lungo itinerari inconsueti, ha addirittura consentito il ripristino di molte tratte locali, specie in Inghilterra, nel Galles o in Danimarca. Quasi sempre, però, la gestione è stagionale ed affidata a club privati che impiegano spesso personale volontario reclutato tra ferrovieri in pensione ed appassionati del settore.

Potrebbe essere proprio questa la formula per salvare alcune bellissime ferrovie, prive tuttavia di valenze commerciali o sociali. Basti pensare che, proprio in considerazione della rilevanza turistica e naturalistica, il governo svedese ha deciso di finanziare la prosecuzione del servizio stagionale sull'Inlandsbana, una delle ferrovie più remote d'Europa, che, per centinaia di chilometri, attraversa le splendide foreste scandinave.

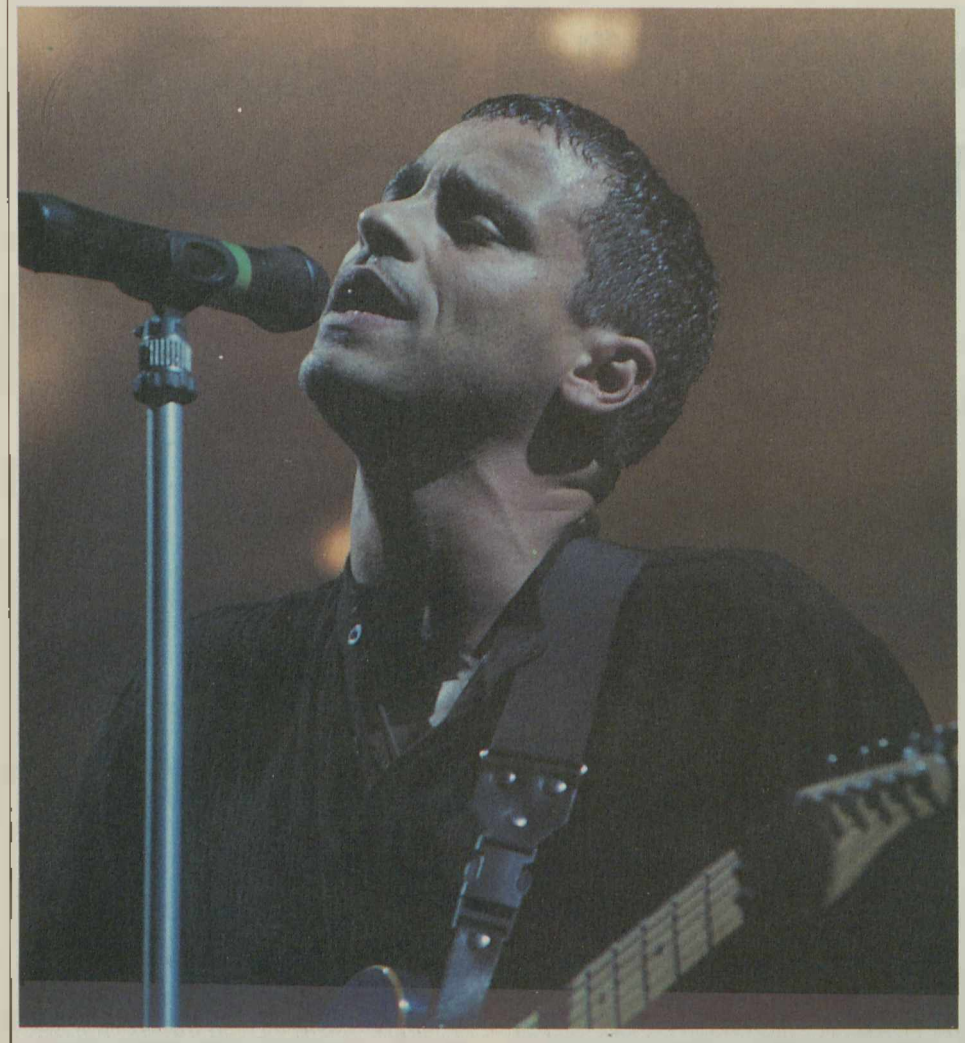
Commuter

Per me sono "tutte storie"

Eros Ramazzotti: protagonista di una favola metropolitana

«E passa il tempo come un treno va
con il suo carico di novità
c'è sempre un ultimo vagone sai
anche per chi non c'è salito mai...»
da Volare navigare camminare,
album Cuori agitati, DDD, 1985.

La sua faccia imbronciata è ormai un passaporto buono per tutte le latitudini. L'aria malinconica e determinata, la volontà di ferro, le idee chiare, la grande fiducia nel suo lavoro sono le armi necessarie per vincere la scommessa.
Eros Ramazzotti ha trent'anni, una storia che pare una favola metropolitana, le radici strappate dalla periferia romana, per essere trapiantate nella nebbiosa Brianza: e poi una lunga sequenza di record, di clamorosi trionfi commerciali, che potrebbero portare, per esempio, il suo ultimo disco, *Tutte storie*, a diventare il prodotto musicale italiano più venduto in assoluto. E già circolano dati di proiezione, che vedrebbero l'album toccare i vertici di quattro, forse cinque milioni di copie, alla fine della sua traiettoria, che a livello internazionale deve ancora giungere al culmine, con il tour di concerti che condurrà Eros in giro per il mondo fino all'estate prossima.
Un traguardo ambizioso, ma affatto avventurista, per un cantante che è tra i rari beni da esportazione su cui possiamo contare, un volto e una voce che funzionano un po' dappertutto, e che non necessitano di traduzioni, anche se Eros, almeno in spagnolo, ha provato ad esprimersi. È un colpo da star planetaria, un passo avanti rispetto al precedente lavoro. *In ogni senso*, che dopo aver conquistato il Centro e il Sudamerica, ha diffuso la popolarità di Ramazzotti in mezzo mondo, conquistando il primo posto della hit parade in venticinque Paesi diversi.
Tutte storie, realizzato con l'ausilio di alcuni tra i più rinomati musicisti internazionali, ha il suono compatto e vincente delle migliori opere di Eros, l'appeal maturo di chi non vuole rivolgersi solo agli adolescenti, il suo tradizionale bacino di utenza. Dai successi un po' impacciati del Festival di Sanremo, *Terra Promessa* (1984), *Una storia importante* (1985), *Adesso tu* (1986), sembra passato un secolo, ma Ramazzotti si mantiene lucido, respinge ogni tentazione di grandeur, si protegge dal peccato di presunzione, predica umiltà, quasi fosse uno scolaretto alle prime armi. Al suo mestiere che gli ha già tributato denaro e gloria in abbondanza, gratificazioni a raffica, chiede ora soddisfazioni e qualità: e pensa all'America, il vero miraggio di ogni artista nostrano di spicco, con la voglia di sentirsi professionalmente adulto e completo. Come attualmente può permettersi di fare solo Zucchero, gli Stati Uniti sono adesso un po' più vicini, uno spicchio di mappamondo da affrontare con cautela, su cui stanziare energie e disegnare progetti.
È uno dei temi che più stanno a cuore a Eros, che in questa intervista a tutto campo si confessa senza reticenze: ci parliamo davanti a cappuccino e brioche, in una mattinata uggiosa, in una saletta privata dell'aeroporto di Milano.
Ramazzotti sta per imbarcarsi su uno degli innumerevoli voli che lo portano a spasso da un Paese all'altro: c'è da saltare da un'intervista televisiva a una conferenza stampa, da una comparsata fotografica ad una visita per compiacere i discografici di questa o quella capitale europea.
Sono veri e propri blitz, che Eros subisce un po' frastornato, sostanzialmente rassegnato: ore di sonno saltate, pasti rimediati, la noia di dover ripetere lo stesso ruolo della promozione, senza fare quello che un cantante desidererebbe sopra ogni cosa, cantare davanti alla gente, preparare nuova musica.
Le leggi dello show business di fine secolo sono altre e nemmeno uno dei boss del mercato riesce a sottrarsene. Per fare più in fretta si noleggia un aereo, si caricano musicisti, collaboratori e addetti e si vive come zingari d'alto bordo: «È il prezzo che molti di noi devono pagare, rosicchiare minuti preziosi, per sfruttare al massimo ogni occasione. Si diventa schiavi dell'agenda, sballottati tra un appuntamento e città che nemmeno si impara a riconoscere. Questi sono periodi in cui è annullata del tutto la nostra privacy, la vita esterna al lavoro non esiste, e allora si capisce perché dopo il tour de force di un album e un centinaio, forse più, di concerti, alcuni artisti scompaiono letteralmente. È capitato anche a me, e non necessariamente per andare in vacanza, per fuggire su un'isola lontana: ci si può rinchiudere in casa, anche solo per pensare, per avere tempo di ritrovarsi e credo che quella sarà la mia destinazione nell'autunno '94».
Così deve passare in secondo piano anche il calcio, la tua amata Nazionale Cantanti di cui, oltre a essere uno dei trascinatori fin dalla fondazione, sei diventato da circa un anno il presidente... «Per giocare a pallone, divertirmi con amici e colleghi e allo stesso tempo recuperare dei soldi da versare in beneficenza (in dieci anni abbiamo superato i venticinque miliardi raccolti per ospedali, ricerca e acquisto di attrezzature) ho sempre fatto i salti mortali, cercando di non perdere le partite, e anzi raggiungendo i compagni in ritiro, per vivere l'atmosfera della squadra. Adesso ho dovuto mollare un po', anche per il rischio di infortunarmi, ma conto di non perdere molte scadenze, cercherò di conciliare gli incastri, quei rari giorni liberi per dedicarmi comunque anche al calcio».
La gente si chiede se tra voi esiste la concordia, l'amicizia che esibite pubblicamente; o la rivalità degli artisti giunge anche negli spogliatoi?
«Il rapporto è generalmente buonissimo, ma come in tutti i gruppi si litiga e si fa pace: per noi è il calcio e non la musica a funzionare da collante. Nella Nazionale oltre a sudare, a impegnarsi sul campo, a giocare e raccogliere soldi per i più sfortunati, sono cresciuti rapporti di amicizia, sono stati messi a punto anche diversi scambi artistici: per quanto mi riguarda, per esempio, ho avuto modo di collaborare con Raf, con Luca Carboni, con Biagio Antonacci, e ho in animo di continuare con altri compagni di squadra aggregatisi di recente, magari Bracco Di Graci o Tiziano Cavaliere».
Nel tuo ultimo album c'è un pezzo, *Cose della vita*, che ha avuto una circolazione straordinaria e un lancio eccellente, con un videoclip firmato nientemeno che dal regista Spike Lee, in uno dei suoi rari interventi al servizio dei bianchi. Ma più di questo incontro ha fatto scalpore il tuo irrigidimento: non hai esitato a manifestare malcontento, delusione per



Il cantante Eros Ramazzotti, 30 anni, romano. Il suo ultimo Lp si intitola "Tutte storie".

il risultato finale, denunciato ai quattro venti, già al momento della presentazione. Cos'è stato, un vezzo, un capriccio, una provocazione?

«Non mi ritrovo in quei quattro minuti, c'è un senso di freddezza, fingo di cantare, finisco per fare l'oggetto di un discorso che non mi appartiene, sfuggito di mano. D'altronde il cinema americano è un miraggio per tutti, mi avevano proposto Spike Lee, il nome era altisonante, di quelli che non si discute e io ho creduto che valesse la pena provare: è come avere davanti una torta, se sei goloso è difficile rinunciare almeno ad assaggiarla... Il problema è che ci sono stati pochi margini di trattativa, quel video avrebbe potuto girarlo anche il suo assistente, non ci trovo buone vibrazioni. Forse è stato un prurito che ci siamo tolti, e poi Spike ha anche voluto apparire di persona, quello sembrava un suggello, una garanzia. Ma la prossima volta voglio decidere io, controllare tutto come nei dischi: lavorando possibilmente con un italiano, che abbia un po' di passione per quello che sta facendo. Con lui non ci conoscevamo e può succedere che la scintilla fatichi a scoccare, o che addirittura il feeling non cominci per nulla: d'altronde il talento, l'emozione non sgorgano a comando, come l'acqua dal rubinetto. Io almeno qualcosa ho imparato: nella frequentazione dei tre-quattro giorni a New York ho capito quanto Spike sia rispettato, una specie di guru, addirittura temuto dalla gente che gli sta intorno e ubbidisce».

Si avverte un forte senso di moralità, di rigore nel modo con cui Eros legge e affronta il suo terreno d'azione: non c'è leggerezza, l'improvvisazione è bandita, e anzi affiorano severità, senso critico. Allora non sono solo canzonette?

«Quando finisco un disco, pretendo innanzitutto da me stesso la serenità d'animo, voglio avere la coscienza a posto perché io mi metto a disposizione integralmente, investo energie e risorse, so che intorno a me ruotano molti interessi e che dall'esito più o meno buono dipendono diverse cose. Con *Tutte storie*, per esempio, ho la sicurezza di aver fatto un buon lavoro, ci siamo posti degli scopi, ma non vorrei giocarmi la carriera o la vita, per raggiungere questo o quel traguardo.

È vero, tutti insieme ci sforzeremo per sbarcare in America, per giocare al meglio le nostre carte, ma sono pronto a tornarmene a casa, ammettendo eventualmente la sconfitta: quello che mi preme è tentare in lealtà, se perdo non ne farò un dramma».

Nonostante la tua sia una figura da protagonista assoluto delle scene musicali, nazionali e non, talvolta si ha la sensazione di vederti defilato, lontano dal coro: è snobismo o effettiva diversità rispetto al gruppone dei colleghi? E cos'è quello spunto polemico che in una delle nuove canzoni, *Non c'è più fantasia*, ti fa accennare ad un santautore, nemmeno troppo metaforico?

«Volevo parlare del potere, di quell'ansia che attanaglia troppe persone diventate schiave di questa società. E ho pensato a certi artisti che pretendono sempre di insegnare qualcosa, di aggiungere comunque l'ultima parola, sentendosi al centro dell'universo. Li conosciamo tutti e io non vorrei proprio cadere in quella trappola, il mio scopo di musicista è un altro. Da oggi a qualche anno mi vedo così, in cammino, alla ricerca di una musica sempre più aderente al mio modo di essere, con un messaggio possibilmente positivo, intelligente, da dare ai giovani: che stanno cambiando in meglio. Sono meno superficiali, più smaliziati, critici, attenti a quello che gli succede intorno. La vita è una gara, un combattimento continuo e meriterebbero, come tutti noi, qualcosa di meglio. Con loro sento una comunicazione vera, sincera, perché in fondo la popolarità, i soldi non mi hanno trasformato: io sono rimasto quello di una volta, non sopporto gli arrampicatori, i furbi, gli ipocriti.

Per questo motivo sono forse un po' un isolato in termini di relazioni e alleanze: mi accontento di fare canzoni e musica con lo spirito, il buon senso, l'onestà di sempre, perché piuttosto che vendere fumo me ne sto fuori dalle classifiche».

Ultimamente si è visto Ramazzotti prestare la sua faccia come "testimonial" per la campagna contro l'Aids, e tra i pezzi di *Tutte storie*, ve ne sono alcuni, da *Un grosso no* a *L'ultima rivoluzione*, a *Silver e Missie*, dove scorre una vena "sociale": eppure non hai mai partecipato al girone degli interventisti, non hai preteso di lanciare appelli e fare opinione. Cos'è, paura della politica, timore di schierarsi?

«Ho delle idee che mi tengo, perché la gente non credo sia molto interessata, non è quello che cerca da me. Nel mio piccolo, piuttosto, cerco con le mie canzoni di aprire una finestrella, uno spiraglio. Da una parte ho dedicato un brano alla salvaguardia dei delfini, dall'altra ho tentato di ribadire, definire il concetto che mi ha guidato in questi anni: bisogna opporsi alle ingiustizie, saper essere corretti con chi ci sta vicino, già nelle cose di tutti i giorni. I grandi cambiamenti, le rivoluzioni, partono innanzitutto da noi, non serve strillare al mondo, se prima non si è guardato dentro di sé: e bisogna avere speranza, lottare per cercare di essere migliori. Basta così poco per vedere nero: si aprono i giornali e si cade in una profonda depressione, tra guerre, crisi e disastri vari...».

Enzo Gentile

La vetrina di "Amico Treno"

Piccola guida, con pagella, alle "compilation" più recenti

Un'altra tornata dedicata alle compilation, quei collage a cui si ricorre sempre più spesso per diffondere musiche e canzoni di vario gusto e colore. Le compilation sono, tutto sommato, uno strumento ovvio, una soluzione antica quanto la discografia. Una sequenza di canzoni belle e nobili, importanti e gradite, l'abbiamo realizzata tutti, almeno una volta, mettendo in fila su nastro, secondo i criteri del gusto, i pezzi migliori di ciascun disco a disposizione. L'industria non ha fatto altro che razionalizzare un metodo, una scorciatoia per prosciugare gli album normalmente in commercio fino a estrarne il succo più gustoso: talvolta gli equilibri sono eccellenti, in altri casi meno.
Dopo alcuni suggerimenti dello scorso mese, esauriamo l'argomento con altri nove titoli, tutti recuperati nella fitta schiera di pubblicazioni miste, dove predomina un tema, o un filone di riferimento, con l'apparentamento più o meno casuale di artisti di estrazione o tradizione diverse.

THE HIPPY MUSIC (Columbia/Sony)

È un'operazione concepita in Italia, perché in nessun altro paese si sarebbero consentiti un titolo e una grafica così pesantemente standardizzati e, diciamolo, prevedibili. Il concetto rimanda ad un certo movimento libertario, freakettone, dell'Amerika degli anni Sessanta e naturalmente molti pezzi sono bastioni leggendari della controcultura. Sedici tracce in tutto, con benemeriti ritorni di fiamma, da Janis Joplin agli Spirit, dai Byrds ai Moby Grape, da Grace Slick a It's a beautiful day, inframmezzati da inserzioni forzose e sciocchine (Shocking Blue, Santana e Mongo Santamaria che nella confezione viene ribattezzato Mango!). Certo, nessuno è perfetto, ma un pizzico di rigore (ogni tanto) non guasterebbe. Confuso: 6.

PEACE TOGETHER (Bmg)

Un progetto meritorio e coraggioso, che ha il sano principio di mettere in relazione artisti irlandesi e britannici, al fine di costituire un fondo a favore dei giovani nell'Irlanda del nord, terra travagliata e mai doma. Alla fine l'idea prevale sul disegno musicale, frastagliato e soggetto a verifiche non solo artistiche, evidentemente. Nelle tredici canzoni, intervengono con risultati sostanzialmente efficaci, Peter Gabriel, Sinead O'Connor, U2 con Lou Reed, Billy Bragg, Curve con Ian Dury, in un saliscendi di personaggi rinomati e altri emergenti. Volonteroso: 7.

ROCK TARGATO ITALIA (Columbia/Sony)

Da circa un anno i nuovi gruppi italiani vengono fagocitati con grande intraprendenza, quasi a sfiorare il cinismo, da discografici, media e addetti ai lavori, tutti alla ricerca della pepita preziosa. Nelle ultime generazioni ci sono esempi di valore assoluto, di pregevole gagliardia e creatività, ma anche modesti cialtroni, musicisti senza infamia e soprattutto senza lode.
Questa raccolta ha la caratteristica di mescolare le carte senza troppi filtri; accontentiamoci allora dei buoni, Kaballà, Gang, Avion Travel, Casinò Royal, Ustmamò, ripresi comunque nemmeno nelle tracce più rappresentative. Per citare una vecchia, celebre canzone, sulle frange del suono giovane italiano: si può fare di più. Pretestuoso: 5.

FESTIVALBAR STORY (Eml)

Cantarsi addosso. Un po' di nostalgia, la rievocazione dei bei tempi andati, il piacere di passeggiare tra ruderi e macigni magari dimenticati, ma mai rimossi dal costume italico: la panoramica concepita per celebrare il trentesimo anniversario della manifestazione guidata dal patron Vittorio Salvetti, che plana ormai regolarmente nei palinsesti estivi di Italia Uno, allinea 33 pezzi, perlopiù obliabili. Sono in sostanza grandi successi commerciali, tra cui piace ricordare Patty Pravo, Cher, Formula 3, Caterina Caselli, Kate Bush, Moustaki, Pino Daniele, Alice, assemblati con disinvolto pressappochismo. Banale: 5.

NEW FRONTIERS (Wea)

L'idea di base è un tantino di fantasia, ma lo sforzo progettuale merita attenzione: sono in tutto quindici canzoni, setacciate nel campo dei nuovi suoni, delle tendenze alternative al rock e al genere leggero. È un guazzabuglio, ma dagli ingredienti nobili, con orizzonti ampi e molte grandi firme, da Miles Davis a Brian Eno, da Philip Glass a David Byrne, da Laurie Anderson a Donald Fagen, con i quali si evita comunque il rischio della superficialità. Intelligente: 7.

SEX HITS (Columbia/Sony)

La traccia che funge da denominatore comune a *Sex hits* dovrebbe risultare la sensualità, testi e musica di particolare suggestione o carica erotica: dal grande mare che ospita la materia, vengono qui pescati sedici titoli, che in alcuni casi vantano il solo vincolo nel titolo, trattando poi di altre vibrazioni.
Comunque l'ipotesi e la trama risultano piacevoli, con esibizioni di George Michael, Marvin Gaye, Eurythmics, Glen Frey, B 52's. Superficiale: 6.

AREZZO WAVE '92 (Eml)

Uno dei più solidi e rinomati festival di area giovanile, tra rock e suoni lontani dalla routine, ogni anno, a giugno, chiama in un grande spazio cittadino gruppi indipendenti, e spettatori curiosi per una brillante kermesse dove sviluppare riflessioni sullo stato delle "new things" europee. In un doppio cd, venticinque brani, prezzo imposto di 42mila lire, ci sono i partecipanti di "Arezzo Wave '92", Mau Mau, Pitura Freska, F.F.F., Yothu Yindi e tanti altri. Stimolante: 7.

VISOM - Contemporary Instrumental music from Brazil (Windham Hill)

Un'ora di musica, tredici interpreti o gruppi, per fotografare la salute della più recente musica strumentale brasiliana: i nomi dicono poco o nulla, figure di secondo piano, che faticano ad uscire dai confini di casa. Alcuni spunti, però, risultano gradevoli e amabilissimi, uno sguardo veloce per capire almeno uno spicchio della musica brasiliana, riassunto dei lavori di un'etichetta di Rio de Janeiro, la Visom, nata nel 1985. Insolito: 6.

Enzo Gentile

Cosa si può vedere sul grande schermo

I consigli di un critico cinematografico per le vostre serate

Il cinema entra nella sua stagione migliore, quando la nebbia, l'umido e il maltempo consigliano il tepore di una sala magari con l'impianto dolby stereo dove un film si possa vedere nelle sue dimensioni naturali e gigantesche, con i dovuti sbalordimenti della tecnica, non miniaturizzato come appare in televisione. Ecco dunque i kolossal che portano effetti speciali e specialissimi, magari con l'optional dello spavento e del raccapriccio. Come accade in «Jurassic Park», il giocattolone di Steven Spielberg, re Mida della nuova Hollywood, che prende spunto da un bel romanzo di Michael Crichton per raccontare l'incubo genetico di una possibile resurrezione dei dinosauri. Ma l'operazione, a dispetto dei risultati che ha ottenuto ai botteghini di tutto il mondo (in America è oltre i 500 milioni di dollari. In Italia arriverà ai 50 miliardi, record assoluto), non è farina del miglior Spielberg. Di questo autore, che recentemente è stato onorato con il Leone d'oro alla carriera, pur non essendo ancora cinquantenne (e si sa che gli onori in genere arrivano tardi...), non possiede il consueto humour, la dolcezza, lo spirito dell'avventura: in un'unica scena lo si riconosce per intero, quando i bestioni entrano all'interno domiciliare sbattendo contro gli specchi e le piastrelle. Ma per il resto, reso omaggio al prodigio tecnologico che attraverso gli effetti digitali e la computer graphic rende animati e verosimili (e simpatici, noi stiamo dalla loro parte) ogni specie di dinosauri, il film arranca spesso, è recitato maluccio (Richard Attenborough, lo scienziato anziano, sembra la parodia di Archimede Pitagorico), va alla ricerca del sensazionale, cercando di spaventare a più non posso. E forse l'inconscio di qualche bambino ne va poi di mezzo. Allora che i bambini vengano a Paolo Villaggio che nel nuovo film di Olmi «Il segreto del bosco vecchio», tratto dal libro di Buzzati, lancia un onesto e sincero messaggio ecologico: anche se non è il miglior film di Olmi, la fantasia si esprime attraverso un'idea e ogni paragone con Disney non è puramente casuale. Sul piano del cinema giocattolo c'è in lista anche l'ultimo Schwarzenegger di «The last action hero», dove però il forzuto e mediocre attore d'origine tedesca deve spartire il grande schermo con un ragazzino prodigio che magicamente entra nel mondo della celluloide, come nella «Rosa purpurea» di Woody. Stritolato negli incassi da Spielberg, il film Columbia non ha mantenuto alcuna promessa, neanche sul budget che doveva essere di 47 milioni di dollari ed è arrivato invece a 120. Stallone, buttati i guantoni e la retorica rambesca, si dà invece all'alta montagna in «Cliffhanger» di René Harlin, thriller innevato in cui una coraggiosa guida con complesso di colpa (il pericolo è il suo mestiere) entra in collisione con alcuni gangster che hanno lasciato cadere il loro bottino in dollari su monti invalicabili. Naturalmente l'operazione vanta le sue scene emozionanti (guai se soffrite di mal di montagna), vale per il tasso di vertigine che produce, per le sequenze strabilianti con la cinepresa appesa alle rocce; mentre Sly continua nei suoi eroismi virili, con l'occhio liquido che l'ha reso famoso e sempre identico a se stesso.



Woody Allen, regista di "Misterioso omicidio a Manhattan", spassosa parodia del cinema thriller.

Molto meglio passare agli effetti speciali che derivano dagli odii umani. Metti, due ottime partite thriller d'inimicizia virile: «Il fuggitivo» di Andrew Davis e «Nel centro del mirino» del tedesco immigrato americano Wolfgang Petersen. Entrambi i registi, specialisti nel cinema d'azione, offrono al pubblico due prodotti di alta specializzazione in suspense, senza lasciare tregua e adoperando tutte le armi del cinema che arriva diritto allo scopo del batticuore, barattandolo se mai con la verosimiglianza dei fatti. Sono due storie un po' specolari, complementari, simili: in entrambe c'è un uomo contro un altro uomo, in duello. Ne «Il fuggitivo» (tratto da un famoso serial tv de-



Una scena di "L'età dell'innocenza" interpretato da Daniel Day-Lewis e Michelle Pfeiffer.

gli anni 60 che ebbe allora il massimo dell'audience) l'esimio cardiologo Harrison Ford, prima con barba poi ringiovanito, viene ingiustamente accusato dell'assassinio della moglie e, condannato a morte, scappa in Chicago e dintorni, assicurando contemporaneamente al pubblico che accorre numeroso un'emozionante sfida col poliziotto che gli dà la caccia e la ricerca del vero colpevole, il cui segno particolare è la mancanza di un arto.
Ford, attore molto professionale, si comporta da quel bravo borghese che ultimamente è diventato sullo schermo («Frantic», «A proposito di Henry»), dimenticando, eccetto la scena in cui si butta nella cascata della centrale nucleare, i suoi trascorsi di «Guerre stellari» e di «Indiana Jones». Il film è realizzato benissimo, possiede molti colpi di scena, vanta un finale che piacerà all'eroico Di Pietro (paese che vai, tangente che trovi) e sfodera l'asso nella manica di un attore che sta salendo in fretta i gradini della popolarità, Tommy Lee Jones, specialista in cattivi, qui capace però di vedere la giusta causa della giustizia.
Anche «Nel centro del mirino» parla di due uomini che si fronteggiano in stile sadomaso, quasi sempre al telefono: uno è un agente del servizio di protezione, ex guardia del corpo di Kennedy (e ancora si lacera perché non seppe, quel giorno del novembre '63, salvare la vita al suo presidente), l'altro è un maniaco serial killer presidenziale, di gusto nichilista, con grosse delusioni esistenziali alle spalle, che lo avverte dell'intenzione di uccidere il nuovo presidente anche perché l'America lo ha illuso e ora gli fa schifo: personaggio reale il primo (è morto da poco, portandosi dietro gli ultimi misteri su JFK), fittizio il secondo.
Petersen fa scattare un meccanismo diabolico, mantiene l'attenzione al massimo: quello strano rapporto che si stabilisce tra i due uomini, mentre Eastwood, come sempre in un ruolo «eterosessuale spinto», cerca di rintracciare il suo persecutore, è la cosa più bella e originale di tutto il film. Che peraltro vanta scene di grande tensione, sequenze da vertigine, un finalissimo a montaggio alternato e qualche debito a sir Hitchcock, facendoci altresì imparare molte cose su come si protegge durante la campagna elettorale un presidente americano (229 persone fanno la guardia a quello che in slang viene chiamato il "viaggiatore"), abituato a ricevere ogni anno migliaia di minacce. E tra gli attori è un'altra bella sfida: se Eastwood, con la sua espressione da prepensionamento, è bravissimo e spoglio, interiorizzato, John Malkovich con i suoi occhietti cisposi e nevrotici è semplicemente strepitoso nel farci sobbalzare il subconscio. E René Russo tenta di dare una mano di sex appeal, in un'inutile parentesi pseudo sentimentale che offre al piano perfino il refrain di «Casablanca», «As time goes by».
I presidenti vanno di moda al cinema, che li ha sempre rappresentati con tutti gli onori: nella historia vince ai punti, per numero di apparizioni, Lincoln, seguito a ruota da Roosevelt e Kennedy. Un altro film lo mette ora in primo piano, si tratta del divertente «Dave» di Ivan Reitman (anche lui immigrato a Hollywood: viene dalla Cecoslovacchia) in cui il primo cittadino americano, colpito da ictus durante un amplesso extraconiugale, viene "sostituito" da un brav'uomo che gli somiglia come una goccia d'acqua. Che darà, dopo un poco di apprendistato, una virata liberal al Paese, modificando il bilancio a favore dei bambini senza tetto, riconquistando la first lady, punendo le vipere annidate nei salotti ovali della ricostruita Casa Bianca e assicurando un successore con le mani pulite per il futuro. «Dave» è una commedia molto azzeccata e spiritosa, forse il primo titolo della nuova era Clinton, che si è sbarazzato degi eroi rambeschi per un tipo di cinema ottimista, furbescamente concepito al tavolino democratico, parente stretto dello stile new deal che aveva negli anni 30 le pubbliche relazioni di quel genietto dell'ottimismo di nome Frank Capra. E all'attivo va l'interpretazione straordinaria di Kevin Kline, che è un concentrato di humour e simpatia, mentre Sigourney Weaver tiene alta la bandiera delle first lady radical chic trascurate da mariti infingardi e reazionari.
Un altro bel gioco di cinema nel cinema, uno scherzo di raro divertimento e finezza, è il nuo-



"Dave", nella foto una scena con Kevin Kline e Sigourney Weaver, segna il ritorno del cinema americano all'"ottimismo" alla Frank Capra.

vo film di Woody Allen «Misterioso omicidio a Manhattan» in cui il grande umorista torna, dopo un decennio passato a mimare le profondità esistenziali di Bergman, alla voglia di sorridere di gusto, forse anche per equilibrare i suoi drammi privati. Com'è come non è, la sua nuova fatica, regolarmente ambientata a Manhattan, è una spiritosa parodia del cinema thriller, con un occhio a «La finestra sul cortile» di Hitchcock e un finale tra gli specchi che non può non ricordare «La signora di Shangai» di Welles. Nel raccontare i giorni emozionanti di due coniugi convinti che il vicino di casa abbia ucciso la moglie e che vogliono venire a capo del caso mettendosi nei guai, Woody coglie i soliti cinismi matrimoniali, satireggiando gli ambienti editoriali ed entrando in un gioco di coppia sconvolto da un "giallo", che ha poi tutte le ragioni per diventare intrigante e indipendente. Il cast è come sempre perfetto: torna la cara Diane Keaton al fianco di Woody, dopo un decennio passato tra le braccia (infide) di Mia Farrow; e accanto a loro si mettono in mostra, con molte parole, Anjelica Huston e Alan Alda, bel volto di popolarità televisiva.

E poi ci sono i film più seri, rarefatti, angosciosi. I film dei critici, che però sempre di più piacciono anche al pubblico. Metti, per esempio, il polacco Kieslowski, che ha vinto mezzo Leone a Venezia, col suo «Film Blu», primo atto di una trilogia che prende il titolo dai colori della bandiera francese. «Film Blu» è bellissimo e liberatorio: parte dalla cognizione del dolore di una giovane donna che, perduti il marito e la figlioletta in un incidente, chiude i contatti con la realtà, ma saprà riconquistare il suo ruolo attraverso l'amore, che si esprime anche attraverso la musica. Sebbene un po' ridondante, specie negli effetti finali che non rinunciano neppure al primo piano di un feto, Kieslowski anche stavolta riesce a indagare le pieghe dell'inconscio (e Juliette Binoche è strepitosa nel seguirlo, facendosi inquadrare le pupille), perlustrando la nostra vita quotidiana come aveva già fatto nel «Decalogo». E chi ama il "cine" d'autore non si lasci scappare quel grande film appassionato che è «Addio mia concubina», mezza Palma a Cannes, di Chen Kaige, che in tre ore racconta come in un grande romanzo nazional popolare cinese la vita di Pechino dagli anni 30 a oggi, inserita nei destini di due artisti dell'Opera di Pechino, legati tra loro da un affetto che dovranno poi dividere con una prostituta. Il pubblico e il privato si mescolano in un crescendo drammatico che è anche molto interessante sotto il profilo della storia del costume e della politica (amara) di quel Paese. Il regista insiste che non è un film sull'amore gay, e in realtà l'opera propone molto di più, alzando il tiro e mirando al centro: ma una parte del fascino viene dall'ambiguità splendida degli attori dell'Opera cinese costretti a impersonare anche le parti femminili. Una partitura elegantissima, un film che coglie di sorpresa e non annoia mai. Come il «Wittgenstein» di Derek Jarman, la nuova biografia del regista «maledetto» di Caravaggio, qui alle prese, vittorioso, con la scommessa di rendere cinematografica l'esposizione di una filosofia del linguaggio fortunata e di una vita invece gaia e sfortunata. Il cinema impegnato e arrabbiato coglie invece una bella vittoria con «Piovono pietre» di Ken Loach, messaggio da un'Inghilterra disastrata dove i poveri cristi fanno sempre più fatica a sopravvivere. Per verità, per umanità, per senso del cinema, il film vince con la lode: ma andrà ancora di moda il messaggio? Se espresso con questa ricchezza sociale e psicologica, in questo rapporto di causa effetto, noi siamo sicuri di sì e siamo disposti a spendere una sincera lacrima.

Maurizio Porro

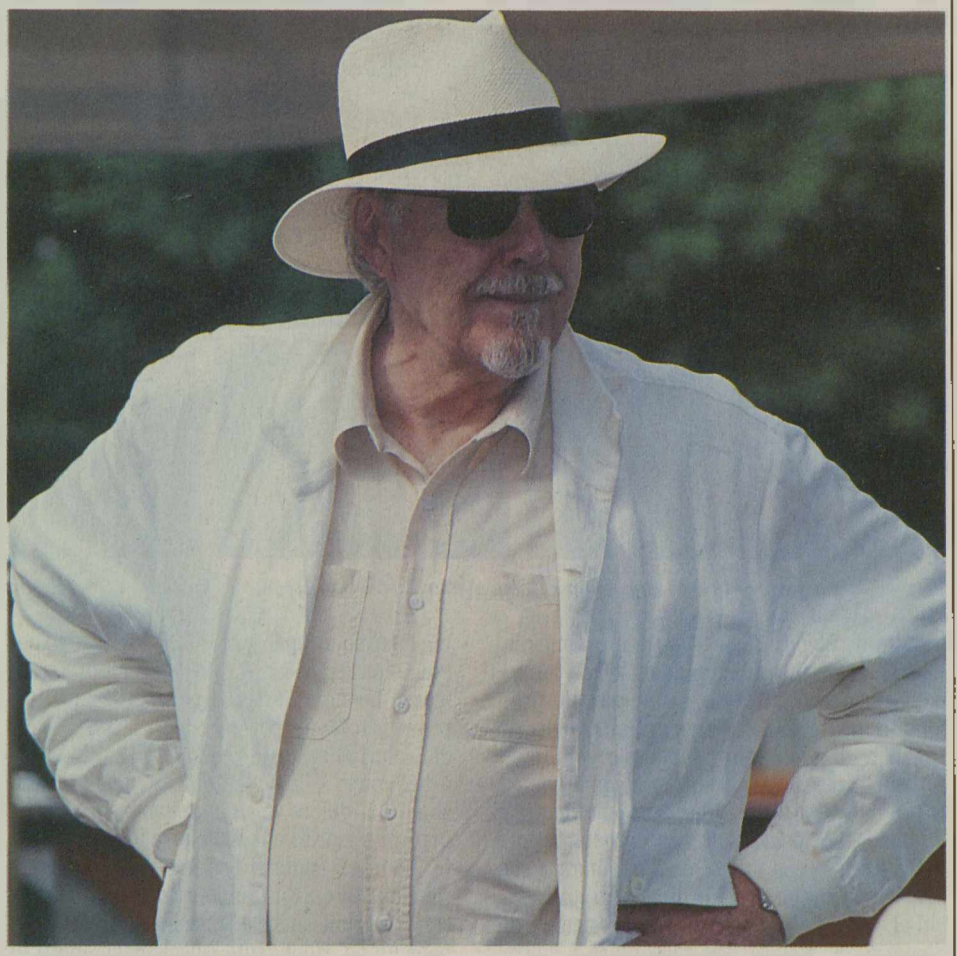
Scorsese e Altman: intervista a due maestri del cinema

«The age of innocence» e «Short cuts» sono film che non bisogna perdere

"L'età dell'innocenza" e "Short cuts, America oggi": due Americhe a confronto, divise da un secolo di storia, ma che si somigliano più di quanto si possa credere. Quella di Scorsese, datata 1870, con epicentro la società bene di New York secondo il bel romanzo di Edith Warthon; e quella di Altman, qui e adesso, secondo i racconti di varia e nevrotica umanità di Raymond Carver trasportati nella Los Angeles terremotata non solo geologicamente. Due maestri del cinema che questa volta si sono ispirati a una fonte letteraria ma poi hanno seguito appassionatamente la loro ispirazione di sempre: Scorsese con un film dal grande décor (scene e costumi bellissimi) che risente dei modelli di Visconti (la prima scena d'opera come in "Senso", il ballo dei ricchi come nel "Gattopardo") ma anche dei melò di Minnelli e Wyler; Altman con una tragica sarabanda di uomini e donne in crisi, nel caleidoscopio di un'umanità derelitta e votata al caso. Come in "Nashville" più di "Nashville".

Scorsese confessa tutto e subito: «Il mio film, "The age of innocence", esteriormente appare molto diverso dal mio cinema della violenza, ma in realtà, sotterraneamente, si apparenta alle grandi descrizioni tribali che ho sempre fatto, per esempio, in "Mean street" o in "Quei bravi ragazzi". Solo che si tratta dell'alta società di fine secolo, una tribù dai gusti molto anglosassoni, e quindi ci sono diverse regole: bisogna scegliere con proprietà le forchette a tavola, i pranzi vengono imbanditi con un senso del galateo maniacale, i codici di comportamento sono severissimi e così le regole morali. Tanto è vero che un amore verrà assassinato in silenzio e con tacite complicità dall'ipocrisia che sta nell'ombra: ma la violenza esiste, la si vede anche nell'atmosfera, in quella New York che, tra due fiumi, era spesso battuta da un vento così forte che tutti gli uomini per strada erano costretti a tenersi il cappello con le mani, come ho puntualmente riportato in una scena bizzarra del film».

Una ricostruzione quasi maniacale? «Era la prima volta che abbordavo una storia in costume, eccezion fatta per l'"Ultima tentazione di Cristo", e ho voluto attenermi ai fatti raccontati dal libro della Warthon che, pur essendo considerato un classico, in America aveva un poco fatto perdere, ingiustamente, le proprie tracce. Così ho ricostruito tutto con puntiglio, osservando stampe, diari privati e fotografie d'epoca, addirittura ricopiando la tipica disposizione dei quadri nelle case della società bene e ricchissima di allora. La stessa scrittrice era nell'ambiente giusto, e di certo sapeva quel che scriveva: la vera difficoltà l'abbiamo se mai incontrata noi, per la sceneggiatura, perché il materiale era ottimo e abbondante, tutto di prima mano».



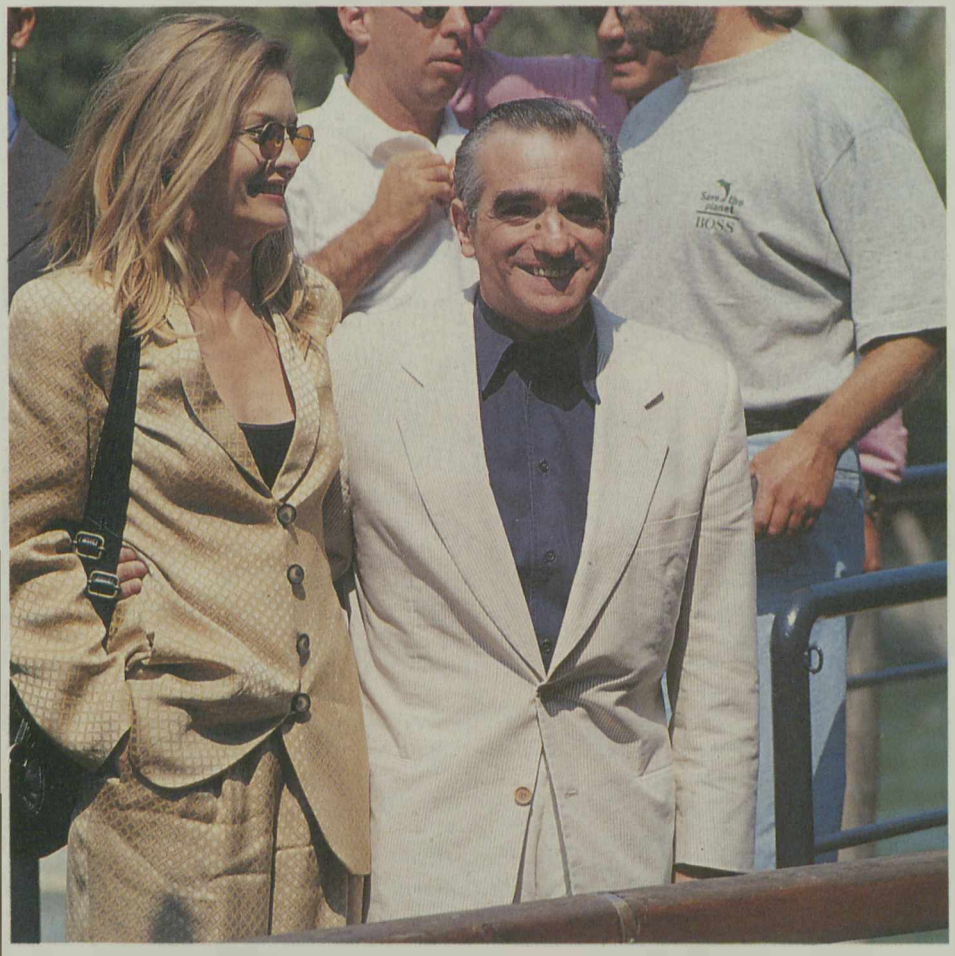
Robert Altman, regista di "Short cuts", tragica sarabanda di uomini e donne in crisi.

Rispetto alla saggezza del 51enne italoamericano Scorsese, che si fa precedere da splendidi, floreali, titoli liberty di testa di Saul Bass, il 68enne Altman dalla barba a pizzo, con 12 milioni di dollari, spara alto, un po' a casaccio, ma centra il bersaglio. In tre ore e dieci minuti di proiezione (e garantiamo che non c'è noia) il magistrale Bob schizza un ritratto puzzle dell'America che mette davvero paura. In realtà non è un film lungo, è un film "infinito": «Avevo girato per 40 ore di proiezione e più di così non ho potuto accorciarlo». È giustamente convinto di aver fatto forse il suo film più bello e sofferto, dove c'è lo

spettro di una certa America, ma anche allo scrittore scomparso nell'88 dà la sua parte di gloria e di meriti: «Del grandissimo Carver nel film ci sono i personaggi dei suoi nove racconti, le coppie che si dibattono in una crisi senza soluzione, una guerra silenziosa in cui nessuno più si ama o si capisce. Dio mio ci sono gli ambienti specifici della piccola borghesia losangelina (in origine i racconti si svolgevano nell'Oregon e a Washington), con sfaceli, corruzioni, tradimenti; e qualche altro personaggio creato da me come il clown, o le canzoni di Elvis Costello». Ci sono anche stravaganze divertenti: un giovanottone che esprime al telefonino le sue ansie di intervento erotico su un corpo femminile e una casalinga, mentre dà da mangiare al pupo, si esibisce nella conversazione telefonica "hot", provocando effetti grotteschi irresistibili.

«Il sesso è quello che è, non l'ho creato io. Oggi è soprattutto affanno, esibizionismo, business. Col sesso si prova a comunicare emozioni che le parole mercificate ormai non esprimono più. Il mondo erotico è spezzato in due e non riesce a ricomporsi». Ma tutto il mondo, americano e non, sembra sull'orlo del suicidio: «La quotidianità è fatta di solitudine, isolamento, disperazione, e anche il cinema, almeno a Hollywood, è diventato quasi sempre una merce scadente, per arraffare tanti soldi e subito: è un dramma universale, senza copyright, che io col cinema mi limito ad osservare e registrare con tutta l'oggettività di cui sono capace». Anche Scorsese dice la sua sull'erotismo: «L'ho rappresentato nel mio film con pochi tocchi sommersi, preferendo far vedere lo sfiorarsi di due dita, l'apparire di una spalla, il volgersi di un collo, piuttosto che una scena di passione: ma tutto dipende dalla cotta che ho preso per il libro, che mi ha portato nel suo gorgo emozionale. Gli amori impossibili mi hanno sempre colpito».

Nel film d'amore di Scorsese battono, non all'unisono, tre cuori romantici, quello della fidanzata e poi moglie Winona Ryder; quello della bella Michelle Pfeiffer, madame Olenska e cugina scandalosa; quello di Daniel Day-Lewis, ultimo dei Mohicani e degli amanti infelici. Nel film di Altman (in originale "short cuts" vuol dire "scorciatoie") ci sono decine di attori molto bravi e molto fedeli al regista, capaci di accettare anche poche battute, anche una sola scena, come fa magistralmente Jack Lemmon in un monologo straordinario di 9 minuti che non ti fa distogliere un attimo la faccia dallo schermo. E poi nel cast ecco il giovanotto arrabbiato di «The players» e «Bob Roberts», Tim Robbins, macho maschilista americano; ecco l'ex eroe di «Full metal jacket» Matthew Modine, e la canterina Lily Tomlin, oltre ad Andie McDowell («Green card»), Bruce Davinson, Jennifer Jason Leigh, Anne Archer, Cristopher Penn, tutti con occhiate d.o.c., specialmente Tom Waits.



Nella foto, Michelle Pfeiffer con Martin Scorsese che l'ha diretta nel film "L'età dell'innocenza".

Per il futuro Altman, che ha sempre in mente anche un remake di Mata Hari, sceglie ancora una scorciatoia: va a Parigi a girare quel suo famoso "Prêt à porter", un film sulla moda che sta preparando da dieci anni, ma che rimane sempre attuale e che pare finirà con una grande scena di orgia cui il regista ha cordialmente invitato tutti i giornalisti che possono fare a meno del senso del pudore e accettano di mettersi nudi davanti alla cinepresa. «Girerò durante le sfilate di moda della stagione '94-95 e come sempre il film intrecerà tante storie diverse: ma oggi ho imparato a rispettare di più questo labile mondo dell'apparenza e del look».

Scorsese ha addirittura quattro progetti in gestazione tra cui uno è una violenta storia di crack nella provincia della East Coast; ma gli sta molto a cuore una biografia di Gershwin, così come lo preoccupa la sorte del cinema nel prossimo secolo e si dà molto da fare per la conservazione del patrimonio della cineteca, partecipando anche ai lavori di una tv privata americana che riesce ogni sera a raccogliere fondi perché il cinema resista nel tempo. Sotto la sua protezione, due grandi film del passato, "Notte senza fine" di Walsh e "Johnny Guitar" di Ray (con una splendida Joan Crawford quasi "en travesti") sono stati restaurati e ripresentati, anche in Italia. E poi Scorsese ama i fornelli e nei momenti liberi sta in cucina, dove possiede una ricca collezione di libri di ricette, anche antiche romane.

Certo, mentre l'America di Scorsese è in flash back bellissima a vedersi, va ad ascoltare "Faust" di Gounod, balla il valzer, beve il tè ed è capace di grandi sacrifici inutili tra lussi, balocchi e profumi, quella di Altman fa fatica a sopravvivere. La sua gente comune è nevrotica, disamorata, non sa più volersi bene, non sa più parlarsi di cose vere, che magari uccide a caso, per scherzo, nei giorni di ordinaria follia, quando anche un bambino può morire per un banale incidente di macchina. Non a caso il film inizia, con ampia facoltà di metafora, con alcune bellissime scene di disinfestazione del cielo sopra Los Angeles («gli elicotteri vanno interpretati secondo desiderio e coscienza») e finisce, quasi biblicamente, con l'annuncio del terremoto prossimo venturo. Tutti hanno tradito tutti. Sopra le altre si sente la voce di una cantante jazz, bella e stanca. Altman, bravo e cinico, conosce l'arte del montaggio ma non conosce il senso della parola retorica: la sua America di oggi è tutto fuorché sentimentale, e il film appare una lente di ingrandimento appoggiata su un'umanità ridotta a malata terminale. «Perché a me piace la verita — dice Altman — anche quando si porta dietro un'inevitabile scia di dolore. Nessuno ha programmi: si tira a campare. Io, lei e Clinton».

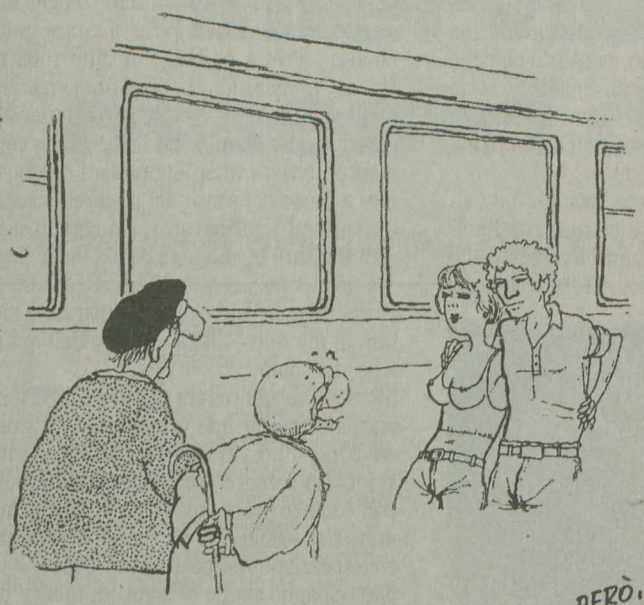
Maurizio Porro

SMEMORANDA EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GE

Vecchietti

di Enzo Lunari

















WINDOW ● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE
DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● O DAL FINESTRINO

AMICOTRENO

TERZA CLASSE

Calolzio-Milano

di Gino & Michele

Una bella donna. Non più giovanissima, ma indubbiamente una bella donna. Salvatore la guardava, seduta di fronte a lui, con la gonna che le si muoveva impercettibilmente ad ogni cadenzato, lento sobbalzare del vagone. Delle belle gambe, appena segnate da qualche vena ereditata, forse, da una lontana maternità. Lontana ma non troppo, perché in fondo la donna davanti a lui aveva da poco superato la quarantina. Acquario, pensò Salvatore. Con un forte senso artistico, molta creatività, la testa tra le nuvole. Ecco, adesso stava certamente pensando a quale piatto avrebbe inventato per la sera. Perché le femmine, si sa, a volte la loro creatività sono costrette a metterla in cucina. Questo pensava Salvatore mentre guardava la donna davanti a lui. Femmine, diceva. Una parola abbastanza desueta e rara al Nord, ma lui la pronunciava con orgoglio: l'aveva sentita dire fin da piccolo, in casa. Suo padre chiamava sempre così le donne, sua madre compresa.

Salvatore non era meridionale, d'anagrafe. Nato a Calolziocorte, cinque minuti in moto dalla gelateria di Mandello sul Lario, lago di Lecco. Giovane per hobby, fattorino per necessità. Un padre venuto dal Sud, a lavorare vent'anni prima nella stessa ditta del figlio, a Milano, e ritornato precipitosamente al Sud con una donna conosciuta al Nord. Una femmina un po' puttana, pensava Salvatore. Ma non lo disse mai a sua madre perché lei — sua madre — aveva pianto abbastanza per quella storia. Lei che non aveva mai voluto ricostruirsi una vita, bella com'era. Aveva continuato a tirar la carretta, tutti i giorni anche lei a lavorare a Milano e a farsi venire il gomito della lavandaia a pulire vetrate e a spolverare scrivanie.

Salvatore pensava a tutte queste cose tra Calolzio e Milano "treno-locale-ferma-in-tutte-le-stazioni".

La donna davanti a lui leggeva una rivista. Non sembrava particolarmente concentrata, però. Leggeva, alzava gli occhi, posava per qualche attimo il giornale sulle ginocchia; uno sguardo fuori dal finestrino, uno sguardo distratto al corridoio affollato, uno sguardo davanti. Ecco, ora i suoi occhi neri gli accarezzano il viso. O forse è solo un'impressione. La donna è davvero bella. Il suo volto ha un'intensità insostenibile. Il suo corpo, perfettamente intatto, non concede nulla. La sua sinuosità resta dolcemente adagiata dentro le pieghe di una veste semplice, senza tempo. Salvatore sa chi è quella donna. La ama da sempre. L'ha osservata ogni mattina prendere il suo stesso treno, sempre quello; l'ha spiata ogni giorno, ogno giorno ha dormito, in quel viaggio lento e cadenzato, tra le pieghe della sua veste. Ha creduto, ha voluto credere di farlo, viaggio dopo viaggio.

Se solo avesse potuto lui, diciottenne, avrebbe voluto che lei fosse la sua donna, l'unica, l'Assoluta. Lui che non aveva avuto mai altre donne, ancora. Lui corteggiato e amato. «A l'è inscì un bel fioeu», dicono dalle sue parti.

Niente. L'unica donna per Salvatore restava *quella* donna lì. Che durante quei sessantotto minuti quotidiani non gli parlava mai, che aveva visto lentamente, per tanti anni, invecchiare davanti a lui, stesso scompartimento, stesso treno, stessa destinazione.

Invecchiare... In fondo si sentiva quasi più vecchio lui, pensava Salvatore. Quando alle sei e ventidue tutte le mattine saliva sul vagone, stravolto ancor prima di arrivare in città, con la bocca impastata dalle birre al bar della sera, della notte prima, con gli amici. E lei tranquilla, lì davanti. Mai una ruga, mai un tic, mai un segno di stanchezza.

Una donna così mica la si inventa, mica la si costruisce. O c'è o non c'è.

Il treno sciorinava lento le stazioni... Osnago, Carate, Arcore, Monza, Sesto... Nella luce terrea della prima mattina si intravedevano i palazzi sempre più alti, sempre più grevi, della megalopoli che inghiotte. La donna aveva ripreso a leggere. Ormai, come chi viaggia sempre, la donna sapeva certamente riconoscere dal rumore, dai suoni, persino dalle voci di chi c'era e di chi non c'era, il lento avvicinarsi della città, stazione per stazione. I suoi sensi, apparentemente lontani, decifravano i sapori e gli odori, avevano imparato addirittura a decodificare gli sguardi dei presenti. Senza alzare la testa dalla lettura. "Sentiva" che quegli occhi che sapeva puntati addosso al suo viso, alle sue mani, ai suoi abiti, potevano essere occhi di desiderio, o di curiosità, o di abitudine e di noia. Sapeva se erano occhi d'amore. Salvatore ora la sta guardando. Per l'ennesima volta si sta nascondendo tra qualche piega della sua veste. Gli pare di sentire odore di corpi, o forse di saponi, o forse più semplicemente odore di treno. Già, perché il treno ha odore di treno, pensa Salvatore. È un odore che ti porti addosso per tutta la vita, quando viaggi per forza.

Salvatore è nascosto dentro, sotto le pieghe della veste. Forse non sente neppure il lungo stridere dei freni. È un rumore di fine corsa, quello che ti offre alla città. Forse non vede neanche la gente che frenetica si accalca verso i portelloni. Quella folla così uguale a lui che ormai è già scesa si è incolonnata a far risuonare, con i propri passi, con qualche parola scambiata di fretta, la grande eco della stazione Centrale, sotto le volte vetrate che sembrano proteggerla — quella folla stordita — ancora per pochi attimi prima della grande fregatura quotidiana.

«Turi...».

La donna è in piedi davanti a lui.

«Turi, non puoi continuare così».

La donna si è chinata, gli sta sfiorando i capelli con la mano.

«Turi, stai fuori troppo la sera. Poi, alla mattina guarda come sei ridotto».

Ormai Salvatore si è alzato. Sono scesi.

«Sono proprio stanco. Stasera sto a casa con te, mamma».

Se un giorno Tom Waits...

Intervista a Lella Costa, dove si scopre che l'attrice ha un desiderio segreto: quello di poter incontrare un giorno il cantautore americano

Franca Valeri l'ha descritta così: «Piccola, cortese, anche se crede di essere un po' aggressiva, bonariamente distratta, lei nella vita butta fuori con riserbo una sicurezza che è il velario della sua riflessione costante». L'ho incontrata a casa sua a Milano, sorprendendola (mancava, a causa di un guasto, la corrente elettrica in tutto il palazzo e ciò ha impedito il pur minimo preavviso concesso dal citofono) durante un momento di quella vita familiare a cui tiene molto. I pupazzi e i giochi di Viola, la bambina più piccola («Ha un anno e quindi è ancora in garanzia: ha appena fatto il tagliando»), sono distribuiti con "logico" disordine sul divano e le poltrone. Lella, facendomi accomodare, si scusa e si affretta a far spazio accatastando in un angolo, con gesti delicati, i vari oggetti. Cominciamo a parlare, anzi comincia lei a parlare (è rapidissima nel farlo e per porre le domande bisogna essere abili a sfruttare le pause, tanto brevi da essere quasi impercettibili); esordisce con complimenti, che sottolinea: "sono autentici", per "Amico Treno", «una rivista di cui ho letto gli ultimi numeri e che ho trovato molto piacevole». Sono sospettoso e la interrogo sui contenuti. È vero! Ha letto il giornale e lo dimostra citandomi alcuni passi delle interviste a Gene Gnocchi e Piero Chiambretti. Evidentemente soddisfatto (e lusingato) le chiedo di "raccontarsi" e con ricercata galanteria, soprattutto per ricambiare (anche se è vero!), una volta appresa l'età le dico che non dimostra affatto i suoi anni.

Anche se ormai sei diventata familiare al grande pubblico, forse (e ingiustamente) più per le tue presenze televisive al salotto del "Maurizio Costanzo Show" che per l'attività teatrale, vorrei chiederti in apertura d'intervista di presentarti da sola.

«Approfitto di questa possibilità che mi offri per dire subito che il mio nome completo, ripulito da diminutivi, è Gabriella Costa. Sono nata a Milano il 30 settembre del 1952, Bilancia con ascendente Capricorno (quando lo dico a qualcuno spesso la reazione è "Ah, però!", anche se credo che questo non abbia molta importanza e che anzi nessuno sappia veramente cosa comporti la congiunzione zodiacale). Dopo le medie mi sono iscritta al liceo classico "Carducci" che a Milano viene considerato di "periferia" e meno prestigioso rispetto al "Parini" e al "Beccaria". Ho frequentato in seguito la facoltà di Lettere ma, anche se conservo gelosamente un libretto dal quale risulta che il piano di studi è stato regolarmente completato, non mi sono mai laureata.

Continuo a vivere a Milano nonostante tutto; tutto che vuol dire il degrado ambientale, le corruzioni ecc. Molti si lamentano che Milano è cambiata, che Milano non è più come prima: a me sembrano osservazioni abbastanza banali, le città cambiano non solo perché mutano aspetto le facciate delle case ma anche per il resto: ci mancherebbe altro! Sicuramente in questi ultimi anni la qualità della vita nella megalopoli lombarda è per certi versi peggiorata, comunque (e non so se sia una scelta fatta più per perversione che per patologia) ho deciso che, se città deve essere, val la pena di stare a Milano».

È una posizione diametralmente opposta a quella di altri personaggi famosi che, anche prima di "Tangentopoli", hanno scelto di emigrare in altre città ritenute più accoglienti. Secondo te Michele Serra, tanto per fare un esempio fra i tanti, che a suo tempo aveva ampiamente giustificato il suo distacco da Milano, ha sbagliato?

«Secondo me lui ha fatto benissimo a lasciare Milano con tutta la redazione di "Cuore" al seguito, rispetto totalmente la sua scelta. Non mi sembra però giusto (ma questo non riguarda Michele) dover sempre teorizzare sulle scelte delle persone, dei singoli. Se uno decide di comportarsi in un dato modo non è necessario che tutti gli altri lo seguano.

Nell'operare delle scelte è importante considerare anche quello che ognuno di noi si porta dietro, la propria storia, la famiglia. Per restare nell'esempio di prima, non so dove viva la famiglia di Michele ma la mia famiglia risiede a Milano. Non ci vediamo mai, ma è di grande conforto il fatto di sapere che siamo vicini».

Come inizia la tua carriera di attrice? Quando hai scoperto la vocazione per il teatro?

«Negli anni 70 facevo politica in quel modo globale in cui si faceva allora, con una tipicità che ha caratterizzato quel particolare momento storico: pur non "militando" nel vero senso del termine ero molto proiettata nel sociale. Con alcuni amici partecipavo ad esperienze nate intorno a Niguarda (famoso complesso ospedaliero milanese, NdR) finalizzate a dar vita ad un consultorio popolare di psicoterapia. In quell'ambito organizzavamo training con la partecipazione di analisti e psicoterapeuti. Durante una esercitazione pratica in cui noi allievi dovevamo sostenere a turno il ruolo dell'aspirante terapeuta e quello del paziente, ho interpretato la parte di una schizofrenica ottenendo un successo clamoroso, al punto che gli altri partecipanti mi hanno domandato perché non mi fossi dedicata al teatro. A 23/24 anni mi consideravo ormai fuori tempo massimo per intraprendere la professione di attrice e avevo alle spalle un'esperienza sicuramente diversa da quella che normalmente ha chi si trova a calcare i palcoscenici: mi mancava la classica "folgorazione" che in questi casi ti colpisce in tenera età. Non posso quindi affermare di aver mai avuto "il sacro fuoco"; a quel punto, però, ho provato lo stesso. Mi sono presentata agli esami di ammissione all'"Accademia dei Filodrammatici", non potendo neppure lontanamente pensare di accedere alla scuola del "Piccolo Teatro" che richiedeva un impegno a tempo pieno. Avevo scelto di vivere da sola e dovevo per forza lavorare, anche se lo facevo soltanto per tre giorni alla settimana».

Di che lavoro si trattava?

«Ho lavorato per alcuni anni in un'agenzia che distribuiva libri stranieri in Italia. Tieni presente che nel 1970 quello era un mestiere atipico per una donna: non si era ancora affermata, infatti, la figura della donna manager, o per lo meno di una donna "viaggiatrice" per lavoro. Mi trovavo quindi a lavorare con colleghi tutti rigorosamente maschi, impegnata a dimostrare le mie capacità e soprattutto una non inferiorità nei loro confronti. Il lavoro era

abbastanza divertente: occorreva conoscere le lingue e io parlo bene l'inglese e il francese lo invento volentieri. In seguito sono passata alla "Guaraldi" (una casa editrice, NdR) che in quegli anni aveva tentato un rilancio. All'"Accademia" ho avuto come insegnante Ernesto Calindri, che era docente di recitazione. Mi dissero subito che forse avrei potuto fare teatro, ma solo come caratterista, perché non possedevo né il fisico né l'impatto necessari per una prima attrice. Non mi sono mai scoraggiata e con trasporto mi sono buttata in questa cosa del teatro "off" perché naturalmente era tutto molto "off". In quel periodo ho avuto la fortuna di frequentare anche la scuola di mimo sotto la guida di Maurizio Nichetti, che è stato il primo a "sbattermi" fisicamente sulle tavole di un palcoscenico con un pubblico vero, dopo aver inventato per me un ruolo un po' "claunesco" (vestita da pagliaccio dovevo andar dietro ad una ballerina). Da quel momento ho cominciato ad avere netta la sensazione che solo facendo quel mestiere non avrei subito la schizofrenia che spesso si prova nei confronti di un lavoro che svolgi per poter sopravvivere, quando la tua vera vita è altrove. E questa mi è sembrata una motivazione sufficiente per tentare veramente, per andare fino in fondo».

Hai dovuto subire, come capita spesso alle giovani attrici, una lunga teoria di provini prima di arrivare finalmente dentro una vera scena?

«Sì, naturalmente. Debbo considerarmi comunque una privilegiata avendo vissuto soltanto per due volte quelle che sono considerate a ragione vere e proprie situazioni frustranti. Ricordo (e come potrei mai dimenticarla?) l'umiliazione che provai quando nel 1979 mi presentai al "Lirico" per un provino indetto per l'assegnazione di un ruolo di secondo piano nel "El nost Milan" di Bertolazzi (un classico del teatro dialettale milanese, NdR). Le parti principali naturalmente erano state già tutte assegnate: Mariangela Melato fu in quell'occasione una protagonista indimenticabile, la sua è stata un'interpretazione fantastica. Io, assieme a tante altre povere disgraziate, speravo di ottenere una particina, anche molto secondaria, di quelle dove dici, se va bene, due sole battute in tutta la serata: ma... non ci fu verso! Piantata su un palcoscenico enorme, senza vedere neppure in faccia chi mi stava in qualche modo esaminando, sentii che quello non era il mio ambiente, non era quello che mi ero immaginata: decisi in quel momento di non riprovarci mai più».



L'attrice Lella Costa, 41 anni, milanese, nata sotto il segno della Bilancia.

Visti i risultati, quand'è che sei tornata sulle tue decisioni?

«Non ci sono affatto tornata! Dichiarata una volta per tutte la mia avversione e la repulsione verso quel tipo di selezione, decisi l'anno dopo di "produrmi" in proprio. Nel 1980, unendo la mia incoscienza a quella di Stella Leonetti (anche lei debuttante come autrice e regista), andai in scena con un monologo dal titolo "L'orfana e il reggicalze". Interpretavo una ragazza che in fondo mi somigliava molto: era un po' il consuntivo di quello che poteva essere una donna della fine degi anni 70, con il "precariato" in tutti i campi: sentimentale, casa con lo sfratto, ambizioni professionali frustrate (la protagonista voleva fare la giornalista, ma la mandavano a recensire le paninoteche). Si trattò di una vera esperienza di totale autofinanziamento. Stella aveva una certa indipendenza economica (aveva fatto la giornalista a Milano) e io tiravo su qualche soldo piazzando libri: utilizzando i nostri risparmi, a novembre affittammo per una settimana, visto che non riuscimmo ad ottenere un affidamento basato sulla concessione di una percentuale degli incassi, la "Sala Azzurra" della "Civica Scuola di Arte Drammatica". La determinazione nell'affrontare quell'esperienza fu tale da consentirci di avere in sala il tutto esaurito per le sette serate. L'investimento che avevamo fatto non era da poco (ogni serata ci costava 120 mila lire, che per noi allora erano veramente tante), ma alla fine c'eravamo riuscite: fummo accompagnate pure da un'eccellente stampa. Conservo ancora un ritaglio di "Panorama" che parlando dello spettacolo lo definiva come qualcosa di sorprendente e io venivo indicata come un attrice stupefacente».

Hai cercato di sfruttare in qualche modo l'improvviso successo?

«Come logica avrei dovuto, sull'onda della popolarità, partire subito per Roma alla ricerca di un buon agente teatrale, ma ho fatto una scelta diversa: sono rimasta a Milano a condurre una vita sbandata dal punto di vista sentimentale, che in barba a tutte le ragioni di questo mondo ponevo in quel momento innanzi a qualsiasi altra cosa e quindi anche al possibile successo come attrice. Sempre con Stella abbiamo messo in scena un altro spettacolo, meno bello del precedente, con altri personaggi (cosa che ha finito per creare numerosi pro-

blemi di convivenza). Ricordo ancora con piacere quel periodo che mi ha insegnato molte cose. Facevo di tutto: ero capace di partire di notte alla guida del grosso furgone che avevamo acquistato per caricarci la scenografia, attraversare tutta l'Italia, scaricare e montare le attrezzature e poi recitare la sera successiva. Ho persino imparato a rotolare i cavi degi elettricisti. Oggi per fortuna non è più così faticoso. Con me c'è sempre una persona che guida (anche se questa è una conquista relativamente recente) e non sono più costretta a piantare i chiodi. È stato sicuramente molto importante "godersi" ogni parte del lavoro e quei trascorsi mi permettono oggi di non avere alcun timore dell'eventualità che si debba ricominciare da capo, non ho nessuna paura di dover provare fatica».

Durante i tuoi viaggi di lavoro hai mai usato il treno?
«All'inizio della mia carriera sono stata costretta a usarlo poco. Viaggiavo quasi sempre di notte per guadagnare tempo e dovevo portarmi dietro tutte le attrezzature necessarie allo spettacolo: in treno era impossibile. Oggi, appena posso, faccio viaggiare la persona che guida il furgone da sola e io lo raggiungo in treno, che è il mio mezzo di trasporto preferito (non sto raccontando delle storie!). Odio gli spostamenti in auto; le lunghe vacanze (tre mesi di riposo assoluto in estate, per poter stare vicino alle mie figlie) sono sempre stanziali. Quest'estate mi sono ritirata a Levanto, il paese immediatamente a ridosso delle Cinque Terre, e per andarci ho utilizzato il treno; poi, una volta lì, ho adoperato la bicicletta».

Ritorniamo al tuo lavoro. Alla luce di quanto mi hai raccontato non si può certo dire che sei stata particolarmente favorita dalla sorte.
«Penso invece di essere stata molto fortunata, perché se è vero (ed è vero!) che ho dovuto conquistarmi pezzetto dopo pezzetto il successo, alla fine ci sono riuscita senza mai dover rinunciare alle cose che avevo voglia di fare, senza compromettere la mia vita. Nel 1983 ho avuto la prima figlia, Arianna, frutto di un bellissimo rapporto con un uomo con il quale però avevamo deciso (di comune accordo) di continuare ad avere vite separate. La mia vita si è riempita di cose: una maternità vissuta in modo totale, faticosissima ma nello stesso tempo goduta pienamente. La figlia è riuscita a sistemarmi la vita. Finalmente tutto sembrava più chiaro, ho capito all'improvviso quali erano gli obiettivi, cosa volevo realizzare. Ho cominciato proprio in quel periodo a scrivere da sola i miei lavori téatrali: "Adlib" (1987) è stato il primo, seguito l'anno successivo da "Coincidenze" (1988), da "Malsottile mezzogaudio" nel 1990 e da "Due" nel 1992».

In generale è così importante scrivere i testi dei propri spettacoli?
«Per una donna sì. Normalmente i testi degli spettacoli comici, anche quelli interpretati da donne, vengono scritti da uomini. Forse è proprio questo che, esclusi i casi di Bice Valori e Franca Valeri, non ha permesso in passato l'affermazione di grosse personalità femminili in questo genere. Questo non vuol dire che oggi manchino delle individualità di spicco: basti pensare a Ombretta Colli e a Franca Rame; rimangono però splendidi casi isolati».

Nel 1990 ti sposi, nel 1992 nasce la seconda figlia. Questi due nuovi "personaggi", una volta entrati nella tua vita, non hanno in qualche modo condizionato Lella Costa attrice?
«Mio marito, Andrea, è meraviglioso. Non mi ha mai ostacolato anzi, quando può, mi segue durante gli spettacoli. Si occupa di altre cose, ma capisce perfettamente la mia voglia di lavorare in teatro. Con lui litighiamo, o per meglio dire ci accaloriamo, soltanto quando parliamo di politica, dei destini del mondo che ci circonda. La presenza del marito e della seconda figlia (ma vale anche per la prima) mi stimola a tornare a casa subito dopo gli spettacoli tutte le volte che è possibile, anche se le distanze non sono brevi (ad esempio, dall'Emilia e dal Veneto), per essere presente il più possibile fra le pareti domestiche».

Quando e perché la scelta del filone comico?
«La decisione risale al 1980 quando portai in scena "Repertorio", uno spettacolo che metteva insieme il comico e il drammatico. Mi resi conto di essere in grado di far bene tutte e due le cose (credo di essere una buona interprete drammatica), ma che far ridere era più difficile. Cercare il lato comico delle cose assomigliava maggiormente, però, al mio modo istintivo di guardare il mondo: nel momento in cui ne ebbi consapevolezza... ecco avevo deciso!».

Non hai mai pensato di recitare, che so, Shakespeare?
«Una costante nella mia vita è stata quella di recitare sempre e comunque opere di autori contemporanei, non ho mai portato in scena qualcosa di classico, di "antico". Certamente mi sarebbe piaciuto recitare Shakespeare però, con l'identità professionale che a questo punto mi sono faticosamente costruita, o mollo



Teatro, radio, televisione caratterizzano la carriera della "poliedrica" Lella Costa.

tutto e vado con Peter Brook (faccio una cosa totalmente diversa e imparo) o mi accontento di quello che riesco ad esprimere nei "miei" ruoli abituali. Al momento non sono particolarmente brava a interpretare Porzia del "Mercante di Venezia" o una delle tre figlie di "Re Lear"; penso che riuscirei a farlo bene — e lo dico senza nessuna civetteria — perché credo di essere una buona attrice. Ma sono convinta che ci siano molte altre colleghe che sarebbero (e lo sono di fatto) in grado di farlo meglio di me. In generale ritengo sia più importante impegnarsi a far meglio quello che si è in grado di fare, piuttosto che avventurarsi in campi diversi solo per voler dimostrare poliedricità».

So che la tua esperienza professionale non è limitata al teatro, ma che puoi vantare, tra l'altro, dei buoni successi radiofonici e televisivi. Me ne vuoi parlare?
«Dopo la nascita di Arianna ho fatto molta radio. Sono stata in programmi radiofonici al fianco di Massimo Catalano, di Michele Serra (che nel programma "Viva la radio" interpretava un personaggio indimenticabile che si chiamava "Il pinco"), di Antonio Catania, di Tullio Solenghi, di Mario Marenco, di Linda Brunetta, di David Riondino ecc. La parentesi della radio è stata anch'essa importantissima per la mia carriera. Lavorando dietro quei microfoni, nei programmi in diretta, ho capito fino a dove potevo arrivare con l'improvvisazione, quanto "ci vuole orecchio" (come dice il "maestro" Jannacci). Quando gente come Renzo Arbore, che sa veramente cosa vuol dire, afferma che la radio rappresenta una grande scuola per le persone del mondo dello spettacolo dice il vero.
Altra esperienza fondamentale è stata quella del doppiaggio delle "soap opera" americane. Per cinque anni ho prestato la voce a un personaggio di "Sentieri", Reva Shayne, che ha poi avuto un tragico destino finendo in mare con la sua auto. Il corpo, però, non è mai stato ritrovato e ciò mi fa ritenere ancora possibile un suo ritorno. In quel periodo erano in molti a riconoscere la sua voce durante i miei spettacoli. Qualcuno venne pure in camerino dicendomi: "Signora, che emozione! Stasera in teatro ho potuto risentire la risata di Reva".
In televisione ho partecipato a diversi programmi: "Ieri, Oggi, Domani", "Omnibus", "La tv delle ragazze", "Fate il vostro gioco", "Ottantanonpiùottanta", "Il gioco dei 9", "Amici" (ideato da Maria De Filippi e da lei proseguito in seguito alla mia seconda maternità) e, naturalmente il "Maurizio Costanzo Show". Qualche volta sono apparsa pure sul grande schermo: in "Ladri di saponette" di Maurizio Nichetti e in "Visioni private" di Francesco Calogero.
È mia anche la voce della pubblicità televisiva della Fiat "Panda": per due anni ho ripetuto "Sì, ma c'è"».

Nel gennaio del 1992 la "Feltrinelli" ha pubblicato un tuo libro "La daga nel loden". Ne vuoi parlare e, soprattutto, mi spieghi il significato di questo titolo?
«Non si tratta di un vero e proprio libro, nel senso che in quelle pagine vengono riportati soltanto i primi tre monologhi di cui sono stata autrice ed interprete. Ad ognuno dei pezzi ho fatto precedere un breve ricordo di come sono nati, in quale contesto sono stati concepiti. Per avere una spiegazione del titolo ti consiglio di leggere la quarta di copertina del volumetto, anzi facciamolo assieme: "Questa piccola frase in codice mi ha accompagnato per anni, e ha rappresentato una sintesi segreta e perfetta di un clima, un periodo, una tensione ideologica ed emotiva di cui continuo spudoratamente a sentire la mancanza. La daga era l'arma, mitologica e metaforica, infantile e invincibile, che per molto tempo la mia generazione ha nascosto, quasi con pudore, tra le pieghe insospettabili della vita di tutti i giorni — il loden appunto. Insieme al pane e alle rose, al diritto all'ozio, al bisogno di comunismo e di magia, e a quel sogno di perfezione a cui ormai non sappiamo più trovare un nome. Questo libro è dedicato a tutti quelli che sapranno capire questa spiegazione e, soprattutto, a tutti quelli che la daga nel loden la nascondono ancora"».



Lella Costa, dopo il debutto a Forlì nel gennaio '94, sarà al Ciak di Milano con un nuovo monologo "Magoni".

Negli anni passati era famoso il tuo impegno a favore della sinistra e dei diritti degli oppressi. Oggi sei ancora sulla barricata?
«Oliviero Ponte di Pino, il critico de "Il manifesto", mi ha definita non troppo tempo fa: "Eroina della sinistra sentimental-patetica". A me la cosa dà un po' fastidio però debbo riconoscere che, alla fine, si tratta di un'immagine calzante. Io ci metto grande onestà nelle cose che faccio e questo può sembrare velleitario e patetico, ma per me è un atteggiamento irrinunciabile. Penso che alla gente devi sempre far capire da che parte stai con le cose che fai. E io cerco di chiarirlo con i testi dei miei spettacoli, ma anche, ad esempio, scrivendo come faccio, o come ho fatto in passato, per "Linus", "Smemoranda", "Cuore", "Dire, fare, baciare". Ritengo che non sia necessario piacere a tutti ad ogni costo. Chi viene a vedere Lella Costa in teatro deve aver già fatto una scelta.
Il mio impegno nel sociale non è un granché, nel senso che faccio meno di quel che vorrei. Cerco di rendermi utile come posso, partecipando a spettacoli per la raccolta di fondi per gli extracomunitari, i disabili, l'associazione per lo studio delle malformazioni ecc. Lo ritengo un privilegio essere invitata a questo tipo di manifestazioni».

In questo momento stai lavorando per preparare un nuovo spettacolo?
«Nel gennaio prossimo debutterò a Forlì (poi ci trasferiremo al "Ciak" di Milano) con un nuovo monologo, "Magoni", che, nonostante il titolo, spero faccia anche un po' ridere».

C'è qualche personaggio del mondo dello spettacolo che ti è stato d'aiuto, che ti ha insegnato delle cose?
«Ho un grosso debito di riconoscenza con Maurizio Costanzo che con me è stato prodigo di preziosi consigli. Lo ritengo un vero professionista del mondo dello spettacolo, preparatissimo e molto intelligente. A lui debbo anche, e non bisogna affatto sottovalutarla, una certa notorietà televisiva. A Paolo Rossi sto cercando di rubare quella particolare espressione del viso, quell'aria divertita che gli permette di disporre il pubblico alla risata prima ancora di pronunciare la battuta. D'altra parte questo è un mestiere dove credo sia legittimo rubare a mani basse, ma mai copiare: il pensiero non è mio, ma lo condivido».

Come mai nelle colonne sonore dei tuoi spettacoli non manca mai Tom Waits?
«Credo che ormai sia quasi per superstizione. Iniziai a inserire le sue canzoni nelle basi musicali dei miei spettacoli quando ero io stessa a comporle con il mio impianto di casa. Era, ed è, una mia grande passione.
In questa intervista voglio, però, confessarlo pubblicamente: non è assolutamente vero che inserisco le sue canzoni per scaramanzia, questa è solo la versione ufficiale. Nutro invece una segreta speranza: quella che Tom prima o poi vada a controllare i suoi resoconti S.I.A.E. e che dica: "Ma per quale c... di motivo mi arrivano regolarmente dei soldi dai paesi più sperduti dell'Italia?", che finalmente si incuriosisca e faccia un viaggio per venire ad incontrarmi».

Carlo Pino

Da parte di un Amico.



Rapido e puntuale, a casa vostra.



Compila e spedisci ad **Amico Treno** - C.so Magenta, 24 - 20123 Milano

Nome ..... **Cognome** .....

Professione ..... **Età** .....

Via ..... **N°** .....

Città ..... **Prov.** ..... **C.A.P.** .....

Desidero sottoscrivere un **abbonamento gratuito** ad Amico Treno a partire dal primo numero raggiungibile

AMICOTRENO
il mensile di proposte in movimento

SPECIALE

Direzioni Regionali

Ancona

L'orario estivo 1994 sarà per la prima volta fatto secondo quanto previsto nel Contratto di Servizio Pubblico che sarà stipulato a fine anno tra Ministero dei Trasporti e FS SpA. Questo determinerà sul territorio che storicamente fa parte dell'ex Compartimento di Ancona (Marche - Umbria - Abruzzo) una radicale revisione degli orari: in particolare si valuterà con attenzione l'opportunità di effettuare treni nelle ore di "morbida" (gli orari non intasati dal flusso pendolare) e nei fine settimana. Ciò non significa che verrà eliminato il servizio: nelle ore di morbida si provvederà ai necessari accorpamenti fra treni poco frequentati o a una eventuale loro sostituzione con autobus.
Diverso il discorso della circolazione nei giorni festivi. Dalle indagini effettuate a bordo dei treni si è avuto modo di verificare che l'utenza festiva ha spesso necessità molto diverse da quella dei giorni feriali. Per tale motivo saranno "riposizionati" nell'arco della giornata molti treni che presentano attualmente un'utilità ridotta. In quest'ottica diventa fondamentale il ruolo dell'ente Regione, cui spetterà il compito di razionalizzare il trasporto ferroviario e integrarlo con quello automobilistico.
Per scendere maggiormente nel dettaglio le novità dell'orario estivo 1994 per le linee principali potranno essere:
Linea Ancona-Roma velocizzazione dei treni interregionali (IR) e miglioramento delle coincidenze nelle stazioni di Falconara-Foligno e Orte;
Linea Bologna-Ancona-Bari: istituzione di nuovi treni IR, con possibile cadenzamento biorario.



Terni e Perugia: FS e bus abbonamento integrato

Per lavoratori e studenti che iniziano o terminano il viaggio ferroviario a Perugia oppure a Terni, il nuovo abbonamento consente di utilizzare, senza alcuna limitazione, il mezzo urbano. L'agevolazione riguarda anche le stazioni di Ellera, servita dal medesimo servizio urbano di Perugia e Narni, che a sua volta fa parte della rete urbana di Terni.
Si tratta, ovviamente, di un unico titolo di viaggio nel quale vengono conteggiati i due importi, quello FS, sulla base di quanto previsto dalla tariffa n. 21.A "ridotta", e quello delle aziende municipalizzate interessate: l'A.T.A.M. (Azienda trasporti autofiloviari municipalizzata) di Perugia e l'A.T.C. (Azienda trasporti consorziati) di Terni.
Da parte delle due aziende, poi, verranno applicate tariffe che tengono conto di una riduzione di circa il 40 per cento dell'abituale prezzo di abbonamento, dal momento che l'abbonamento mensile sul percorso urbano costa 25.000 lire per gli studenti e 30.000 lire per i lavoratori dipendenti.
Le procedure sono semplici e sono in massima parte quelle che riguardano gli abbonamenti ferroviari ridotti.
Il viaggiatore acquista il biglietto di abbonamento da una stazione FS e cioè Terni, Spoleto, Foligno, Spello, Cannara, Assisi, Bastia Umbra, Perugia P.S.G., Perugia, Ellera C., Magione, Passignano, Tuoro sul T. e Terontola per quanto riguarda l'integrazione con l'A.T.A.M. di Perugia, oppure di Orte, Nera, Narni, Terni, Antrodoco B.V. e Marnore per l'integrazione con l'A.T.C. di Terni; sull'abbonamento viene applicata e annullata una marca di convalida. L'importo è complessivo e tiene conto delle tariffe FS e delle tariffe dell'azienda interessata.
Per quanto riguarda l'integrazione con l'A.T.A.M. di Perugia, l'iniziativa è già partita lo scorso anno con positivi risultati.

Aosta

La Regione Autonoma Valle d'Aosta amministra un territorio costituito dalla valle principale, lunga oltre 100 chilometri, e da innumerevoli valli laterali. Il fondo valle centrale è percorso da una linea ferroviaria che, raggiunta la pianura, a Chivasso si inserisce sulla direttrice "Torino-Milano". La linea valdostana — che incontra 35 stazioni, supera dislivelli, gallerie e fiumi, fino a Pré St. Didier — è stata recentemente ammodernata con la realizzazione, fra l'altro, di numerosi apparati ACEI (Apparato Centrale Elettrico a Itinerari) e il comando elettrico di tutti i passaggi a livello. Va infatti detto che negli ultimi anni, pur in presenza di una strada statale e di un'autostrada molto frequentata, si è consolidata la convinzione comune che il treno rappresenta un irrinunciabile servizio sociale. La Regione Autonoma ha ritenuto così di operare una scelta innovativa, mirante allo sviluppo, al coordinamento e all'integrazione delle varie modalità di trasporto, in modo da realizzare un sistema complessivo in grado di meglio soddisfare la domanda di mobilità interna e di tipo pendolaristico, senza trascurare un efficace collegamento con la rete nazionale e offrendo supporto allo sviluppo turistico e alla tutela ambientale. In merito, sono state già approvate alcune leggi regionali e sta per essere stipulato con le Ferrovie un "Contratto di Servizio Pubblico" triennale, che regolamenterà i molti aspetti della reciproca collaborazione. Assicurato un buon servizio ferroviario, sia nella tratta **Chivasso-Aosta** che nella tratta **Aosta-Pré St. Didier**, alle Ferrovie faranno carico oneri per nuovi impianti, servizi e posteggi, nonché l'impegno a cooperare alla progettazione di trasporti integrati. Inoltre, ai residenti nella Regione Autonoma saranno applicate condizioni tariffarie particolari, in specie agli anziani, ai giovani e agli studenti. In contropartita, la Regione corrisponderà un contributo trimestrale a copertura del disavanzo della nuova gestione economica ferroviaria. Sta quindi per essere definito un nuovo tipo di rapporto con l'ente territoriale, che certamente avrà positivi sviluppi per la collettività intera.

Bari

L'Ufficio Trasporto Locale di Bari, in questo biennio di attività, ha perseguito l'obiettivo di incrementare l'offerta nelle aree ad intensa mobilità.
Sono state infatti potenziate le relazioni affluenti su Bari nelle fasce pendolari sia istituendo il servizio metropolitano S. Spirito-Japigia che concretizzando iniziative di integrazione con gli altri vettori nei capoluoghi di provincia.
Il servizio metropolitano di superficie dal 27.9.1993, con 12 coppie di treni, è stato esteso fino a Mola di Bari a sud e a nord è stata realizzata la fermata di Enziteto/Catino in località S. Spirito.
Con l'orario 1994/1995 verrà mantenuta globalmente l'offerta pendolare nell'area metropolitana con alcune modeste riduzioni nei giorni festivi e nei mesi di luglio e agosto in coincidenza con il calo delle frequentazioni.
Sulla linea Foggia-S. Severo è prevista una riduzione dell'offerta mediante la soppressione di alcuni treni scarsamente frequentati (10 unità). Tale decisione scaturisce anche dalla presenza su questa relazione di numerose autocorse regionali con percorso parallelo ed orari coincidenti con i treni.
È stata potenziata l'offerta treno sulla linea Foggia-Manfredonia già con l'orario invernale 1993/1994 e verrà mantenuta anche nel prossimo orario estivo.
Novità di programmazione dell'offerta sono da segnalare sulla linea Bari-Taranto dove entrerà in esercizio la nuova tratta Bitetto-Acquaviva rettificata e raddoppiata.
Ciò consentirà di velocizzare i collegamenti tra i due capoluoghi (15 minuti di minor percorrenza) e verrà proposta alla clientela un'offerta mirata e differenziata per i due bacini Gioia-Bari e Taranto-Bari con collegamenti diretti interpolo fra le località della provincia jonica e Bari. Sulle linee locali interne, a scarsa domanda di mobilità, sono previste riduzioni di offerta limitandole alle sole relazioni pendolari più significative.
Per altre relazioni si prevede l'esercizio con autoservizi sostitutivi.

Bologna

Le difficoltà della finanza pubblica nel far fronte al deficit del settore trasporti si fanno sentire, a livello locale, sia imponendo una riorganizzazione interna che faccia diminuire in maniera decisa il costo di ogni treno sia rendendo necessaria un'attenta analisi dell'attuale servizio che deve essere adeguato alle reali esigenze di trasporto.
Tale analisi comporterà la conferma e l'eventuale potenziamento dei treni e delle relazioni utilizzate dai viaggiatori, ma anche un riesame critico e la conseguente soppressione delle relazioni a scarsissima frequentazione.
Alla Regione Emilia Romagna presenteremo quindi una proposta di orario '94/95 basato sulle seguenti linee guida:
— sostanziale conferma dei livelli di offerta in ingresso ed uscita da Bologna dove i flussi di traffico sono rilevanti. Per alcune direttrici e in alcuni orari sarebbe addirittura opportuno prevedere un potenziamento che purtroppo il nodo di Bologna, con l'attuale configurazione e tecnologia, non è in grado di sopportare;
— riduzione dei treni con scarsissima utilizzazione. Queste situazioni si verificano soprattutto in orari lontani dal pendolarismo classico o in zone geografiche a bassa densità di popolazione e con limitate attività economiche;
— riformulazione dell'offerta nei giorni festivi e nel mese di agosto in funzione delle diverse esigenze di spostamento che si hanno in questi periodi.
Saranno individuati treni con orari più confacenti all'uso del tempo libero e al turismo; saranno invece limitati i treni regionali collocati in orari poco graditi nei giorni festivi. Un discorso a parte sarà fatto per le linee a scarso traffico, i cui livelli di esercizio dovranno essere ristudiati tenendo conto anche delle possibili forme di trasporto alternative.
Ciò dovrebbe permettere di diminuire i costi incidendo solo su quei servizi poco utilizzati dalla clientela.

Bolzano

In attesa della nuova struttura provinciale, possiamo definire solo in via temporanea l'offerta di treni "regionali" ed "interregionali", che sarà per ora informata alle direttive a livello nazionale, contenute nel piano di impresa per il rilancio della società. Tali direttive prevedono un potenziamento dell'offerta per i bacini e le direttrici "forti" e una diminuzione in corrispondenza di quelli dove la domanda di trasporto per ferrovia è scarsa.
La vera e propria strategia mirata all'ambito provinciale sarà studiata non appena verranno definite le intese con la provincia di Bolzano.
Sul tratto di linea **Bolzano-Verona**, l'orario estivo 1994 sarà caratterizzato dalla presenza di treni interregionali cadenzati ogni due ore fra le sette e le diciannove, con coincidenze a Verona con i treni per e da Milano, Venezia e Bologna.
Nelle ore di maggior interesse per la clientela abituale (lavoratori, studenti...) l'offerta sarà completata con treni regionali, confacenti alla domanda specifica di ciascuno dei due tratti, Bolzano-Trento e Trento-Verona.
Per le altre tratte **Bolzano-Brennero**, **Bolzano-Merano** e **Bolzano-Fortezza-San Candido**, si sta studiando, d'intesa con la provincia, un adattamento alle esigenze turistiche che per il periodo estivo sono paritetiche rispetto a quelle del trasporto pendolare.

Campobasso

Il fatto di maggior rilievo nel panorama dei trasporti molisani è la costituzione della Direzione Regionale Trasporti molisana, con piena autonomia decisionale rispetto al vecchio assetto strutturato per Compartimenti. Novità di rilievo per una regione in cui, fino a ieri, le competenze e i poteri decisionali, per quel che riguarda le FS erano suddivise tra i Compartimenti di Roma (Alto Molise) e quello di Napoli (Medio e Basso Molise). L'individuazione di una struttura unitaria di direzione, sul territorio, non può che far bene all'intera regione.
Una regione nella quale la scarsità della domanda presenta caratteristiche strutturali difficilmente superabli, che concorrono a far parametrare l'offerta in armonia con questo dato. Qui, in effetti, le ipotesi formulate non possono che perseguire:
— una razionalizzazione dell'offerta e la sua armonizzazione con gli altri vettori presenti sul territorio;
— un recupero complessivo di risorse, da destinare a mercati più ricettivi.
Il prossimo orario estivo si basa su un sistema integrato di bacini di traffico nel quale i vettori su gomma svolgono una funzione di adduttori al traffico ferroviario. L'unitarietà della Direzione Trasporti in Molise, in questo quadro, consente all'Ente Regione, cui è demandato il compito di indirizzo e coordinamento, un ruolo sicuramente più agevole.
In avanzata fase di discussione è la proposta di integrazione nei bacini di Casacalenda, Larino, Bonefro e Ripabottoni sulla linea **Campobasso-Termoli** sulla quale vengono confermati i treni già previsti nell'orario in vigore, che furono pensati e introdotti proprio in una logica di integrazione con gli altri vettori.
Sostanziale conferma trovano i treni della **Campobasso-Varano** con le sue diramazioni su Napoli e Roma. Il miglioramento dei comfort e della regolarità sono qui le parole d'ordine per tentare di sottrarre quote di mercato soprattutto al mezzo privato.
Una particolare attenzione sarà prestata agli studenti universitari dell'Alto Molise con la conferma della relazione diretta **Castel di Sangro-Campobasso** (p. ore 7.09 - a. ore 8.53) e viceversa (p. ore 13.40 - a. ore 15.29). Così come saranno confermate sia le relazioni dirette su Isernia (una, con partenza da Castel di Sangro alle ore 7.46) e Napoli e viceversa (una, con arrivo a Castel di Sangro alle ore 17.04) che il complesso dei treni regionali da e per Isernia e Carpinone (cinque coppie complessivamente).



Cagliari

Nella rubrica "Speciale Compartimenti" del numero 4/93 di "Amico Treno" avevamo informato la clientela sulle tappe più significative del processo di trasformazione in atto nelle FS caratterizzato dalla trasformazione in società per azioni avvenuta nell'agosto 1992 e dalla stipula con lo Stato di due importanti contratti avvenuta nel mese di dicembre. Con il primo contratto (Contratto di Programma) venivano disciplinati gli impegni finanziari relativi agli investimenti per lo sviluppo e la ristrutturazione e agli oneri di esercizio e di infrastruttura, con il secondo contratto (Contratto di Servizio Pubblico) veniva regolato l'acquisto da parte dello Stato di servizi prevalentemente di trasporto locale. Le risorse finanziarie poste a disposizione imponevano già per il 1993 la riduzione della rete di circa 2 mila km e la riduzione dei servizi di circa il 20 per cento. La ristrettezza dei tempi non consentì però la riformulazione di un nuovo orario, a quella data ormai avviato, e i provvedimenti furono rimandati.

A circa un anno di distanza lo scenario non si è modificato, ma anzi sono state confermate in tutti i settori le politiche di rigore finalizzate al contenimento del disavanzo dei conti dello Stato. I nuovi contratti di Programma e di Servizio in corso di stipula confermano infatti, in linea di massima, gli indirizzi contenuti nei precedenti.

I provvedimenti di riarticolazione dei servizi e di ristrutturazione dell'offerta commerciale troveranno pertanto attuazione con l'avvio, il 29 maggio 1994, del nuovo orario estivo.

La progettazione del nuovo orario ha tenuto conto della particolarità della domanda, caratterizzata per oltre il 70 per cento da abbonati studenti e lavoratori con concentrazione d'utilizzo dei mezzi ferroviari sulle linee poste a sud di Oristano ove vengono effettuati giornalmente circa il 75 per cento degli spostamenti complessivi realizzati sull'intera rete. Tali elementi hanno portato a consolidare l'offerta treni in arrivo e partenza da Cagliari per San Gavino ed Iglesias nelle fasce orarie di maggiore domanda ed a ridimensionarla nelle fasce orarie deboli e nelle arec a domanda marginale peraltro servite con modalità alternative.

Determinante nella scelta è stato l'indice di occupazione dei treni più volte rilevato sia durante l'orario invernale '92/93 che durante l'estivo '93.

Il nuovo orario estivo 1994, valido dal 29 maggio al 24 settembre, presenta un'offerta ridotta nel secondo periodo (dal 19 giugno) considerato che da tale data cessa la mobilità scolastica. Non sono state comunque previste soppressioni di linee tenuto pure conto delle intese di recente raggiunte con la Regione Sardegna per la ridefinizione del ruolo delle ferrovie per la ricerca di assetti istituzionali innovativi che consentano una gestione integrata, più efficiente ed economica, dei servizi di trasporto.

Con riferimento ai treni circolanti nell'orario '93/94 sotto si elencano i provvedimenti più significativi che differenziano l'orario '94/95.

Il treno 8868 (Cagliari-Olbia) effettuerà servizio solo nella tratta Cagliari-Oristano, non verrà più effettuato il treno 8866 (Cagliari-Macomer) mentre il 3950 (Macomer-Olbia) circolerà il sabato e la domenica solo nella seconda parte dell'orario estivo.

Per consentire l'arrivo a Sassari entro le 10.00 è prevista la partenza da Cagliari alle ore 6.15 circa di un treno diretto. Verrà comunque mantenuto il servizio reso dal 3954 sulla Cagliari-Oristano. Per favorire il rientro da Cagliari a fine mattinata, è stato previsto un nuovo treno Cagliari-San Gavino con partenza alle 13.40.

Sulla tratta Cagliari-Oristano non saranno inoltre previsti i servizi resi dai treni 12927, 12931, 8879, 12925, 12904 (gli ultimi tre circoleranno solo nella seconda parte dell'orario estivo).

Sulla tratta San Gavino-Oristano non circoleranno i treni 12907, 12915, 12918, 12924, 12930 e 8876 (quest'ultimo non circolerà solo nella seconda parte dell'orario estivo).

Sulla tratta Oristano-Macomer non verranno previsti i servizi resi dai treni 3951, 8891, 8875, 12912 e 8879 mentre sulla relazione Chilivani-Olbia non circoleranno, solo nella seconda parte dell'orario estivo, i treni 8862 e 8877.

Sulla linea Cagliari-Iglesias non sono previsti i treni 8956, 8959 e 8971 mentre nella relazione Carbonia-Cagliari non circolerà il treno 8909.

Sulla tratta Chilivani-Sassari non verranno previsti i servizi resi dai treni 8916, 8917 e il bus 8926, mentre sulla relazione Olbia-Golfo Aranci verranno confermati i treni 8934, 8935, 8940, 8941, 8942 e 8943; non circoleranno invece i treni 8930, 8931, 8932, 8938 e 8939, mentre gli altri servizi verranno garantiti con autocorse. I treni 8936 e 8937 circoleranno solo nella seconda parte dell'orario estivo limitatamente ai giorni prefestivi e festivi.

Il progetto, ancora in corso di definizione negli aspetti tecnici, potrà subire lievi modifiche legate all'utilizzo dei materiali. Non potrà comunque essere stravolto.



Firenze

Con l'obiettivo comune di articolare sempre più l'offerta ferroviaria sulla base della domanda di trasporto (attuale e potenziale) prosegue il confronto con la Regione Toscana per impostare l'orario estivo '94. Orario che dovrà corrispondere alle direttive del Contratto di Servizio Pubblico, sottoscritto dal Ministro dei Trasporti e dalla FS SpA, che comporta, come è noto, un ridimensionamento dell'offerta ferroviaria complessiva, differenziandola sempre più fra servizi in ore di maggior traffico e ore di "morbida" caratterizzate da una domanda discontinua ed occasionale.

La riconferma da parte della Regione Toscana del ruolo prioritario attribuito, nell'ambito del complessivo sistema di trasporti regionali, al trasporto su ferro, ha permesso di definire un Protocollo d'intesa fra Regione e Ferrovie che consentirà di approntare, quale supporto indispensabile alla programmata integrazione vettoriale, un "modello regionale per l'integrazione tariffaria" e formalizzare l'impegno a concertare l'armonizzazione fra i sistemi tariffari oggi esistenti (FS e Trasporto pubblico su gomma), prevedendo già nel 1994 prime significative fasi di attuazione.

In questo contesto, considerando anche le precedenti intese a livello locale relative alla programmazione dell'orario attualmente in vigore, si può ritenere che con l'orario estivo 1994:

— sulle direttrici principali Firenze/Arezzo/Chiusi e La Spezia/Pisa/Grosseto sarà intensificato il servizio interregionale (IR cadenzati bi-orari) con particolare attenzione sulla linea "dorsale" alle coincidenze a Firenze e Terontola (consentendo così il miglioramento dei collegamenti fra la Toscana e l'Umbria), e a La Spezia, Pisa e Campiglia su quella "tirrenica";

— una più attenta analisi della domanda (giorni festivi, fasce orarie) consentirà il riposizionamento di alcuni collegamenti sulle principali direttrici turistiche;

— nelle arec caratterizzate da una domanda particolarmente "debole", ricercando l'intesa con gli enti locali, saranno attivati i correttivi necessari a una razionale utilizzazione delle risorse disponibili (treno-bus) nel quadro delle compatibilità che vengono sancite dal richia-

mato Contratto di Servizio;
— infine, si potrà affinare l'organizzazione dell'attuale offerta intervenendo soprattutto sul dimensionamento dei servizi di area metropolitana (di cui si è detto in queste stesse pagine del giornale), anche in relazione ai previsti interventi di riordino dei servizi di adduzione e all'attivazione dell'integrazione tariffaria.
Un altro contributo importante per procedere alle indilazionabili scelte ancora da fare per il conseguimento dell'armonizzazione dei servizi e l'ottimizzazione nell'impiego delle risorse potrà avvenire dall'avvio della "Consulta dei Trasporti" alla quale saranno chiamate a partecipare, con la Regione, le Province e le FS SpA.

A Marradi la 30ª Sagra delle castagne

In occasione della "Sagra delle Castagne" che si è svolta a Marradi nei giorni 17, 24 e 31 ottobre, con l'obiettivo di offrire a quanti hanno voluto visitare i caratteristici stand allestiti nelle strade e nelle piazze della cittadina dell'Alto Mugello, in valida alternativa al mezzo di trasporto privato sono stati adeguatamente potenziati i servizi ferroviari sulla linea "Faentina" — Firenze/Borgo SL/Faenza — con l'effettuazione di treni straordinari e incrementando il numero dei posti offerti su quelli ordinari.
Segnaliamo, in particolare, l'effettuazione — domenica 17 ottobre — di un treno a vapore, trainato dalla locomotiva 740.451 e composto da vetture d'epoca "centoporte", che, partito da Firenze SMN alle ore 8.00 con arrivo a Marradi alle ore 11.00, ha consentito, prima della partenza per Firenze prevista alle ore 17.40, la visita all'area attrezzata della Sagra.



Servizi aree metropolitane

Sulla base delle risultanze di un primo studio sulla mobilità nell'ambito delle aree metropolitane di Pisa e Firenze, sono stati programmati servizi metropolitani integrativi dell'attuale offerta su ferro.
Sulla direttrice Figline/Firenze/Pistoia, a partire da lunedì 11 ottobre, sono effettuati 22 nuovi treni collocati nelle fasce orarie di maggior domanda.
Viene utilizzato il materiale rotabile di più recente costruzione (Ale 642) così da assicurare velocità e comfort alla clientela.
Sulla relazione Lucca/Pisa/Livorno il servizio sarà attivato a partire dal 4 dicembre e si prevede l'effettuazione di sei nuovi treni fra Livorno e Pisa e di tre ulteriori collegamenti fra Pisa e Lucca. Poiché tali servizi andranno ad inserirsi in un reticolo orario già precostituito, non possono escludersi eventuali piccoli disservizi, dovuti ad interferenze sempre possibili, che questa Direzione è impegnata a superare con l'affinamento del programma di esercizio.

Genova

Da poco tempo è entrato in vigore l'orario invernale e, come sempre, si sta già mettendo a punto il programma per l'orario estivo successivo. L'elemento di novità che viene a caratterizzare questa fase dei lavori è la trasformazione strutturale delle FS SpA che ha rivoluzionato la suddivisione territoriale della rete ferroviaria con l'abolizione dei 15 compartimenti e la nascita di 21 Direzioni regionali. Venendo così ridisegnati i confini in modo da coincidere in linea di massima con quelli politici regionali, le linee ferroviarie del basso Piemonte, già di competenza del Compartimento di Genova, confluiscono nella giurisdizione della Direzione regionale di Torino. L'area dello spezzino che dipendeva giurisdizionalmente dal Compartimento di Firenze passa invece alla Direzione regionale di Genova. Questi passaggi consentono una più marcata aderenza dell'offerta al mercato interno specifico di ogni singola regione e per la Liguria tutto questo assume un significato importante, perché viene ancor più accentuata la differenza con altre regioni dovuta alla propria caratteristica forte: il turismo. In altre realtà geografiche infatti d'estate si verifica una caduta della domanda a causa delle ferie e della chiusura delle scuole, mentre nella regione ligure proprio grazie al turismo ciò non avviene. Si ha invece uno spostamento della domanda rispetto agli altri periodi dell'anno, con significativi incrementi in determinate fasce orarie e relazioni. Una domanda che non è solo interna alla regione, ma che proviene anche dalle regioni limitrofe. In considerazione di questi elementi, nella programmazione dell'orario estivo si pone fra gli altri l'obiettivo di accentuare una diversificazione rispetto all'orario invernale.
Le modalità di approccio per la realizzazione dell'orario estivo '94 sono del tutto nuove e l'offerta verrà modulata sulla base della domanda reale e dei flussi di traffico esistenti. Sono state rilevate le frequentazioni nella prima quindicina dello scorso mese di luglio e dai dati emersi risulta evidente, per la già ricordata atipicità della regione, come non si debba ridurre l'offerta estiva, ma occorra invece procedere a parziali soppressioni e fusioni di treni per riversare le risorse laddove sono più necessarie. La nuova istituzione di collegamenti veloci per i fine settimana fra le grandi città del nord e le località balneari delle due riviere; l'ulteriore miglioramento del servizio nell'area metropolitana genovese, intervenendo per quanto possibile anche nel tratto Ge. Brignole-Ge. Nervi; l'attuazione di un cadenzamento rigido-mnemonico sul tratto Ge. Voltri-Ge. Brignole sono alcuni dei progetti in fase di definizione che si vorrebbero realizzare per l'orario estivo '94. Così come la realizzazione di strumenti informativi (fiches orario, dépliant e così via) in lingua straniera per rendere più agevole l'uso del treno anche ai turisti non italiani che sono una presenza rilevante nella nostra regione.
Ovviamente non appena queste idee saranno meglio definite verranno portate a conoscenza della Regione, con cui da tempo è iniziato un rapporto costruttivo e che anche in questa occasione saprà dare il suo contributo.



Milano

Le proposte per l'orario estivo 1994 in Lombardia segnano l'avvio di un sistema che punta al cadenzamento del servizio sulle linee regionali per soddisfare la domanda di mobilità pubblica su ferro dei viaggiatori, specie quelli abituali, e con l'intento di offrire valide alternative ferroviarie a chi si muove saltuariamente o in fasce orarie non caratterizzate da traffico intenso.
Il cadenzamento degli orari risulta poi di più facile comprensione e memorizzazione da parte dei viaggiatori.
Il progetto complessivo coinvolge la Regione e gli altri Enti locali della Lombardia, secondo le loro competenze, per specifiche questioni come i parcheggi di interscambio con le stazioni, l'integrazione dei servizi e il riordino degli orari del trasporto su gomma per garantire una effettiva intermodalità tra vettori pubblici diversi.

Il trasporto su rotaia diviene il perno di un sistema coordinato e integrato per riequilibrare il sistema della mobilità lombarda e il supporto principale degli spostamenti nelle grandi aree metropolitane.
Al progetto di nuovo orario estivo 1994 regionale sta lavorando un gruppo misto di tecnici delle FS SpA e delle Ferrovie Nord.
La proposta di cadenzamento vale anche per le linee commerciali della rete FS in Lombardia, pur essendo subordinata alla necessità di quadruplicare i binari nelle tratte più trafficate.
L'articolazione del cadenzamento sulle linee regionali che verrà introdotto a partire dall'orario estivo '94 (c'è già il cadenzamento festivo sulla linea Milano-Mortara) prevede sostanzialmente tre moduli orari di esercizio.
Nel servizio comprensoriale con una cadenza oraria per 19 ore, dalle 5.00 alle 24.00, per 17 ore, dalle 5.00 alle 22.00 sulle linee non locali; con cadenza bioraria per 14 ore, dalle 6.00 alle 22.00 sulle linee locali.
Il modello viene integrato e coordinato con autoservizi e con l'incremento dell'offerta di trasporto ferroviario nelle ore di punta, specie nelle aree metropolitane dove le coincidenze, soprattutto nelle stazioni-nodo sono di importanza fondamentale.
Un esempio è opportuno: dal prossimo orario estivo il viaggiatore che dovrà andare da Varenna, sulla linea Milano-Sondrio, a Ponte San Pietro, sulla linea Lecco-Bergamo (è una delle aree lombarde interessate dal cadenzamento dell'orario estivo 1994), dovrà sempre cambiare treno a Lecco, ma con tempi di attesa contenuti tra un convoglio e l'altro: da 5 a 15 minuti come tempo massimo.
Il progetto di cadenzamento è anche finalizzato alla gestione ottimale delle risorse disponibili per il trasporto regionale: soprattutto per poter aumentare l'offerta nelle ore di punta.
Il coordinamento con gli altri vettori, le iniziative per tariffe integrate, con biglietti unici per più mezzi di trasporto, e l'ottimizzazione dei tempi di coincidenza sono parte delle iniziative per favorire il trasporto pubblico nel suo complesso.

Napoli

Le scelte generali delle FS per il traffico regionale e locale sono ormai patrimonio consolidato della nostra clientela, in particolare di quella che ha avuto, fin qui, la pazienza di seguire i nostri ragionamenti. Non torneremo, quindi, sulla nostra impostazione strategica se non per ribadirne la conferma.
Vale invece la pena di sottolineare un'altra novità: a partire dalla prossima estate, per la prima volta, l'orario sarà discusso e contrattato con la Regione che entra così (era ora) a piena titolo a far parte del circuito decisionale, svolgendo quel ruolo di indirizzo e di coordinamento a lungo invocato.



La nostra proposta, sulla quale già da tempo lavorano i tecnici, è un ulteriore tassello in direzione della costruzione di un'offerta sempre più adeguata alle necessità del mercato: principale in alcuni punti, residuale in altri. Si provvederà perciò a razionalizzare ulteriormente, recuperando risorse dove il mercato ristagna — o dove risulta strutturalmente poco ricettivo — per destinarle ai segmenti invece in espansione. L'articolazione della proposta è la seguente:

Linea Napoli-Salerno-Battipaglia

È il mercato più ricettivo della regione sulle medie distanze, cui è dedicata di conseguenza una particolare attenzione.
Sarà prevista una doppia offerta (diretti e regionali) tra le ore 6 e le ore 22, più intensa sulle fasce pendolari, con partenze dei treni regionali (nord-sud), in linea di massima, dieci minuti dopo la partenza dei diretti. Questi ultimi effettueranno fermata nelle stazioni di Portici, Torre Annunziata C.le, Pompei, Nocera Inf., Cava de' Tirreni, Salerno, Pontecagnano e Battipaglia.
I treni regionali, ovviamente, effettueranno fermate anche nelle località intermedie.
Sarà proposta l'introduzione di nuove coppie di diretti con caratteristiche veloci (con fermata esclusivamente a Torre Annunziata C.le e Portici) nelle fasce orarie di massimo gradimento da parte della clientela utilizzando le risorse recuperate dall'eliminazione di tre coppie di regionali scarsamente utilizzati. Tre coppie di diretti saranno recuperati comandando la fermata a treni interregionali inseriti nella stessa fascia oraria.

Linea Napoli-Formia-Roma

L'obiettivo è quello di ripristinare l'effettivo cadenzamento dei diretti sulla relazione Napoli-Formia-Roma, programmando le partenze da Roma al ventesimo minuto di ciascuna ora e, da Napoli, al quindicesimo minuto. In entrambi i sensi la percorrenza sarà di 2 ore e 35 minuti. I diretti effettueranno fermate a Campoleone, Cisterna, Latina, Sezze Romano, Priverno, Monte S. Biagio, Fondi, Formia, Minturno, Sessa Aurunca, Falciano, Villa Literno ed Aversa.
Sulla Napoli-Formia sarà confermata l'attuale coppia di diretti nei giorni feriali, integrata da un'altra coppia di treni regionali. Altre sette coppie di regionali (con una sola Ale anziché con due) agiranno, invece, sul tratto Cancello-Villa Literno-Aversa.
I treni regionali saranno sospesi nei giorni festivi. Puntualità, regolarità e pulizia saranno gli obiettivi ai quali si punta per il recupero di quote di clientela tra coloro che oggi utilizzano mezzi di trasporto alternativi a partire da quello privato.

Linea Napoli-Aversa-Caserta-Cancello-Napoli e viceversa (Servizio circolare)

Classico collegamento suburbano dell'area metropolitana di Napoli sul quale si prevede la conferma dei complessivi 50 treni (25 via Aversa e altrettanti via Cancello nella fascia compresa tra le ore 5 e le ore 22 nei giorni feriali e con l'esclusione del mese di agosto).
La frequenza delle corse nel periodo di maggiore intensità sarà di una ogni 30' nelle ore di punta (fasce 7.00/10.00-13.00/15.00 e 17.00/19.00); una ogni 45' nella fascia intermedia (15.00/17.00); una ogni 60' nella fascia cosiddetta "morbida" (5.00/7.00-11.00/13.00 e 21.00/22.00).
Nei giorni festivi e durante il mese di agosto l'offerta subirà un ridimensionamento di circa il 50 per cento con frequenze di una corsa ogni 60' circa.

Linee Cassino-Caserta-Napoli e Napoli-Foggia

Entrambe caratterizzate da una scarsa frequentazione fuori dalle fasce pendolari, saranno interessate ad un recupero di risorse nelle ore di "morbida", attraverso la soppressione di alcune coppie di treni regionali (tre sulla linea di Cassino e due su quella di Foggia) e la periodizzazione (parametrata sul calendario scolastico) di tre treni sulla Cassino (due da nord a sud e uno in direzione opposta) e di uno sulla Foggia.
Nei giorni festivi, sulla Cassino-Napoli, alla sospensione dei treni regionali farà da contraltare la proposta di sfruttare turisticamente alcune tracce su Cassino (Abbazia di Montecassino) e Caserta (Palazzo Reale).
Sulla Napoli-Foggia, invece, la sospensione di tutti i treni regionali nei giorni festivi sarà compensata dall'introduzione di due coppie di bus e dalle fermate straordinarie di due Intercity a Telese e tre treni interregionali a Frasso Telesino.

Palermo

In occasione della presentazione dell'orario '93/94, sono state discusse con l'Assessorato regionale ai Trasporti i problemi della mobilità in Sicilia con riferimento ai bacini di traffico e alle grandi e medie aree urbane.
È stata anche esaminata per singola linea FS e relazione origine/destinazione la congruità quanti/qualitativa della offerta treni e delle fermate di servizio, valutando tra l'altro i costi/benefici e i costi/ricavi dell'impegno produttivo delle FS.
Dal confronto è emersa l'esigenza di una più intensa collaborazione tra la Regione Sicilia e le FS in materia di trasporto pubblico locale nonché di concertazione delle iniziative, azioni e sinergie per un sistema integrato e/o per contratti di servizi aggiuntivi di trasporto ferroviario.
In particolare è stata evidenziata la necessità di conseguire, a partire dall'orario estivo "maggio '94", economicità e produttività nella combinazione e impiego delle risorse umane e tecniche, nonché efficienza e qualità pur in presenza degli attuali assetti infrastrutturali, organizzativi dell'esercizio e di disponibilità del materiale rotabile.
Pertanto la pianificazione locale sarà mirata a molteplici obiettivi e risultati: maggiore regolarità e puntualità, collegamenti più veloci specie tra i capoluoghi di provincia, servizi più frequenti nelle aree metropolitane di Palermo, Messina e Catania e livelli di offerta sempre più funzionali e adatti, per orari fermate e relazioni, alle attese della clientela in relazione alla struttura, alle caratteristiche e agli andamenti territoriali e temporali della domanda di mobilità.
A tal fine, sarà sfruttata ogni opportunità offerta dalle innovazioni nelle infrastrutture, nelle tecnologie di esercizio e nel materiale rotabile. Così come saranno eliminate le cause di interferenza e/o di criticità che "appesantiscono" la circolazione o abbassano la capacità e i livelli di servizio delle linee.
Contestualmente è necessario un complesso organico di azioni ed interventi mirati.
Soprattutto, un più qualificato orientamento al mercato nel processo di produzione e progettazione dell'offerta in modo da bilanciarla sotto il profilo quanti/qualitativo (treni, fermate, relazioni, posti offerti, servizi accessori e complementari aggiuntivi), alle connotazioni della domanda ed alle sue specificità territoriali e temporali.
Ma sarà anche necessaria l'eliminazione dei servizi senza una valenza e prospettiva di mercato (relazioni, treni e fermate con un bassissimo coefficiente di frequentazione) e la diversificazione modale (autoservizi FS organizzati in sistema integrativo dell'offerta treni) per i flussi marginali di mobilità: non solo per il fatto di costituire costi improduttivi, ma in quanto "pesi" per la circolazione e comunque spreco di risorse.



Le risorse "liberate" vanno recuperate e impiegate funzionalmente e produttivamente per l'intensificazione e l'estensione dei servizi nelle aree, bacini, relazioni, fasce orarie in cui è carente o insufficiente l'offerta.
Inoltre, l'offerta dovrà caratterizzarsi diversificandosi in orario estivo, invernale, feriale e festivo quale variabile dipendente degli andamenti della domanda ed, in particolare, dell'incidenza della pendolarità "casa/studio/casa" e "casa/lavoro/casa". Dovrà anche qualificarsi per i servizi dedicati in relazione alla consistenza delle ragioni che motivano la mobilità di occasione (week-end, manifestazioni culturali, turistiche e sportive, residenzialità estiva in località balneari o collinari e così via).
Tra l'altro, la scelta di riposizionamento strategico del vettore ferroviario nel mercato del trasporto pubblico locale richiede un'offerta con una spiccata propensione all'intermodalità (stazioni origine/destinazione e fermate intermedie baricentriche rispetto ai bacini di traffico attrezzati come nodi di interscambio) e all'integrazione vettoriale (relazioni, orari, fermate, posti offerti coordinati funzionalmente ed efficacemente). Così come "l'opzione metropolitana" riguarderà non solo le grandi aree (Palermo, Messina e Catania) ma anche i medi centri (Ragusa, Agrigento, Trapani e Siracusa) in relazione alla emergenza della questione urbana in Sicilia.

Perugia

Il confronto con la Regione Umbria è stato fin qui caratterizzato da positive intese che hanno portato, sul piano della integrazione tariffaria, a significativi risultati:
— Convenzione FS/ATAM (Azienda Trasporti Autofiloviari Municipalizzata di Perugia), per la vendita di abbonamenti integrati FS/Rete urbana, già attivata nel 1992 per quanto riguarda gli studenti ed estesa nello scorso agosto ai lavoratori dipendenti;
— Convenzione FS/ATC (Azienda Trasporti Consorziali di Terni), con caratteristiche analoghe a quella attivata per Perugia;
— Convenzione FS/FCU (Gestione Governativa Ferrovia Centrale Umbra), per la vendita di abbonamenti integrati per studenti della validità di nove mesi.
Analogo positivo confronto si sta sviluppando per quanto concerne la integrazione vettoriale allo scopo di ottimizzare le risorse disponibili in ambito regionale, nello spirito degli accordi sottoscritti dal Ministro dei Trasporti e dalle FS SpA.
In questo ambito, d'intesa con gli Enti locali, occorrerà:
— velocizzare i collegamenti interregionali sulla linea Ancona-Roma con il miglioramento delle coincidenze a Foligno;
— migliorare i collegamenti fra Toscana ed Umbria attraverso l'intensificazione dei servizi interregionali sulla dorsale Firenze/Roma con il consolidamento delle coincidenze a Terontola.
— procedere ad una razionalizzazione dei servizi nelle aree caratterizzate da una domanda significativamente debole e/o discontinua, prevedendo, se necessario, la sostituzione di alcuni treni con autobus;
— valutare più attentamente i flussi turistici così da riposizionare alcuni collegamenti in funzione della domanda, da stimolare anche attraverso accordi con operatori locali per la valorizzazione delle aree ad elevati contenuti paesaggistici e storico-artistici.
In proposito costituisce un interessante precedente da riproporre su più larga scala l'intesa raggiunta per la valorizzazione del Lago Trasimeno. Dal 31 luglio al 31 ottobre, infatti, i viaggiatori che raggiungono in treno Passignano, stazione situata sulle rive del Lago Trasimeno, beneficiano di una serie di agevolazioni sui servizi offerti dagli albergatori, ristoratori ed operatori commerciali del comprensorio.

Pescara

Le novità per l'Abruzzo per quanto attiene l'orario estivo '94 sono sostanzialmente due: la prima, di carattere generale, consiste in un'impostazione più marcatamente commerciale che parte da una dettagliata analisi del mercato, delle correnti di traffico, della pianificazione locale dei trasporti.
La seconda novità scaturisce dalla nuova organizzazione aziendale che, attraverso l'istituzione della Direzione regionale, per la prima volta consente un'impostazione su base territoriale diversa dal vecchio compartimento.
L'obiettivo che ci si propone è quello della razionalizzazione del servizio, realizzando un'offerta differenziata tra festivo e feriale, in particolare sulla linea Pescara-Roma, dove si evidenzia un movimento giornaliero di seimila spostamenti; si registra altresì una diminuzione dei flussi nel periodo estivo, non pienamente compensata dai traffici turistici (dato il parallelismo autostradale) ad eccezione di Tivoli.
Su questo fattore s'interverrà in termini di razionalizzazione, contestualmente alla velocizzazione dei treni interregionali ed al miglioramento delle coincidenze presso le stazioni di Pescara P.N., Sulmona e Avezzano.
Ulteriori miglioramenti si registreranno mediante l'istituzione di treni interregionali con possibile cadenzamento di orario sulla Roma-Bari.

Potenza

Le novità di maggior rilievo offerte alla clientela pendolare lucana col prossimo orario sono principalmente due: la costituzione della Direzione regionale di Potenza e la riapertura dell'esercizio della **Battipaglia-Potenza**, chiusa da alcuni anni per lavori di ammodernamento. La Direzione regionale della Basilicata è già operante. Le positive implicazioni che una scelta strategica di questa natura comporta sono abbastanza evidenti: superamento dei limiti del vecchio assetto compartimentale che attribuiva la responsabilità delle scelte parte a Napoli e parte a Bari; riavvicinamento, anche fisico, della Direzione delle FS all'Istituzione Regione cui la legislazione affida il ruolo di coordinamento delle politiche dei trasporti; superamento di ogni possibile "parzialità" nella visione di queste politiche e nel conseguente modo di affrontare i problemi.
La riapertura della linea Battipaglia-Potenza è una novità importante. Il ripristino dell'attività ferroviaria su questa tratta (quasi certamente dal prossimo 1/1/1994), che segue di un anno la riapertura della Potenza-Taranto, restituisce alle popolazioni lucane (principalmente ma non solo) una delle linee trasversali Tirreno-Adriatico più importanti e paesaggisticamente suggestive del Paese.
Le proposte concrete che verranno fatte alla clientela in questa prima fase di riapertura sono state elaborate in concorso con le altre Divisioni commerciali. Esse prevedono l'introduzione:
— di una coppia di Intercity sulla relazione Taranto-Potenza-Salerno-Napoli-Roma;
— di una coppia di Interregionali sulla relazione Potenza-Salerno-Napoli;
— di due coppie di Diretti con funzioni di collegamento con Salerno e Napoli;
— di cinque coppie di treni Regionali concentrate, principalmente, nelle fasce pendolari e con funzioni di collegamento essenzialmente sulla tratta Battipaglia-Potenza.
Una coppia di Intercity, inoltre, sarà prevista durante i fine settimana sulla relazione Roma-Taranto a sussidio della relazione ordinaria.
Sostanzialmente confermati (ad eccezione dei giorni festivi e del mese di agosto) i collegamenti già esistenti sulla **Potenza-Foggia**, introdotti soprattutto in relazione al flusso delle maestranze Fiat degli impianti di Melfi (servizi mirati treno + bus), con particolare attenzione ai collegamenti tra Potenza e S. Nicola di Melfi, tratta maggiormente interessata al flusso degli operai.
Sulla linea **Sicignano-Lagonegro** sostanzialmente confermato il servizio sostitutivo con bus.

Reggio Calabria

La Direzione regionale Calabria, secondo le nuove direttive contenute nel "piano d'impresa", sta passando in rassegna la quasi totalità dei treni regionali per verificare l'effettiva frequentazione degli stessi e nel contempo constatare l'indice di gradimento da parte della clientela.
Nello studio di tale analisi si terrà conto dei vari segmenti di mercato (pendolari, lavoratori, studenti, turismo, occasionali) cercando di quantificare nella maniera ottimale i flussi di traffico in base alla clientela "attuale" e "abituale".
Dall'esame comparato di tutti questi dati è in avanzata fase di elaborazione una proposta d'orario che diversifica l'offerta in più "tranches" e specificatamente in un'offerta invernale, estiva, festiva e turistica, prevedendo anche l'eventuale sostituzione con autobus là dove il numero dei viaggiatori, la percorribilità delle strade, l'economia di personale lo rendono conveniente rispetto al treno.
Nella nostra regione, tenendo conto dei flussi di mobilità, è evidente che nel periodo invernale (scolastico) ci sarà un'offerta maggiore rispetto a quella estiva, sia come numero di treni sia come posti offerti. Nello stesso periodo sarà distinta anche l'offerta feriale da quella festiva. Come è facile intuire, difatti, la domenica e i giorni festivi sono giornate di "morbida", in cui la richiesta pendolare risulta quasi nulla. In questi giorni sono previste soppressioni di alcuni treni o l'accorpamento di due tracce più confacenti alle suddette esigenze.
Un'altra "tranche", di particolare rilievo, è quella dell'offerta turistica che ha visto nell'estate '93 un grosso successo del treno turistico "Aquapark" (il parco divertimenti acquatici più grande della Calabria sito in Zambrone) sulla relazione **Reggio C.-Tropea-Vibo Marina**, ove in alcuni giorni festivi del mese di agosto la domanda era addirittura raddoppiata rispetto all'offerta per via di numerosi viaggiatori, perlopiù giovanissimi, provenienti anche da Messina e provincia.
Un altro buon successo ha registrato il treno **Brancaleone-Reggio C.**, che percorre una linea che si trova a ridosso di 60 km di arenili della costa jonica a sud di Reggio, con insediamenti turistico-balneari.
Un cenno particolare merita anche il treno **Napoli-Praia**, che nell'estate scorsa ha collegato l'entroterra napoletano con l'Alto Tirreno calabrese (zone di Praia e Scalea), riscuotendo ampi consensi. Con il prossimo orario estivo è previsto l'attestamento del treno in questione a Paola, considerato il notevole movimento turistico che si verifica nei mesi estivi nei paesi della "riviera dei cedri".
Si cercherà di espandere ulteriormente questo particolare filone, non solo nei mesi estivi ma anche in quelli invernali, individuando opportuni flussi di traffico in determinate zone ad alta densità turistica e coinvolgendo anche il sopito turismo scolastico, non ancora adeguatamente sviluppato.
Nel periodo estivo, comunque, pur mantenendo quasi totalmente il numero dei treni in circolazione, si è orientati a ridurre la composizione (offerta posti) data la diminuzione del traffico pendolare.
Naturalmente tale ipotesi progettuale potrà avere serie probabilità di concretizzazione tenendo presenti le direttive delle FS SpA che, pur considerando le specifiche esigenze della clientela, dovrà avere garantito un "ritorno" in termini economici, che serva a coprire i costi di gestione dimostrando che l'offerta è commercialmente valida.
Saranno quindi gli Ente locali e la Regione che interverranno, come previsto dalla legge quadro inerente alla riforma del trasporto pubblico locale in discussione al Parlamento, a cogestire quei servizi ritenuti di rilevanza sociale, ma non remunerativi, sopprimendo nel contempo quei treni che hanno scarsa o quasi nulla frequentazione e che non ricevono un contributo dagli Enti pubblici.
È indubbio che ci troviamo di fronte a molte difficoltà che dipendono dalla dimensione dei fenomeni che siano chiamati a gestire per svolgere in modo concreto il ruolo che ci è oggi assegnato dal contratto di servizio. La Regione Calabria rimane l'interlocutore privilegiato sia per la programmazione dei servizi ferroviari regionali che per l'integrazione con le autolinee e le ferrovie concesse.



Roma

La nostra proposta d'orario per il prossimo periodo estivo è scaturita da una dettagliata analisi relativa alla domanda di trasporto in base a quanto riportato dal Piano Regionale Trasporti del Lazio.
Inoltre, i dati raccolti in termini di biglietti ed abbonamenti venduti e attraverso l'individuazione nei centri urbani di scuole, fabbriche, strutture pubbliche, servizi ecc. ci hanno consentito di delineare una mappa territoriale dalla quale emergono i centri generatori e/o attrattori di spostamenti. Dalla suddetta mappa si ricava il profilo della domanda di trasporto. La richiesta di mobilità scaturisce da due tipologie di esigenze con caratteristiche numeriche ed orarie differenti: la prima è quella della clientela pendolare che, nell'arco della giornata, si concentra con grossi flussi nelle fasce orarie coincidenti all'entrata e all'uscita dalle scuole e dai posti di lavoro; la seconda è quella della clientela occasionale che utilizza i mezzi di trasporto pubblico per recarsi nelle zone dove sono ubicati i centri dei servizi, con flussi più contenuti in termini numerici ed in orari tali da consentirne l'arrivo e il rientro in tempi utili.
Il quadro complessivo della domanda non si discosta sensibilmente dalla situazione degli ultimi anni che, rispetto alla attuale potenzialità tecnica delle linee ferroviarie, non ha determinato grossi scostamenti rispetto all'offerta.
In termini generali, l'obiettivo principale è quello del cadenzamento dei treni interregionali.
Una particolare cura è stata dedicata all'articolazione delle coincidenze e ad ulteriori adeguamenti d'orario mediante la concentrazione della domanda nei giorni festivi.
Lo scenario della domanda/offerta sulle principali direttrici è il seguente:

Linea Roma-Chiusi-Firenze

Il flusso medio giornaliero è di circa 10 mila spostamenti. L'analisi della domanda evidenzia l'esistenza dei poli attrattori di Orvieto, Terni e Roma per motivi di studio e di lavoro. Le località d'interesse turistico, ad eccezione di Orvieto, sono diffuse nel territorio attraversato dalla linea e più facilmente accessibili dall'autostrada A1.
La presenza diffusa sulle tratte della linea del traffico di studenti potrà consentire la razionalizzazione dell'offerta nei giorni festivi e nel periodo estivo.
I treni interregionali provenienti da Firenze e Ancona potranno fermare a Roma Tiburtina in quanto la stessa è caratterizzata da una notevole facilità di accesso al servizio di metropolitana, nonché da un elevato numero di capolinea dei mezzi urbani e servizio taxi; inoltre è la stazione di attestamento del servizio metropolitano FS per l'aeroporto di Fiumicino.

Linea Roma-Cassino

Il flusso medio giornaliero è di oltre 40 mila spostamenti dei quali 38 mila da e per Roma.
I poli attrattori evidenziati sono quelli di Cassino, Frosinone, Colleferro e Roma per motivi di studio e lavoro.
Le località d'interesse turistico sono diffuse in posizione elevata nel territorio attraversato dalla linea e più facilmente accessibili dalla viabilità secondaria.
Per le caratteristiche del territorio e della modalità prettamente pendolare, le proposte avanzate saranno assimilabili a quelle della direttrice Roma-Chiusi.

Linea Roma-Grosseto

Il flusso medio giornaliero è di circa 13 mila spostamenti di cui 10.700 da e per Roma (dei quali mille viaggiatori/giorno da e per la Sardegna).
Le caratteristiche dei flussi sono di tipo pendolari e comprendono anche una parte di lavoratori turnisti.
A differenza di quanto si verifica sulle linee precedenti, la mobilità nel periodo invernale è abbastanza contenuta mentre in quello estivo la ridotta affluenza dei pendolari, dovuta alla chiusura delle scuole e alla ferie dei lavoratori, viene parzialmente compensata dagli spostamenti dei residenti stagionali delle località balneari che si recano quotidianamente al lavoro nella capitale.
Pertanto la nuova offerta estiva dovrà contenere il numero dei treni in base alla effettiva domanda nel periodo invernale, concentrandola, con adeguamenti d'orario, nei festivi estivi quando si riscontra un sensibile aumento dei viaggiatori occasionali diretti e provenienti dalla Sardegna. Per servire adeguatamente il Porto di Civitavecchia saranno curate le coincidenze con le navi/traghetto prevedendo un'offerta differenziata tra treni dispari (in partenza da Civitavecchia M.ma) e treni pari per i quali sono in corso chiarimenti poiché le autorità portuali ne impediscono l'ingresso al porto per problemi di affluenza di traffico.

Linea Roma-Napoli

Il flusso medio giornaliero è di circa 60 mila spostamenti sulla linea ferroviaria.
I poli attrattori evidenziati sono quelli di Formia, Latina e Roma per motivi di studio e di lavoro.
Dall'analisi dei flussi di traffico esaminati non sono prevedibili modifiche d'orario mentre sarebbe ipotizzabile stabilire coincidenze con le diramate Terracina e Nettuno dei treni interregionali e diretti.

Torino

Il Piemonte è notoriamente una regione con un'orografia quanto mai varia: comprende il versante padano dell'Appennino Ligure, il versante interno delle Alpi occidentali, il Lago Maggiore, le estese zone collinari delle Langhe e del Monferrato, ma anche la Pianura padana occidentale.
La rete ferroviaria piemontese, costruita per rispondere prevalentemente alle esigenze di collegamenti locali, ha quindi un tracciato che corre spesso nelle valli alpine e collinari ma non mancano ardite soluzioni di attraversamenti, con viadotti o numerose gallerie, o tortuosi percorsi costieri.
Può allora capitare che la strada statale o provinciale segua il percorso ferroviario oppure che il percorso stradale sia completamente diverso per superare gli ostacoli naturali.
Ma anche il traffico ferroviario ha caratteristiche disparate: ad esempio lo spostamento dei lavoratori pendolari verso le grandi aree metropolitane di Torino e Milano e i brevi percorsi degli studenti verso i piccoli capoluoghi sono concentrati nei giorni feriali e con ben comprensibili cali nei periodi di ferie e di vacanze; un discreto traffico sulle lunghe distanze resta pressoché costante; per alcune destinazioni rivierasche o alpine si verifica un traffico turistico festivo intenso.
A questi contesti topografici e sociologici che caratterizzano la domanda deve aggiungersi la tendenza sempre maggiore dell'utenza a passare dal mezzo di trasporto pubblico — sia ferroviario che su gomma — al mezzo di trasporto privato.
Anche nella Regione Piemonte si impone quindi una profonda revisione dell'offerta di servizio ferroviario, in particolare durante il periodo estivo, che tenendo conto delle motivazioni dello spostamento, della sua distribuzione territoriale, della richiesta di prestazioni di qualità assuma criteri di progettazione di rete, integrandosi di fatto con il trasporto pubblico automobilistico.
Ci si sta quindi accingendo ad uno studio di nuovo orario estivo 1994 che aumenti l'offerta di treni tra i bacini con una forte domanda, orientando invece una scelta ben più economica di autoservizi sostitutivi sulle direttrici o sui periodi giornalieri in cui la domanda è debole, spesso di poche decine di clienti.





Ma i criteri per impostare il nuovo progetto devono anche essere flessibili: considerare se la strada è più o meno agevole per tracciato e per traffico; diversificare il programma tra giorni lavorativi e tra sabato e festivi, come pure tra periodo scolastico o di chiusura dei grandi complessi industriali e così via.
Non è ancora possibile anticipare i risultati del progetto in corso, anche perché potrà essere tema di un approfondito confronto con la Regione Piemonte, che ha già avviato da mesi un dibattito sul progetto di ristrutturazione del trasporto pubblico locale.
Si può comunque assicurare che saranno incrementati e migliorati i servizi ferroviari su alcune direttrici verso Torino, come da Cuneo e Bussoleno, così come saranno garantite le corse di treni nelle fasce pendolari su molte linee locali, utilizzando invece autocorse nelle ore di "morbida".
Il nuovo corso di tanti aspetti della nostra società richiede necessariamente di assumere criteri innovativi di progettazione del trasporto pubblico locale.

In gita sul treno a vapore

Viaggiare su un treno storico trainato da una locomotiva a vapore, percorrere itinerari incantevoli, visitare paesi e città, vedere manifestazioni o mostre e, perché no, gustare le specialità gastronomiche del luogo è diventata in Piemonte una possibilità a cui guardano con interesse operatori turistici e clienti del treno.
Da Ceva ad Ormea in occasione del centenario della Ferrovia, da Cuneo a Breil per la riapertura della tratta Breil-Nizza, da Torino ad Ivrea per vedere i "Mestieri della Memoria", da Novara a Varallo, itinerario classico e visita al Sacro Monte con due treni a settembre ed ottobre, da Asti a Mortara per godere delle specialità enogastronomiche del Monferrato e della Lomellina, sono queste le proposte che Dopolavoro Ferroviario, t&t, Mestieri della Memoria, Club Papillon hanno realizzato nell'estate '93. Le adesioni sono state spesso superiori ai posti offerti e i convogli hanno incontrato lungo il percorso bande musicali, festeggiamenti oltre a tanta, tanta gente.
Se il '93 è stato l'anno del rilancio del turismo ferroviario, ci auguriamo che l'anno prossimo sia quello dello sviluppo, con il concorso e l'iniziativa degli operatori turistici e degli Enti locali.

Incontro sul trasporto ferroviario nel Cuneese

Lo scorso 30 agosto, allo scopo di esaminare i molteplici aspetti del trasporto ferroviario nella più estesa provincia piemontese, si è svolto, nell'ex sala reale della stazione di Cuneo, un incontro ad alto livello. Il Ministro dei Trasporti Raffaele Costa, l'Amministratore Delegato FS Lorenzo Necci, il Responsabile dell'Area Trasporto Giuseppe Sciarrone e i Direttori delle Divisioni Passeggeri e Trasporto Locale, Luca Barbera e Stefano Bernardi, hanno per oltre due ore discusso le diverse problematiche con esponenti del mondo politico e sindacale, comitati di utenti, sindaci ed assessori di numerosi comuni ed i rappresentanti della Provincia. Queste le principali richieste: un collegamento più frequente e veloce fra Cuneo e Torino, per il quale le Ferrovie si sono impegnate a introdurre un cadenzamento ogni due ore, con un tempo di percorrenza inferiore ai cinquantacinque minuti, approfondendo l'eventuale necessità di realizzare il raddoppio della linea tra Fossano e Cuneo; il futuro della "Cuneo-Ventimiglia", per un'intensificazione delle corse e per un possibile sviluppo del settore merci, tema su cui il Ministro ha assicurato il suo interessamento per un nuovo accordo con le S.N.C.F., che attualmente cogestiscono la direttrice con le FS; il potenziamento delle corse sulle altre linee locali, che potrà essere programmato solo dopo un'attenta valutazione delle effettive frequentazioni. L'appuntamento, per le verifica degli impegni presi fra le parti, è fissato per la fine di quest'anno.

M.E.

Trento

Uno dei primi impegni che le neo costituite Direzioni regionali dovranno affrontare è rappresentato dalla predisposizione dell'offerta di trasporto di interesse regionale per l'orario estivo 1994.
L'offerta di treni "regionali" ed "interregionali" nell'ambito della provincia di Trento sarà uniformata alle direttive a livello nazionale, contenute nel piano di imprese per il risanamento e il rilancio dell'azienda, che prevedono un potenziamento dell'offerta per i bacini e le "direttrici forti" e una diminuzione in corrispondenza di quelli dove la domanda di trasporto per ferrovia è risultata scarsa.
Il risultato finale sarà una graduale riduzione dell'offerta complessiva.
In particolare:
— sul tratto di linea **Verona-Bolzano**, l'orario estivo 1994 sarà caratterizzato dalla presenza di treni interregionali cadenzati ogni due ore fra le 7 e le 19, con coincidenze a Verona con i treni per e da Milano, Venezia e Bologna. Nelle ore di maggior interesse per la clientela abituale (lavoratori, studenti) l'offerta sarà completata con treni regionali con orari confacenti alla domanda specifica di ciascuno dei due tratti: Verona-Trento e Trento-Bolzano;
— sul tratto Trento-Primolano, della linea **Trento-Venezia**, circoleranno tre treni per ogni direzione collegànti i due capoluoghi di estremità in aggiunta a quelli di specifico interesse locale con orari commisurati alle esigenze di partenza ed arrivo nella stazione di Trento nelle fasce tipiche del "pendolarismo": 7-8.30; 12-13.30 e 16.30-19.



Trieste

La progettazione dell'orario 1994 è sicuramente la più impegnativa degli ultimi anni. La crisi recessiva che ha investito tutto il Paese non poteva non raggiungerci. Lo scenario del prossimo anno perciò è quello di una "focalizzazione" dell'offerta: in parole povere dovremo, come stanno facendo tutte le altre imprese industriali e di servizi, mantenere ed incrementare le quote di mercato con maggiore domanda — che garantiscono una buona frequentazione dei treni — e contrarre drasticamente i servizi sulle direttrici più deboli. Si tratta di scelte che risentono delle decisioni in materia di spesa pubblica che lo Stato ha preso con la Finanziaria 1994. Nel prossimo anno, al bilancio delle FS mancheranno i finanziamenti che lo Stato intende risparmiare per attenuare il disavanzo pubblico, il che comporterà una riduzione del 18 per cento dei nostri treni.

Possiamo fin d'ora tracciare un quadro del prossimo orario con l'avvertenza che si tratta di indicazioni ancora generali che verranno definite compiutamente solo nei prossimi mesi. Sulle linee **Udine-Trieste, Trieste-Venezia** e **Udine-Venezia** non si verificheranno tagli. Avremo anzi dei miglioramenti sia dal punto di vista quantitativo che da quello qualitativo: sarà effettuato qualche treno in più (in particolare un rinforzo Pordenone-Udine al mattino fra le 7.00 e le 8.00, un nuovo treno regionale Gorizia-Trieste in arrivo a Trieste entro le 7.30 e il ripristino del collegamento serale Udine-Monfalcone, in partenza verso le 23.00), saranno istituiti treni più veloci (sulle linee Trieste-Venezia e Udine-Venezia si stanno studiando treni interregionali cadenzati ogni due ore con fermata solo nei centri principali e coincidenza a Mestre con IC e IR per Milano e Bologna).

Sulla **Udine-Cervignano** e **Palmanova-S. Giorgio** prevediamo solo alcuni ritocchi che lasceranno inalterata la nuova offerta di treni per/da Latisana e Portogruaro (via S. Giorgio); due corse Cervignano-Udine, nel pomeriggio, verranno effettuate con autobus.

Le più importanti novità sono previste sulla direttrice **Udine-Tarvisio** dove verrà finalmente realizzata l'integrazione fra treni ed autobus secondo un progetto che abbiamo già descritto ai nostri lettori: fra Carnia e Tarvisio sarà costituita una rete di autobus che avranno, tutti, coincidenza a Carnia con i treni da/per Udine e saranno utilizzabili con i normali biglietti FS. Il numero dei collegamenti fra Udine e Tarvisio verrà perciò sensibilmente potenziato. Rimarranno sull'intera linea i treni a più alta frequentazione e sarà sperimentato un nuovo treno da Villach a Udine nei giorni di sabato.

Più critica la situazione della linea **Gemona-Sacile:** vogliamo mantenere ed anzi rivitalizzare i treni turistici festivi; sarà viceversa impossibile mantenere l'attuale diffusa offerta, troppo scarsamente utilizzata, se non interverrà la Regione Friuli a sostenere i costi della linea: saranno in questo senso decisivi i prossimi incontri con gli amministratori pubblici interessati.

Venezia

Con la trasformazione in società per azioni, il Contratto di programma 1993-95 prevede una ristrutturazione dell'offerta commerciale nell'area del trasporto locale, con uno sviluppo all'interno delle aree metropolitane e un ridimensionamento nelle aree a domanda più debole e marginale, nel caso non intervengano accordi con le Regioni.

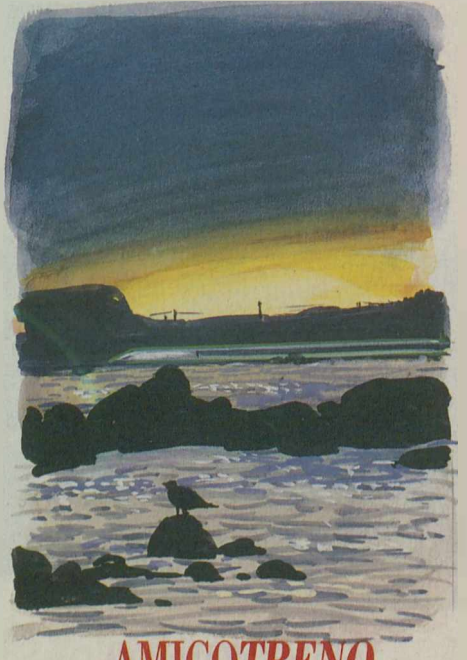
Per quanto riguarda la nostra realtà, la ferrovia può svolgere un ruolo determinante, sia per la mobilità dell'area centrale veneta sia per quella interurbana. Con l'orario estivo 1994 potenzieremo la nostra offerta sulle linee caratterizzate da forti flussi di pendolari, sia nelle aree maggiormente congestionate che in quelle dove la rete stradale è carente, con una diversificazione dell'offerta per fasce orarie, giorni lavorativi e festivi.

Tratta Vicenza-Padova: sui treni Diretti nei giorni feriali i posti offerti aumentano da 400 a 1.000, nei giorni festivi da 200 a 400; sui treni Regionali, nei giorni feriali da 200 a 400, nei giorni festivi da 200 a 400.

Tratta Padova-Venezia e viceversa (comune alle linee Milano-Venezia e Bologna-Venezia): l'offerta complessiva nei giorni feriali dalle 7 alle 19 sarà di un treno ogni 15 minuti circa. Nei giorni festivi dalle ore 9.00 alle 19.00 vi sarà un treno ogni 20 minuti.

Tratta Padova-Vicenza: sui treni Regionali l'offerta sia nei giorni feriali che festivi passa da 200 a 400 posti.

Tratta Venezia-Portogruaro: sui treni Diretti i posti aumentano da 450 a 700 circa; sui Regionali nei giorni feriali da 400 a 700.



AMICOTRENO

Tratta Portogruaro-Venezia: sui Diretti da 700 a 900; sui Regionali nei giorni feriali da 400 a 700.

Tratta Udine-Venezia: sui Diretti nei giorni feriali l'offerta passa da 600 a 700 posti, nei festivi da 400 a 900; sui Regionali nei giorni feriali da 400 a 900, nei festivi da 200 a 900.

Tratta Venezia-Udine: sui Diretti nei giorni feriali da 600 a 700, nei festivi da 400 a 900; sui Regionali nei feriali da 400 a 900, nei festivi da 200 a 900. Dovremo invece ridimensionare l'offerta là dove i flussi di traffico risultano scarsi e i treni molto poco frequentati e dove c'è l'alternativa di altri mezzi di trasporto pubblico.

I tagli riguarderanno comunque quei treni che trasportano un numero di passeggeri inferiore a quello trasportato da un autobus. È evidente che sulle scelte, oltre alla valenza sociale del trasporto, influisce anche la valutazione economica. I limiti di bilancio e i vincoli posti dal contratto di servizio pubblico richiedono, in particolare, una spinta decisa verso l'integrazione con gli altri mezzi del trasporto collettivo.

Su linee come Padova-Calalzo, Ponte nelle Alpi-Conegliano, Trento-Primolano-Castelfranco, Bassano-Camposampiero, Montebelluna-Treviso, Monselice-Mantova, Chioggia-Rovigo-Verona, la nostra volontà è quella di recuperare tecnicamente e funzionalmente la linea ferroviaria e di soddisfare la domanda di trasporto con orari corrispondenti ai movimenti pendolari, con materiale rotabile adeguato, con l'integrazione (anche tariffaria) con il trasporto pubblico su gomma e privato predisponendo a tale scopo aree d'interscambio.

Venezia Studenti 1993/94

Nell'anno scolastico '92/93 2mila studenti hanno aderito all'iniziativa e ben 600 si sono prenotati per il prossimo ottobre. Il pregetto è nato nel '92 dalla collaborazione tra il Comune di Venezia e le FS nel pieno del dibattito sulla regolamentazione dei flussi turistici nella città.

È stata una risposta ai problemi creati al traffico ferroviario e, a Venezia, dal concentrarsi dei viaggi d'istruzione nei periodi più critici. "Venezia Studenti" si ripresenta all'appuntamento con l'anno scolastico '93/94: sarà valida da ottobre a marzo (nei giorni di martedì, mercoledì e giovedì tranne i periodi pasquale e natalizio e il Carnevale) ed offrirà itinerari culturali predisposti, prenotazione del viaggio in treno andata/ritorno, possibilità di pranzare o consumare la colazione al sacco in luoghi convenzionati, acquisti a prezzi ridotti in alcuni negozi.

A chiusura della sua prima edizione, "Venezia Studenti" non si è dimenticata di premiare alcune delle classi che hanno fruito dell'offerta con un tour alle isole della Laguna alla fine di settembre.

LETTERE & LETTERE

Cari lettori,
il numero precedente del giornale è andato praticamente a ruba e alla redazione stanno giungendo numerose richieste per ottenerne una copia. È l'effetto della riduzione della tiratura e del numero dei punti di distribuzione. Possiamo darvi, però, un consiglio utile per non rimanere più senza "Amico Treno" e per ricevere comodamente a casa la vostra copia: abbonatevi utilizzando il coupon inserito nelle pagine interne.
Un ringraziamento particolare lo rivolgiamo ai signori: Andrea Montanari, Lucia Biallo, Roberto Marino, Giuseppe Russo, Giuseppe Buschini, Giovanni Parlavecchia, Maristella Proia, Pasquale Ringo, Alessandra Garnerone, che hanno avuto parole di apprezzamento per il nostro giornale.
Grazie anche ai numerosi partecipanti al concorso "Metti l'auto in naftalina".

Per Gino e Michele

Era da un po' di numeri di "Amico Treno" che mi sembravate a corto d'ispirazione, più o meno dall'epoca del trenino Ancona-Ancona. Con la storia di Mario avete riconfermato quella splendida vena narrativa che, secondo il mio personalissimo parere, è l'espressione più elevata della vostra attività. Non che io non sappia apprezzare l'umorismo e l'ironia sottile di altri vostri scritti. Preferisco però la storia di Mario. C'è il ricordo nitido di un'estate di trent'anni prima. C'è la fretta assurda di diventare "grandi", tipica di quell'età in cui non si è più bambini. Anch'io portavo i pantaloni corti. E ancora c'è il ragazzo bravissimo, bellissimo, ricchissimo, che non si può fare a meno di odiare perché in fondo si vorrebbe essere come lui. Lui che sta con Stefania e si permette pure certe scappatelle con le altre, l'infame. La vicenda che balza agli occhi di Mario mi ricorda quei giardinetti e quegli squallidi palazzi che si vedono passando col treno dalle parti della Bovisa. Alla fine del racconto si ritorna al presente, con quelle poche parole scambiate al finestrino mentre il treno si avvia lentamente. Il "buonanotte" di Mario, i tre puntini di sospensione di Stefania, ricolmi di parole non dette. E il secondo secco "buonanotte" di Mario, definitivo, sincero, pesante più di un addio. Il finestrino che si chiude lasciando fuori i ricordi e la calda, desolata estate milanese. Mario e Stefania sono lontani mille miglia, pur trovandosi nello scompartimento accanto. Per me questa è letteratura. Grazie!!!
Giovanni Mascolo - Cerro Maggiore (Mi)



Caro Amico dai Calzoni Corti, sono Mario, quello del numero di luglio, cui fai riferimento nella tua lettera. A parte il fatto che quei due disgraziati di Gino e Michele hanno messo in piazza i miei tormenti infantili, mi preme chiarirti una cosa: non è poi così scontato che io quella volta lì abbia detto: "Buonanotte...". Gino e Michele (che conosco da anni come due furbacchioni) si piccano ogni tanto di fare gli scrittori e a volte ci credono o gliel lo fanno credere. Quindi, mettendomi come protagonista di un loro racconto mi hanno fatto fare il duro fino in fondo per coinvolgere di più il lettore. Ma guardiamoci negli occhi, caro Giovanni dai Calzoni Corti: tu, nei miei panni, avresti detto solo "buonanotte?"... Insomma, non ti dico com'è andata a finire veramente anche perché magari verrà il giorno che Gino e Michele scriveranno un seguito alla storia di quel Milano-Brindisi e mi sputtaneranno definitivamente.
Con solidarietà ti saluto e — va be' — ti ringrazio a nome dei due disgraziati per quel tuo "per me questa è letteratura" che hanno subito fatto vedere alle loro mamme.

Mario

Gatto o giaguaro

Gentile ing. Vaciago,
avendo avuto l'onore di una citazione sul n° 5/93 di "AmicoTreno" e volendo raccogliere il suo invito al dialogo, abbiamo pensato di inviarLe l'intervento che segue. Con l'augurio, credo reciproco, che l'oggetto delle nostre discussioni sopravviva alle medesime. Voglia assieme gradire i nostri più cordiali saluti e l'augurio di buon lavoro: di questo in particolare crediamo abbia bisogno.
P.S.
Nella giornata di venerdì 9 luglio incontreremo sui monti della Val di Susa (TO) una delegazione di ambientalisti e ricercatori elvetici che sta completando la ricognizione sullo stato delle Alpi. Sarà l'occasione per rinnovare il confronto sui temi di cui vi siete lodevolmente impegnati sulla vostra rivista, ma in un'ottica che, oltre ad essere dichiaratamente di parte (dalla parte del territorio e dei cittadini che vi abitano) si ostina a considerare l'ecosistema alpino un patrimonio di risorse non rinnovabili per l'intera Europa, anche quella "extracomunitaria", piuttosto che una barriera da superare comunque e nel minor tempo possibile. Vogliamo sperare che anche questa angolatura visuale trovi, in futuro, attenzione e spazio adeguati sia sulla rivista sia nel confronto in atto tra FS SpA e Associazioni Ambientaliste.

Claudio Giorno
(per "SOS Transit")

Ma era un gatto o un giaguaro?
Sul numero di giugno '93 Cesare Vaciago chiama a raccolta gli amici del treno con un appello assai sensato che l'impaginatore ha scelto di adagiare su un disegno accattivante: un gatto i cui artigli mutati in pennini tracciano con grafia elementare (quindi amica) una sorta di giaculatoria: "...Più treno, più treno, più treno...".
Sarà il futuro a dirci se davvero di un gatto si tratta e non piuttosto di un giaguaro e quindi anche a svelarci di chi "ci siamo fatti amici"... Tuttavia aderiamo all'appello al dialogo rispondendo, se ci è consentito, sia al Direttore dell'Area Trasporti che a "Commuter". L'abituale notista di "Amico Treno", su questo numero, parte da lontano, dal Nord America, per "tirarci le orecchie". Si rivolge agli "ecologisti" europei, in particolare a noi di "SOS Transit", richiamandoci a un atteggiamento più pragmatico sulla scorta di due esempi che, da oltreoceano, invitano a scegliere: "siete contro l'inquinamento, contro il trasporto su strada? E allora più coerenza ragazzi: dovete scegliere il treno; e se l'America vi sembra troppo lontana, imparate almeno dagli svizzeri cha han detto sì al referendum a favore della realizzazione della nuova linea ferroviaria del Loesberg-Sempione". Molti di noi il treno lo scelgono; lo hanno scelto da sempre: ci si muovono, lo conoscono, potremmo dire che lo amano. Se è vero che l'Associazione in questione è transazionale, va anche aggiunto che il patrimonio di conoscenza collettiva riguarda l'intera rete europea: i costi, certo, ma anche la qualità del servizio che le ferrovie d'oltralpe assicurano.
È vero: in Svizzera si è tenuto un referendum sulla delicata questione della "Grande Liason Trasversale", un oneroso sistema di collegamenti ferroviari che, anche attraverso la

realizzazione dei tunnel del Loesberg-Sempione, consentirà quel collegamento migliore tra i paesi della Cee, che il Governo elvetico ha saggiamente rifiutato di realizzare attraverso un'autostrada passante. Ecco, si è scelto, certo, a fronte di un'alternativa. Posto che l'Italia realizzi la sua parte concentrando piuttosto che disperdendo le sue scarse risorse, il transito nord-sud, ma anche quello est-ovest, risulterà agevolato consentendo però alle regioni attraversate alcune apprezzabili contropartite:

- di non essere devastate dalla somma di infrastrutture parallele e concorrenti che sono tipiche nel nostro paese, dagli Appennini alle Alpi;

- di essere inserite nel "Progetto Ferrovia 2000" delle SBB: tutto un altro approccio al trasporto ferroviario rispetto al nostro "Progetto Alta Velocità";

- di contribuire a consolidare quella sorta di circolo virtuoso di cui parla Vaciago, più servizio/più clienti, proprio nel paese dove la maggior percentuale di persone e di merci già viaggiano in treno!

Ora molti dei nostri amici elvetici erano comunque contrari a questo pesante sacrificio di risorse economiche e di territorio prevalentemente finalizzato a inserire il loro paese nella discutibile logica comunitaria tutta tesa a rincorrere necessità di indefinito aumento della capacità di trasporto, trasferendone i costi sui bilanci statali in rosso e sui cittadini i cui "cortili" sono destinati a subire danni non compensabili.

Ma si è scelto di confrontarsi civilmente senza che per questo le Associazioni, pur profondamente divise al loro interno, subissero irreparabili spaccature, consegnando ai cittadini, appunto, l'ultima decisione. E la gente ha scelto. Saranno i posteri a verificare la bontà della scelta, ma di scelta (e democratica) si è trattato. Di scelta fra treno e strada, e su un modello dato di ferrovia, il cui funzionamento risulta di fatto soddisfacente, non sulla carta.

Da noi sin qui si è trattato di non scegliere, bensì di vedersi imporre, un modello "treno più auto" (ma di risultato scadente) e in alternativa magari al mantenimento dell'assistenza sanitaria...

Tuttavia, se dobbiamo restare amici (del gatto, però, non del giaguaro) possiamo tentare di aggiungere il nostro modesto contributo alla "battaglia d'estate". A patto, però, che sia chiaro che è sui presupposti attuali (nodi, trasporto locale, merci) piuttosto che sugli obiettivi futuri (peraltro neanche così chiari) che si potranno creare alleanze leali e durevoli.

Alessandra Zendron
Claudio Giorno
(per "SOS Transit")

Gatto, amici, gatto, per carità! Né giaguaro né gattopardo: gatto (noto felino nazionale, diffuso anche in habitat incontaminati).



Il treno + bici

Gentile dott. Vaciago,

molti ambientalisti stanno guardando con interesse la nascita di un nuovo servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato, ossia il trasporto biciclette al seguito del viaggiatore. L'opportunità di consentire ai viaggiatori di trasportare la propria bici sul treno è senz'altro apprezzabile, ma le attuali modalità per la fruizione di detto servizio rappresentano — a mio parere — un grosso disincentivo. Il regolamento vigente prevede che per il trasporto della bicicletta (ad un costo forfettario di L. 5.000) è necessario inserire la stessa in un'apposita sacca; tutto ciò agevola di fatto il solo trasferimento occasionale di bici, ma rappresenta un grosso freno per i pendolari che farebbero uso dell'intermodalità "treno+bici" che significherebbe per molti un grande vantaggio in termini di risparmio di tempo. Ritengo che le Ferrovie dello Stato, che in questo periodo hanno manifestato un grande interesse per le questioni ambientali, potrebbero lanciare un'iniziativa che consenta a chi lo desidera di andare a lavorare in bicicletta, possibilmente con un costo piuttosto basso e magari prevedendo delle ipotesi di abbonamento. Spero che voglia prendere in considerazione questa mia piccola riflessione.

On. Maurizio Pieroni
Gruppo Parlamentare dei Verdi

Gentile on. Pieroni,

desidero ringraziarLa per l'apprezzamento da Lei formulato per l'iniziativa treno+bici.

Devo precisare che il regolamento vigente, in realtà, prevede che la bicicletta debba essere trasportata dentro apposita sacca solo sui treni che — nell'orario ufficiale — non riportano l'apposito simbolo che contraddistingue invece i treni dotati di scompartimento attrezzato. Su questi ultimi treni (circa il 20% del totale), il trasporto della bicicletta non richiede l'uso della sacca.

L'offerta è quindi estesa (sia pure con modalità diverse) a tutti i treni regionali ed interregionali circolanti; siamo convinti come Lei che si tratta di un'iniziativa interessante dal punto di vista ambientale, ed infatti la domanda è in forte crescita, anche se ancora contenuta in valore assoluto.

Ritengo, a questo proposito, che possa essere utile approfondire la Sua idea circa l'istituzione di un "ciclo-abbonamento", per la cui realizzazione ho già interessato gli Uffici.

Cesare Vaciago

Comunicato Stampa - Gruppo Parlamentare dei Verdi

Salire e scendere dal treno in bicicletta: le FS SpA accolgono la proposta del deputato Verde Pieroni.

La proposta del deputato Verde Pieroni di facilitare la fruizione del nuovo servizio FS — il trasporto biciclette al seguito del viaggiatore — ha trovato consenso e disponibilità da parte del responsabile Area Trasporto Cesare Vaciago (ora Direttore Generale Holding FS SpA - ndr), che, in una lettera al parlamentare, dichiara di voler approfondire l'idea dei Verdi circa l'istituzione di un "ciclo-abbonamento", per la cui realizzazione avrebbe già interessato gli uffici competenti. Pieroni, convinto che l'intermodalità treno+bicicletta possa diventare qualcosa di più del semplice e occasionale trasferimento del velocipede, fino a consentire ai pendolari di andare a lavorare in bicicletta, si è dichiarato soddisfatto della risposta dell'Azienda: "Le FS stanno manifestando un crescente interesse per le questioni ambientali — afferma il deputato Verde — ma soprattutto in questo caso apprezzo la disponibilità a favorire i pendolari, studenti e lavoratori che potrebbero salire e scendere dal treno in bicicletta, risparmiando in molti casi tempo ed evitando stress da parcheggio o da autobus. Ovviamente spero che oltre ad essere approfondita — continua Pieroni — l'idea sarà anche concretizzata, e che i pendolari poi usufruiscano del servizio, lasciando sempre più volentieri l'automobile a casa".

Chiedendo di facilitare la fruizione del servizio, il deputato Verde aveva indicato nella sacca che bisogna usare per il trasporto della bicicletta, a un costo forfettario di 5.000 lire, un grosso disincentivo. Il regolamento vigente — risponde Vaciago — prevede che la bicicletta debba essere trasportata dentro apposita sacca solo sui treni che — nell'orario ufficiale — non riportano l'apposito simbolo che contraddistingue i treni dotati di scompartimento attrezzato. Su questi ultimi — circa il 20% del totale — il trasporto della bicicletta non richiede l'uso della sacca. "L'offerta è quindi estesa, sia pure con modalità diverse, a tutti i treni regionali ed interregionali circolanti; siamo convinti come Lei — scrive Vaciago all'on. Pieroni — che si tratta di un'iniziativa interessante dal punto di vista ambientale, e infatti la domanda è in forte crescita, anche se ancora contenuta in valore assoluto". (Roma, 14-7-'93)

Assoutenti risponde

Essendo lettore del periodico "Amico Treno", nonché assiduo utente del servizio ferroviario (prima in qualità di pendolare da S. Ellero a Firenze, attualmente da S. Ellero a Roma, ove presto servizio alla Corte di Cassazione), posso smentire clamorosamente le aspettative manifestate dall'Assoutenti nel-

l'articolo "Quali vantaggi per i pendolari" comparso sul numero ottobre-novembre '92 della rivista.
Posso testimoniare che la tendenza delle FS è andata finora in direzione opposta rispetto agli auspici formulati nell'articolo.
Le stazioni da S. Ellero a Indicatore sono situate sulla cosiddetta "linea lenta" Firenze-Arezzo. Nell'imminenza dell'entrata in funzione della direttissima Firenze-Roma molte promesse vennero fatte nel senso che il decongestionamento della linea lenta avrebbe portato ad un potenziamento del servizio locale, già allora precario.
Niente di tutto ciò! Si assiste, invece, in occasione di ogni entrata in funzione del nuovo orario, estivo o invernale che sia, ad un progressivo diradamento dei treni, o ad un'articolazione degli orari del tutto irragionevole. Il sabato ed i giorni festivi, poi, si resta nel più completo isolamento. Per non parlare del difetto assoluto di coordinamento con i treni a maggiore percorrenza (ad esempio, manca la possibilità di raggiungere Roma al mattino in orari decenti).
Mi sarebbe gradito avere qualche ragguaglio sulla cosiddetta "Assoutenti", anche al fine di intraprendere iniziative dirette al miglioramento del servizio.

Stefano Benini - S. Ellero (Firenze)

Risponde Massimo Ferrari, Presidente dell'Assoutenti-Utp.
«Come avrà potuto constatare dalla lettura del mio intervento in merito al progetto "Alta Velocità", il consenso espresso a nome dell'Assoutenti (cui l'Utp aderisce quale associazione specializzata nelle questioni relative al trasporto pubblico) è condizionato sì al quadruplicamento ed alla velocizzazione delle principali direttrici ferroviarie nazionali, purché questo non vada a detrimento del trasporto ferroviario locale.
L'esperienza di altre nazioni europee che hanno realizzato negli ultimi anni linee ad alta velocità — mi riferisco soprattutto alla Francia e alla Germania, ma anche alla Spagna — è confortante in questo senso: assieme al miglioramento delle relazioni a lungo raggio, che anche noi desideriamo potenziare, si è assistito anche ad un rilancio del trasporto locale, specie in prossimità delle maggiori aree metropolitane. Senza il quadruplicamento dei binari è attualmente quasi impossibile aggiungere ulteriori coppie di treni su linee già al limite della saturazione, come la Milano-Piacenza o la Padova-Venezia. Ciò non toglie che le promesse formulate in occasione del completamento della direttissima Firenze-Roma siano state, almeno in parte, finora disattese.
Questo è un caso in cui, personalmente, ritengo sia necessario fare pressione sulle FS affinché — compatibilmente con le potenzialità del traffico — gli orari dei convogli vengano migliorati ed intensificati, non sussistendo impedimenti di natura tecnica.
Quanto alla nostra Associazione, molte sono state le attività intraprese in questi anni, pur con i limiti insiti nella sua struttura: un sodalizio composto unicamente da volontari, tutti interessati al miglioramento del trasporto pubblico».

Per non morir di noia in stazione

Il treno, per me, oltre che essere un vero amico — perché, figlia e nipote di ferrovieri, nella mia vita ho sempre viaggiato in treno — è il mezzo più libero e spazioso che esista (almeno fin quando si riesce a viaggiare nelle ore e nei giorni meno affollati) e quindi mi sento a mio agio, anche se le ultime vetture a medio-breve percorso sono alquanto scomode rispetto a quelle a scompartimenti del passato: mancanza di corridoio, di finestrini apribili a piacimento secondo le esigenze personali, eliminazione dei braccioli mobili. E poi, perché sugli IC i finestrini devono essere sigillati? C'è l'aria condizionata, sì, ma spesso viene a mancare e quando fa caldo diventa insopportabile viaggiare.
Con l'occasione espongo un problema che per me è di grande importanza (non solo per me, sono convinta) e cioè il deposito bagagli che in alcune stazioni è stato da tempo soppresso. Viaggio di frequente, per turismo od altro, e quasi sempre ho la necessità di lasciare il bagaglio in custodia per due, tre ore od anche un giorno, magari in attesa di un altro treno o pullman che mi porti a destinazione. Ed allora, come in passato, vorrei poter continuare ad utilizzare quel breve tempo per piccole escursioni nei dintorni della stazione o eventuali commissioni (...) senza dover per forza restare in stazione a "morire di noia".
Se non è possibile ripristinare il servizio del passato, non si potrebbe fare come le banche? Tanti sportelli con chiave inglese (naturalmente sempre pagando il servizio), ovviamente sorvegliati.

Adele Cianetti - Roma

Le caratteristiche del nuovo materiale rotabile — che dal prossimo anno dovrebbe cominciare ad esserci consegnato per l'immissione in servizio — sono stabilite in base a numerosi fattori e requisiti (si veda, in proposito, il numero 5 di "Amico Treno" del settembre 1992, dedicato proprio ai nuovi mezzi): il comfort per i viaggiatori è garantito.
Le vetture dei treni Intercity sono dotate di impianti per la climatizzazione dell'aria. È vero, però, che talvolta questi impianti si guastano: sono piuttosto delicati e hanno bisogno di accurata manutenzione.
Se i finestrini delle carrozze non fossero bloccati, la loro apertura (per qualsiasi ragione; salutare gli amici che ci hanno accompagnato in stazione, ad esempio) causerebbe un sovraccarico dell'impianto, dimensionato per il volume interno della vettura, cioè per una ben determinata massa d'aria da riciclare e ne provocherebbe addirittura la "staratura" mandandolo in "tilt" (sarebbe come voler raffreddare la cucina lasciando aperto lo sportello del frigorifero: il fresco magari si sente, per un po', ma il motore del frigo brucia).
Per quanto riguarda i depositi bagagli, vale anche per la nostra lettrice la risposta data al signor Ercolani e che compare su queste stesse colonne.



Cortesia, servizi e depositi bagagli

Sono un utente delle ferrovie, che uso spesso, ma non sempre, in Svizzera, Francia, Germania, Italia.
Trovo molto positiva la vostra iniziativa di un periodico di informazioni, perché così mi sono sentito, per la prima volta in Italia, un poco... più "cliente" delle FS, che "utente" soltanto.
Soprattutto la rubrica "Lettere&Lettere" rispecchia le mie esperienze di treno in Italia e per tale ragione mi permetto di dare alcuni suggerimenti riguardanti il "contorno" al servizio ferroviario italiano.
1) Controllori meno "controllori" ma al servizio dell'utente. Per esempio anche in 2ª classe, in Francia o Svizzera, il controllore ringrazia quando rende il biglietto ed è sempre gentile e preparato a qualsiasi domanda su coincidenze ecc. In Italia si capisce che il controllore non "vende" il servizio!
2) I servizi in stazione sono spesso affidati alla buona volontà del locale "capo stazione"? A Torino, per esempio, ci sono i carrelli, come in un qualsiasi supermercato, per il trasporto di valigie o altro. Perché a Milano, Bologna, Padova — e non ricordo le altre — non ci sono mai carrelli?
Anche le cassette per lasciare alcune ore i bagagli sono introvabili e a volte, per esempio a Milano, la coda al deposito bagagli (anche 15-30') fa rischiare il treno.
I telefoni, poi, sono zone a rischio, dove si devono avere 4 occhi oppure mettere i bagagli in cabina.
Le possibilità di migliorare i servizi di contorno (anche a pagamento) sono innumerevoli e questi potrebbero essere ben redditizi e fornire più entrate che il trasporto stesso.
3) Allego il "Bahnofblatt" di Zurigo: a pagina 11 posso ordinare il dischetto DOS con tutti gli orari. In Italia esiste? Questa rivista può dare idee sulla maggior praticità di taglio di un periodico di informazioni: meno attori, meno WWF e politica, più consigli pratici (...).

Gelag Ercolani - Kloten (Svizzera)

Accade che, talvolta, il personale di scorta ai treni faccia solo "controlleria", magari con poco garbo, o sia impreparato a rispondere, ma l'impegno a migliorare è continuo e la campagna di sensibilizzazione del personale è permanente e comincia a dare buoni frutti.
Obiettivo finale è far capire a tutti i ferrovieri che chi sceglie il treno per muoversi è nostro cliente.
Ha ragione Lei: siamo indietro, anche se qualcosa si sta muovendo.
Anche da noi è reperibile l'Orario in versione "dischetto": è in vendita nelle edicole delle maggiori stazioni a 14.900 lire.
Che le zone intorno alle cabine telefoniche possano essere a rischio, è vero, ma l'opera di vigilanza e prevenzione, affidata ai diversi Corpi di polizia, è intensa e dovrebbe allontanare sempre di più i malintenzionati dalle stazioni. Alcuni provvedimenti di controllo dell'accesso ai binari e di chiusura delle stazioni nelle ore notturne hanno già dato buoni risultati, come a Roma Termini e Milano Centrale.
Per finire — e rispondiamo così anche al signor Urs Wolffers di Berna, Svizzera, che ne segnala, lamentandosene, la mancanza a Grosseto — i depositi automatizzati per i bagagli. Esiste, da tempo, un progetto per dotare le stazioni — almeno le più trafficate — di armadi per il deposito dei bagagli: sono stati condotti studi, sono state comparate le diverse realizzazioni (anche estere) esistenti sul mercato e sono stati individuati i luoghi dove piazzare questi armadi. Ma da quasi due anni è tutto fermo: sulla installazione di queste apparecchiature pesa il parere negativo del Ministero degli Interni, secondo il quale i luoghi destinati a deposito, incontrollati e incustoditi, sarebbero zone a rischio (criminale o terroristico) ben maggiore che non i telefoni.

A Terni non si lasciano bagagli

Mi reco frequentemente in treno da Roma a Firenze e alle volte mi fermo, durante il percorso di andata o di ritorno, nella stazione di Terni, città dove ho conoscenti ed alcuni impegni.
In una di queste occasioni, lo scorso anno, trovai inaspettatamente il "Deposito Bagagli" chiuso ed il relativo servizio sospeso a tempo indeterminato.
Il conseguente disagio per il viaggiatore è notevole, perché si è costretti a girare la città portandosi dietro il bagaglio (...) o si rinuncia alla fermata a Terni.
Dopo circa un anno mi sono di nuovo fermato a Terni. Il "Deposito Bagagli" era ancora chiuso, il relativo servizio non ancora riattivato, disagi e difficoltà erano ancora gli stessi.
Prima di dover concludere, ancora una volta, che l'utente in Italia non riceve la dovuta considerazione, essendo per lo più subordinato alle esigenze e, perché no, alle comodità di coloro che sono preposti ai vari servizi, desidererei avere una risposta alle seguenti domande:
- la mancanza di un "Deposito Bagagli" nella stazione ferroviaria di Terni è da attribuire a trascuratezza e negligenza del Capo Stazione locale oppure alla mancanza di qualche iniziativa da parte delle Ferrovie?
- detto servizio, all'occorrenza, potrebbe essere affidato ad un privato? In questo caso sarebbe auspicabile che questo avvenisse contemporaneamente alla cessazione dello stesso servizio da parte delle FS, in modo da assicurarne la continuità.

Gustavo Cornamusi - Roma

La cessazione del servizio di Deposito Bagagli in numerose stazioni è stata una diretta conseguenza della ristrutturazione dei servizi accessori, avvenuta tra il 1991 ed il 1992.
Sulla base di semplici considerazioni costi/ricavi, le Ditte cui era affidato il servizio in quasi tutte le stazioni hanno riscontrato che erano venuti a mancare, tranne che negli impianti più grandi, i presupposti economici per mantenere gli appalti: gli introiti assicurati dal deposito dei bagagli erano troppo modesti (200.000 lire al mese a Terni, per esempio).



Odore a prescindere dal colore

Sono un quasi quarantenne; un giorno trovandomi in una piccola stazioncina ligure (Ge. Nervi) ho visto una copia di "Amico Treno". L'ho presa, letta ed è... molto interessante e bella.
Da tempo volevo farvi pervenire un'osservazione, ma non sapevo a quale ufficio rivolgermi. Adesso so: rubrica Lettere&Lettere.
Premesso che io viaggio poco in treno, perché lavoro a 1,5 km dalla residenza, sono un po' misantropo e non vado proprio in vacanza, per cui non sono molte le occasioni in cui mi servo del treno. Però nel periodo invernale mi reco sovente nella Riviera Ligure (Nervi, Camogli, Rapallo, S. Margherita, Chiavari, Sestri L.) ed ho notato quanto segue:
1) nel tratto Chiavari-Brignole, per es., non ho mai veduto un controllore (né nei giorni feriali né festivi) e non mi è mai stato richiesto il biglietto in circa un centinaio di tragitti, o poco più;
2) molti nordafricani ed individui di "colore" che presumibilmente si recano in località della Riviera di Levante per vendere le loro cianfrusaglie (collanine, accendini, altri oggetti inutili) alla sera rientrano in direzione di Genova Principe e/o Sampierdarena. Scommetterei che queste persone non hanno mai acquistato un biglietto. E non sono neppure tanto gradevoli (in estate, ma anche in altri periodi, puzzano, costringendo i passeggeri a cambiare compartimento). A prescindere da dove abitino ecc. ecc... pazienza per l'odore, ma almeno paghino il biglietto;
2 bis) nel tratto Genova Brignole direz. Acqui Terme (percorso migliaia e migliaia di volte) il biglietto normalmente viene controllato fra Borzoli ed Ovada, alcune volte da Acquasanta-Mele in poi.
Quindi sono moltissimi i "marocchini" e negri venditori ambulanti che salgono a Genova Brign. (si recano per esporre in Corso Italia-Foce) e scendono in P. Principe o in Sampierdarena, tratto in cui non viene richiesto il biglietto, per cui ritengo fortemente che non abbiano mai acquistato il biglietto. A questi signori il biglietto dovrebbe essere richiesto subito dopo Brignole. Oppure vogliamo farli viaggiare gratis? Come normalmente fanno i tossicomani che da Acqui T. o da Ovada si recano a Genova "e ritorno" (oltre tutto fanno schifo, puzzano, magari se capita scippano e forse sono impestati). E perché far viaggiare gratis i negri? Per il colore della loro faccia? Tenete presente che su molti convogli esiste solo la 2ª classe. Certo un passeggero può sempre cercare uno scompartimento più sano. Però tutti dobbiamo pagare il biglietto.

Giuseppe Olivieri - Campoligure (Genova)

Il nostro lettore "misantropo" dice di essersi servito del treno in poche occasioni: verrebbe dunque spontaneo attribuire a questa ragione il fatto che non abbia mai incontrato controllori FS al lavoro. In realtà l'esperienza del sig. Olivieri non è poi così ristretta, se — come afferma dopo — ha percorso centinaia e migliaia di volte le linee citate da esempio!
Il nostro personale di scorta al treno, lo abbiamo detto più volte, è sempre presente su tutti i convogli ed opera, controllando i biglietti, sanando le irregolarità, rilevando e multando le infrazioni.
Sappiamo bene di persone che cercano con tutti i mezzi di sottrarsi a tale controllo, ma non faremmo scommesse sulla loro provenienza né sul colore della loro pelle. I "furbi" ed i criminali non hanno segni distintivi: li troviamo anche tra le persone ben vestite!
Nei nuovi piani delle FS la "sicurezza totale" è tra i primi obiettivi da raggiungere e per sicurezza si intendono i due aspetti qualitativi del servizio: la sicurezza del treno come mezzo di trasporto e la sicurezza del viaggiatore. Quest'ultima è garantita dalla Polfer, che però interviene per accertare presunte responsabilità o illeciti e non (pur avendo un buon fiuto)... "a naso", solo perché sente la puzza.

Ancora sulla Viterbo-Roma

Nel mese di gennaio di quest'anno e poi di recente, ho inviato due lettere per sollecitare la risposta alle mie considerazioni pubblicate sul primo numero del 1993 di "Amico Treno". Poiché a tutt'oggi non ho ancora avuto risposta, vi scrivo nuovamente anche se potrò sembrare un maleducato, in quanto pur comprendendo che la redazione è oberata di lavoro a causa dell'aumento degli abbonati e del volume di posta, ritengo che sette mesi di tempo siano troppi e che il diritto ad avere una risposta alle proprie domande sia più che lecito.

Approfitto per lamentarmi della pessima funzionalità della distribuzione a mezzo posta del periodico (ho ricevuto il numero di giugno in questi giorni, quando già da tempo era disponibile nelle stazioni), al punto che mi chiedo se non valga la pena di continuare col vecchio sistema. Inoltre l'impostazione dell'orario estivo 1993 continua ad essere confusionaria (e chissà quali trovate ci saranno nel 1993-94), in quanto l'indice generale dei quadri si trova alla fine e la suddivisione dei quadri (con il loro ulteriore frazionamento) in tratte urbane, locali e a grande percorrenza (a proposito, mi spiegate perché Viterbo, distante 90 km da Roma, è considerata tratta urbana?) non facilita certo la consultazione.

Denuncio inoltre l'ennesimo tentativo di isolare Viterbo mediante la soppressione domenicale dei treni sulla linea per Orte (e non mi si dica che è per fare economia, tanto ormai non ci crede più nessuno) nonché la riduzione delle corse nei giorni feriali.

Quanto al contenuto della lettera originaria, lo riassumo come segue.

TRENI TURISTICI. Insisto nel dire che la maggior parte dei viaggiatori è costituita da operai e studenti. Se proprio ci sono degli appassionati di turismo ferroviario, questi circolano più che altro la domenica. Non vedo quindi perché si debba continuare a mantenere certe linee in condizioni pietose, per non dire da terzo mondo.

ORARIO. Il commento precedente mi sembra più che idoneo a descrivere l'argomento.

ROMA-VITERBO. Non si capisce perché nel formulare l'orario le FS abbiano ignorato la richiesta dell'Università della Tuscia, che conta quasi 4.000 iscritti, in maggior parte fuori sede. Quanto all'ammodernamento della linea, gradirei sapere perché il piano trasporti della regione Lazio ne prevede il raddoppio e l'elettrificazione solo fino a Bracciano; visto che sono in corso i lavori di automazione del traffico sulla linea di Attigliano (a quando la sostituzione del ponte sul Tevere?) perché non potenziare il collegamento diretto via Orte esistente dal 1992?

Maurizio Bedin - Viterbo

Siamo lieti che il nostro attento lettore si renda conto del lavoro che grava sulla redazione anche se è difficile immaginare quanto tempo ci voglia solo per aprire le circa 500 missive che, in media, ci arrivano ogni giorno. E questo, forse, non è che il meno impegnativo dei nostri compiti.

D'altra parte, l'impegno assunto di rispondere a tutti (su "Amico Treno" o privatamente) è gravoso e le lettere sono talmente tante che forse non basterebbe un numero interamente dedicato alla rubrica "Lettere&Lettere" per esaurirle tutte. E talvolta, nell'attesa della pubblicazione, l'argomento trattato non risulta più attuale, perde la "freschezza" oppure è stata data già una risposta a quesiti analoghi.

La scelta di distribuire la rivista a mezzo posta e non più nelle biglietterie delle stazioni risponde ad un preciso piano editoriale ed all'esigenza di un contatto "personalizzato" con i lettori (oltre che a ridurre le spese di stampa). Alcuni problemi ci sono stati (è fisiologico, su oltre 110.000 abbonati), però per la verità non ci risultano molti casi di disservizio nel recapito postale; se dovessero verificarsi vi preghiamo di segnalarceli.

Anche la nuova impostazione grafica dell'Orario Ufficiale è un tentativo per renderlo più leggibile. Il fatto poi che l'intera tratta Roma-Viterbo figuri in Orario come "urbana", dipende dal fatto che non si è voluto spezzare ulteriormente il quadro: la tratta urbana vera e propria giunge fino a La Storta-Formello. In un prossimo futuro si potrà considerare come urbana addirittura la zona fino a Bracciano (già ora è interessata da un notevole pendolarismo su Roma), tanto che sono in corso i lavori di elettrificazione e raddoppio.

Quanto poi al collegamento diretto Viterbo-Roma via Orte, ci pare che la risposta data al nostro lettore nel numero 1/1993 di "Amico Treno" sia tuttora valida, in quanto non è possibile inserire nuovi treni, per non peggiorare ulteriormente la regolarità di marcia complessiva: fino alla sostituzione del ponte sul Tevere ad Attigliano (prevista entro due anni) è possibile far circolare solo treni di peso, composizione e velocità limitati, che in Direttissima andrebbero ad intralciare tutti gli altri convogli.

All'estero sono curiosi

Oltre ad essere un utente abituale delle FS, sono anche un appassionato di ferrovie, uno di quelli che stravedono per i treni in miniatura e che sono disposti a levatacce ed a viaggi impossibili per poter vedere, fotografare o filmare qualche raro treno a vapore che viene effettuato.

Nel mio caso, più precisamente, posso dire di essere quasi un vostro modestissimo "collega", in quanto scrivo per una rivista inglese sulle ferrovie italiane. Forse vi sembrerà impossibile, ma in Inghilterra, dove il treno è nato, esiste anche una società, la "Italian Railway Society", che ha come scopo sociale il portare a conoscenza del mondo anglosassone tutto quanto è relativo alle ferrovie della nostra bella Penisola. Per esperienza diretta posso addirittura parlare di "fame" di notizie: mi è capitato di parlare per interi pomeriggi di ETR 200, di distribuzione Caprotti, di "carrello italiano o Zara", di trifase. Con entusiasmo posso dire che esiste un grande desiderio di conoscenza nei confronti delle FS: anche all'estero esse godono di un'ottima reputazione, assai più di quanto noi italiani possiamo immaginare.

Devo dire che finora c'era in me un senso di frustrazione, in quanto per conoscere qualcosa dell'universo ferroviario italiano era giocoforza acquistare riviste specializzate oppure "rubare" confidenze ad amici ferrovieri. Nell'insieme, però, le ferrovie costituiscono per la gente comune un mondo chiuso, di difficile penetrazione: "Amico Treno" segna finalmente l'inizio di una salutare inversione di tendenza, per la quale l'utente viene anche considerato cliente e gli si spiega il perché di certe scelte, a volte dolorose, a volte spiacevoli, che si rendono necessarie.

Credetemi, è la via giusta; in questo momento c'è interesse intorno alle ferrovie: i giovani le amano per la socializzazione che esse permettono e tutte le polemiche che ci sono sui giornali (anche quelli a maggior diffusione, che di solito considerano le ferrovie solo uno stimolo per parlar male dei servizi pubblici) riguardo all'Alta Velocità, sono un sintomo di quanto il problema "ferrovie" sia sentito. Ritengo che dovreste sfruttare di più questa "voglia" di ferrovia che adesso esiste, promuovendo visite guidate agli impianti, coinvolgendo le scuole e così via.

Si dice che in Italia non esiste una cultura ferroviaria. Secondo me non è vero, manca solo l'educazione e la conoscenza.

In Svizzera, Germania, Francia, Inghilterra le aziende ferroviarie sono "aperte" al dialogo col pubblico, sanno farsi conoscere e comprendere, sanno che il dialogo con la gente normale è la miglior fonte di clienti. In Italia questo non era mai accaduto.

So bene che le ristrettezze finanziarie della nazione non permettono grandi sprechi ma solo investimenti produttivi. Credo che un miglior rapporto con la gente, quel contatto umano che rende la ferrovia diversa da qualsiasi altro mezzo di trasporto possa essere — assieme all'Alta Velocità, al miglioramento del servizio, all'elettrificazione, al raddoppio o quadruplicamento delle linee — uno dei migliori investimenti che le FS possano fare.

(...)

Ora, qualcosa di personale.

Abito a Montebelluna, forse una delle poche città in cui ci sia una stazione intermodale per i passeggeri.

Ho apprezzato molto quanto è stato fatto dalle FS in questo periodo. Il cambio dell'armamento, il CTC sono innovazioni che indubbiamente hanno giovato molto al nodo montebellunese. L'inverno passato, però, la brutta sorpresa: dopo tanti soldi spesi per rinnovare gli impianti, tutti i treni (o quasi) la mat-

tina della domenica o degli altri giorni festivi sono stati soppressi e lo stesso vale per la linea Padova-Calalzo, anche se in misura minore.
So per certo che la soluzione dell'autobus sostitutivo è pochissimo amata, anche se economicamente conveniente: certi rinunciano al viaggio e scelgono l'auto privata quando non c'è il treno. Sinceramente non so se questa sia la politica migliore, anche se il rapporto costi/ricavi deve essere mantenuto. A parte questo, quali altri progetti avete per le linee del Cadore? In certi ambienti si ventila la chiusura di almeno una delle due ferrovie che portano a Calalzo. Nel caso della Conegliano-Ponte nelle Alpi, ci sarebbe almeno la nuova autostrada per poter sopperire alla mancanza di collegamenti, ma via Feltre la statale è poca cosa per il traffico odierno e credo che l'intera vallata soffrirebbe parecchio la mancanza della ferrovia, specie d'inverno.
Inoltre, a quando la vera razionalizzazione ed integrazione con il servizio automobilistico sulla Treviso-Montebelluna?

Tiziano Palumbo - Montebelluna (Treviso)

Non ci giunge nuova — anche se ci fa sempre piacere — la notizia sulla curiosità che le FS suscitano all'estero: "Amico Treno" viene spedito ad abbonati sparsi in 17 Paesi stranieri, di cui 14 europei (dalla Norvegia all'Albania) più Argentina, Canada e Stati Uniti.
Sulla linea Treviso-Montebelluna, nei soli giorni festivi, sono sostituiti con autocorse 5 dei 24 treni circolanti ogni giorno, data la scarsissima frequentazione.
La decisione su quali saranno le linee da chiudere verrà presa, nel corso di quest'anno, di concerto con gli Enti locali interessati.
Non ci pare comunque giustificato il timore di una possibile chiusura all'esercizio di una delle due linee del Cadore: sulle due tratte sono attualmente in corso lavori di ammodernamento.
Per la Conegliano-Ponte nelle Alpi, in particolare, sono previsti questi interventi:
- realizzazione del moderno ed economico sistema CTC (Controllo Centralizzato del Traffico) entro il '93;
- completamento della variante in galleria, in corrispondenza del viadotto "Busa del Cristo", per evitare pericoli di frana;
- soppressione di alcuni passaggi a livello, per rendere più sicura la marcia dei treni.

Per la linea Padova-Calalzo è prevista, entro il mese di agosto '93, l'attivazione del sistema CTC sulla tratta Montebelluna-Belluno, con successiva estensione fino a Calalzo-Pieve di Cadore-Cortina, allo scopo di ridurre i costi fissi della linea attraverso l'impresenziamento di alcuni impianti, quali Fanzolo, Pederobba, Quero-Vas, Busche, S. Giustina, Ospitale, Perarolo.
Per finire, l'integrazione fra treno ed autobus: tra Regione Veneto, Direzione Regionale Trasporto Locale di Venezia ed Enti locali interessati è stato condotto uno studio che dovrebbe consentire di estendere anche alla linea Treviso-Montebelluna l'accordo già esistente ed operante per altre direttrici.

I bei tempi andati

Sono un appassionato delle ferrovie e seguo con molto interesse e attenzione i progressi che le ferrovie stanno compiendo in questi anni.
Se me lo consentite, suggerirei di non insistere troppo sulla tesi dell'Alta Velocità, che i più potrebbero interpretare come un lusso destinato solamente a pochi clienti ricchi, mentre in effetti è un necessario quadruplicamento di quelle linee già esistenti, salute oltre ogni limite.
Certo non vi sarà facile convincere la massa degli ostili alla ferrovia che il piano di quadruplicamento (alias Alta Velocità) possa realizzarsi entro il 2000: alle vostre spalle sta la ventennale realizzazione della direttissima Settebagni-Firenze ed un colpevole piano di piccole realizzazioni che vi avrebbero permesso — queste sì in tempi brevi — di sanare in parte la situazione delle tratte maggiormente congestionate.
Basti accennare a:
1 - quadruplicamento delle tratte nelle immediate vicinanze dei centri metropolitani;
2 - potenziamento della linea esistente Cancello-Nola-Nocera Inf.;
3 - potenziamento della linea La Spezia-Livorno-Grosseto-Roma;
4 - raddoppio (meno la galleria appenninica) della Fidenza-Sarzana.
Chissà se torneranno i tempi in cui, in soli tre anni, si costruiva una camionabile Serravalle-Genova; si sventravano interi quartieri per crearne di nuovi e solenni in quasi tutti i maggiori centri d'Italia (via Roma a Torino, piazza della Vittoria a Brescia, la Mostra d'Oltremare a Napoli, il piazzale ferroviario con annesso fabbricato viaggiatori di Roma Termini eccetera).
Per non parlare di quell'opera ciclopica della direttissima Roma-Napoli via Formia, con appendice metropolitana Villa Literno-via Gianturco.
Tutto questo non vuole essere una carrellata nostalgica (seppure, per quello che riguarda le ferrovie, va tutto a onore e merito dell'Azienda FS) ma serve per un confronto.

Vittorio Brandi - Asti

La speranza, non solo nostra, è che i tempi in cui si potevano tranquillamente sventrare quartieri e devastare vallate non tornino più! È invece necessario trovare subito un sistema che consenta di realizzare le grandi infrastrutture più necessarie in tempi ragionevoli e rispettando l'ambiente.
Il problema di fondo, comunque, resta quello della congestione degli itinerari principali e dell'intasamento dei nodi.

La mia prima volta in treno...

Innanzi tutto vi voglio fare i miei più vivi complimenti per la vostra meravigliosa rivista che ho trovato per caso ma, credetemi, con vera gioia, nella mia piccola stazione di Montemario (Roma). Chi vi scrive è un ragazzo di 21 anni, romano, che ha un'enorme passione per questo mezzo fantastico, che presi, pensate un po', da solo, quando avevo soltanto 10 anni; nella mia mente è ancora vivo il bel ricordo di quel giorno in cui mi recai a Viterbo (senza che i miei genitori sapessero nulla) a fare, come dicevo io, un bel giro e quando arrivai che gioia sapere che quello era stato il mio primo e vero viaggio! Poi continuai ad andarci ancora altre volte (compiendo brevi tragitti) fino a quando non fui scoperto dai miei genitori che mi sgridarono sì, ma non più di tanto, perché avevano capito che il treno era la mia passione. Pensate che lo presi tante di quelle volte che imparai (e conosco tuttora) i segnali principali e i vari tipi di fischi, in maniera perfetta. Detto questo, vi sarei immensamente grato se mi mandaste delle informazioni su come entrare nelle Ferrovie dello Stato: mi piacerebbe fare il macchinista (il mio vero sogno fin da quando ero bambino). Nel salutarvi vi rinnovo i miei complimenti per questo giornale che fa contente le persone come me, persone che amano il treno e che rispettano l'ambiente. Per finire, nella speranza di non avervi annoiato con la mia storia, mi scuso per qualche errore nella lettera ma, vedete, sono molto emozionato in questo momento.

Gianluca Cuscusa - Roma

In passato l'assunzione nelle Ferrovie era subordinata al superamento di un concorso pubblico che spesso non prevedeva prove legate alla professione che gli eventuali vincitori avrebbero svolto. Con la recente trasformazione in SpA le cose sono cambiate: per posti e professionalità ben individuate saranno selezionate le candidature più qualificate in base a specifiche prove (da stabilirsi volta per volta) inerenti al ruolo che il candidato dovrebbe ricoprire. L'accesso alle selezioni avverrà in base ai titoli professionali e culturali.
Ci invii un suo curriculum, saremo lieti di segnalare a un appassionato delle Ferrovie (preferiamo più questo appellativo che quello di "amante" e, ci creda, non è per... puritanesimo) eventuali bandi di selezione.
Grazie per gli apprezzamenti espressi nei confronti del nostro giornale.

L'assunzione in ferrovia

Sono un ragazzo di Roma di ventitré anni (...).
Da quando ho iniziato il servizio militare, sono divenuto utente fisso delle FS, in particolar modo della linea Roma Monte Mario-Roma Tiburtina e viceversa. Con questa mia non voglio lamentarmi del prezzo dell'abbo-

namento (...) bensì del fatto che — giunti alle soglie del Duemila — la linea Roma-Viterbo è ancora a binario unico (sino alla stazione di Roma S. Pietro) e ci si viaggia con treni diesel, che danno il loro contributo all'inquinamento cittadino.
Perché le Ferrovie, invece di buttare i soldi per i lavori "inutili" di Italia '90 (vedi l'Air Terminal di Roma Ostiense o la stazione di Vigna Clara) non hanno provveduto ad ampliare la rete elettrica della linea? Dal punto di vista economico, non conviene di più la trazione elettrica?
Prima di concludere, vi prego di rispondere ad alcune domande.
Proveniendo da una famiglia di ferrovieri, oltre ad avere un'autentica passione per il treno, vorrei conoscere la prassi per essere assunto in Ferrovia. Quali requisiti sono necessari?

Rosario Pochiero - Roma

Tutti i lavori nel nodo di Roma sono finalizzati alla realizzazione del progetto Direttore per Roma, di cui abbiamo parlato nel numero di giugno di "Amico Treno", nonostante alcuni anticipi temporali (per la passione del "Mundial"), non voluti dalle FS, abbiano generato situazioni di sottoutilizzazione.
La linea Viterbo-Roma è interessata a notevoli lavori per il raddoppio e l'elettrificazione: l'offerta-viaggiatori, oggi, ci pare adeguata alla domanda.
Tramontato il tempo dei maxi-concorsi nazionali, con graduatorie valide anni ed anni, chi vorrà entrare nella FS SpA d'ora in poi dovrà risultare iscritto alle "liste di collocamento" compilate dagli Uffici regionali del lavoro ed essere in possesso dei requisiti psico-fisici e professionali richiesti dagli appositi bandi-concorso che verranno di volta in volta divulgati.
L'assunzione, che avverrà su base locale, sarà a tempo determinato per 1 anno, dopo di che potrà esserci il passaggio in pianta stabile.

Certi civilissimi "tifosi"

Colgo l'occasione che mi viene offerta dalla rivista "Amico Treno" per parlare di un argomento che ritengo della massima importanza, considerata la necessità dell'Amministrazione ferroviaria di gestire al meglio il proprio materiale. Si tratta dei danni arrecati alle vetture utilizzate per i "treni speciali" che le FS organizzano per il trasporto dei tifosi che seguono le squadre calcistiche in trasferta. Senza dubbio siete al corrente di quale sia il grado di civiltà di tali utenti e di quale sia lo stato delle carrozze ad utilizzo avvenuto: tessuti dei sedili tagliati, scritte e disegni ovunque, vasi delle toilettes fracassati e così di seguito. Tali carrozze dopo questi viaggi sono letteralmente devastate. Percorrendo la linea Treviglio-Milano si possono ancora vedere molti poggiatesta e sedili in velluto rosso lungo la scarpata ferroviaria gettati dai finestrini al ritorno da una trasferta da parte di quei "signori". La domanda che pongo è una e semplice: chi paga tali danni? Forse quei civilissimi "tifosi"? Non lo credo. Le società calcistiche? In caso affermativo mi ritengo soddisfatto. In caso contrario io domando, nella mia veste di utente delle FS e anche di contribuente, perché le FS continuano a fornire il proprio materiale viaggiante? Se quei tifosi desiderano seguire in trasferta le amate squadre, ci vadano individualmente, pagando il regolare biglietto come i comuni mortali e non organizzati come veri e propri eserciti che, tra l'altro, si scontrano regolarmente tra di loro, causando danni e distruzioni che regolarmente nessuno paga.

Achille Bianchi - Bergamo

Il signor Bianchi ha ragione!
Ma c'è da considerare che difficilmente certi "tifosi" utilizzerebbero individualmente il treno per seguire in trasferta le proprie squadre, comunque viaggerebbero in piccoli gruppi difficilmente controllabili; quindi le conseguenze sarebbero le stesse, se non peggiori!
Proprio motivi di pubblica sicurezza impongono l'organizzazione di questi treni speciali, per permettere un maggiore controllo, sia da parte del personale FS che da parte della Polizia. Controllo incrociato che avviene anche sui biglietti, al momento di salire sul treno.
Quanto ai danni arrecati al materiale va precisato che questi treni sono formati prevalentemente con vecchie carrozze, non più utilizzate commercialmente. Si tratta di materiale risalente a circa trent'anni fa: le cosiddette "cento porte" (carrozze tipo 45.000) a 72 posti. Questo impiego ha consentito lo scorso anno, nel solo Compartimento di Milano, il trasporto di 27.000 tifosi su 59 treni, con un introito di 459 milioni.

Si arriverà da Piazza di Spagna a Velletri senza cambiare treno?

Perché nessuno prende mai in considerazione l'adattamento delle linee FS cosiddette "Laziali" (Nettuno, Velletri, Albano ecc.) alla linea metropolitana urbana, di modo che, ad esempio, prendendo la metropolitana di Roma a Piazza di Spagna si possa arrivare direttamente a Velletri (senza cambiare treno)?
Perché vicino alle varie stazioni ferroviarie laziali non si fanno parcheggi?

Giorgio Bernardi - Lussemburgo

La costituzione di una struttura specializzata per il trasporto regionale e metropolitano è stata motivata essenzialmente dalla necessità di realizzare l'integrazione tra vettori diversi.
Per le aziende di trasporto, e tra queste le Ferrovie, il problema dei collegamenti si pone oggi in modo diverso e cioè puntando ad una interdipendenza fra le varie modalità di trasporto.
A tale proposito un momento assai significativo è stato il Protocollo d'intesa tra Regione Lazio e FS, che definisce un nuovo assetto dei trasporti ferroviari indicando, sia dal lato delle spese che da quello dei finanziamenti, un quadro di interventi sull'integrazione e sui nodi d'interscambio.
Per quanto concerne il caso rappresentato, anche se sicuramente rientra nell'ottica degli obiettivi che il trasporto locale si prefigge (e in proposito si può leggere l'intervista a Giovanni Costa sul n° 5/93 della nostra rivista) l'integrazione FS-A.CO.TRA.L. non è realizzabile a breve termine per problematiche sia di ordine pratico-operativo (quali l'adattamento delle strutture esistenti: binari a scartamento diverso, alimentazione elettrica ecc. ecc.) che per i necessari finanziamenti. Tra l'altro, le località individuate come possibili nodi di interscambio sono state oggetto di attenti esami e di particolareggiati studi per adeguare e migliorare le strutture esistenti.
La realizzazione dei parcheggi presso le stazioni ferroviarie è subordinata sicuramente alle caratteristiche degli insediamenti edilizi presenti, alle volontà politiche interagenti nelle programmazioni progettuali ed infine alle possibilità d'intervento degli Enti locali (Regione, Comuni) interessati.

Una cifra simbolica

Sono un utente abbastanza regolare del treno e lo sarò ancora di più in futuro. Ho trovato abbastanza regolarmente la vostra rivista alla stazione di Torino Lingotto, da cui parto quasi sempre per le mie escursioni. Da ciò, quindi, avrete compreso che io non sono un pendolare, anche se in tempo abbastanza prossimo lo diventerò, nel senso che, andando ad abitare in provincia, il treno dovrò prenderlo più sovente. Per il momento non ho lamentele o richieste da porvi, in quanto ho già avuto molte risposte leggendo "Amico Treno", però un piccolo appunto ci sta: non potreste far pagare anche una cifra simbolica per l'invio, tanto per recuperare almeno una parte delle spese? In tempo di vacche magre non sarebbe male, anche se qualcuno potrebbe mugugnare!

Giovanni Obbermito - Torino

"Amico Treno" è il principale strumento di comunicazione con la clientela della Divisione Trasporto Locale. In questi mesi abbiamo cercato di stabilire e mantenere il dialogo con i lettori contenendo i costi e puntando al risparmio. Speriamo di poter continuare così, senza alcuna contribuzione ma, se sarà il caso, seguiremo il suo consiglio.



ECCOCI



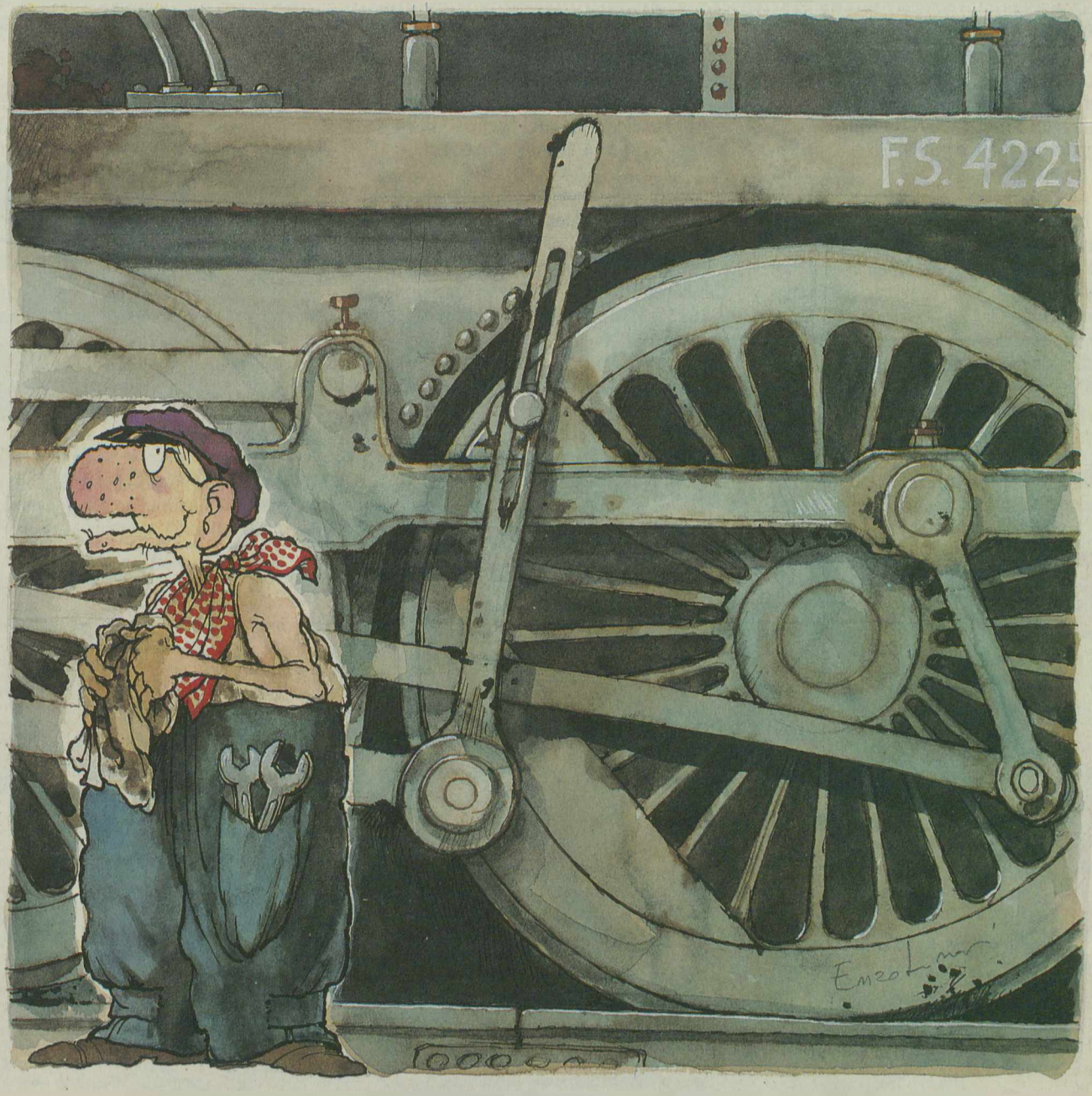
È IN EDICOLA IL NUMERO DI NOVEMBRE

TRASPORTO LOCALE

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore NOVEMBRE-DICEMBRE 1993 ANNO 2 - N. 9

Sped. abb. post. gruppo III/70



PER LA QUALITÀ DEL TRENO

LA MANUTENZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

GIORGIO GABER: DA «GOGANGA» A «IL DIO BAMBINO»

CONCORSO N. 1

Metti l'auto in naftalina

Lettera aperta all'automobilista per convincerlo della necessità di utilizzare il mezzo pubblico (in particolare il treno)

Bando di concorso

1) "Amico Treno" - Periodico d'informazione per il viaggiatore - promuove il concorso "Metti l'auto in naftalina: lettera aperta all'automobilista per convincerlo della necessità di utilizzare il mezzo pubblico (in particolare il treno)"

2) La testata "Amico Treno" indice questo concorso fra i propri lettori per sollecitare un autentico ripensamento sui problemi generati dal traffico urbano e dall'inquinamento atmosferico derivante dai gas di scarico delle automobili, per rivendicare una migliore fruizione delle città da parte dei cittadini-pedoni, una maggiore sicurezza negli spostamenti, una migliore qualità della vita nelle grandi aree urbane.

3) Il concorso è aperto a tutti i lettori di "Amico Treno". Possono partecipare anche gruppi e associazioni.

4) Gli elaborati dovranno essere dattiloscritti e non dovranno superare la lunghezza di trenta righe di sessanta battute ognuna (1.800 battute complessive), pena l'esclusione dal concorso. In calce al proprio lavoro il concorrente dovrà apporre la sua firma leggibile.

5) Coloro che intendono partecipare al concorso dovranno inviare il proprio elaborato in **due** copie in busta chiusa, franco domicilio, a: **REDAZIONE DI "AMICO TRENO" - Concorso numero 1 - Corso Magenta, 24 - 20123 MILANO,** entro e non oltre il **31 gennaio 1994.**

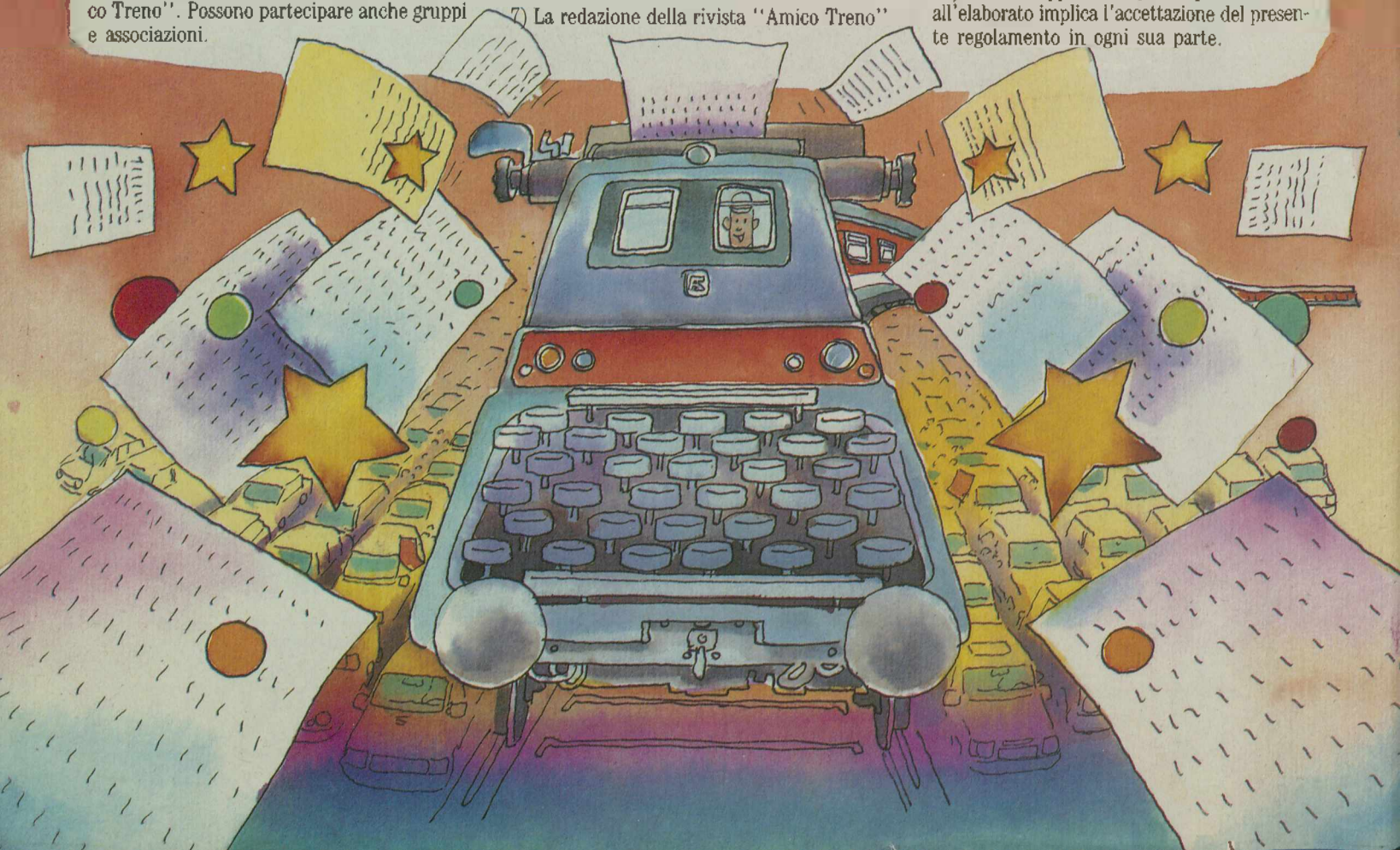
6) La redazione di "Amico Treno", organizzatrice del concorso, declina ogni responsabilità per lo smarrimento o la mancata consegna del materiale, non sussistendo alcun obbligo di restituzione.

7) La redazione della rivista "Amico Treno" si riserva il diritto di riprodurre gli elaborati sia a mezzo stampa sia in volume. Il partecipante al concorso, all'atto dell'invio, autorizza gli organizzatori a pubblicare e pubblicizzare il proprio elaborato con le modalità che questi ultimi riterranno più opportune.

8) La giuria del concorso è composta dai membri del Comitato di Redazione del periodico "Amico Treno"

9) La giuria, a suo insindacabile giudizio, tenendo conto dei criteri e delle finalità del concorso, nominerà 6 vincitori a pari merito che riceveranno in premio 1.000 (mille) km di viaggi in treno in prima classe da percorrere sul territorio italiano entro tre mesi dalla data di premiazione.

10) La firma apposta dal partecipante in calce all'elaborato implica l'accettazione del presente regolamento in ogni sua parte.



SOMMARIO

AMICOTRENO

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 2 - n° 9



4 I perché di ''Amico Treno''

5 Per la qualità del treno

6 La manutenzione del materiale rotabile

8 Le Officine Grandi Riparazioni

10 Una ''fabbrica'' automatica

12 Come razionalizzare le linee ferroviarie

14 Perché si occupano le stazioni?

16 In Francia i blocchi non sono tollerati

18 ''Blumun'' e il professore

21 La vetrina di ''Amico Treno''

22 Cosa si può vedere sul grande schermo

24 ''Terza classe''

26 Da ''Goganga'' a ''Il Dio bambino''

29 Speciale Direzioni Regionali

41 Lettere & Lettere

Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di redazione
Stefano Bernardi (Responsabile Divisione TL), Carla Chiari, (Relazioni Esterne FS SpA), Carlo Pino, Giuseppe Sciarrone (Direttore Area Trasporto), Cesare Vaciago (Direttore Generale Holding FS SpA)

Coordinamento redazionale Cristina Forghieri

Segreteria di redazione Giuseppe Bissanti, Marisa Radogna

Collaboratori
Antonio Albanese, Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Ludovico Bencivenni, Mario Benedetti, Beppe Bertoli, Silvano Bonaiuti, Renato Calabrese, Giandomenico Calvi, Giovanni Cassola, Davide Caccon, Annalisa Cellino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Vincenzo Crolla, Angelo Dadda, Giacomo De Stefani, Anna Maria D'Agapito, Maria Di Gennaro, Vincenzo Di Martino, Alberto Durl, Massimo Ferrari, Bianca Maria Fiorillo, Enzo Gentile, Edoardo Gorzegno, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Gino & Michele, Mirella Giustiniani, Silvio Grandi, Luciano Gubbiotti, Sabina Guzzanti, Giancarlo Laguzzi, Enrico Laneri, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Lorenzo Maruotti, Gian Luigi Montagna, Claudio Morelli, Luigi Paselli, Athos Passalacqua, Giancarlo Pedrazzi, Francesco Pollice, Maurizio Porro, Giambattista Rodolfi, Silvano Roggero, Paolo Rossi, Antonietta Sannino, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimè, Salvatore Sentina, Piergiorgio Timone, Luisa Velardi, Sabatino Vespier, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/67713314-86454860 - *Fax* 02/8693919

Progetto grafico e impaginazione Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche
pag. 6-7-8-9 Foto Centro Audiovisivo FS; pag. 13 Foto Foltran; pag. 14-15 Foto Carlo Paone/Ag. Contrasto; pag. 16-17 Foto Rea/Ag. Contrasto; pag. 18 Foto Camilla Morandi/A.G.F.; pag 19 Foto Carlo Sperati/A.G.F.; pag. 22-23 Foto Walt Disney; pag. 26-27 Foto E. Scalfari/A.G.F.; pag 28 Foto Luigi Ciminaghi.

Le illustrazioni sono di Guido Orlandi

Stampa: Officine Grafiche Mondadori - Verona

Impianti per la stampa: Color System - Milano

Fotocomposizione: Grafottoli - Sesto San Giovanni (MI)

Editore
Leonardo Periodici Srl - viale dei Mille, 35 - Milano

Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992

Tiratura 250.000 copie

L'illustrazione di copertina è di Enzo Lunari

I perché di "Amico Treno"

Cari amici,
il vero editoriale di questo numero, un po' speciale, dedicato alle grandi officine ferroviarie, è sviluppato, qui di seguito, dall'ing. Sciarrone, Direttore dell'Area Trasporto.
A me spetta solo il compito di ricordarvi i perché di "Amico Treno":
1) spiegarvi sempre meglio
— chi siamo, quanto costiamo, e perché;
— cosa stiamo facendo per migliorare, nella qualità e nei costi;
— quali sono i nostri impegni (verso il Governo e il Parlamento, verso i sindacati, verso le imprese, verso gli Enti locali) che limitano, e insieme consentono, il nostro lavoro;
2) ascoltare, sempre meglio, da Voi
— quali difetti dobbiamo correggere;
— quali servizi, remunerativi, possiamo istituire con successo;
— dove insistere, dove cambiare rotta, dove fermarci.

Riforma del Trasporto locale (Parlamento); nuovo contratto di servizio pubblico (Governo/Regioni); costo del lavoro e linee a scarso traffico (sindacato); costo delle infrastrutture e del materiale rotabile (imprese); tracciati delle nuove linee e dei nodi (Enti locali) saranno, elencati un po' alla rinfusa, gli argomenti dei prossimi numeri. Pulizia, ritardi, ordine e accoglienza nelle stazioni, orario, efficienza dei mezzi, intermodalità diventeranno i metri del nostro rapporto con Voi e l'argomento delle Vostre lettere. Buon lavoro a noi e a Voi.

Cesare Vaciago
Direttore Generale Holding FS SpA

Per la

Oltre 8.000 treni che ogni giorno circolano sulla rete ferroviaria, trasportando un milione di persone e migliaia di tonnellate, con un livello di sicurezza senza uguali in Europa, senza quasi mai avere guasti, con una puntualità in continuo miglioramento. Tutto questo è possibile anche perché dietro c'è una grande e complessa organizzazione: la manutenzione del treno. Il treno, dopo che vi lascia alla stazione, viene portato in appositi impianti — centinaia su tutta la rete — vicini alla stazione, dove viene pulito e controllato, dove vengono effettuate le riparazioni dei piccoli guasti, dove — ogni tanti chilometri — viene effettuata la visita e l'eventuale intervento su tutti i principali apparati del treno: i motori, gli organi meccanici, gli apparati elettrici, la car-



qualità del treno

rozzeria. Proprio come il ''tagliando'' dell'automobile. Tutto questo si chiama manutenzione corrente. Ma tutto questo non basta. I treni ''lavorano'' per anni e anni, percorrono milioni di chilometri, accolgono decine di migliaia di viaggiatori e perciò si usurano, si consumano e quindi vanno riparati.

Ed allora il treno, la locomotiva, la carrozza vengono allontanati per un certo periodo di tempo dal servizio che quotidianamente svolgono ed inviati in appositi impianti — tredici in tutta Italia, distribuiti su tutto il territorio nazionale — dove vengono praticamente ''rifatti''.

La revisione del motore, la sostituzione degli apparati elettrici, il rifacimento della carrozzeria e degli interni vengono effettuati in questi tredici impianti, vere e proprie industrie di media dimensione (in ogni impianto lavorano quattrocinquecento addetti), che rappresentano un grande patrimonio delle ferrovie italiane. Tutto questo si chiama manutenzione ciclica (o grande riparazione).

Una buona manutenzione è alla base della qualità del servizio. E fare bene la manutenzione è operazione tecnicamente complessa (molto spesso mantenere bene un macchinario, un impianto è più difficile che costruirlo) che richiede organizzazione, tecnologie e professionalità.

Le ferrovie italiane hanno tutto questo ed hanno tutta l'intenzione di svilupparlo ulteriormente.

Le ferrovie italiane sono impegnate infatti in un grande sforzo per potenziare il trasporto su ferro e migliorarne la qualità, sforzo che ha uno dei suoi cardini nello sviluppo del materiale rotabile.



Treni sempre più specializzati per il tipo di servizio che debbono svolgere, con prestazioni sempre migliori e con particolare attenzione alla confortevolezza. È in questa logica che nei prossimi anni verranno immessi in servizio gli ETR 500, gli elettrotreni veloci, i nuovi pendolini, gli elettrotreni a due piani, ad elevata capacità e facilità di incarrozzamento, specializzati per il trasporto regionale.

Ma l'investimento da solo non basta: occorre che esso sia accompagnato da un'organizzazione capace di tenere costantemente in condizioni di perfetto funzionamento il prodotto sul quale si è investito. È per questa ragione che le officine ferroviarie saranno chiamate nei prossimi anni ad un impegno ancora più arduo, che è quello di tenere in efficienza treni sempre più sofisticati tecnologicamente per trasportare viaggiatori giustamente sempre più esigenti.

E le nostre, anzi le ''vostre'', officine sono sicuramente pronte a farlo.

Naturalmente, però, anche la manutenzione dei treni soffre dei suoi problemi. Si tratta soprattutto del problema di cui soffrono quasi tutte le cose realizzate dallo Stato negli ultimi trent'anni: dovizia di mezzi nella realizzazione degli impianti, dotazione delle tecnologie di lavoro più avanzate, elevata professionalità degli addetti, il tutto a fronte di un'attenzione del tutto insufficiente ai costi. Ed il problema della manutenzione dei treni è proprio questo: il costo delle singole operazioni è troppo elevato ed esso va ad incidere in misura eccessiva sul costo finale del servizio, penalizzando, in definitiva, la competitività stessa del trasporto ferroviario rispetto agli altri mezzi di trasporto.

È quindi necessario procedere ad un riassetto organizzativo della manutenzione, riducendo il numero di impianti dove viene effettuata la manutenzione corrente e razionalizzando le officine dove avvengono le grandi riparazioni.

Su questa via è attualmente impegnata l'azienda ferroviaria.

La qualità c'è (anche se non basta mai), quando saremo riusciti ad abbassare i costi avremo fatto un ulteriore, decisivo passo avanti verso l'obiettivo che tutti vogliamo: il successo dell'amico treno.

A questa realtà, vasta e complessa, della manutenzione dei rotabili ferroviari ''Amico Treno'' ha voluto dedicare il numero di questo mese. Soprattutto allo scopo di far scoprire e conoscere ai nostri viaggiatori un mondo che per molti di loro è oscuro, ma che è assolutamente indispensabile alla effettuazione del treno che, con certezza e regolarità, ogni giorno ci porta a scuola o al posto di lavoro.

Giuseppe Sciarrone
Direttore Area Trasporto

La manutenzione del materiale rotabile

Tutte le sfide della nuova Divisione Manutenzione per garantire treni più efficienti e confortevoli



Il miglioramento delle attività di manutenzione del materiale rotabile rientra tra i principali obiettivi del piano di risanamento della nuova FS SpA. Tale miglioramento, se si rifletterà in maniera positiva sul conto economico aziendale, produrrà benefici diretti anche per la clientela. Migliorare la qualità della manutenzione, infatti, vuol dire ridurre le possibilità di guasto e di conseguenza i ritardi dovuti ai difetti delle motrici e garantire in modo più puntuale l'efficienza di quegli impianti sulle vetture, come quelli di climatizzazione, il cui cattivo funzionamento crea disagio per i viaggiatori.
Efficienza e qualità sono dunque le parole d'ordine della nuova manutenzione FS dei rotabili. La strada del cambiamento è stata imboccata con la creazione, all'interno della nuova struttura organizzativa, di una Divisione Manutenzione Rotabili che — come spiega il suo responsabile **Giovanni Bonora** — unifica due settori che prima facevano capo a due divisioni diverse: il settore delle grandi manutenzioni (o manutenzione ciclica) e il settore della manutenzione corrente. Come intervengono questi due settori?
La manutenzione ciclica viene svolta in 13 officine, specializzate per tipo di rotabile (elettromotrici, locomotori elettrici e diesel, carrozze e carri). Ad essa fanno capo le attività di manutenzione che si svolgono a cadenze predeterminate, che nella maggior parte dei casi sono legate al chilometraggio percorso dal materiale rotabile (un po' come il tagliando delle automobili). Comprendono vari interventi: trattamenti, ripristino o sostituzione di pezzi dopo che ogni macchina è stata smontata per la verifica dei vari componenti. I fermi del materiale variano da uno a tre mesi: performances non ottimali, ma relativamente in linea con quelle delle altre ferrovie europee.
La manutenzione corrente è oggi dispersa in 120 impianti diffusi su tutto il territorio e interviene periodicamente sulle parti delle macchine soggette ad usura, effettua i cambi e le sostituzioni necessarie, interviene sui guasti di minor entità segnalati dal personale di macchina. Trattandosi di interventi più semplici

le specializzazioni sono solo due: motrici e carrozze (in gergo ferroviario gli impianti destinati a quest'ultime sono chiamati "squadre rialzo", perché per intervenire devono appunto rialzare vetture e carri). Nella manutenzione corrente i fermi macchina variano da alcune ore a qualche giorno.

Quali i problemi di oggi e quali azioni sono state disposte per il futuro?

«Per quanto riguarda la manutenzione corrente — afferma il responsabile della neo nata Divisione — il problema è soprattutto organizzativo e deriva dall'estrema dispersione sul territorio degli impianti: tanti, piccoli, poco funzionali e scarsamente produttivi. E costosi, anche perché ogni impianto comporta costi fissi di amministrazione del personale che potrebbero essere ridotti con la concentrazione. In altre parole, ci troviamo di fronte a un tipo di configurazione che difficilmente potrebbe giustificare un qualsiasi investimento. Si impone quindi una razionalizzazione radicale, che riduca il numero degli impianti dagli attuali 120 al massimo a 60/70 in modo da poter saturare gli impianti in termini di utilizzo di manodopera, e investire con criterio: per avere un "ritorno" degli investimenti in termini di produttività e qualità della manutenzione».

«Il problema dell'esubero di personale — prosegue Bonora — riguarda invece tutto il settore. Attualmente gli addetti alla manutenzione sono circa 18 mila: 6 mila nelle grandi officine e 12 mila negli impianti della manutenzione corrente. La ragione di tanto personale è in parte storica, legata alle tecnologie del passato che richiedevano interventi di manutenzione meno qualificati, ma frequenti e distribuiti (basti pensare alle locomotive a vapore), e in parte politica (le "assunzioni assistenziali"). Oggi però le nuove tecnologie e i nuovi materiali hanno notevolmente ridotto i fabbisogni di manutenzione. Così come sono cadute le ragioni storiche che avevano determinato, in alcuni casi, impieghi di manodopera "assistita", che oggi come oggi non possono comunque essere più sostenuti dal conto economico della società». Gli interventi previsti sono quindi finalizzati sia all'abbattimento dei costi, attraverso la riduzione del personale e la riorganizzazione degli impianti che consentirà una maggiore produttività, sia al miglioramento della qualità della manutenzione.

«In quest'ultimo caso — spiega Bonora — si tratta di intervenire a livello di "ingegneria" della manutenzione. Oggi il sistema, per la maggior parte dei rotabili, è lungo e complicato. In pratica il materiale, nella manutenzione ciclica, viene completamente smontato per vedere cosa c'è che non va e cosa deve essere cambiato. Così è sempre stato fatto, ma è un approccio costoso e poco efficace. Bisogna passare invece a una manutenzione che non prenda ogni volta in considerazione a scadenze più o meno predeterminate la macchina in toto ma, attraverso sistemi diagnostici e di monitoraggio, i suoi componenti e che quindi intervenga nel momento in cui i pezzi debbono effettivamente essere sostituiti. Cosa che viene già fatta in qualche misura per i locomotori dotati di dispositivi elettronici, ora si tratta di estendere il sistema anche al resto del parco motrici e in parte a quello delle carrozze».

Altra area a cui saranno dedicati particolari sforzi è quella dei fermi per guasti in marcia, che risultano superiori alle medie delle altre ferrovie europee. Le cause sono diverse: dall'anzianità del materiale rotabile alla qualità della manutenzione, ma anche, e forse soprattutto, alla stessa architettura costruttiva delle macchine. «D'altra parte — afferma Bonora — la qualità della manutenzione può essere assicurata solo da una buona progettazione, che riduca i bisogni di manutenzione (e quindi i costi di esercizio) e che faciliti le attività di intervento. Ogni prodotto nuovo — e questo è vero per un locomotore come per una lavastoviglie — avrà comunque all'inizio della sua vita una maggiore probabilità di guastarsi. Occorre quindi uno studio approfondito di come è fatta la macchina per identificare quelli che possono essere i componenti critici e rinforzarli o magari duplicarli per poter circolare anche in caso di guasto».

Per quanto riguarda la manutenzione corrente, più della metà degli investimenti previsti per il quadriennio (mille miliardi) è destinata al completamento degli impianti "a treno completo" in fase di costruzione. In questi impianti sarà possibile fare insieme sia le operazioni di pulizia che la manutenzione corrente senza le manovre di composizione e scomposizione che oggi sono spesso necessarie. Si riducono così i tempi di sosta e si rende possibile una più sicura ed efficace esecuzione degli interventi. Il resto dei fondi (circa 400 miliardi) è destinato agli impianti esistenti per potenziarli, ammodernarli e migliorarne la produttività.

Un altro aspetto importante, anch'esso in fase di revisione, è quello della ricambistica che la nuova struttura organizzativa ha affidato alla Divisione Manutenzione.

«Ciò che vogliamo ottenere — spiega Bonora — è una riduzione delle scorte insieme a una maggiore disponibilità dei pezzi di ricambio. I due obiettivi sono solo apparentemente antitetici. Si tratta di andare a vedere, attraverso un'approfondita analisi del magazzino, quali sono i pezzi che hanno una maggiore frequenza di ricambio e quelli che ne hanno una minore e sulla base di ciò costruire un nuovo "mix". L'operazione non è semplice perché abbiamo circa 100 mila voci relative a pezzi tra loro diversissimi. Si va dal basamento dei motori che pesano parecchie tonnellate e costano decine di milioni alla semplice vite. Inoltre, per una serie di pezzi occorrerà tenere presente i tempi di consegna del fornitore, visto che per alcuni sono superiori a un anno».

Gli strumenti individuati per procedere alla razionalizzazione del magazzino sono l'informatizzazione della gestione delle scorte, la semplificazione e l'automazione delle procedure amministrative, il decentramento degli acquisti dei pezzi correnti alle officine, un nuovo rapporto con i fornitori per aver garantita la tempestività delle consegne e — come è stato detto — il ridisegno del nuovo "mix" di magazzino. Ad operazione conclusa il costo delle scorte dovrebbe ridursi del 30% come capitale immobilizzato e di oltre il 10% come costo di gestione delle scorte (spazi occupati, personale impiegato, mezzi di movimentazione, energia, assicurazioni, obsolescenze). E soprattutto dovrebbe garantire un più efficace supporto all'attività delle officine di manutenzione.

Cristina Forghieri



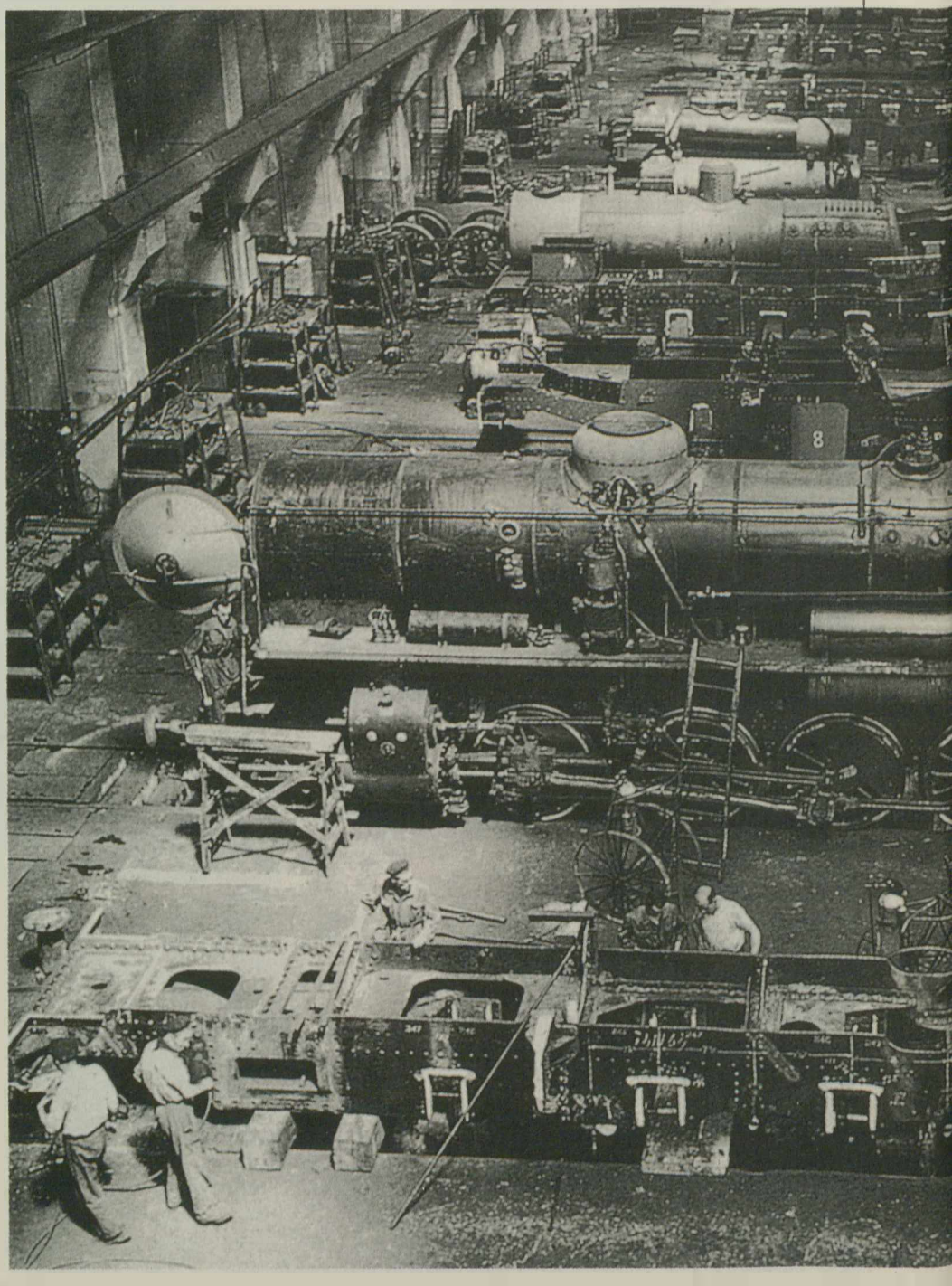
Le Officine Grandi Riparazioni

Alcuni brevi cenni di storia da Pietrarsa sino ai nostri giorni

La nascita delle Officine Grandi Riparazioni coincide con quella delle ferrovie che si svilupparono nel secolo scorso nei vari Stati italiani prima dell'unità nazionale. La prima apparizione della "strada ferrata" reca la data del 3 ottobre 1839, giorno in cui fu inaugurata nel Regno delle Due Sicilie la tratta Napoli-Portici. L'anno successivo è la volta della Milano-Monza, primo tronco della rete dello Stato Lombardo-Veneto. Seguono nove anni dopo, nel 1848, il Granducato di Toscana con la linea "Leopolda" che collega Firenze a Livorno e il Regno del Piemonte con la Torino-Moncalieri. Per lo Stato Pontificio bisognerà attendere il 1856, anno in cui fu aperta all'esercizio la Roma-Frascati: con questa tardiva inaugurazione la locomotiva cesserà ufficialmente di essere considerata dall'establishment cattolico come "opera del demonio".

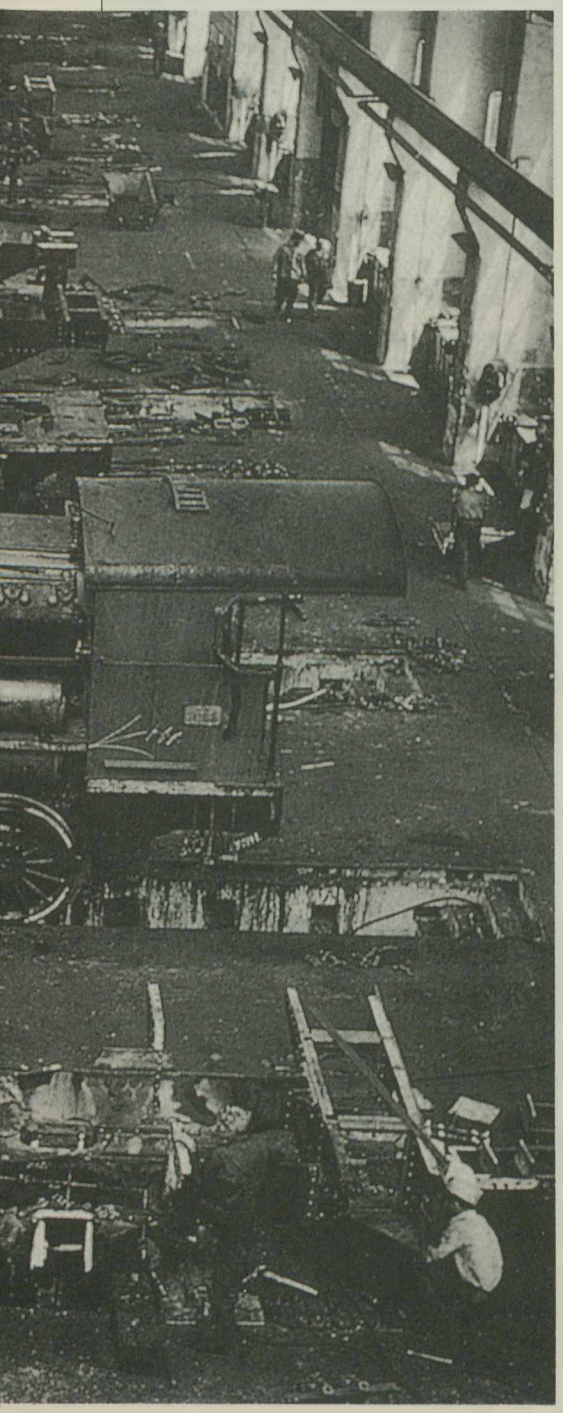
Coincidono più o meno con queste date la creazione delle Officine da parte delle varie società ferroviarie per la manutenzione, ma anche per la costruzione, di materiale rotabile. Data poi la scarsa presenza in questi anni di un'industria meccanica nazionale, le Officine ferroviarie ne rappresentano spesso il primo nucleo di sviluppo creando domanda e professionalità operaia. Anzi, nella maggior parte dei casi, continuano ad essere fino ai primi del Novecento, e anche oltre, la maggiore presenza industriale della zona (si pensi ai 1.900 addetti di Torino, ai 1.400 di Verona e ai 1.000 di Firenze Porta al Prato di inizio secolo).

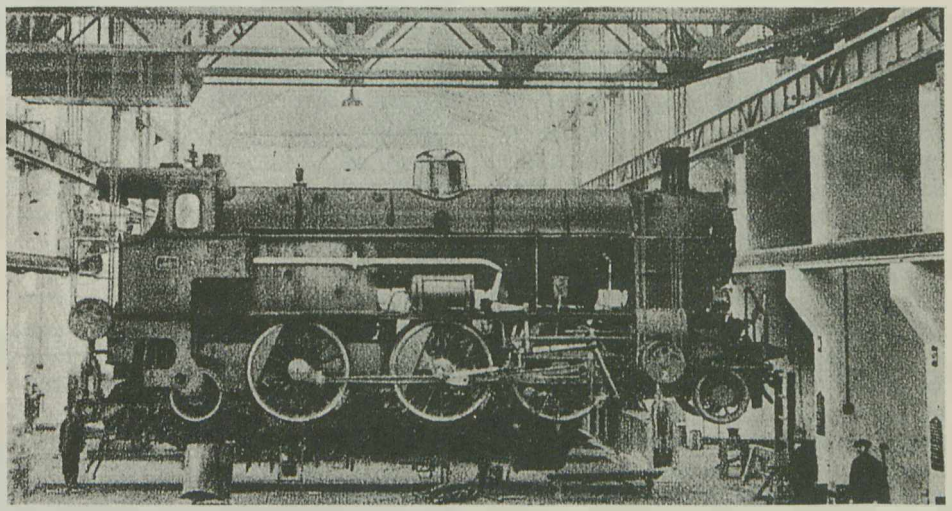
La prima, storica Officina è quella di Pietrarsa, oggi sede del Museo Nazionale Ferroviario. La sua costruzione inizia nel 1840, quale sviluppo però di una precedente attività, risalente al 1830, per la produzione di materiale meccanico destinato alla marina e alla guerra: trivelle, macchine a vapore, affusti per cannoni e proiettili. Con l'inaugurazione della Napoli-Portici si decide di ampliare l'attività dell'opificio alla costruzione di materiale ferroviario, individuando nell'area di Pietrarsa la nuova sede. Nel 1842 è realizzato il primo edificio del complesso, la torneria, nella quale lavorano circa 200 operai. Nel 1844 entrano per le grandi riparazioni (smontaggio completo e revisione di tutte le parti) le prime due loco-



motive a vapore, l'Impavido e l'Aligero, acquistate due anni prima in Inghilterra. Nel 1845 l'Officina di Pietrarsa è già in grado di assemblare, su licenza e materiale inglese, sette locomotive (alla prima fu dato il nome Pietrarsa) destinate al servizio delle neo nate Regie Strade Ferrate. Il "reale opificio" di Pietrarsa è, nel panorama europeo dell'epoca, una realtà all'avanguardia tanto che lo zar Nicola I, dopo averlo visitato, ordinò che il "lay-out" dello stabilimento (pianta e disposizione delle macchine) fosse preso come esempio per la costruzione del complesso industriale russo di Kronstadt.

E all'avanguardia, per lo meno a livello di industria meccanica italiana, continuano ad essere per tutto l'Ottocento anche molte altre Officine ferroviarie. È il caso, ad esempio, di Verona, progettata da Luigi Negrelli, l'ideatore del Canale di Suez. Nate nel 1847, le Officine passeranno, dopo la terza guerra d'indipendenza, alla società Strade Ferrate Alta Italia, che si fecero promotrici di un grande sforzo innovativo per rompere la dipendenza delle ferrovie italiane dalle forniture estere, visto che l'unico produttore nazionale di allora, l'Ansaldo di Genova, non era in grado di fornire tutto il materiale occorrente per far fronte alla crescente domanda di traffico. Nel 1881 viene costruita dalle Officine di Verona una vettura di prima classe, dotata di uno speciale sistema di sospensione per ridurre urti e oscillazioni durante il viaggio. Tre anni più tardi è la volta della locomotiva "Verona", presentata all'Esposizione Italiana di Torino, che rappresenta il primo prototipo di una serie destinata a sostituire le precedenti locomotive Beyer-Peakof in funzione sulla linea Torino-Venezia.





Due immagini del reparto montaggio negli anni della lavorazione del "vapore".

È questo sistema di Officine che le FS ereditano nel 1905 al momento della loro nascita. Un sistema che non è omogeneo in quanto si va dalle Officine di grandi dimensioni come Verona, Firenze e Torino a quelle piccole come Lucca e Siena; manca la specializzazione (quasi tutte le Officine sono miste, intervengono cioè sia sulle locomotive che sulle vetture), mentre molte non si possono sviluppare per vincoli fisici. A fronte di ciò, a cavallo tra il 1905 e il 1910, viene avviata una prima riorganizzazione di tutte le riparazioni cicliche programmate semestralmente che individua due regimi di priorità per gli interventi: da ottobre a marzo si dovevano privilegiare le riparazioni delle locomotive a grande velocità, mentre da aprile a settembre quelle delle locomotive a piccola velocità. Vengono anche definiti i vari tipi di riparazioni: le "radicali", che richiedevano il cambio della caldaia o del focolaio; le "grandi" (ricambio delle piastre imbottite del forno, dei mezzi fianchi o del cielo imbottito del forno, delle piastre tubiere in ferro, dei semianelli o anelli interi al corpo cilindrico); le "speciali" (riparazione o sostituzione di singoli pezzi o organi importanti, come i cilindri e le fiancate); le "medie", che richiedevano solo il ricambio dei tubi bollitori o l'applicazione di pezze alla caldaia e al forno per le quali non occorresse però togliere la caldaia dal carro (in quest'ultimo caso la riparazione rientrava nella categoria delle riparazioni "speciali").

I primi tre tipi di riparazioni potevano essere effettuati solo nelle officine, mentre quelle "medie" venivano affidate, in linea generale, ai depositi.

Cessa anche con la gestione FS l'attività di costruzione, a parte un paio di prototipi di vetture realizzati dalle Officine di Firenze. L'attività principale diventa, come oggi, quella della riparazione e della manutenzione ciclica. La successiva specializzazione delle Officine per tipo di materiale viene iniziata tra la fine degli anni '20 e l'inizio dei '30; in questo periodo fu introdotta anche una nuova organizzazione industriale per reparti e servizi e introdotte nuove attrezzature nelle Officine.

Il secondo dopoguerra segna invece una svolta tecnologica per le professionalità e i mestieri che avevano caratterizzato sino ad allora la storia e l'attività delle Officine: è finita l'epoca del vapore e inizia quella della trazione elettrica. Con la fine degli anni Cinquanta inizia dunque una riorganizzazione produttiva. Spariscono vecchi reparti e ne nascono di nuovi: dai mestieri "del legno e del ferro" si passa alle nuove tecnologie dei locomotori elettrici fino all'elettronica di oggi.

Attualmente le Officine delle FS sono 13 (erano 20 all'inizio secolo), ognuna specializzata in un tipo di riparazione ciclica: Voghera (carrozze), Vicenza (carrozze), Bologna (elettromotrici), Firenze (carri), Rimini (mezzi diesel), Foligno (locomotori elettrici), Foggia (automotrici), Messina (carrozze), Catania (carri), S. Maria La Bruna (carrozze), S. Nicola di Melfi (motori diesel di trazione), Saline Ioniche e Verona (locomotori elettrici). ■

Una "fabbrica" automatica

A buon punto i lavori del nuovo impianto polifunzionale di Fiorenza, a Milano, fiore all'occhiello dei progettisti FS. Ecco come funzionerà

Una volta ultimato — la data prevista è fine '94 — l'impianto polifunzionale di Fiorenza, a Milano, per la manutenzione corrente a "treno completo" sarà uno dei più grandi in Europa. Costruito su un'area di 450 mila mq, adiacente alla stazione di Certosa, stazione di porta del passante ferroviario milanese, avrà una capacità produttiva di 80 treni/giorno su due turni e tempi di attraversamento per il check-up completo non superiori alle quattro ore. L'impianto è stato progettato in modo che su un percorso unico (una sorta di catena di montaggio) possano essere collocate tutte le strutture e attrezzature necessarie per effettuare le operazioni di manutenzione corrente e pulizia. Chiaramente una rivoluzione rispetto all'attuale sistema disperso in tanti piccoli impianti all'interno dell'area cittadina e che comporta la scomposizione del treno e il frazionamento degli interventi: le locomotive vanno ai depositi, le carrozze alle squadre rialzo, mentre le operazioni di lavaggio vengono effettuate dove si può (spesso nelle stesse stazioni).

Il progetto dell'impianto, completamente automatizzato, risale a metà degli anni Ottanta. L'area destinata in quel periodo dalla Regione, situata a Parabiago, richiedeva la costruzione di una galleria sotterranea di 17 km sotto il comune di Rho che avrebbe comportato costi eccessivi. Fu necessario quindi reperire una nuova area che fu individuata nell'attuale: un triangolo degradato — chiuso tra la ferrovia, la raffineria di Pero e l'autostrada — e privo di qualsiasi seria vocazione urbanistica. La proposta FS fu infatti subito accettata dai comuni di Milano, Rho e Pero.

I lavori, iniziati nell'aprile del 1987, furono rallentati per mancanza di finanziamenti. Oggi sono già ultimati i due capannoni di 370 metri, il primo di otto binari e il secondo di 12, destinati alle operazioni di manutenzione, le palazzine degli uffici, laboratori, controllo automatizzato del traffico e mensa, il depuratore per il trattamento delle acque di lavorazione e si è iniziata la posa di parte dei binari.

L'impianto è stato progettato in modo da assicurare le operazioni di manutenzione corrente di qualsiasi tipo di materiale: dai treni locali agli ETR450 ed ETR500 dell'Alta Velocità. Una scelta forse in controtendenza con quella di altre nazioni europee, come Germania e Francia che hanno impianti specializzati per tipologia di treno, ma che si è resa necessaria in considerazione della scarsa standardizzazione ed eterogeneità dell'attuale parco mezzi delle FS.

Come funziona l'impianto e qual è il ciclo produttivo?

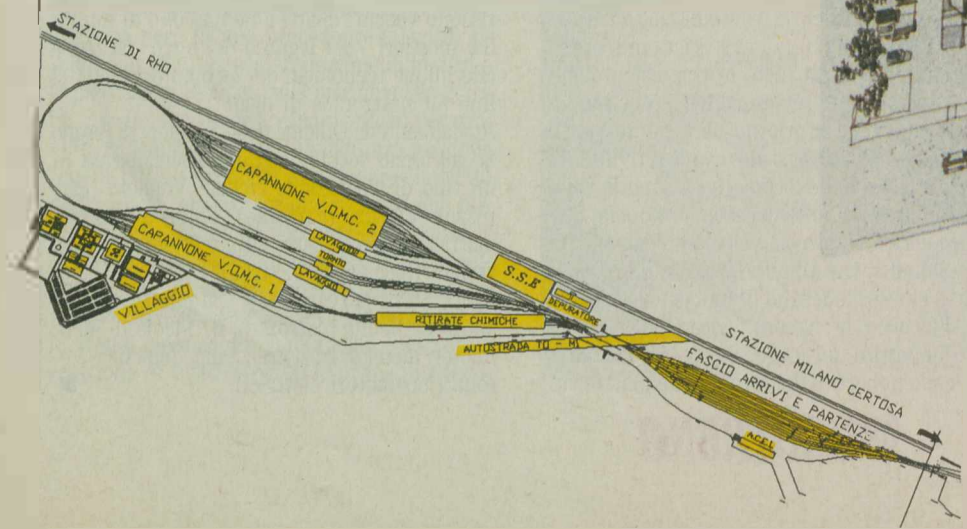
L'ingresso è costituito da un polmone per l'arrivo e partenza dei treni che in una prima fase sarà di dodici binari, successivamente ampliabili fino a ventidue (alla stazione Centrale sono 24).

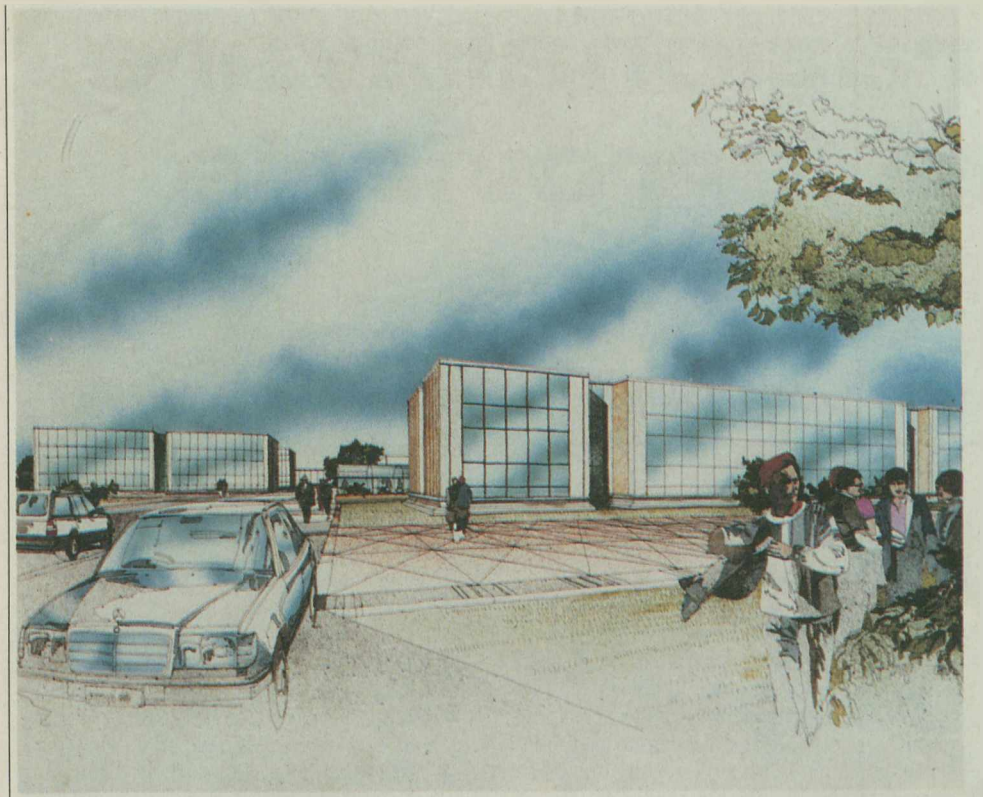
Il collegamento con la linea che porta a Certosa e il futuro passante è assicurato da quattro binari che passano sotto l'autostrada.

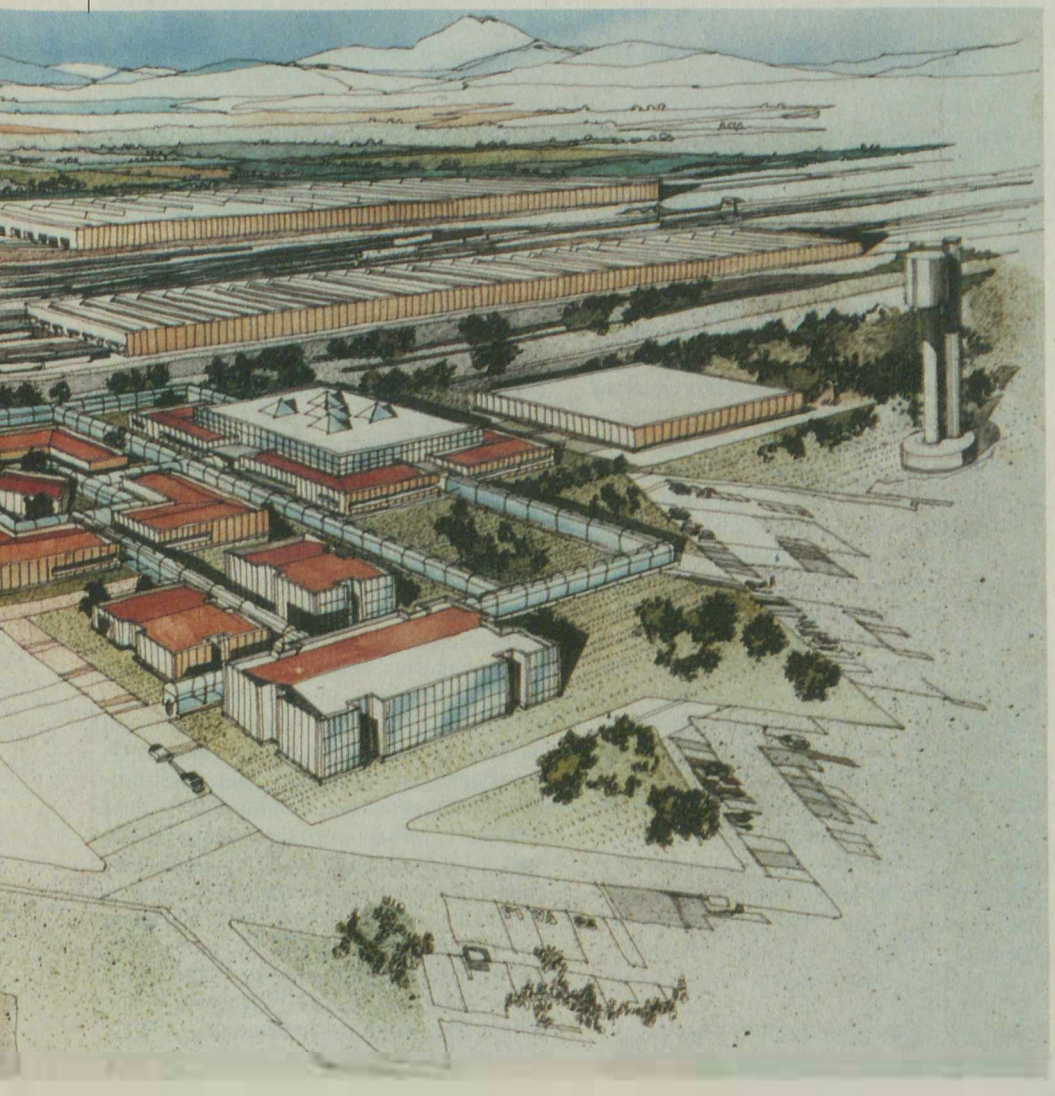
Una volta entrato il treno — che resta sempre completo in tutte le operazioni — è immesso in un primo settore dove, sotto pensiline, viene effettuata la pulizia sotto cassa e



Ecco come, una volta terminati i lavori, si presenterà l'impianto polifunzionale di Fiorenza, a Milano, in grado di assicurare in sole quattro ore le operazioni di manutenzione corrente a un intero convoglio.







la pulizia, con appositi macchinari, delle ritirate.

Terminata questa prima fase, il treno prosegue nel primo capannone per i controlli e gli interventi di manutenzione leggera. L'impianto consente di intervenire contemporaneamente su tutte le parti del treno: da sotto, dove nel tunnel attrezzato sotto ogni binario appositi robot possono prelevare i carrelli se è necessaria una loro sostituzione o riparazione; da sopra (controllo della parte superiore del treno che in gergo ferroviario viene chiamato «imperiale») e all'interno per gli interventi di pulizia e di controllo degli impianti e degli arredi.

Se sono necessari interventi di manutenzione media, il treno passa nel secondo capannone di 12 binari dove, oltre ai binari destinati alle operazioni della manutenzione leggera, sono disponibili due binari attrezzati con cala carrelli per la sostituzione del carrello completo, sia dei locomotori che delle carrozze, e con gru sospese per lo sfilamento dall'alto dei trasformatori. Anche in questo caso le due operazioni sono automatizzate e possono essere svolte contemporaneamente.

Nel capannone sono poi collocati una serie di servizi: officine, elettricisti, tappezzieri e parte del magazzino.

Nello spazio tra i due capannoni trovano posto due postazioni specialistiche: quella del sistema diagnostico computerizzato per il controllo delle ruote (perfetta circolarità e integrità dei profili) che viene effettuato mentre il treno passa a velocità ridotta e quella del tornio in fossa per la rettifica delle ruote se è stata rilevata qualche anomalia. È un controllo importante soprattutto per i treni dell'Alta Velocità per i quali, essendo fondamentale la perfetta aderenza della ruota alla rotaia, sono ammesse tolleranze molto basse.

Ultima operazione, che conclude il ciclo di lavoro della manutenzione, è quella del lavaggio esterno con treno in movimento su una linea di 80 metri.

A questo punto il treno si reimmette sui binari d'ingresso ed è pronto a ripartire. Tutti gli interventi, compresa l'eventuale rettifica delle ruote, non superano, come abbiamo già detto, le quattro ore: queste performances, rispetto al sistema attualmente in essere, determineranno, abbattendo i tempi di fermo macchina, minori costi e una maggiore disponibilità di materiale rotabile.

Unico vincolo con cui si dovrà fare i conti ancora per alcuni anni perché l'impianto possa funzionare al massimo della capacità è la carenza di binari e le conseguenti difficoltà che si determinano nell'instradamento dei treni; il che crea problemi soprattutto per gli intercity che devono ripartire dalla stazione Centrale e che hanno tempi molto stretti. Tali problemi saranno risolti quando saranno ultimati i lavori di potenziamento dei binari e del piazzale della stazione di Certosa. E i tempi purtroppo non possono definirsi brevissimi: entro cinque anni.

C.F.

Come razionalizzare le linee ferroviarie

La collaborazione tra Regione Molise e FS per realizzare un progetto comune

Il termine stabilito dal Contratto di Programma con lo Stato per effettuare i 2 mila km di tagli, quantificati nel Piano di impresa 1993/1995 e finalizzati al risanamento economico dell'azienda Ferrovie, è l'estate 1994. L'impegno della FS SpA in questi mesi è stato quello di individuare le linee non ritenute strategiche dalle Divisioni Passeggeri, Merci e Trasporto Locale e quantificarne i principali dati (costi, ricavi, modalità di esercizio, tecnologie, domanda attuale e potenziale sul territorio).
L'analisi, terminata a luglio, ha individuato circa 4.500 km di linee non economiche e a bassa frequentazione. Fra queste dovranno essere evidenziate quelle per le quali proporre ai ministeri competenti (Bilancio, Tesoro, Trasporti) la chiusura. Per questa successiva individuazione, le FS non intendono procedere da sole ma coinvolgendo e collaborando con le Regioni interessate in modo da presentare ai Ministri un progetto concordato insieme. La prima Regione con la quale si è avviata questa collaborazione è il Molise. Su questo tema e sulla situazione della mobilità nella regione, "Amico Treno" ha intervistato **Giovanni Di Giandomenico**, docente universitario di diritto privato e assessore regionale ai Lavori Pubblici, Urbanistica e Trasporti.



Giovanni Di Giandomenico, assessore ai Trasporti e all'Urbanistica della Regione Molise.

Assessore Di Giandomenico, qual è la situazione del Molise per quanto riguarda i trasporti, come infrastrutture e come bacino di utenza?
«Prima di tutto vorrei illustrare le caratteristiche della nostra regione, che è piccola ma scarsamente popolata. Oggi il Molise ha circa 330 mila abitanti, il che vuol dire un abitante ogni 70 chilometri quadrati. Questo perché siamo una regione che è stata pesantemente interessata dall'emigrazione: in vent'anni abbiamo perso quasi metà della popolazione. Il che ci ha fatto rientrare nelle aree classificate come depresse che beneficiano dei finanziamenti della Comunità europea. Nonostante ciò, a riprova che malgrado le difficoltà e le carenze a livello di attività economiche il tessuto sociale è vitale, siamo al secondo posto dopo l'Abruzzo come reddito pro capite nella classifica delle regioni meridionali. Per quanto riguarda i trasporti, a livello di sistema stradale siamo attraversati per circa 35 km dall'autostrada adriatica lungo la costa e collegati all'autostrada del Sole dal casello di S. Vittore, mentre i collegamenti trasversali sono assicurati dalle quattro statali che percorrono i quattro fondovalle del nostro territorio: Sangro, Trigno, Biferno, Fortore. Direi che la situazione stradale è abbastanza buona e se riusciremo a completare i cantieri iniziati, per i quali tra l'altro non ci vogliono molti soldi (450 miliardi, di cui 150 a carico della Regione), potremo contare su un sistema davvero efficiente. A livello di collegamenti marittimi c'è il porto di Termoli, che ospita un'importante flotta di pescherecci e che in questi ultimi anni ha conosciuto un notevole sviluppo soprattutto turistico, ma anche commerciale come porto di riferimento per le piattaforme petrolifere. Da segnalare anche la presenza di un importante cantiere navale, operativo da due anni, che ha recentemente varato una nave da 10 mila tonnellate. Per quanto riguarda la ferrovia, oltre alla linea nazionale adriatica, le linee interne che toccano in tutto o in parte il Molise sono quattro: la Termoli-Campobasso, la Campobasso-Benevento, la Bosco Redole-Carpinone-Vairano e la Sulmona-Carpinone».

Parliamo di queste ultime linee. Quale è stata l'analisi e la valutazione che le FS vi hanno proposto?
«Trattandosi di linee fortemente deficitarie, secondo i conti presentati dalle FS, erano in teoria tutte linee da chiudere e da sostituire con servizi su gomma. Questo in prima battuta. In seconda battuta, la proposta FS apriva la possibilità di una chiusura non totale delle linee a fronte di una razionalizzazione gestionale da effettuarsi attraverso lo studio di nuovi orari, l'introduzione di servizi a spola per semplificare i programmi di esercizio, l'automazione di alcuni passaggi a livello e l'aumento delle tariffe. Partendo da ciò, come Regione abbiamo avanzato le nostre proposte. E non ci siamo limitati solo a chiedere interventi o ad ostacolare per partito preso i tagli, ma abbiamo messo a disposizione 65 miliardi per effettuare una serie di opere che secondo noi potrebbero rendere finalmente competitivo — cosa che oggi non è — il treno su alcuni collegamenti. Mi riferisco alla Termoli-Campobasso e alla Campobasso-Bosco Redole, che si dirama da una parte verso Benevento e dall'altra verso Vairano dove si collega, via Cassino, alla Napoli-Roma: il tracciato molto tortuoso della linea fa sì che i tempi di percorrenza del treno tra Campobasso e la capitale siano di tre ore e mezza contro le due ore e mezza della strada. È chiaro che nel confronto il treno non può che essere perdente. Se però interveniamo sulla linea, sia nel tratto Venafro-Rocca Ravindola — per il quale abbiamo messo a disposizione i finanziamenti — sia nel tratto finale di colleagmento con la linea di Cassino, dove per la verità i lavori della nuova galleria sono già iniziati, si possono diminuire notevolmente i tempi di percorrenza (almeno di un'ora) e quindi recuperare traffico alla rotaia su un collegamento, con Roma da una parte e con Napoli dall'altra, per noi importante. Anche per la tratta Termoli-Campobasso, che collega il capoluogo di regione con la linea adriatica, il problema sono i tempi di percor-



renza: due ore e un quarto rispetto all'ora dell'autobus. In questo caso, per mantenere in attività la linea, si potrebbe operare su due' fronti: da parte FS abbassando i tempi di percorrenza con opportuni interventi sulla linea e da parte della Regione studiando un nuovo programma di esercizio delle autolinee (cosa che stiamo già facendo) che promuova l'integrazione, anche tariffaria, tra i due vettori. La Campobasso-Benevento, che ha effettivamente una scarsissima frequentazione essendo quasi tutte le stazioni lontane dai centri abitati, nella nostra proposta dovrebbe essere mantenuta solo per lo sviluppo del traffico merci che si realizzerà dopo la creazione dell'interporto di Termoli, previsto dal Piano nazionale, e che secondo noi potrebbe partire tra i primi. Siamo d'accordo con le FS invece sulla chiusura parziale della Sulmona-Carpinone, di cui si privilegerà la vocazione turistica per il collegamento con il parco nazionale degli Abruzzi attraverso la sua apertura i fine settimana e durante il periodo estivo e per la quale bisognerà studiare opportune iniziative di promozione.
Queste in sintesi le proposte della Regione, sulle quali abbiamo incontrato la disponibilità delle FS. E su queste proposte opera già un gruppo di lavoro misto di tecnici per l'analisi di fattibilità, tecnica e finanziaria».

Sostanzialmente quindi il bilancio di questa prima collaborazione con le FS è positivo. Non ritiene anche che sia un banco di prova per il nuovo ruolo che la legge di riforma del trasporto pubblico assegnerà alle Regioni in termini di responsabilità non solo di programmazione ma anche finanziarie?
«Certo. Proprio alla luce della futura legge dobbiamo renderci conto che non è più possibile programmare e gestire senza collaborare con chi produce i servizi di trasporto. A questo punto dovremo tutti sederci ad un unico tavolo, stabilire nuovi coordinamenti e concordare, stanti gli attuali vincoli della finanza nazionale, servizi regionali e programmi di esercizio a fronte di precise coperture finanziarie. Questo non vuol dire che tutte le Regioni si troveranno preparate ad affrontare le nuove responsabilità a cui sono chiamate, soprattutto quelle del Sud, che devono fare i conti con le carenze esistenti a livello di classe dirigente in senso lato, imprenditoriale e professionale, e a livello di apparato amministrativo. Per quanto ci riguarda, come Regione Molise, stringeremo i denti e affronteremo i problemi come abbiamo sempre fatto».

Alcune cifre della finanza regionale sembrano confermare che, almeno per il Molise, vale lo slogan che ''piccolo è bello''. È vero anche per i trasporti?
«Come per la sanità, di cui sono stato prima assessore, lo è anche per i trasporti. Il nostro bilancio è in pareggio, nel senso che i contributi dello Stato coprono il costo del trasporto pubblico regionale. Il che vuol dire che non abbiamo mai prodotto nessun aggravio per le casse statali per rimborsi a piè di lista. Il segreto? Non aver mai creato un'azienda pubblica di trasporto. Abbiamo sempre affidato i servizi a piccole imprese familiari, tutte dotate tra l'altro di mezzi efficienti e moderni, e stipulando contratti coerenti con i finanziamenti statali. Tant'è che siamo la regione italiana con il più basso costo/km e anche le tariffe sono bassissime, quasi scandalose. E difatti stiamo pensando di aumentarle, anche perché dovremo far fronte ai tagli previsti dalla finanziaria '94. Direi quindi che il bilancio dell'amministrazione regionale è positivo. E questo grazie non solo agli amministratori, ma alla cultura di noi molisani: siamo gente che non ama gli sprechi e le ostentazioni, che non fa il passo più lungo della gamba se non ci sono le risorse, che fa il proprio dovere».
Tant'è, val la pena di ricordare, che tra gli emigrati ''eccellenti'' del Molise c'è il giudice Antonio Di Pietro.

C.F.

Perché si occupano le stazioni?

Sono soprattutto i pendolari a fare le spese dell'occupazione dei binari

Chi l'ha mai detto che la ferrovia non è più il cardine del nostro sistema dei trasporti? Certo, nel dopoguerra si è pensato soltanto ad ampliare la rete autostradale, lesinando gli investimenti destinati alla rotaia. Certo, da alcuni decenni la classe dirigente snobba ostentatamente i viaggi in treno, preferendo le berline blu o i jet executive. Certo, la quota di mercato delle merci che in queste condizioni il ferro riesce ad aggiudicarsi è appena marginale, rispetto alla marea di Tir in circolazione. Ma che importa! Nell'immaginario collettivo di quelle che un tempo erano definite "le masse popolari", le stazioni rimangono sempre il centro vitale dell'economia italiana, se non proprio il simbolo di uno Stato lontano ed insensibile, da espugnare alla prima occasione per far valere i propri diritti.



Non si capirebbe, altrimenti, come mai ogni rivendicazione sociale in questo autunno particolarmente difficile debba sistematicamente sfociare nell'occupazione di un qualche nodo ferroviario. E non si è trattato soltanto di "jacquerie" spontanee legate al profondo malessere del nostro Mezzogiorno. Le occupazioni si sono ripetute sistematicamente a Crotone come a Mestre, a Napoli come a Piacenza, a Taranto come a Torino. Persino nella lontana Sardegna, dove purtroppo il treno gioca un ruolo del tutto marginale, i minatori del Sulcis hanno trovato una stazione da occupare in quel di Decimomannu, da dove transitano quasi tutti i rari convogli dell'isola. Sembra di tornare all'inizio del secolo, quando Nenni e Mussolini — quest'ultimo ancora in versione socialista — si sdraiavano sui binari per impedire la partenza delle truppe alla volta della Libia. Infatti, a dispetto dell'evoluzione tecnologica nel sistema di mobilità, le autostrade e gli aeroporti, forse perché più eccentrici rispetto alle città, risultano quasi sempre risparmiati dai manifestanti, con comprensibile sollievo dei relativi fruitori.

Qualche amico della ferrovia potrebbe, forse, anche compiacersi del fatto che il treno continui a mantenere, almeno nella simbologia sociale, un ruolo tanto preminente. Ma di sicuro a non esserne per nulla compiaciuti sono gli utenti dei servizi FS, e segnatamente i pendolari che ogni giorno devono affrontare non facili trasferte tra la propria abitazione ed il posto di lavoro. Già rassegnati a sistematici ritardi dovuti essenzialmente al mancato potenziamente delle infrastrutture, già avvezzi ai ricorrenti scioperi il più delle volte proclamati da gruppuscoli sindacali, la cui arroganza è inversamente proporzionale alla rappresentatività, devono ora subire anche le conseguenze di rivendicazioni che nulla hanno a che fare con il mondo della ferrovia. E non si tratta di episodi sporadici: nei soli primi nove mesi del 1993 si sono contati 121 casi di occupazione che hanno interessato oltre 1.050 treni per circa 600 ore complessive di blocco. Ma queste cifre, già di per sé preoccupanti, riguardano soltanto i convogli direttamente coinvolti dalle manifestazioni, non anche i ritardi, le soppressioni o le perdite di coincidenze indotte. Chiunque conosce le nostre ferrovie sa benissimo come il fermo, anche solo per poche ore, di un nodo come Milano Lambrate ha ripercussioni a cascata su almeno metà della rete nazionale. E non bisogna dimenticare che in alcuni casi le occupazioni sono state tutt'altro che simboliche; a Gioia Tauro, per esempio, si sono protratte per giorni e giorni, isolando completamente la Sicilia dal resto del Paese. O meglio, isolando i ceti più deboli dell'isola, giacché è facile immaginare come politici ed imprenditori non abbiano avuto difficoltà ad utilizzare altri mezzi di trasporto per i propri spostamenti. Persino patetica, in tal senso, la giustificazione degli operai dell'Oto Melara, che hanno motivato la loro decisione di occupare la stazione di La Spezia con il desiderio di spiegare ai parlamentari liguri le ragioni del loro malessere. Come se gli intercity che da Torino scendono a Roma fossero notoriamente colmi di ministri e sottosegretari, in-



L'occupazione pacifica dei binari della stazione di Crotone avvenuta nel settembre scorso.

vece che degli impiegati, studenti o pensionati che capita di incontrare viaggiando in treno.
Qualcuno coglierà certamente l'occasione per tacciarci d'insensibilità sociale ed in effetti mi risulta personalmente difficile solidarizzare più di tanto con quei signori di Rho che, sentendosi truffati dalla cooperativa da cui avevano acquistato l'abitazione, hanno pensato bene di esternare il loro risentimento bloccando i treni nella locale stazione (altro nodo strategico alle porte del capoluogo lombardo). Ma, senza entrare nel merito delle rivendicazioni — talvolta magari sacrosante — non ci si può nascondere il motivo per il quale le stazioni sono diventate ostaggio dei manifestanti. Si tratta di bersagli privilegiati, perché consentono di sensibilizzare l'opinione pubblica (qualche colonna sui quotidiani ed un minuto di "tiggì" non si negano di certo), senza nulla rischiare, dal momento che, ormai da decenni, le forze dell'ordine ben si guardano dall'intervenire in queste occasioni.
Forse perché la ferrovia è considerata alla stregua di "res nullius" di cui nessuno seriamente si preoccupa, mentre ben diverse reazioni si determinerebbero in caso di occupazione di una prefettura o di un ministero.
Neppure si pensi, per favore, che queste note siano state stese per compiacere l'editore del giornale, ovvero le Ferrovie SpA. Risale ad alcuni anni addietro l'appello dell'Assoutenti alle Organizzazioni Sindacali, affinché si impegnassero a dissuadere i propri militanti dal ricorso a queste forme di lotta. Appello caduto nel vuoto, anche per la totale indifferenza delle autorità politiche del tempo. Ora, finalmente, la Dirigenza delle Ferrovie scende in campo per denunciare una prassi ormai intollerabile. Ed il Ministro dei Trasporti invoca — finora per la verità anche lui inascoltato — maggiore severità da parte di chi sarebbe preposto a tutelare, oltre che l'ordine pubblico, anche i diritti dei viaggiatori presi in ostaggio per lunghe ore. Come dire... meglio tardi che mai.

Massimo Ferrari
Presidente Nazionale
Assoutenti - UTP



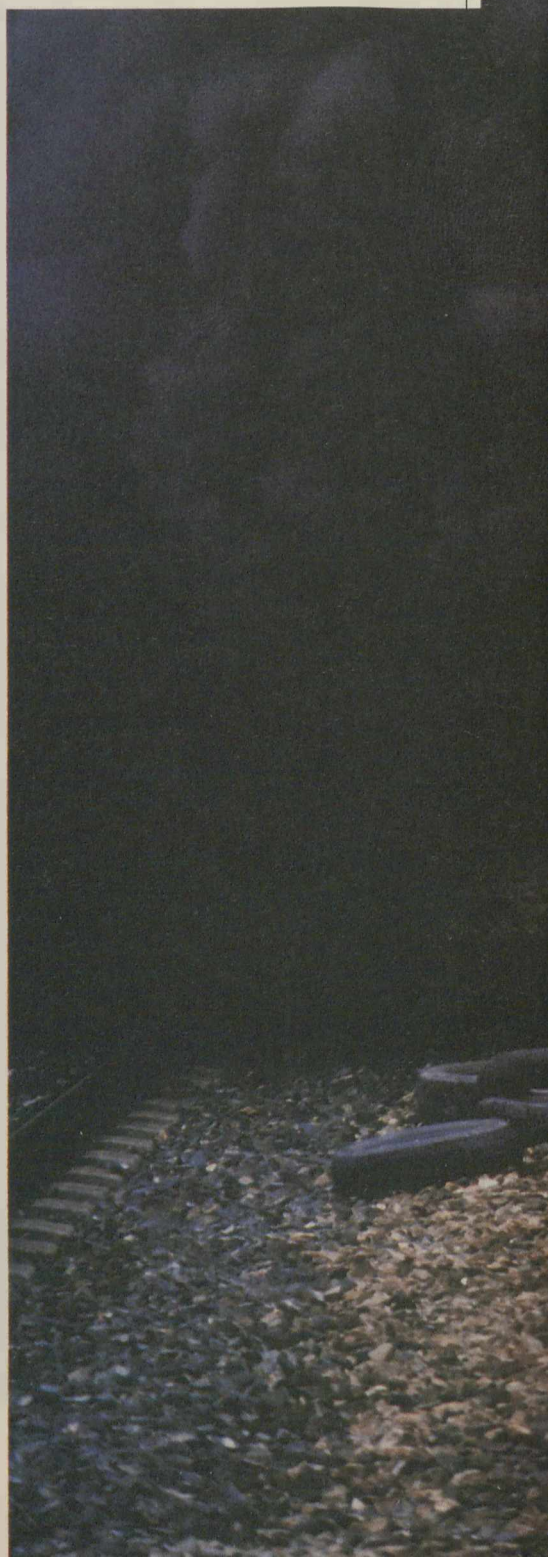
In Francia i blocchi non sono tollerati

Le forze dell'ordine intervengono per scongiurare le turbative alla circolazione

Non ricordo, pur avendo viaggiato parecchio in treno lungo i binari della Penisola, di essere mai incappato personalmente in un'occupazione ferroviaria. Devo essere stato particolarmente fortunato, a giudicare dalla frequenza con cui questi episodi si susseguono nel nostro Paese. Per una sorta di giustizia compensativa, sono invece rimasto vittima, durante l'ultima estate, di uno dei blocchi di stazione che, assai più raramente, avvengono anche oltralpe. Ero a bordo di un treno espresso in viaggio da Grenoble a Marsiglia la sera del 2 luglio, quando, alle porte di Avignone, il convoglio si è fermato per quasi un'ora e mezza, a causa di un blitz effettuato da manifestanti che si oppongono al progetto della nuova linea Tgv attraverso i vigneti della Provenza. Non avendo coincidenze da perdere, né appuntamenti particolari da rispettare, ho potuto osservare con distacco il comportamento degli altri compagni di viaggio, quasi tutti molto innervositi per l'imprevisto — i francesi non si sono evidentemente ancora rassegnati a queste disavventure — alcuni dei quali hanno abbandonato la carrozza in aperta campagna nella speranza di trovare un passaggio lungo la strada secondaria che, in quel tratto, costeggia il binario. In quell'occasione constatai altresì, non appena il treno poté riprendere la propria corsa, che la polizia non era rimasta con le mani in mano, ma era intervenuta in forze nella stazione di Avignone per porre termine al blocco. Mi è stato spiegato che i manifestanti devono organizzare queste azioni in gran segreto, perché, se le forze dell'ordine avessero sentore della manifestazione, interverrebbero preventivamente per scongiurare la turbativa alla normale circolazione dei treni. Insomma, in Francia il blocco ferroviario resta un fatto illegale che non è certo entrato a far parte della liturgia di manifestazioni politiche e sindacali — con tanto di troupe televisiva invitata in anticipo — come è ormai radicata abitudine dalle nostre parti.

Ma ciò non esclude, beninteso, che anche altrove certi gruppi di cittadini si arroghino di tanto in tanto il diritto di sconvolgere il mondo dei trasporti per attirare l'attenzione della pubblica opinione sulle loro rivendicazioni. Per restare alla Francia, il caso di gran lunga più clamoroso e gravido di conseguenze fu vissuto all'inizio dell'estate 1992 e riguardò, in verità, soprattutto la circolazione stradale, benché anche le ferrovie non ne fossero del tutto esenti. Il 1° luglio dello scorso anno, l'allora Ministro dei Trasporti, Jean Louis Bianco, aveva lanciato una campagna infelicemente denominata "Estate 92, viaggiamo insieme meglio". Il più significativo tra i provvedimenti in essa contemplati riguardava l'introduzione della cosiddetta "patente a punti", con relativa possibilità di sospensione dell'autorizzazione alla guida in caso di infrazioni particolarmente gravi. A scatenare immediatamente la più dura delle proteste fu la potente corporazione dei camionisti che, evidentemente non molto sensibili ai problemi della sicurezza stradale, temeva di incorrere in una sanzione per loro assai deterrente. Obiettivamente occorre riconoscere come solo una minoranza dei 195mila camionisti francesi fosse pronta a condividere una strategia di lotta tanto esasperata. Ma, fatto sta, bastarono poche migliaia di autisti determinati e spregiudicati per paralizzare le strade dell'Esagono. Infatti, i manifestanti bloccarono con i loro ingombranti Tir i principali nodi stradali e autostradali, creando nel giro di poche ore inestricabili grovigli di veicoli lunghi decine di chilometri. Già il 6 luglio venivano censiti oltre 150 blocchi stradali, che si estendevano a macchia di leopardo da Lille, al confine con il Belgio, fino a Tolosa, ai piedi dei Pirenei. Non mancarono momenti di grave tensione, inclusi alcuni gravi malori di automobilisti rimasti intrappolati tra le lamiere infuocate nei giorni più caldi dell'anno e qualche incidente mortale, riconducibile a collisioni con i pesanti automezzi posti di traverso alla strada in posizioni pericolose. In questi casi, la magistratura non esitò a procedere per omicidio colposo nei confronti dei camionisti identificati.

Le conseguenze economiche di quella sollevazione non tardarono ad emergere in tutta la loro gravità. Buona parte degli automobilistici rinunciarono alla partenza per le vacanze, molti turisti stranieri furono costretti ad annullare le loro prenotazioni. Soprattutto il settore delle merci, che anche in Francia, sia pure





Non sempre la protesta è pacifica: nel corso della manifestazione degli agricoltori francesi contro il passaggio dei TGV nei vigneti della Provenza ci sono stati atti vandalici come quello della foto a sinistra.

in misura più contenuta rispetto a noi, dipende prevalentemente dal trasporto su gomma, subì gravi perturbazioni, costringendo in certi casi l'industria ad interrompere la produzione o le consegne. Le derrate alimentari facilmente deperibili dovettero essere in gran parte distrutte, generando danni cospicui a produttori e distributori. Soltanto i treni, a quel punto, potevano ancora garantire la circolazione delle persone e, almeno in parte, delle merci. Ma nemmeno le ferrovie, che pure avevano potuto dimostrare la loro importanza quale vettore alternativo alla paralisi stradale, uscirono indenni dalla prova di forza. Infatti, gli agricoltori del Midi, inferociti per le conseguenze disastrose della protesta dei camionisti sul loro prodotto, bloccarono per ritorsione i binari ferroviari in numerose località tra la Costa Azzurra e la Linguadoca, determinando ritardi a catena per il Tgv Sud-Est e per quasi tutti gli altri convogli in circolazione a sud di Lione. In certi casi, per ritardare l'intervento delle forze di polizia, furono incendiati vecchi copertoni in mezzo alle rotaie, provocando anche situazioni di grave pericolo. La televisione trasmetteva in continuazione immagini di passeggeri costretti a bivaccare nelle stazioni, ingannando il tempo con giochi di carte e di scacchi, finalmente accomunati nella mala sorte agli sfortunati automobilisti abbandonati a se stessi ai bordi delle autostrade. La situazione di disagio si protrasse per almeno due settimane e non mancarono le accuse al governo che, con il suo atteggiamento troppo rigido, avrebbe contribuito a fomentare la rivolta. Ma fu anche fatto notare da più parti che cedere alle richieste dei camionisti più esagitati sarebbe equivalso a sancirne l'impunità nei confronti del codice della strada, rinunciando ad ogni iniziativa di prevenzione e di contenimento degli incidenti mortali, che in numero di oltre diecimila insanguinano ogni anno le strade di Francia. In quel caso, pertanto, la fermezza era irrinunciabile, anche a costo di subire le conseguenze di un braccio di ferro tanto ruvido. Cedere allora avrebbe significato premiare l'arroganza delle corporazioni. Ed incoraggiare in futuro il ripetersi di altri blocchi stradali o ferroviari.

Commuter

"Blumun" e il professore

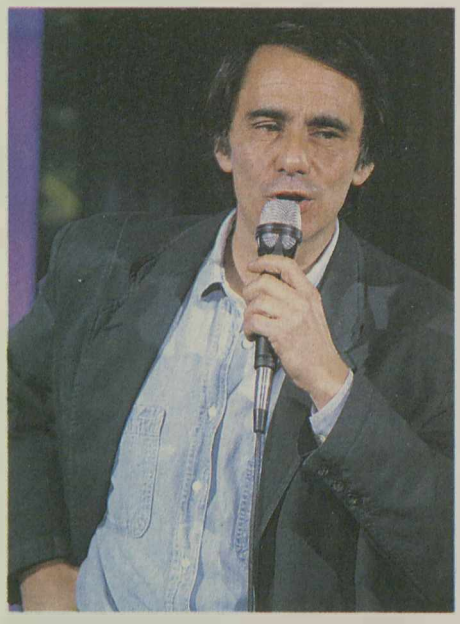
Intervista a Roberto Vecchioni protagonista del Club Tenco

Roberto Vecchioni è un cantautore storico, della vecchia guardia, uno che ha passato, ha attraversato ere diverse della società dello spettacolo, ha composto, ha cantato, ha suonato, muovendosi con grande agilità, collezionando sortite addirittura insospettabili, in ambiti anche diversissimi tra loro. Oggi ha cinquant'anni tondi, essendo nato a Carate Brianza, ma con origini napoletane, nel 1943 sotto il segno dei Gemelli (è del 25 maggio, lo stesso giorno di Miles Davis, per gli scaramantici) e nella sua vita, artistica e non, gli accadimenti si susseguono, a motivarne, a suggerirne i passi in pubblico e nel privato: due matrimoni, quattro figli distribuiti in diverse fasce d'età, una forte passione civile e culturale che lo porta a intervenire, a leggere, a fare di tutto. Nel gioco degli incastri ha dovuto sospendere per qualche mese, sfruttando un periodo di aspettativa, l'insegnamento di lettere al liceo di Brescia e dedicarsi alla più recente creatura discografica, l'album "Blumun", venduto assai bene, anche in virtù di un amabilissimo videoclip realizzato intorno alla canzone omonima, un motivetto accattivante, a presa rapida, un colpo sicuramente azzeccato.

Proprio come si fa con l'ultimo arrivato, in modo più che giustificato, Roberto per "Blumun" ha parole di miele: non sono forzate, ma sgorgano dal cuore, spontanee, mentre si trastulla con l'inseparabile sigaro, una passione e un vizio inaffondabili («Da qualche anno ho smesso completamente di bere, perché con il vino e il resto ogni tanto ci andavo forte: mi piaceva e non capivo perché dovermi fermare. Allora meglio dare un taglio netto, anche perché ad un certo punto è preferibile guadagnare in lucidità. Agli artisti fatti, sempre sbronzi, non bisogna credere: tranne qualche eccezione sono pure invenzioni, suggestioni letterarie»).

Vecchioni, a cinquant'anni si fanno i bilanci, è quasi un giro di boa: "Blumun" può essere un biglietto da visita, un ritratto corretto per la nuova carta d'identità?

«A questo punto bisogna necessariamente guardarsi indietro, anche per decidere come fare ad andare avanti e so di poter presentare il mio poker di dischi, il quadrilatero dei preferiti: ci metto "Ipertensione", "Calabuig", "Milady" e proprio "Blumun", che mi sembra uscito proprio benino. Io non sono un poeta, ci tengo a non dire cose scontate, ovvie e nel frattempo indurre a pensare, ad allungare qualche emozione e tra le canzoni di "Blumun" ne intravedo alcune destinate a entrare nel ristretto novero dei miei classici. Il connubio tra musica e parole, il bilanciamento, mi suonano decisamente felici e così il contrappunto melodico: si tratta di combinazioni chimiche, noi siamo artigiani, a replicare meccanicamente non ci riusciamo e di "Blumun" sono già un tifoso».



Roberto Vecchioni, 50 anni, professore di lettere in un liceo di Brescia e cantautore "evergreen".

L'attività resta da sempre intensissima, con un tour in pieno svolgimento nei teatri, a capo di una formazione di sei elementi più due coristi e la regia, le luci curate da Daria Colombo, la moglie di Roberto Vecchioni, che nel frattempo anche quest'anno è stato tra i principali animatori del Club Tenco. Com'è andata questa diciottesima edizione?

«C'è molta gente che vede noi artisti come persone dure, rozze, insensibili, spesso egoiste e concentrate solo su se stesse, mentre per fortuna esistono invece delle terre liberate, dove i sentimenti sono ben altri: e su tutti io ci metto proprio le giornate del Club Tenco, una manifestazione che ho visto e aiutato nascere e a cui non sono mai mancato. Alle spalle ho ormai milleseicento concerti, allestiti in ogni situazione e dovrei essere sufficientemente rodato, eppure quest'anno, ancora una volta, sul palco del Teatro Ariston, con i miei amici intorno, ho sentito un groppo in gola. Ho aperto io la prima serata, un grande onore, con "Lontano lontano", la canzone di Luigi che serve da sigla e ho avvertito un brivido profondo: meglio così, guai a chi non sa più commuoversi, a chi non è capace di intenerirsi, non vuole ammettere questi piccoli cedimenti. Certo, il Tenco è cambiato, all'inizio eravamo nella fase dello scamiciamento, dei desperados, dello zingarismo, e ora siamo tutti un po' più stanchi, la vita personale ha portato a mutazioni necessarie, ma questo rimane un bastione da cui non si può comunque prescindere, nella tutela della qualità della canzone italiana».

Eppure qualcuno dice che si sia persa un po' di naturalezza, che il germe della professionalità a tutti i costi abbia prodotto qualche guasto, reso il popolo del Tenco un po' più serio...

«Quando avevamo inventato la rassegna eravamo ragazzi romantici, pionieri, sospinti anche da motivazioni ideologiche e da un discreto impegno sinistrorso e più tardi fummo raggiunti da cosiddetti operatori alternativi, vaghi, di dubbi interessi, a cui fecero seguito i discografici che denunciavano un'insolita curiosità, nel tentativo di scoprire se ci fosse o meno del business da rimediare; così abbiamo anche rischiato l'elefantiasi, con gli amici degli amici che arrivavano a pioggia. Ma siamo rimasti in carreggiata, io ci tengo che questa sia soprattutto un'operazione culturale, che serva a puntualizzare lo stato delle cose nel nostro settore, a valorizzare le opzioni e provare a segnalare nuovi talenti.

Non sono cose facili, la società stessa è in febbrile evoluzione e bisogna trovare altre strade, mescolando il popolare con il colto, usando l'ironia e un po' di lungimiranza, perché anche noi abbiamo bisogno di svecchiarci. Io comunque del Club Tenco, della gente che ci lavora, che ci passa a cantare, mi fido, e di questi tempi non è poco: non è semplice avere dei riferimenti precisi, oltre la sfera familiare».

La piaga generale segue l'impronta dei tempi, insomma, con un progressivo scolorimento politico: eppure Vecchioni non ha smesso di schierarsi, di pronunciarsi. Il vostro, quello dei cantautori, è un osservatorio importante anche in chiave sociale: cosa ci dobbiamo aspettare per l'imminente futuro?

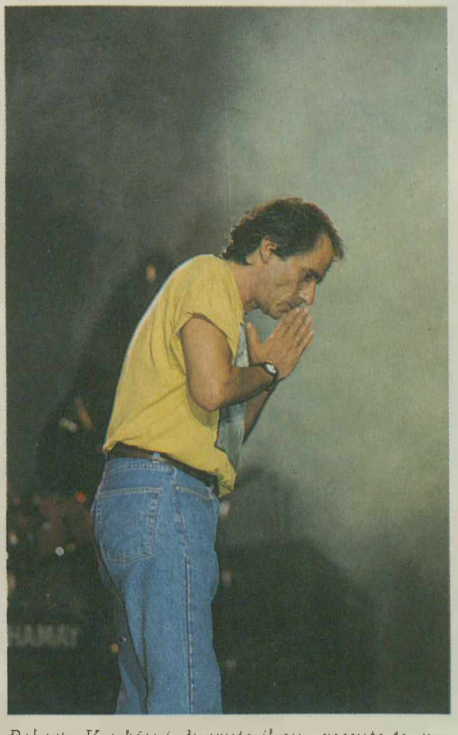
«Siamo in mezzo al guado, in un momento dove ancora prevalgono le astrazioni, un momento in cui inseguiamo certezze private, intime, mentre fuori di casa esplode l'instabilità pubblica. Quello che succede mi lascia perplesso, e in politica viviamo nella confusione, senza un indirizzo, con quelli che più alzano la voce a guidare le danze. Io mi considero un progressista, un uomo di sinistra, pronto a mobilitarmi per quello che posso, ma di procedere per slogan non l'ho mai fatto, e non comincerò adesso. Questione di stile, di decoro, e intanto altri prendono terreno: un brutto affare, per noi maschietti in particolare. Il potere, il dominio, quei valori che ci sono sempre più appartenuti adesso sono fuori moda ed è più facile andare in crisi: e l'uomo è più disperato, stretto nella gabbia. Le donne, invece, almeno creano, danno la vita, noi al massimo la amministriamo e spesso lo abbiamo fatto malissimo».

Da qualche anno ha intanto abbandonato la sua Milano, quella immortalata in canzoni come "Luci a San Siro", per rifugiarsi vicino a Desenzano, sul lago di Garda: è quello il buen retiro per la vecchiaia?

«No, affatto, e poi io mi sento ancora nel pieno delle forze, ben lontano dall'idea di ritirarmi, di staccare con il mio lavoro, con i miei interessi. Mi sono allontanato da Milano che mi sembrava invivibile, ci stavo stretto, anche respirare era diventato un problema e sono convinto che i bambini siano cresciuti meglio in un ambiente diverso: e anch'io ho colto delle qualità nella vita di provincia, che non è poi così riduttiva. Là cambiano i tempi, i ritmi, si recuperano le proporzioni che servono a decontaminarsi. Ma proprio perché ritengo che nulla resti immobile e che contraddirsi possa anche essere utile, adesso mi preparo a tornare, ho voglia di buttarmi di nuovo nella mischia: i ragazzi troveranno un'altra prospettiva, si caleranno nei fermenti delle metropoli e vedremo cosa succede. No, Milano non è addormentata, c'è molto da fare per ricostruire dopo i disastri accumulati, è la mia città, ci sono affezionato, la sento viva e se l'ho anche odiata è solo per le vibrazioni emanate da alcune persone che la frequentavano. E adesso mi piace l'idea di riprovarci, magari fra un anno, o giù di lì».

Su questi presupposti di rinnovamento, di curiosità, di disponibilità, non le viene voglia di sperimentare qualcosa anche in musica? Magari lavorando con qualche collega, esplorando altre strade?

«In "Blumun" penso di essermi allargato su più fronti, toccando o comunque sfiorando ogni sfumatura del mio scibile umano e non è detto che prima o poi io non mi spinga anche oltre: sì, mi piacerebbe mescolare le carte, soprattutto con gente strana, desiderosa di scherzare con la musica. Quelli della mia generazione li conosco fin troppo bene, con Dalla e Guccini non c'è bisogno di dare o dire più nulla, mentre con gente come Litfiba, Ligabue, Samuele Bersani, volentieri sperimenterei una collaborazione; anche se la mia massima aspirazione professionale sarebbe ancora quella di fare un pezzo, o addirittura un disco con o per Patty Pravo, un personaggio straordinario, la più grande di tutti. E già che ci sono con le ipotesi, con i sogni a occhi aperti, vorrei tanto essere per una volta al fianco dei miei beniamini d'oltre confine, i Cohen, i Tom Waits, gli Springsteen, il primo Dylan, i Dire Straits, Neil Diamond».



Roberto Vecchioni durante il suo recente tour.

Roberto Vecchioni ha scritto di tutto, in vita sua, anche canzoni che nessuno immaginerebbe, motivetti leggeri per Ornella Vanoni, Iva Zanicchi, i Nuovi Angeli, Gigliola Cinquetti: ora, da qualche tempo gli frulla per la testa l'idea di fare un libro, e visto che un progetto solo non era abbastanza, nel cassetto ce ne sono addirittura quattro. Di che cosa si occupano?

«Forse sono poco più di esercizi, portati a termine nelle serate domestiche, quando i bambini erano andati a dormire, ma io mi sono ritrovato una grande dedizione, quella che ai semplici hobby non riservi. Un primo volumetto conterrebbe aforismi, citazioni, riflessioni brevi, fulminanti, sullo stile di Orazio e nel caso si intitolerebbe "Le parole non le portano le cicogne". Il secondo progetto è ora sospeso, ma si trattava di un libro di grammatica e letteratura greca e poi c'è una raccolta di racconti brevi, che prenderà il nome da uno di essi, "Allevatore di lumache a Parigi". E naturalmente ho in serbo, come tutti, un vero romanzo, che è a buon punto, la storia dell'incontro tra una ragazzina e un glottologo di settant'anni. Per ora sedimentano, attendono una maggiore dose di attenzione: quando deciderò di mettere da parte la musica per un paio d'anni, vedrò di stringere e arrivare a finire qualcosa».

Di Vecchioni si sa molto, quasi tutto, anche l'amore per il calcio e l'antica fiamma di sempre, l'Inter: come va quest'anno?

«Sono un ammiratore di quel vecchio pazzo di Bagnoli, che si mette nelle mani di alcuni umili pilastri e che senza fenomeni come Berti e Bianchi continua a fare miracoli: siamo concreti, in crescita e anche quando giochiamo male, non riesco ad essere deluso. L'Inter è comunque nel cuore e io la vedo bellissima, proprio come quelle ragazze un po' insignificanti, di cui sei comunque innamorato: gli amici magari non capiscono e tu non riesci a spiegare che per te quella lì, un po' bruttina, è il massimo della vita. Pazienza».

Quale rapporto ha con il treno? Come lo vive nella realtà e nella dimensione creativa?

«È entrato spesso il treno nelle mie canzoni, le prime che mi saltano in mente sono "Dimmi", "Irene", "Vorrei": è senz'altro un elemento significativo, eufonico, una bella immagine, molto musicale, non solo nella lingua italiana. Io non lo uso molto, con il mio mestiere vince su tutti l'automobile; pensare che il primo aereo l'ho preso a trent'anni: ma il treno possiamo intenderlo come uno scrigno pieno di segreti. È un mondo in movimento, storie di persone che partono, che ritornano, un microcosmo in ogni scompartimento: e poi c'è l'incertezza del tempo che passa, i mutamenti che ti scorrono davanti e a cui ci si deve piegare. Città, persone, eventi meteorologici sempre lì, sotto i tuoi occhi. Il treno è un mezzo di straordinaria evocazione, molto affascinante: peccato che per uno come me, che fa tantissimi chilometri all'anno, anche più di quarantamila, sia quasi impraticabile».

Enzo Gentile

TIKI milano

Da parte di un Amico.



Rapido e puntuale, a casa vostra.



SPEDIRE IN BUSTA CHIUSA

Compila e spedisci ad **Amico Treno** - C.so Magenta, 24 - 20123 Milano

Nome ..... **Cognome** .....

Professione ..... **Età** .....

Via ..... **N°** .....

Città ..... **Prov.** ..... **C.A.P.** .....

Desidero sottoscrivere un **abbonamento gratuito** ad Amico Treno a partire dal primo numero raggiungibile

AMICOTRENO
il mensile di proposte in movimento

La vetrina di "Amico Treno"

Piccola guida, con pagella, degli "album" più recenti

L'uso e l'abuso delle antologie è fenomeno già ampiamente avvistato nel mercato della musica, sfruttato intensivamente dall'industria: ma i titoli a disposizione si sono moltiplicati a gran ritmo in questi anni e anzi con l'avvento decisivo dei cd i discografici si sono ingolositi e hanno cominciato a sfornare edizioni davvero curatissime, preziose, contenenti materiali rari, scovati in chissà quali forzieri nascosti.
E così quello che poteva essere inteso come il bilancio artistico di questo o quel personaggio, si è via via evoluto, per diventare un prodotto di grafica raffinata, in confezioni lusso, spesso provviste di chicche per collezionisti: sono questi i volumi tradizionalmente sfornati sotto Natale, strenne per musicofili dal palato fino, e ce ne occuperemo sul prossimo numero di "Amico Treno", mentre stavolta verranno segnalati alcuni album recenti, individuati per presentare gruppi o figure di chiara fama nell'arco delle rispettive carriere.

LOS LOBOS - Just another band from east L.A. (Slash/Polygram)

Band di sanguemisti, suono meticcio, di frontiera, per una delle realtà più stuzzicanti apparse sul fronte occidentale (americano) negli anni Ottanta. I Los Lobos, californiani attraversati da sangue e cultura messicana, raccontano storie di confine, con sapiente distribuzione di colori e spezie, trascinanti, esplosivi, ruvidi e selvatici nei primi lavori, un po' troppo sgrezzati, riverniciati in epoche successive. In questa accorta panoramica, doppio cd, su vizi e virtù del gruppo meritevole di aver rilanciato, complice il cinema, La bamba, con relativa attenzione per Richie Valens, ci sono quarantuno pezzi, con spazi generosi per inediti, pezzi introvabili e versioni live. Tutta mercanzia da non perdere. FORMIDABILE: 9.

YES - Highlights/The very best of Yes (Atlantic/Cgd)

Alcune operazioni riassuntive puzzano lontano un miglio di furbizia commerciale, concepite senza alcun intento storico o di documentazione, ma soltanto per il piacere di tenere in vita un marchio, o magari per preparare il terreno ad una nuova sortita.
Il pacchetto dedicato agli Yes non suggerisce altre motivazioni e i dodici pezzi che raccontano le gesta della formazione tra il 1969 e il 1987, sfilano via senza lasciare traccia, vecchiotti, corredati dal minimo indispensabile di note. Musica noiosetta, prevedibile, svogliata, obliabile. OPACA: 5.

JAMES BROWN - Sex machine/The very best of (Polydor)

Altri dischi, invece, vanno presi con le pinze perché, in particolare nei confronti di artisti dal lungo curriculum, una collection rischia di avere comunque pochissimo significato.
James Brown calca le scene da circa quarant'anni e numerosi resoconti della sua carriera sono stati realizzati in diversi periodi: l'ultimo episodio è targato con il titolo di una delle sue canzoni più famose, Sex machine. Per il resto ci sono motivi nobili, interpretazioni sanguigne, vibranti, delimitate però in una fascia temporale tutto sommato ristretta: mancano spezzoni determinanti del "Godfather of Soul", che le venti tracce qui selezionate non colmano assolutamente. SECONDARIO: 6.

THE STYLE COUNCIL - Here's some that got away (Polydor)

Una decina d'anni fa il loro sound era in auge in tutt'Europa, con un disco d'esordio davvero carino e illuminato, Café bleu, ma la parabola è stata breve e oggi degli Style Council restano solo schegge disordinate, per una leggenda mai consolidatasi del tutto. Defilatosi Mick Talbot, anche a quei tempi più che altro un gregario, con Paul Weller impegnato a risalire la china attraverso coraggiose prove soliste, gli Style Council vengono rammentati per il contributo al pop con venature jazz, e per un cumulo di canzoni morbide e raffinate. Questa collection propone un bel pugno di curiosità, b sides, registrazioni marginali, demo version, un autentico tuffo ristoratore nel passato remoto. Molto ben congegnato e intelligente. GARBATO: 7.

BOY GEORGE & THE CULTURE CLUB - At worst... the best of (Virgin)

I banali, fumosi, eccentrici, volubili anni Ottanta furono contrassegnati dalla musica leggerina e svagata di un signorino svampito ed estroso, con un pizzico di genio e più ampie dosi di sregolatezza, di nome Boy George. Guidava i Culture Club, ensemble senza troppe virtù, ma insieme furono capaci di assemblare canzoncine divertenti. Qui ne rintracciamo diciannove, alcune celeberrime, altre, le più recenti, assai meno decisive. CARINO: 6.

PAUL SIMON - The anthology (Warner Bros.)

Con le canzoni di Simon and Garfunkel, con quelle ballate tenere, delicate, soffici di una vocalità impagabile, di una strumentazione severa, di un'ispirazione e di un affiatamento pregiatissimi, è cresciuta più di una generazione e tanti ancora sentono nostalgia della coppia. Ma Simon, artista di fiuto e artigianato straordinari, ha continuato a inanellare dischi di gran valore e queste trentasei composizioni servono a descrivere la sua opera nel ventennale di attività: non tutto, ma di tutto, dai deliziosi quadretti di gioventù alle ultime pagine intrise di malizie etniche. Piatto ricco, mi ci ficco. PRELIBATO: 8.

FRANKIE GOES TO HOLLYWOOD - Bang!... The greatest hits (ZTT/Wea)

Toh, chi si risente. Proprio quando tutto un suono, un cantare, un danzare spregiudicato, anticonformista, innocuo nel suo scandalismo ostentato, tipico degli Eighties, sembrava scomparso, inghiottito nel nulla, ecco che una sarabanda, tutta riservata ad un gruppo campione dell'epoca, riporta in luce i fossili. Frankie goes to Hollywood lustri, brillanti, modaioli, non passano inosservati, ma lo shock non si ripete nemmeno alla lontana: Relax, Two tribes, War sono episodi azzeccati, ma tutto intorno si avverte la presenza di parecchia aria fritta. SUPERATO: 5.

Cosa si può vedere sul grande schermo

I consigli di un critico cinematografico per le vostre serate

Tempo di Natale, il cinema prepara, sotto l'albero, i suoi lussuosi pacchi dono per le famiglie unite che si concedono il lusso, una volta all'anno, del film nelle sue dimensioni naturali, su schermo grande, e non nascosto sui teleschermi nei salotti e nei tinelli. In questi dieci giorni il botteghino rialza le medie di stagione, che peraltro sono quest'anno fortunatamente in aumento per merito di alcuni kolossal hollywoodiani che hanno richiamato anche il pubblico che di solito al cinema non ci va quasi più. Natale vuol dire ragazzi in festa, bambini vestiti di nuovo e quindi ecco che puntuale arriva a destinazione, dopo il grande successo americano (si parla di un incasso di 350 miliardi, e continua...) il nuovo cartoon di casa Disney "Aladino" — che gli americani pronunciano all'incirca: Elleedin — uno dei film con cui la famosa casa di produzione del mitico zio Walt sta rinnovando stile, linguaggio e contenuti dei disegni animati. È quella che molti chiamano la "Disney Renaissance", il suo Rinascimento.
"Aladino" è un nome familiare a molti: evoca paesaggi esotici, deserti, minareti, casbah, suk, torri, sultani e naturalmente lampade magiche: perché tutto deriva, com'è noto, da una fiaba delle "Mille e una notte", apparsa per la prima volta nel 1704 e di cui il cinema si è già occupato altre volte. Questo primo cartoon musulmano — che ha provocato anche qualche piccolo incidente politico poi risolto (sui testi di alcune canzoni) — ha richiesto, per il bellissimo ritmo e per l'inventiva delle trovate a getto continuo, il lavoro di 600 persone, impegnate a disegnare per 4 anni di seguito, portando alla fine una nota spese di 68 miliardi, di cui ben 30 spesi per la pubblicità e il lancio.
Il film è divertente, spiritoso, ingegnoso come da tempo Disney non riusciva ad essere. Nella scia della bella "Sirenetta" e della "Bella e la bestia" anche "Aladino" è una storia molto romantica, ed è un musical, genere di cinema nobile e glorioso ma che ormai pochi si azzardano a mettere in cantiere. Nei cartoon c'è invece proprio il piacere della colonna sonora (anche questa volta decorata con due Oscar: è la terza volta consecutiva che vince la musica Disney), sempre affidata ad Alan Menken e Howard Ashman; e, dopo la dolorosa morte di quest'ultimo, che ha lasciato in eredità tre canzoni e aveva avuto per primo l'idea del soggetto arabico, a Tim Rice, scrittore di celebri canzoni per spettacoli molto noti come "Evita" e "Jesus Christ Superstar".
I fatti sono noti da anni: il protagonista Aladino, buon ragazzo di vita che si arrangia a rubacchiare nei mercati arabi nella casbah di Agrabah, trova nelle viscere della terra la lampada magica, si finge principe, combatte con un perfido rivale e finisce per sposare, declinando la sua umile ma vera identità, la figlia del sultano, è un tipo simpatico, disegnato per metà pensando a Tom Cruise e per metà a Michael J. Fox, due prototipi americani. Quando strofina la lampada egli soddisfa, com'è noto, ogni desiderio, anche sentimentale, e perciò il vero mattatore del film risulta essere proprio il Genio della Lampada, un tipo di presentatore tuttofare, ispirato ai modelli degli entertainer tv, che si trasforma a comando in 70 personaggi diversi tra cui Schwarzenegger, Arsenio Hall, De Niro, Nicholson, Groucho Marx, Ed Sullivan, una ragazza dell'harem, un cameriere francese, Pippo, Pinocchio e perfino un dinosauro, animale che va di moda.
Se The Genius è il baricentro dell'homour della storia (in America lo doppiava Robin Williams, improvvisando e imitando voci in modo strepitoso, compito che da noi sarà affidato all'estroverso Gigi Proietti), ci sono nel cartoon, com'è nello stile Disney, molti caratteristi simpatici, mentre il cattivo di turno, il rivale Jafar, sembra un po', col suo pizzetto, Ivan il Terribile. Ma i ragazzi andranno matti prima di tutto per il tappeto volante, che si umanizza, fa il galante e ne combina di tutti i colori, e poi per la scimmia Abu, il pappagallo Jago, la tigre Rajah, un delizioso libretto della giungla. Bisogna dire che sono stati fatti passi in avanti anche nel comune senso del pudore dei cartoni animati: Jasmine, che vuole sposare l'uomo che ama e non un fidanzato telecomandato da papà, è una bella ragazza che porta collane, brillanti e margherite che fermano la treccia dei capelli, sfoggia un'ampia scollatura e veste in due pezzi con lunghi pantaloni a zampa di cammello: ci manca poco che non faccia la danza del ventre. E attenzione che c'è anche un bacio, che non è proprio quello di "Notorius", ma è comunque appassionato e dura una bella manciata di secondi: in termini di lavoro si tratta sempre di alcune migliaia di disegni.
Se "Aladino", 31° lungometraggio Disney, farà la parte del leone, a Natale la Buena Vista lancia anche in concorrenza con se stessa un altro film animato con i Muppet, anche questi personaggi cari al pubblico dei minorenni. Al pubblico grande, e in particolare ai cinefi-



li, si rivolge il pensieroso tedesco Wim Wenders che presenta le tre ore di "Così lontano così vicino", che sarebbe poi la seconda puntata del "Cielo sopra Berlino". Ma mentre questo era un film molto bello e ispirato, dotato di grande umanità e che resta nella memoria dello spettatore, il remake della storia degli angeli che volano sopra l'umanità contemporanea non solo tedesca, sempre così disastrata (e questa volta impegnata in traffici di ogni tipo, anche di materiale pornografico), risulta noioso, melenso, moralistico; supponente quasi in modi celentaneschi.
Nonostante alcune soluzioni di regia degne del suo autore, nonostante i molti e bravi attori impegnati nell'operazione, nonostante la buona fede del messaggio, che vuole nientemeno che riportare la pace tra gli uomini di buona volontà, Wenders mira forse troppo in alto, ha perso la sua verosimiglianza di cineasta impegnato, si compiace del suo talento e decisamente sfrutta più volte sempre la stessa idea: al pubblico del cinema non piace pagare due, ritirare uno; seminai il contrario.
Come vuole la tradizione Natale è zona franca soprattutto per i nostri comici più popolari, che si riuniscono insieme per la seconda puntata del film paratelevisivo "Anni '90 - II". Ma ecco che, mancando Verdone e Troisi, arriva un nuovo Fantozzi, al secolo Paolo Villaggio, che ogni volta giura che sarà l'ultima e poi fortunatamente ci ripensa (o lo fanno ripensare). Anche ora promette che "Fantozzi in Paradiso", diretto dal fidato Neri Parenti, come suggerisce anche il titolo, mostrerà la morte del celebre ragionier Ugo, che ha scavalcato vent'anni di miserie burocratiche, di usi e costumi all'italiana con un particolare spirito che lo prenota già nel museo delle farse per i posteri. Naturalmente il soggetto non sarà macabro, si tratta sempre di avventure e gag velocissime, proprio come in un cartoon, e Villaggio, uscito dalla non esaltante esperienza con Olmi, troverà decisamente modo di rappacificarsi col suo pubblico.
Un altro cartoon vivente in arrivo è Roberto Benigni, in versione hollywoodiana. Il nostro comico, toscanaccio e irriverente, si è infatti messo agli ordini di un ottimo e altrettanto irriverente commediante americano, Blake Edwards (regista, tanto per dire, di splendidi film come "Hollywood Party" e "Victor Victoria", oltre alla serie con Peter Sellers), per far tornare in vita proprio la Pantera Rosa.
Inventando che era stato concepito anni fa un figlio, ora alla ribalta, appunto Benigni, e da qui ripartendo per una serie di trovate surreali che non hanno finora fatto impazzire la stampa e il pubblico americani, ma che forse troveranno più comprensione in Italia, dove Benigni continua ad essere amatissimo, specie quando si può prendere il lusso di parlare e sparlare a ruota libera. Come Pantera Rosa, musicato da Henry Mancini, il comico deve stare nel copione, anche se la sua verve è scatenata, accanto a mamma Claudia Cardinale, tornata nel fortunato serial anche per nostalgia, essendo stata della partita nella prima puntata, addì primi anni '60.
Francesco Nuti, altro toscano doc, torna dopo un anno di silenzio al suo pubblico natalizio con una versione particolarissima della fiaba di Collodi che si chiama "Occhio Pinocchio", girata in parte in America, costata moltissimo, su cui si addensano curiosità. E ancora più curiosi siamo di vedere le nuove prodezze cinematografiche del regista prodigio padano Bernardo Bertolucci, che dai primi di dicembre offre al mondo il suo "Piccolo Buddha", girato in meravigliosi luoghi esotici. Ormai Bertolucci dà un colpo al cerchio e uno alla botte: dopo i 9 Oscar dell'"Ultimo imperatore", ecco un film intimista come "Il tè nel deserto", e ora ancora un grande spettacolo, che però sembra essere, protagonista un ragazzo segnato dal destino, anche una storia raccolta sul crescente bisogno di spiritualità dell'uomo contemporaneo.
E poi arrivano film che sono già nella testa della gente, o perché sono riduzioni di libri famosi come "La casa degli spiriti" di Isabel Allende (con Glenn Close, Meryl Streep e Jeremy Irons, terzetto d'assi) o perché derivano da commedie popolari a teatro, come l'ambigua e spiritosa "Mr. Butterfly", che da noi fu recitata da Tognazzi e che ora arriva al cinema ancora con Jeremy Irons, impegnato nel non facile ruolo di un diplomatico che si fidanza con una ragazza giapponese senza mai scoprire che si tratta di un uomo. Il regista è David Cronenberg, abituato ai film horror e agli effetti speciali: qui ha sempre qualcosa di speciale da raccontare. Uno dei titoli migliori in arrivo, a parte l'ottimo "The snapper" di Frears — un delicato, commovente film inglese che è la storia di una gravidanza a sorpresa e a lieto fine in un paesino di provincia — è "The Baby of Macon" dell'inglese Peter Greenaway, regista e pittore noto agli appassionati per il suo talento barocco e per gli eccessi visivi che l'hanno portato fino alla "Tempesta" shakespeariana. Ora racconta, molto a suo modo, con un incredibile fascino e trovate continue molto personali, la "sua" Natività, la storia del Baby di Macone e del caravanserraglio che gli si organizza intorno, cinico e mostruoso carnevale. Un film che parla non al cuore di un pubblico che magari a Natale vuole solo divertirsi, ma la cui voce si fa alta e potente, esprimendosi con i mezzi specifici del cinema, con i suoni e colori dell'immaginario.

Maurizio Porro



Una scena di "Aladino", il nuovo "cartoon" di casa Disney, che a Natale sarà sugli schermi italiani.

SMEMORANDA EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEG

Vecchietti

di Enzo Lunari



WINDOW ● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE

O DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE

NSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE WINDOW ● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE WINDOW ● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO

TERZA CLASSE

Bologna-Firenze: la galleria

di Gino & Michele

Quante gallerie ci saranno sulla Bologna-Firenze? Questo si domandava la donna. Si domandava questo perché in fondo del resto non le fregava molto, in quel momento. Era strano. C'erano delle situazioni in cui le risultava così difficile pensare profondo. Si diceva: adesso devo pensare profondo. E intanto guardava le tendine del finestrino dello scompartimento di seconda classe e le veniva in mente del gatto che aveva rovinato le tende e delle tende che le aveva regalato sua madre e dell'età di sua madre e che in fondo sua madre non stava benissimo ma che sua nonna era vissuta molto a lungo e che se viveva ancora sua nonna voleva dire che lei era a posto perché la longevità pare sia ereditaria e che insomma le avanzavano ancora un bel sessant'anni di vita e non come quella sua amica che le erano morti i genitori prestissimo e allora forse era già spacciata in partenza e chissà quella sua amica dove aveva preso le scarpe rosa ma non rosa normale quel rosa boh un rosa davvero strano non si sa nemmeno che nome dare a un rosa così e chissà forse la sua amica quelle scarpe le aveva prese sotto i portici e bisognerà andare a vedere se è proprio quello il negozio e già che ci vado quasi quasi faccio un salto dentro a Borsalino se ci sono ancora i saldi. Il Borsalino in galleria e quante gallerie ci saranno sulla Bologna-Firenze? Questo pensava la donna. Pensieri minimi come i pensieri di tutti noi. Anche Einstein avrà fatto dei pensieri così, pensava sempre la donna. Tutti i pensieri sono così, inutile menarcela. Altro che pensieri profondi. Di pensieri profondi te ne vengono due, tre, dieci in una giornata, se ci hai culo. Anche meno, pensava la donna.

Ma quante gallerie ci saranno sulla Bologna-Firenze? Chissà cosa sta pensando quello lì che ci ho davanti. Quanti anni avrà? Trenta-trentacinque massimo. Mi fa schifo. Ci sono degli uomini che mi fanno schifo non potrei mai andarci con uno così e se fosse ricco? no impossibile. Quell'altro forse quell'altro ha qualche anno in più ma è proprio un bell'uomo è sposato ha la vera magari è vedovo può succedere. Speriamo che sia vedovo. Oppure quell'altro ancora quello con le cuffiette che legge Dylan Dog ma è troppo giovane. Be' insomma giovane io ho ventisette anni lui ne avrà venti in fondo anche Rita Dalla Chiesa con Frizzi. Frizzi non è male con quella sua faccia da bambinone stupidotto ma non dev'essere poi tanto stupido. Che ore sono? manca ancora un'ora un'altra galleria questa dev'essere quella lunga ma quante gallerie ci sono sulla Bologna-Firenze!

Si tappano le orecchie, in galleria. La donna pensava questo, per ultimo. Strano. Le luci non si erano accese. Non era male starsene nel buio totale. Il buio azzera tutto, toglie gli occhi, ti rende invisibile e bellissima, pura, lontana. Non c'è nessuno e c'è il mondo. Ecco, questo era un pensiero questo era un pensiero profondo. Uno dei dieci. La donna pensava — che caldo. Una mano calda le sfiora la mano. Una mano calda le accarezza i seni. Erano trecentoventotto giorni che nessuno le sfiorava i seni. La donna era bella. La donna pensava questo — perché nessuno da trecentoventotto giorni mi sfiora i seni? La donna era bella, i seni piccoli, la mano di chi era? La donna pensa — boh.

La donna pensa che è strano che la prima cosa che le viene in mente non è un pensiero di rabbia insomma è un pensiero di seni insomma è che è una sensazione piacevole insomma è che vorrebbe tanto sentirsi a disagio ma non è così cazzo come è possibile che non mi venga da gridare insomma non sono poi neanche tanto impaurita insomma sento un senso di caldo soltanto anzi di tiepido. E chi sarà chi sarà chi sarà. È una mano su questo non ci piove è una delle sei mani a disposizione escluse le mie. Non può neanche essere un caso no non può essere c'è qualcuno che lo sta facendo apposta non so perché non può essere amore no non può essere ma neanche un raptus passionale io non so come sono i raptus nessuno mi è mai saltato addosso non può essere così o forse sì no anzi no.

La bocca.

Ecco mi sta baciando cosa faccio? Cosa fa mi sta baciando ancora resisto no sì che resisto tengo duro e resisto. È bello però è bello io quasi quasi io. Non resisto apro la bocca anzi la socchiudo faccio un po' di resistenza adesso un po' meno adesso ancora che figura pensa che figura se adesso finisce la galleria adesso gli altri vedono sì ma quali altri mi manca il respiro ma quali altri chi sarà dei tre quasi quasi gli tocco i capelli già adesso gli tocco i capelli così capisco adesso gli tocco. Non c'è più.

La donna è sola. L'uomo se n'è andato con i suoi capelli prima che la donna potesse toccarglieli. Non c'è più. Non c'è più caldo. C'è una sensazione di freddo, anzi. C'è l'imbarazzo di non aver capito e improvvisa la paura del buio. Una luce. Qualcuno accende una sigaretta. La luce di un accendino. La donna intravede appena la bocca e il naso di quello che le fa schifo. Che le faceva schifo. Lui? e se è stato lui? certo, è stato proprio lui che adesso soddisfatto cerca di farmi capire qualcosa un segno un minimo segno.

Fine della galleria, quella lunga. Il ragazzo ha gli occhi socchiusi, batte il tempo del walkman con la punta delle dita. L'uomo bello si accarezza lentamente la guancia e guarda fuori dal finestrino. La donna cerca uno sguardo. Niente, nessuno sembra farle caso. Cerca di farsi venire in mente un pensiero profondo che dia un senso a ciò che è accaduto. Niente. La donna si alza, esce un attimo sul corridoio, rientra. Tutti e tre la guardano per un attimo. Le guardano i seni per un attimo. Le gambe per un attimo. Con discrezione. La donna è una bella donna. Sa di essere una bella donna. Anche se sono passati trecentoventotto giorni. In fondo era una mia scelta — pensa. Le succede spesso che le guardino le gambe. Si risiede.

L'uomo bello sarebbe troppo ma va bene anche il ragazzino l'altro sarebbe meglio di no anche se a ben vedere è stato dolce nella sua invadenza quindi non sarebbe poi tanto male neanche lui. Ma per cosa? non è che perché uno mi ha baciata devo sposarlo e poi non so neanche chi è questa sì che è vigliaccheria perché tu sai chi sono e io no non siamo alla pari caro mio sei un bello stronzo. La donna guarda l'ora.

Tanto adesso tra cinque minuti arrivo a Firenze e lui scende cercherà di ottenere da me altro di più cosa faccio? io dico di no devo andare a quell'appuntamento anche se volessi anche se voglio non posso. Va be' che se proprio lo voglio ci sto insomma è una cosa così strana che potrei anche fare una fesseria nella vita insomma mica me lo ordina il parroco di fare le cose tanto poi vado a confessarmi. Ecco il treno sta rallentando adesso guardo chi si alza lo capisco subito scendo e adesso si alza. Il bello pensa che culo se si alza il bello e se invece si alza il primo faccio sempre a tempo a dire ma che cosa vuole da me oppure se mi va mi faccio seguire lo stesso perché in fondo in fondo è stato a suo modo gentile anche se mi fa schifo se mi faceva schifo. E se poi è quello giovane chi se ne frega vuol dire che era destino in fondo non sono peggio della Rita. Ma guarda cosa mi deve succedere ma guarda che sfiga anzi guarda che fortuna mica succede a tutte. Il treno si ferma. La donna si alza lentamente. Segue con la coda dell'occhio. Niente. Tutti se ne stanno immobili.

È impossibile che uno dei tre si alzi ormai avrebbe dovuto fare le valigie o prendere la borsa lo zainetto cazzo ma questa è proprio una carognata però forse forse adesso se vado piano lui fa ancora in tempo a raggiungermi per piacere Signore fa' che mi dia un segno te ne prego.

La donna esce. Ha una gran confusione in testa ha una gran delusione nelle gambe. Sta per scendere, è ormai in fondo al corridoio. Bisogna fare in fretta, il treno sta già per ripartire. "Grazie". Qualcuno le ha detto a mezza voce grazie. Voce maschile. Proveniente dal suo compartimento. Questo è certo. Mi giro piano mi giro forte mi giro non mi giro certo che mi giro piano ma mi giro. La donna si gira. Non c'è già più nessuno. Il treno sta per muoversi. Giusto il tempo per scendere al volo.

Da "Goganga" a "Il Dio bambino"

In un lungo colloquio con Giorgio Gaber abbiamo cercato di capire i motivi che lo hanno indotto a lasciare la canzone per il monologo

Per molti è ancora l'interprete di "Goganga", "Il tic", "Cerutti Gino", "Porta Romana", "Trani a gogò", "Non arrossire", "E allora dai" e "Torpedo blu". Proprio con quelle canzoni, in fondo, si è fatto conoscere dal grande pubblico, dalla gente che negli anni Sessanta guardava in tv il "Festival di Sanremo" e "Canzonissima". Ma Gaber è anche il protagonista, in quegli anni di trasmissioni televisive che erano un po' di "rottura", come si direbbe oggi, di spettacoli che occupavano fasce orarie nelle quali vengono destinate ai nostri giorni programmi come "Quelli della notte", "Avanzi", "Su la testa!", "Cielito lindo": quelle che presuppongono una scelta precisa da parte del telespettatore, quelle che precedono il telegiornale della notte e mai quelle che seguono il TG delle ore 20. Stiamo parlando di "Le nostre serate" e del "Canzoniere minimo". Erano programmi nuovi, in un certo senso provocatori, che si rivolgevano alla gente meno conformista, pronta ad ascoltare musica e canzoni innovative, testi che non ricercavano la rima con "amore" e "cuore". I suoi compagni d'avventura sono: Maria Monti, Gino Paoli, Bruno Lauzi, Paolo Poli, Luigi Tenco, Sergio Endrigo ed Enzo Jannacci con il quale forma il duo de "I due corsari" che presenta, forse, la prima canzone del genere "rock demenziale": "Una fetta di limone". I suoi primi passi li muove quando, studente universitario, per "tirar su" qualche soldo comincia (nel '59) a fare il chitarrista per Celentano. Chitarrista jazz prima (c'è chi giura che fosse del livello di Franco Cerri!) e cantante di rock and roll poi, incide alcuni 45 giri. La grande svolta della carriera è datata 1970, anno in cui, dopo una tournée con Mina (già mostro sacro della canzone italiana), progetta e realizza per "Il Piccolo Teatro" di Milano uno spettacolo, rappresentato anche in molti teatri minori della Penisola che, pur se costruito principalmente sulle canzoni, contiene anche dei testi parlati: non frasi casuali per legare una canzone all'altra, ma brevi monologhi che danno significato alla presenza scenica. "Il signor G", questo il titolo di quel primo spettacolo, narra la storia di un uomo qualunque che tenta di ricordare, di rivivere le tappe fondamentali della sua vita per farci sopra dei ragionamenti. Risultato: poco pubblico, ma di qualità. L'esperimento è ritenuto positivo e per Giorgio Gaber questo significa entrare da quel momento in una nuova pelle: dopo aver chiuso con le apparizioni televisive, dà vita ad una nuova esperienza, quella del "teatro-canzone", che continua ancora.

Per "Il Dio bambino" c'è tutte le sere il teatro esaurito: a Milano "Il Piccolo" ha dovuto per questa ragione programmare una settimana in più di repliche; la gente già un'ora e mezza prima dell'inizio dello spettacolo comincia ad entrare in sala. È lo stesso Gaber a farci strada fra le quinte del teatro fino all'ingresso del suo camerino: è molto gentile, diventa subito un colloquio amichevole più che un'intervista.



Giorgio Gaber durante uno dei suoi recital.

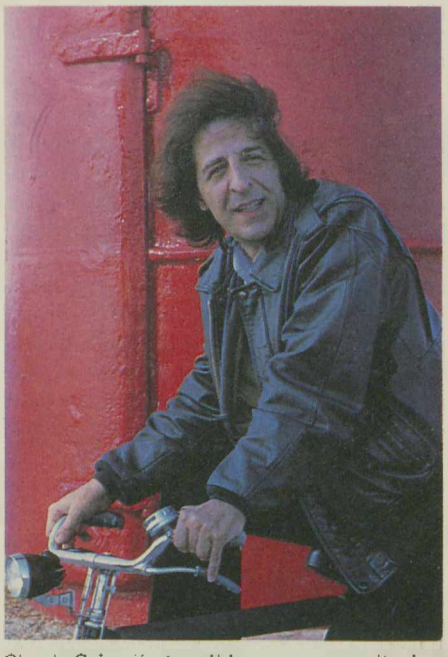
Da anni rifiuti in pratica di parlare con i giornalisti ed escludo, conoscendoti un po', che si possa trattare di snobismo: mi spieghi il vero motivo di questa chiusura?

«Semplicemente non sopporto che mi si attribuiscano affermazioni o frasi che non ho mai pronunciato. Una cosa è dare dei giudizi sugli spettacoli che scrivo o interpreto, un'altra è "virgolettare" dichiarazioni in cui non mi posso riconoscere. Purtroppo mi accadeva con una certa frequenza di incappare in giornalisti "fantasiosi" e allora, piuttosto di continuare a smentire di aver detto una cosa o l'altra, ho ritenuto che la soluzione migliore fosse quella di parlare meno».

Fin dal 1970, da "Il signor G", i tuoi spettacoli vanno controcorrente: mentre tutti si sentono via via coinvolti dalle ideologie, dalla politica, dai grandi temi, tu muovi critiche all'impegno generalizzato, alla fede politica, alle mode culturali e ti avventuri in una "ricerca" all'interno dell'uomo. Vuoi spiegarci questa scelta?

«La prima cosa che mi viene in mente per darti una risposta è che non voto più fin dal 1974. Non so se c'entra con quello che tu mi chiedi però credo che ciò abbia almeno delle attinenze con la domanda, nel senso che già da molto tempo ho maturato la convinzione che la politica, o per meglio dire quello che tutti finiamo spesso per confondere con la politica, quel "sistema" generato e gestito dai partiti era inadeguato per dare risposte serie e complessive ai problemi sociali. Questo che ho appena detto ovviamente non deve suonare come una sorta di vanto ora che le mancate realizzazioni o addirittura i disastri provocati da quella gestione hanno finito per dimostrarne ampiamente i limiti e le storture: lo dico soltanto perché ciò mi è d'aiuto per spiegare quali sono state le ragioni che mi hanno portato alla conclusione che la ricerca delle soluzioni dei problemi dell'individuo deve essere separata dalla ricerca delle soluzioni dei problemi della collettività. E non ho mai pensato che si potessero affrontare tematiche complesse, quelle dei grandi sistemi, senza prima risolvere i problemi che toccano da vicino il singolo, l'individuo, quelli che lo coinvolgono quotidianamente. Direi che insieme a Luporini, che è il coautore dei testi dei mie spettacoli, ci siamo sempre mossi da osservazioni fatte su noi stessi, sui nostri disagi, sulle nostre fatiche, sui nostri dolori: da lì siamo partiti per poi, naturalmente, allargare quelle problematiche rapportandole ad un contesto generale. Scritti per indagare in qualche modo su noi stessi, quei testi vengono recitati in teatro per rendere pubbliche le piccole scoperte che si sono fatte e verificare se sono veramente problematiche generali.

D'altra parte sono stato sempre nemico delle ideologie perché, secondo me, un'ideologia non può essere rivoluzionaria. Si tratta, se ci pen-



Giorgio Gaber "privato" in un momento di relax.

siamo bene, di una vera e propria contraddizione di termini: infatti ci troviamo a definire "ideologia" un sistema di principi che costituisce la base di un movimento culturale, di pensiero, che ormai è alle spalle mentre la realtà è davanti a noi e affrontarla cercando di adattare schemi del passato è improponibile. La politica, ad esempio, arriva sempre in ritardo e si rivolge a modelli superati che non hanno più nulla a che vedere con quello che noi stiamo vivendo. E i ritardi della politica, la sua incapacità di rapportarsi al presente, siamo noi a pagarli sulla nostra pelle. Sono invece un fautore delle teorie, delle invenzioni, delle scoperte sul reale, su quello che accade in questo preciso momento.
In ragione di queste considerazioni nei testi degli spettacoli siamo andati via via ad approfondire sempre di più il discorso sull'individuo e ci siamo posti meno interrogazioni sulle grandi ideologie».

Qualcuno ha scritto che nel tuo ultimo spettacolo affronti il tema della crisi di coppia. A me sembra invece che "Il Dio bambino" lanci un messaggio di speranza. Qual è la vera interpretazione da dare?
«Non amo definire "Il Dio bambino" uno spettacolo che ha per tema la crisi della coppia. La coppia è entrata in crisi a partire dal dopoguerra e, man mano, si è arrivati addirittura all'esaltazione del ruolo del single, ci si è rassegnati al fatto che non si riescano a costruire delle coppie che funzionino e su quest'argomento molto è stato detto e scritto. Questo spettacolo in realtà mi pare che in qualche modo riaffermi l'importanza della coppia, la necessità che i due sessi siano complementari l'uno all'altro. L'uomo senza la donna è soltanto parte di una mela che è necessario mantenga la sua interezza: si tratta, detto così, di un'osservazione di una banalità sconcertante, ma in questo momento (lo sento anche dai commenti degli spettatori) desta un po' di stupore sentirlo affermare perché è un discorso a cui non siamo abituati, in giro si parla d'altro. Oggi sembra sia davvero necessario parlare di tutt'altro: affrontare i grandi temi, come dicevamo prima; troppo forti sono gli eventi che scuotono la nostra società ed enorme è la sorpresa che quotidianamente vengano alla ribalta "mostri" che noi tutti conoscevamo benissimo, ma che non pensavamo possibile venissero scovati e sbattuti in prima pagina. Luporini ed io, in questo contesto, siamo invece andati ad affrontare un discorso inconsueto: proponiamo per due ore alla gente che viene a vedere lo spettacolo di scavare un po' dentro all'individuo, chiediamo di riflettere sul rifiuto, comune a molti di noi, di crescere, sul significato che ha rinnegare la condizione di adulto, sul compiacimento che si prova nel mantenere la spontaneità e il ruolo di eterno fanciullo. Lo spettacolo descrive, ovviamente dalla parte maschile (dato che è un uomo a calcare la scena), una storia d'amore abbastanza normale nella quale si mette "lui" a confronto con una donna che è il miglior testimone per mettere in dubbio il suo essere adulto, per constatare la sua mancanza di "virilità". Vengono fuori dalla narrazione le differenze fra i due protagonisti, ma si può generalizzare parlando di differenze fra i due sessi, che sembrano portare ad una contrapposizione continua, irreparabile. Ma proprio in questo continuo confronto, in questa dialettica vitale, anche violenta in alcuni casi, è riposta la speranza di nuove conquiste, del raggiungimento di nuovi traguardi. Nella parte finale dello spettacolo il protagonista, fra l'altro, lo afferma testualmente: "All'universo non gliene importa niente dei popoli e delle nazioni. L'universo sa soltanto che senza due corpi differenti e senza due pensieri differenti non c'è futuro"».

Parliamo ancora un momento del tuo ultimo spettacolo. Ci sono due scene "forti", una verso la fine del primo e l'altra nel secondo atto, che descrivono rispettivamente un rapporto sessuale in una piscina e un parto. Seduto tra il pubblico ho potuto notare un certo disagio negli spettatori: era voluta provocazione affrontare argomenti che ancora oggi sono quasi tabù?
«Nello spettacolo i disagi, i "mischiamenti", i tradimenti rimangono tutto sommato molto confusi nella nostra testa, fanno parte della rappresentazione del nostro caos quotidiano. Ci sembrava fosse importante arrivare a fissare due momenti molto fisici, vissuti e interpretati intensamente, anche se io li temevo molto. Descrivere un amplesso e una nascita è in effetti imbarazzante: non sono dei veri e propri tabù, però in qualche modo tutti preferiamo dimenticare un trauma giovanile o quello della nascita di un figlio. Il risultato è che affrontare questa scrittura è stata per noi quasi un'impresa: ci siamo resi conto che l'atto della nascita, il momento più naturale della nostra esistenza, è quello che finiamo per conoscere meno. Abbiamo ritenuto importante raccontare quei due episodi non perché fossero essenziali per la narrazione ma per dare concretezza, fisicità allo spettacolo che per il resto del tempo si regge sulle nostre piccole scoperte teoriche».

Qualche anno fa, in "Far finta di essere sani" (1973), cantavi: "Un'idea, un concetto un'idea / finché resta un'idea è soltanto un'astrazione. / Se potessi mangiare un'idea / avrei fatto la mia rivoluzione". Pensi sempre che le idee da sole non siano sufficienti a cambiare la società?
«In questo periodo si parla, si parla moltissimo: troppo secondo me. La gente in generale fa poco, ma in compenso parla tanto. La televisione ha sicuramente molte responsabilità di questo stato di cose per la sua continua produzione di banalità; però a questo mezzo e ai numerosi giornali che le banalità le veicolano con gli scritti, si uniscono tutti blaterando, provando piacere a discutere delle cose più insensate: perdendo tempo alla fine. In realtà noi possiamo anche dire delle cose intelligenti sul "Leoncavallo", perché in qualche modo si tratta di affrontare tematiche culturali, morali e pure filosofiche se vogliamo. Però sul fatto che la gente muoia nelle corsie degli ospedali si preferisce parlare e scrivere molto meno, perché lì non basta, non è sufficiente discutere: bisogna fare e sono pochi quelli disposti a rimboccarsi le maniche. Persino il tempo dedicato all'attività produttiva risulta di fatto ridotto perché anche sul posto di lavoro subentrano le chiacchiere, i discorsi. Bisognerebbe riuscire a capire che ci stiamo battendo su cose assolutamente non determinanti per la ricrescita del nostro Paese. Nei "Milano Italia", nei programmi di Funari ho visto tutti quanti che parlano, parlano, intervengono strappandosi il microfono dalle mani; ma se uno dice "c'è da spostare quella sedia" nessuno la prende in mano: tutti cominciano semmai a chiedere "la spostiamo di qua o di là?" e il discorso si presta sempre alla teorizzazione. In questo mi sembra che noi italiani siamo quasi arabi».

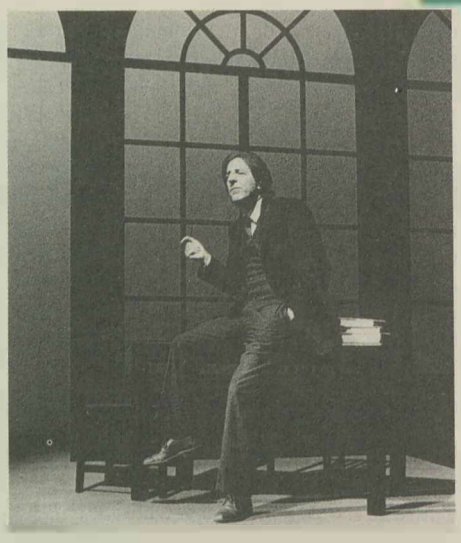
Parliamo del tuo sodalizio con Sandro Luporini. Da quanti anni lavorate assieme e come è avvenuto il vostro primo incontro?
«Ci conosciamo ormai da più di trentatré anni: l'ho conosciuto che avevo vent'anni (Giorgio Gabershik è nato a Milano il 25 gennaio 1939, *N.d.R.*). Eravamo vicini di casa. Lui arrivava a Milano da Viareggio, dove è nato, e faceva (e continua a fare) il pittore. Fra di noi c'è grande sintonia, nasce subito un'amicizia anche se lui ha qualche anno più di me. Durante i nostri incontri cominciamo a giocare

componendo testi di canzoni, ma all'inizio si tratta di un gioco; in realtà di quel primo periodo non è stato inciso nulla a parte, mi pare, "Barbera e champagne". Quando cominciai a fare teatro agli inizi degli anni '70 questa amicizia, questa collaborazione giocosa, divenne più professionale e si concretizzò con la stesura a quattro mani dei testi degli spettacoli. Continuiamo a considerarci due dilettanti (anche se ormai questa è diventata per noi la vera professione), un cantante e un pittore che tentano di comunicare le loro idee e i loro sentimenti».

Abitualmente quali sono le fonti che utilizzate durante la stesura dei testi?
«Saccheggiamo moltissimo autori: da Adorno a Celine, da Pessoa a Cioran, da McEwan a Grandes, da Laing a Cooper; prendiamo un po' da tutti perché il nostro scopo non è quello di scrivere per il teatro, ma quello di scrivere per Gaber. Non ci arroghiamo il ruolo di autori, ci piace soltanto sviluppare insieme dei ragionamenti partendo da alcuni spunti».

Se potessi tornare indietro con gli anni faresti ancora la scelta di mollare il successo acquisito come cantante per provare la strada del teatro? Rinunceresti ai tanti soldi che avresti potuto guadagnare vendendo i dischi?
«Ho fatto il cantante per i primi dieci anni della mia attività, dal '59 al '69 all'incirca e in quello stesso periodo ho fatto anche tanta televisione. Poi mi sono chiesto se quel successo, la popolarità, il denaro che ne derivava dovevano condizionare la mia vita, le mie scelte. La risposta mi sembra risulti chiara: ho scoperto che il teatro mi era più congeniale, mi divertiva di più, mi permetteva un'espressione diretta, senza la mediazione del disco o di una telecamera frapposta fra l'artista e il suo pubblico. Le entrate erano sicuramente minori rispetto ai proventi derivanti dalla vendita dei dischi, ma guadagnavo abbastanza da non dover soffrire la scelta di campo. Rispetto al denaro, io penso che se si riesce a guadagnare una lira di più di quello che è necessario per vivere discretamente si è ricchi».

Quando e come nasce l'idea di unire le canzoni con i monologhi?
«Le mie canzoni non richiedono un'introduzione, ma un "clima" da cui partire e per costruirlo ho cominciato a mettere in prosa alcune mie personali sensazioni. Dapprima le canzoni erano preponderanti rispetto al parlato poi, a cominciare da "Parlami d'amore Mariù", la situazione comincia a invertirsi fino ad arrivare a "Il grigio" e a "Il Dio bambino" che sono esclusivamente dei monologhi. Non si tratta comunque di una evoluzione che tende ad escludere definitivamente dal mio repertorio le canzoni, tant'è vero che tra i due spettacoli appena citati c'è, nelle stagioni '91/92 e '92/93, "Il Teatro Canzone di Giorgio Gaber"».



La carriera teatrale di Giorgio Gaber iniziò nel 1970 con "Il signor G" al "Piccolo" di Milano.

Nello spettacolo "Far finta di essere sani" (1973/1974) ad un certo punto della canzone "Il comportamento" canti: "Quando in treno incontro una donna / io mi invento serio e riservato / faccio quello che parla poco ma ci ha dentro tutto il passato". È vero che quando sei in treno ti comporti così?
«Mi aspettavo da te una domanda sul treno, ma non credevo che saresti riuscito a trovare un aggancio nelle mie canzoni per farla. Ebbene, amo molto il treno, lo dico sinceramente, ma non lo prendo mai perché gli orari non sono compatibili con i miei. Mi piacerebbe utilizzarlo per spostarmi perché lo trovo un mezzo di trasporto rilassante: si può leggere, si possono osservare con tutta calma i comportamenti dei compagni di viaggio e, soprattutto, non avendo la tensione della guida si può pensare, riflettere. Non so se mi comporto esattamente come dico di fare nella canzone; di sicuro il fatto di essere osservato magari per delle ore dal vicino di posto (cosa che non succede su un aereo, ad esempio) fa sì che uno si "atteggi" un po', tanto per darsi un certo tono».

Si dice che all'inizio della tua carriera di cantante Giulio Rapetti, in arte Mogol, ti abbia proposto come pseudonimi: Joe Cavallo, Jimmy Nuvola e Rod Corda. Non dirmi che non ti erano piaciuti!
«È tutto vero. Ma io allora non ero affatto preoccupato di scegliere uno pseudonimo: pensavo, infatti, che avrei inciso un solo disco, tanto per giocare. Mi fu proposto anche, se lo vuoi proprio sapere, un altro nomignolo "Shiki Rocki", derivazione evidente dell'ultima parte del mio cognome vero (Gabershik, *N.d.R.*) e del termine musicale "rock". Non avevo comunque fatto alcuna opposizione a quelle proposte perché, ripeto, non credevo affatto di intraprendere la carriera del cantante. Poi furono quelli della Ricordi a tagliare la desinenza slava del cognome, senza dover ricorrere ad ulteriori artifici. Ricordo che allora sembravano essere più commerciali nomi americaneggianti come Johnny Dorelli».

Dall'8 marzo, sempre al "Piccolo Teatro" di Milano va in scena "Donne in amore", uno spettacolo che ha per protagonista tua moglie, Ombretta Colli, e di cui sei autore e regista. Vuoi parlarci di questa esperienza?
«Volentieri. Si tratta di storie di donne, interpretate da una donna. Ombretta in questo spettacolo canta e racconta in alcuni atti unici: rimorsi, felicità, vendette, riflessioni, egoismi, nostalgie di una donna piccolo borghese che ha voglia di amore e paura della solitudine. A me piace scrivere con Ombretta i testi dei suoi spettacoli e non è la prima volta che lo faccio (è già accaduto ad esempio per "La donna tutta sbagliata", e "Aiuto... sono una donna di successo", *N.d.R.*): è un modo per colmare la parte di femminilità che manca nei miei. Il testo è stato scritto a sei mani: le altre due, che si sono aggiunte alle mie e a quelle di Ombretta, sono di Giampiero Alloisio, un autore molto bravo con cui ci troviamo bene a lavorare. A noi questo spettacolo piace, speriamo solo che il giudizio del pubblico sia uguale al nostro».

Com'è la vita di una coppia formata da artisti? Ci sono rivalità, invidie?
«Sicuramente nascono dei problemi di "ritmo", i tempi sono diversi, gli impegni ti impediscono a volte di incontrarti e questo è certamente un lato negativo in questo genere di coppie. Però la nostra funziona lo stesso molto bene. Invidie e rivalità tra noi non ce ne sono, anzi c'è una specie di "tifo" dell'uno nei confronti dell'altra. Credo che nel nostro caso si possa parlare di una esperienza più felice di quella che vivono altre coppie di artisti, alcune delle quali so invece essere state distrutte da questi sentimenti».

Verificata l'esistenza di questo feeling vedremo, prima o poi, la coppia Gaber-Colli insieme sullo stesso palcoscenico?
«Perché no? Sarebbe proprio il momento di pensarci».

Quando non lavori cosa fai?
«Mi annoio molto. Cerco di distrarmi continuando a pensare al lavoro: lo stacco totale in un certo senso mi deprime. Per fortuna la tipicità del mio mestiere "obbliga" a raccogliere informazioni, esperienze in tutti i momenti e in tutte le situazioni che si creano durante le giornate di riposo».

Qual è il Gaber che ti piace di più il cantante o l'attore?
«Mi è difficile scindere: quando canto c'è un po' più di energia e quindi è più una festa; quando recito c'è un po' più di concentrazione e quindi più profondità».

Carlo Pino

SPECIALE

Direzioni Regionali

Abruzzo

La regione Abruzzo è interessata da una rete ferroviaria che vede in Pescara, Sulmona e Avezzano i nodi più importanti del sistema regionale. Questa rete è coperta da un parco rotabili costituito:
1) per le due tratte elettrificate (San Benedetto D. T.-Pescara-Termoli e Pescara-Sulmona-Avezzano-Oricola) quasi totalmente da materiale ordinario. Solo pochi convogli, sulla tratta Sulmona-Avezzano-Roma, sono composti da elettromotrici ALe 801/940, il cui maggior utilizzo permetterebbe migliori percorrenze a molti treni. Tutti i materiali operano, contemporaneamente, anche su tratte extra-regionali ed i treni sono costituiti da composizioni reversibili di carrozze media distanza o piano ribassato, trainate da locomotive E. 424 o E. 646 e da molte composizioni di carrozze non specializzate e poco adatte al trasporto locale. Carrozze di varie serie, costruite negli anni '50 o dalle più recenti tipo X, sebbene tecnicamente ancora molto valide, hanno il grave handicap di essere progettate per viaggi a lunga distanza e necessiterebbero di una radicale ristrutturazione (tra l'altro prevista) per essere adeguate al ruolo ora loro assegnato. Alla trazione ci sono locomotive E. 636, E. 656 o E. 424 non attrezzate a servizi navetta. Nel futuro immediato è possibile soltanto una migliore turnificazione dei materiali reversibili e la disponibilità di altre locomotive E. 424 o E. 646 atte al telecomando; per cui si potrà avere unicamente la parziale sostituzione del parco rotabili meno adeguato. Soluzioni più radicali potranno avvenire solo con la disponibilità di nuove carrozze o di quelle tipo X ristrutturate, che potrà verificarsi solamente nel medio periodo.
2) Per le linee a trazione diesel (Sulmona-L'Aquila-Rieti-Terni, Sulmona-Castel di Sangro-Carpinone-Isernia, Avezzano-Sora-Roccasecca e Teramo-Giulianova) operano esclusivamente mezzi leggeri; sono le automotrici ALn 668 delle serie 3300 (40 unità), 1000 (7) e 1400 (18) assegnate al Deposito di Sulmona, unico nel territorio regionale. Ad eccezione delle 1400, mezzi ormai antiquati e con notevoli problemi di comfort e prestazioni, tutte le altre sono adatte al servizio sulle linee ove operano, anche se sarebbe opportuno un programma di aggiornamento degli arredi. Le 3300 effettuano anche alcuni treni su linee elettrificate senza sfigurare, nelle prestazioni, rispetto a molti materiali elettrici. Le automotrici serie 1400, nel loro servizio sono gravate dal traino di rimorchi che ne penalizza ulteriormente il rendimento; un quinto è dato dalle poche 1000, molto più potenti ed atte all'uso degli stessi rimorchi. In prospettiva, dovrebbero giungere altre unità serie 1000 che, insieme ad una migliore turnificazione delle 3300, potranno consentire la totale sostituzione delle 1400, con notevoli benefici anche nei tempi di percorrenza che risulteranno così adeguati alle maggiori prestazioni delle automotrici più recenti.

La Direzione Regionale Trasporto Locale Abruzzo si sta impegnando per la determinazione e verifica del rango C sulle linee Roma-Pescara, Sulmona-Terni, Sulmona-Carpinone, Teramo-Giulianova.

Basilicata

La Direzione Regionale Trasporti di Potenza, tra le ultime nate in conseguenza del nuovo assetto organizzativo delle Ferrovie, ancora non ha un suo parco rotabili. Le linee di pertinenza della regione, infatti, appena ieri ricadevano sotto le responsabilità degli ex Compartimenti di Napoli e Bari. La costituzione di un parco rotabili gestito direttamente dalla nostra direzione è dunque un problema organizzativo "in cantiere".
Al momento, quindi, oggetto di analisi e considerazioni può essere solo il materiale effettivamente utilizzato sulle relazioni lucane che, dal punto di vista della frequentazione, non possono sicuramente essere considerate tra quelle cosiddette ad altissima densità di traffico.
La domanda, infatti, non va oltre le 100 unità nelle ore di morbida; più o meno si raddoppia nelle ore di afflusso della popolazione studentesca e raggiunge picchi ancora più elevati per alcuni treni di studenti cosiddetti dedicati.
La tortuosità e l'altimetria delle tratte (alcune non elettrificate), le brevi distanze che separano le diverse località consigliano l'utilizzazione di mezzi leggeri con buona accelerazione in partenza e brevi spazi di frenata. In generale, la regione risente delle carenze strutturali di materiali di cui soffre complessivamente l'intero Paese. Ciò nonostante, su alcune relazioni vengono impiegate tecnologie sicuramente d'avanguardia. In particolare sulla tratta **Taranto-Potenza**, di recente riaperta all'esercizio, trovano utilizzazione due complessi formati da ALe 582, con un'offerta complessiva di 190 posti e con un elevato livello di comfort.
È naturale che la conferma in loco dell'utilizzo di questo materiale, in una situazione di riammodernamento graduale dell'intero parco rotabili che passa anche attraverso l'oculato utilizzo di tutte le risorse disponibili, non può che venire da una positiva risposta della clientela che ne indichi chiaramente il livello di gradimento.
Su questa linea sono programmati altri sei treni composti con materiale ordinario per un impegno di quattro carrozze di seconda classe con una velocità di 140 km/h.
Sulla linea **Foggia-Potenza**, invece, si provvede con complessi formati da ALn 668 e con materiale ordinario con trazione Diesel.
Le ALn 668, pur facendo ancora dignitosamente la loro parte (136 posti offerti di cui 16 di prima e 120 di seconda), rispondono solo parzialmente ai requisiti richiesti (tempi brevi di accelerazione e di frenata, flessibilità) per l'esercizio di queste tratte.
Altri sette treni, su questa linea, sono programmati e composti con materiale ordinario, per un impegno di sei carrozze navetta a piano ribassato e cinque di seconda classe con una velocità pari a 140 km/h.
Sulla linea **Battipaglia-Potenza** infine, di prossima riapertura, si provvederà quasi certamente con materiale ALe 803 e Le 803 per i treni regionali e con materiale "Media Distanza" con vestibolo centrale per i treni Diretti e Interregionali.

Calabria

Il materiale rotabile attualmente utilizzato per il trasporto locale è ancora di tipo vecchio e quindi non in grado di soddisfare del tutto le esigenze della clientela in termini di comfort e qualità. In base alla quantità di km/treno, comunque, il parco rotabili oggi in dotazione si può considerare sufficiente, riuscendo a soddisfare, al momento, la domanda.
È chiaro che la qualità è uno degli obiettivi primari che entro pochi anni dovrà essere risolto con azioni mirate, anche se la realizzazione dei progetti richiede tempi non brevi.
In questo periodo dovremo quindi far fronte ancora a qualche inconveniente e disagio.
Questo è purtroppo il risultato di anni d'indifferenza da parte di una politica dei trasporti che ha privilegiato la strada.
Soltanto da alcuni anni si è avuta una inversione di tendenza, quando nell'ultimo Piano Generale Trasporti è stato recepito che il trasporto su rotaia è quello più vantaggioso anche dal punto di vista ambientale. Da qui i nuovi stanziamenti a livello nazionale per le FS SpA mirati all'acquisto di nuovo materiale o alla realizzazione di modifiche per innalzare il livello di qualità del servizio offerto.
Specificatamente, per quanto riguarda il parco rotabili della Direzione Regionale Trasporto Locale Calabria, abbiamo la seguente situazione (da tener presente che qualche locomotore e qualche carrozza, in dotazione all'ex Compartimento, sono utilizzati non solo per i treni regionali e i treni diretti):
Locomotori: 110 elettrici e 52 Diesel;
Automotrici: 36;
Veicoli ordinari: 63 di 2ª cl., 24 miste e 5 di 1ª cl.;
Veicoli trainati specializzati media distanza a vestiboli centrali: 35 di 2ª cl., 11 miste, 5 semipilota e 1 bagagliaio attrezzato per trasporto bici.
Il servizio locale è quantificabile nei seguenti treni km/giorno:
— per la linea tirrenica (Reggio-Battipaglia) 4956 dispari e 4824 pari;
— per la linea jonica (Reggio-Metaponto) 4899 dispari e 4792 pari;
— per la linea Paola-Cosenza 553 dispari e 507 pari;
— per la linea Cosenza-Sibari 710 dispari e 742 pari.
In definitiva, i punti critici della situazione attuale sembrano quindi essere soprattutto:
— un utilizzo eccessivo del materiale, con problemi di non disponibilità dei veicoli per guasto/manutenzione;
— la permanenza in servizio di una significativa quota di veicoli con età superiore a quella consigliata dall'UIC (Unione internazionale delle ferrovie);
— l'eterogeneità del parco, al cui interno compaiono veicoli troppo diversi tra loro sia come caratteristiche generali sia come compatibilità reciproca (accoppiabilità);
— il non aver ancora ottenuto l'ottimizzazione delle operazioni di pulizia del materiale.
Per quanto riguarda il materiale ALn (automotrici) è quello che attualmente offre il parco rotabili allo stesso livello in tutta Italia: è materiale di una certa anzianità che ha percorso onorevolmente diversi milioni di km e che necessariamente tra non molto andrà in pensione, sostituito da mezzi più nuovi, comodi e veloci.
Questa Direzione, invece, non ha in dotazione complessi ALe (elettromotrici), che attualmente vengono utilizzati sulla Metaponto-Sibari (assegnati alla Direzione di Bari).



Campania

L'estrema variabilità della struttura orografica compresa tra pianura (Agro nocerino-sarnese, Terra di Lavoro) e collina (Sannio Irpino), la diversificazione degli insediamenti produttivi e di quelli residenziali, la ricchezza del patrimonio di strutture ferroviarie esistenti fanno della Campania una delle regioni con la segmentazione più "raffinata" dell'offerta di servizi su ferro dell'intero Mezzogiorno.
La presenza di centri urbani, Napoli innanzitutto, a fortissima concentrazione abitativa impone agli operatori dei trasporti, le Ferrovie in primo luogo, scelte conformi alle esigenze di una domanda in crescita sia dal punto di vista quantitativo che da quello della qualità e del comfort. Le risorse tecniche (materiali rotabili) utilizzate in questa regione, quindi, rappresentano in qualche modo una vetrina espositiva di tutta la gamma dei mezzi utilizzati dalle Ferrovie in Campania per far fronte alle più diverse esigenze.
A quelle della clientela delle grandi aree metropolitane, dove ad una domanda notevolmente intensa (fino a 15 mila viaggiatori all'ora nelle ore di punta) si abbina il tasso ridotto di tempo di permanenza in treno (mediamente 20/25 minuti).
Su queste linee, che rappresentano l'area di business del traffico sulle distanze brevi, occorrono dunque mezzi leggeri (con grande accelerazione in partenza e rapidissimi tempi di frenata) ma con grandi capacità di accoglienza.
A Napoli di tipo prettamente "metropolitano" è il materiale utilizzato sul cosiddetto *"Metrò Collinare"* formato da due Udt (Unità di trazione) ciascuna composta di due materiali (M12 ed M13) autotrainanti: tutti e quattro gli elementi costituenti il treno hanno quindi trazione autonoma. Ciò consente di superare agevolmente il notevole dislivello di alcuni tratti della linea già in esercizio che, in alcuni punti, raggiunge il cinquantacinque per mille.
Questi treni, a pieno carico, possono trasportare fino a 874 persone. Al momento ne vengono utilizzati tre: due in servizio sulla tratta **Colli Aminei-Vanvitelli** già aperta e uno di scorta.
Oltre 800 persone per treno trasportano, invece, i treni circolanti sulla Metropolitana FS nel tratto **Napoli Gianturco-Pozzuoli** e viceversa.
I complessi qui impiegati (due ALe 724 più due Le 884) sono complessivamente 19: 15 in turno e quattro di riserva. Essi vantano buone capacità tecniche (soprattutto in rapporto alla sicurezza) e buona adattabilità ai servizi metropolitani e vicinali in genere anche se, in particolare per i servizi metropolitani, accusano la deficienza di non consentire l'incarrozzamento a raso dei viaggiatori.
Questo deficit potrà essere superato a partire dal 1995 quando cominceranno ad entrare in esercizio i nuovi materiali in linea con gli standard tecnici dei convogli metropolitani, in modo da ridurre al minimo i tempi di fermata.
Le ALe 724 trovano utilizzazione, nelle fasce di morbida del servizio metropolitano, anche sulla linea **Salerno-Napoli**. Su quest'ultima linea (e fino a Sapri) agiscono, invece, i cosiddetti materiali "Media Distanza" con vestiboli laterali. Questi materiali utilizzati, ma non assegnati, sono 21: 15 di prima classe (64 posti offerti), tre di seconda (84 posti offerti) e tre semipilota (60 posti offerti).
Di notevole consistenza il materiale "Media Distanza" con vestiboli centrali di seconda classe (98 di cui 81 utilizzate in turno e 17 di scorta) con 82 posti offerti per ciascun elemento e miste (60 di cui 47 utilizzate e 13 di scorta) con 28 posti di prima classe, 44 di seconda. Questo materiale, utilizzato diffusamente sul territorio campano e nelle relazioni interregionali, si avvale dell'apporto di 15 mezzi cosiddetti "semipilota" che, con bagagliaio, consentono di espletare servizi particolari (postale, treno+bici ecc.). Questi ultimi sono utilizzati, in particolare, sulla linea **Napoli-Formia-Roma.**
Le vetture a piano ribassato, che trovano utilizzazione in particolare sulla linea **Napoli-Cassino-Roma**, sono 44 di seconda classe (100 posti offerti), 12 semipilota (76 e 60 posti offerti) e 19 di scorta (17 vetture e due semipilota). La loro strutturazione utile per la possibilità che offre di incarrozzamento a raso fa riscontrare, però, uno scarso gradimento per quanto concerne il comfort.
Il servizio circolare **Napoli-Caserta-Napoli** viene espletato, per le sue sostanziali caratteristiche di metropolitana suburbana, con vetture a "Doppio Pianò" dalla notevole capaci-

tà di accoglienza. Sono 44 (35 di seconda classe e 9 semipilota) di cui 35 utilizzate (28 di seconda e 7 semipilota). Trasportano fino a 150 persone sedute per vettura e fino a 1200 clienti per treno nelle ore di punta.
Questi materiali sono utilizzati anche sulla linea **Napoli-Cassino** e **Napoli-Benevento.**
Le linee secondarie, a seconda che siano o meno elettrificate, vengono servite, principalmente, con complessi ALe 803 (una ALe + due Le) e con materiale ALn 668 e 663.
I primi (complessivamente 14 complessi con 210 posti di seconda classe) sono in servizio sulle linee **Cancello-Torre Annunziata-Castellammare**, **Villa Literno-Pozzuoli** e **Villa Literno-Aversa**. Tre complessi vengono, inoltre, utilizzati sulle linee **Caserta-Salerno**, **Caserta-Benevento** e **Caserta-Cassino**. Una corsa è al servizio della neonata Università di Capua.
I materiali 803, come si vede, svolgono un po' un ruolo da jolly nel giro materiali della regione.
I materiali ALn 668 e 663 con caratteristiche di flessibilità e di accelerazione vengono utilizzati, oltre che sulle linee molisane, sulla **Mercato S.S.-Salerno**, la **Benevento-Napoli (via Nocera Inferiore)**, la **Benevento-Caserta** e l'**Avellino-Rocchetta S.A.**
Le 663 (10 posti di prima e 56 di seconda) sono complessivamente 19 di cui 12 accoppiate, quattro singole e tre di scorta.
Le 668 (8 posti di prima e 60 di seconda classe) sono complessivamente 32 di cui 16 accoppiate.

Emilia Romagna

Il parco rotabili utilizzabile dalla Direzione Regionale di Bologna ammonta a 80 locomotive elettriche da treni (n. 6 E424, n. 40 E656, n. 36 E632), 48 elettromotrici elettriche (dei gruppi Ale 540, 803, 642, 644, 804) e relativi 85 rimorchi (carrozze di tipo leggero adatte a questa trazione) 24 automotrici termiche ALn 668 e relativi 10 rimorchi per un totale di 247 mezzi fra trainanti e trainati. A questi si aggiungono 228 carrozze di cui 38 a piano ribassato, 24 a doppio piano, 66 media distanza per treni interregionali; le restanti sono classificate materiale ordinario e la loro velocità massima oscilla fra 140 e 160 km/h.
Ma l'asettico linguaggio dei numeri deve essere decodificato per chi, non addetto ai lavori, tutte le mattine si incontra (e si scontra) con orari, numeri di treni e di binari e relative informazioni sonore e visive per recarsi, appunto, al lavoro o a scuola.
La serie dei numeri contrassegnati con E (80 pezzi) identifica i locomotori elettrici, quelli che solitamente trainano treni regionali o interregionali che possono avere in composizione da quattro a 13 carrozze, secondo le necessità di traffico e le pendenze della linea.
I locomotori E424, 120 km/h, sviluppano una limitata potenza continuativa (1.500 kW), sono stati costruiti circa 40 anni fa e sono stati recentemente attrezzati con telecomando per essere utilizzati su treni navetta.
I rappresentanti delle nuove generazioni sono gli E656 (anni di costruzione '75/87) e gli E632 (anni '82/87) che raggiungono rispettivamente la velocità di 150 e 160 km/h con una potenza di 4.200 kW.
Tutti gli altri tipi di materiali sono classificati "leggeri" e possono formare treni di motrici con rimorchi o di sole motrici.
Tutte le elettromotrici contrassegnate con "ALe" e i rispettivi rimorchi "Le" raggiungono una velocità massima che varia da 130 a 150 km/h; le date di immatricolazione comprese fra gli ultimi anni '50 e gli anni '60 si riferiscono oggi a meno di un terzo dell'intero parco.
I restanti rotabili sono stati costruiti negli anni '70/80 e '90. Gli ultimi nati sono le 21 ALe642 e i rimorchi Le682 e Le764, costruiti a partire dal 1991, e dei quali è appena ultimata la produzione.
Le 24 "ALn", 130 km/h, costruite fra il '75 e il '78 con i 10 rimorchi "Ln", sono automotrici diesel, viaggianti su linee non elettrificate; nella nostra regione, per esempio, percorrono le linee Faenza-Marradi e Faenza-Lavezzola.
Le ultime tecnologie hanno consentito di migliorare notevolmente le prestazioni e il comfort offerto ai viaggiatori pendolari: larghe porte di accesso, ampi vestiboli, sedili anatomici, uso di materiali atossici. I posti a sedere offerti dal materiale rotabile leggero a disposizione della Direzione Regionale del Trasporto Locale di Bologna sono complessivamente circa 11 mila.
Già dalla lettura di questi numeri si può vedere che circa la metà del servizio svolto dai treni interregionali e regionali è effettuato con elettromotrici e automotrici, il restante servizio è effettuato con locomotive e carrozze.
Anche in questo caso la maggior quota è sviluppata con carrozze specializzate secondo il tipo di treno (doppio piano, piano ribassato, carrozze per media distanza).
L'obiettivo è quindi quello di rinnovare i treni effettuati con materiale ordinario che viaggia alla velocità massima di 140 km/h e di prevedere una graduale sostituzione dei materiali più obsoleti.

L'orario del treno della neve

Anche quest'anno la Direzione Regionale del Trasporto Locale di Bologna organizza il Treno della Neve di Bologna e da Pistoia per la stazione sciistica appenninica del Corno alle Scale.
Ogni giorno, dal 18 dicembre 1993 al 6 aprile 1994 è possibile raggiungere il comprensorio con mezzi pubblici dalle stazioni ferroviarie di Bologna e di Pistoia a prezzi particolarmente vantaggiosi.
Al percorso in treno fino a Porretta è abbinato, in coincidenza, un servizio bus di andata e ritorno per gli impianti di risalita del Corno alle Scale.
Gli orari di partenza e di ritorno:

dalla stazione di Bologna Centrale alle ore	7.02
al Corno alle Scale alle ore	9.30
dal Corno alle Scale alle ore	16.50
alla stazione di Bologna Centrale alle ore	19.20
dalla stazione di Pistoia alle ore	7.12
al Corno alle Scale alle ore	9.30
dal Corno alle Scale alle ore	16.50
alla stazione di Pistoia alle ore	19.16

L'iniziativa è rivolta a:
* discesisti
* fondisti
* appassionati di snowboard
* escursionisti

oppure, semplicemente, a chi voglia godersi la bellezza del paesaggio appenninico riposando al sole e magari gustare gli squisiti piatti della tradizionale cucina montanara.
L'offerta è modulata per le diverse richieste ed anche:
* per chi vuole partire da solo o con gli amici
* per chi preferisce spostarsi in gruppi numerosi
* per le scuole che desiderano organizzare la settimana, il week-end o la giornata in montagna sulla neve.

I pacchetti sono infatti differenziati e possono comprendere:
* servizi di solo trasporto
* servizi di trasporto + ski-pass
* agevolazioni e sconti per servizi di ricezione, ristoro, noleggio attrezzature, scuola di sci e acquisti in loco.

In caso di mancato utilizzo lo ski-pass è riconosciuto valido anche per un'altra giornata.
I viaggiatori possono salire e scendere anche nelle stazioni di Bologna Borgo Panigale, Casalecchio, Sasso Marconi.
Il trasporto degli sci è gratuito sia sul tratto ferroviario che su quello stradale.
Chi parte da Bologna può usufruire del comodo parcheggio FS gratuito, in via Tanari 5; il collegamento con la stazione è garantito da una navetta, 24 ore su 24, con frequenza oraria diurna di 10 minuti circa.
Chi parte da Pistoia può lasciare la propria auto nel parcheggio area/ex Breda: entrata da viale Pacinotti (centro città) e da via Ciliegiuole (superstrada): uscita pedonale presso la piazza della stazione ferroviaria. Posti gratuiti e a pagamento.

I sogni tornano

di Claudio Marabini
Editore Rizzoli
Pagg. 216 - lire 29.000

I *sogni tornano* è un libro da gustare, meglio ancora da centellinare nei momenti di tregua che ci lasciano queste nostre troppo frettolose giornate. Non stiamo parlando di un buon vino, anche se l'espressione ci appare quanto mai opportuna, ma dell'ultima prova narrativa di Claudio Marabini uscita nelle librerie nello scorso mese di marzo. Si tratta infatti di un testo che richiama alla mente sapori antichi, fatti di voci e colori noti, di vicende e di affetti che se vestiti di immagini diverse e più personali possono toccare, prima o poi, il passato e il presente di ognuno. Un giovane ingegnere rievoca la malattia e la morte del padre, ferroviere in pensione, e nella trama dei ricordi che si snodano capitolo dopo capitolo inserisce una lunga serie di personaggi. Sono amici e parenti, sono colleghi degli anni di lavoro più difficili e più amati, quelli del fascismo, sono conoscenti occasionali e tutti, anche quelli rievocati soltanto da un gesto o da una parola, concorrono a rendere straordinariamente viva, proprio nel suo momento più triste ed amaro, la figura paterna. È come se nel racconto la malattia e la morte venissero alleggerite, svuotate della loro forza drammatica, costrette — loro malgrado — nei recinti di una rassegnata normalità.

Al di là dell'invenzione di "una storia fatta del niente prezioso che sa essere la vita", il merito di questo risultato narrativo sta tutto nella struttura del romanzo e nelle scelte linguistiche dell'autore. I 37 capitoli sono costruiti in modo da comporre una struttura circolare, la stessa che sta all'origine di ogni vicenda umana: nascita, vita, morte e poi di nuovo così, all'infinito.

La storia è introdotta partendo dalla fine: dalla consuetudine della madre di andare al cimitero a trovare il marito. Prosegue ricostruendo fatti, personaggi e luoghi che hanno riempito la vita del padre e che rappresentano il vero retroterra umano e familiare del figlio [come la Calabria, dimora temporanea di una periodo remoto che ora, nel breve viaggio del giovane ingegnere, torna più che mai ad essere non un luogo ma "un'epoca", "un itinerario della nostalgia e della favola"]. Diviene, in ultimo, la storia del "dopo", delle nuove vicende rievocate quasi per conto del padre, delle persone che non aveva fatto in tempo a rivedere, delle onorificenze arrivate con troppo ritardo.

Sul fondamento di questa struttura circolare si innesta un linguaggio oggettivo che mai, nonostante il tema, indulge al patetismo o alla commozione, ma solo lascia emergere, a volte, una vena di nostalgia e di pudore.

Si direbbe che più l'episodio narrato è sentito dall'autore più la scrittura si fa scarna e asciutta, la frase breve e spezzata, condotta soltanto dalla forza colloquiale di un *indiretto libero* che fa le sue prove migliori proprio nelle parti dedicate al mondo della ferrovia, un mondo trasfigurato dal ricordo e reso epico dalla consapevolezza di una moralità d'altri tempi: "di ricordo in ricordo, di luogo in luogo passarono in rassegna mezza rete ferroviaria nominando stazioni e colleghi, città, paesi e treni, ciascuno col suo numero: perché i treni hanno i numeri come nelle corse sportive". E, ancora, "si mise a rievocare, il Bocchi, la trafila nascosta che si era istituita di città in città, di regione in regione lungo la rete ferroviaria, coi movimenti politici clandestini, gente di ogni idea, comunisti, preti, repubblicani, socialisti di vecchio stampo, liberaloni, sì, anche liberaloni, tutti d'accordo, tutti come fratelli, che a pensarci adesso pareva il tempo della favola quello (...). Pareva che tutta la ferrovia italiana di trent'anni prima si fosse data appuntamento in quella stanza".

A.C.

Friuli Venezia Giulia

Considerato che molto di frequente, nella corrispondenza che intratteniamo con la nostra clientela, ci capita di utilizzare termini tecnici poco comprensibili ai non addetti, approfittiamo di questo numero per fornire una panoramica del materiale rotabile utilizzato sulle linee della regione fornendo nel contempo un vademecum della terminologia tecnica che in futuro, sicuri di essere più facilmente compresi, utilizzeremo con maggior libertà. Escluse le locomotive elettriche (che comunemente vengono definite locomotori), il materiale rotabile circolante sulle nostre linee si suddivide in **materiale ordinario, materiale vicinale, materiale leggero.**

Il primo è costituito da carrozze per treni a media-lunga percorrenza (color grigio o con strisce bordò se utilizzate in prevalenza in servizio interno, color arancione o rosso in servizio internazionale, color crema con fascia grigia quelle gran comfort, in genere utilizzate negli IC). La velocità è compresa fra i 140 e i 200 km/h. Il secondo, il materiale vicinale, è utilizzato per servizi mediobrevi, ed è il materiale di tutti i treni pendolari (carrozze a strisce arancione e viola). Queste carrozze, a loro volta, sono di tre tipi: a doppio piano, 140 km/h, a piano ribassato (con il pavimento a due diversi livelli) 140 km/h, carrozze media distanza 160 km/h, con porte centrali o collocate alle estremità. Sono tutti veicoli che compongono i cosiddetti "treni navetta" (dal francese "navette", spola), convogli che da un lato hanno la locomotiva e dall'altro una vettura attrezzata per la guida, cosicché non serve spostare la locomotiva in caso di inversione di marcia del treno. Il terzo infine è costituito da automotrici leggere elettriche ("ALe") ed automotrici leggere termiche ("ALn" dove la "n" sta per "nafta" trattandosi di mezzi con motore diesel). I mezzi leggeri sono quelli che comunemente chiamiamo "littorine", denominazione coniata negli anni in cui furoreggiava lo stemma del fascio littorio. Hanno velocità comprese fra i 110 e i 150 km/h.

Nel numero dedicato ai ritardi avevamo spiegato come il materiale rotabile rappresenti uno dei nodi da risolvere. Oggi infatti il parco rotabili soffre di tre mali: non è omogeneo, per cui richiede scorte di magazzino per le riparazioni troppo differenziate, non è facilmente intercambiabile e complica l'organizzazione delle officine per la manutenzione; non offre accelerazioni come un servizio metropolitano richiederebbe né capacità adeguate agli imponenti flussi dei pendolari, tutti concentrati in due fasce della giornata; è vetusto (e perciò funziona male, si guasta sovente, non facilita le operazioni di pulizia perché è progettualmente superato) a causa di una politica dei trasporti che ha trascurato i necessari investimenti e rimandato sine die la creazione di un polo ferroviario nazionale fra le imprese fornitrici di materiale rotabile. Per venire alla situazione della nostra regione, possiamo dire che con l'orario in corso è stato praticamente saturato l'impiego dei mezzi a nostra disposizione: oggi inserire un nuovo treno nella programmazione si scontra, prima ancora di ogni valutazione costi/ricavi, con la materiale impossibilità di reperire i mezzi necessari. Nel quadro sinottico che segue abbiamo riepilogato

Materiale		Parco carrozze	Treni giorno	Km giorno per carrozza	Posti offerti per treno
ORDINARIO		50	23	265	280
VICINALE	media distanza	46	34	570	460
	piano ribassato	30	31	494	370
	doppio piano	18	16	654	892
LEGGERO	ALe	26	45	350	240
	ALn	13	62	205	90

la consistenza del parco rotabili regionale, la quantità di treni effettuati per ciascun tipo di carrozza, la percorrenza media giornaliera di ciascuna carrozza e la capienza offerta da ogni treno a seconda del materiale rotabile impiegato. Considerato che dei 183 mezzi in servizio il 15% è mediamente indisponibile per manutenzione o riparazione, possiamo così riassumere l'offerta giornaliera in ambito regionale: treni circolanti 211, carrozze disponibili 155, posti offerti 64.202.
Per completare il quadro va detto che il trasporto locale andrebbe effettuato di preferenza con materiale leggero e vicinale che è il più idoneo per il rapido incarrozzamento/deflusso dei viaggiatori ed è quello che offre maggiore accelerazione (si pensi che, per ogni fermata effettuata, questo materiale guadagna circa un minuto). Nei prossimi anni è prevista la fornitura dei nuovi materiali metropolitani che ci consentiranno sicuramente di migliorare qualitativamente l'offerta.

Lazio

Il parco rotabili della Direzione Regionale del Lazio, benché numeroso come consistenza, dispone di mezzi realizzati con criteri costruttivi di vecchia concezione.
L'attuale materiale in dotazione è per lo più composto da elettromotrici e relativi rimorchi del tipo ALe 803 e 801/940 a trazione elettrica ed ALn 668 a trazione diesel.
ALe 803 - Storicamente è stato il primo modello costruito specificatamente per il trasporto ferroviario suburbano, poiché risponde alle seguenti caratteristiche: facilità d'incarrozzamento, dovuto al sistema automatizzato di apertura e chiusura porte rispetto alle precedenti elettromotrici a chiusura manuale; maggiore accelerazione, favorita da una superiore potenza motrice.
ALe 801/940 - Questo materiale, pur conservando le caratteristiche del precedente, è provvisto di un migliore sistema di frenatura, (perfezionato integrando il freno meccanico con quello elettrico). È stata inoltre aumentata la disponibilità dei posti a sedere di circa il 10%.
Anche la concezione dell'uso dei colori è stata modificata sostituendo quelli impiegati tradizionalmente con colori più vivaci come il giallo e l'arancio. È stato introdotto per la prima volta anche il sistema di ventilazione.
ALn 668 - Questo materiale è usato soprattutto sulle linee ferroviarie regionali non elettrificate in quanto dotato di soli motori termici. Le sue caratteristiche meccaniche danno buone garanzie di affidabilità e comfort.
La domanda di trasporto, nell'ambito del servizio ferroviario regionale, può essere caratterizzata brevemente dalle seguenti necessità:
1) spostamenti veloci su brevi distanze;
2) vetture costruite con materiali leggeri;
3) sistemi automatizzati di apertura e chiusura porte;
4) maggiore capienza delle vetture rispetto alla disponibilità di posti a sedere o in piedi.
Al fine di rispondere a questa serie di richieste, si potrebbe prevedere l'utilizzazione di materiale rotabile specifico che, per determinate caratteristiche, andrebbe incontro alle esigenze della clientela in termini di efficienza, di comfort e costi di gestione.
Il modello ALe del gruppo 582, ad esempio, è realizzato con moderne concezioni, compreso il sistema di alimentazione "Chopper", che porta ad un considerevole risparmio sulle spese di manutenzione (spese che influiscono non poco sul bilancio delle Ferrovie). Il sistema "chopper" inoltre, consente di aumentare considerevolmente la potenza di trazione poiché una sola ALe può trainare più rimorchi.
Utilizzando materiale specifico potremmo raggiungere un duplice obiettivo:
— contenimento dei costi;
— maggiore disponibilità dell'offerta.
Due aspetti commerciali che, nella situazione attuale, sono da tenere in debita considerazione sia per il particolare momento di crisi economica che il Paese sta attraversando sia per ottemperare alla richiesta di trasporto, in continuo aumento, in ambito regionale.
Inoltre, questa Direzione Regionale, sensibile ai problemi di spostamento dei disabili, si sta adoperando perché gli stessi possano usufruire di un servizio ferroviario che tenga sempre presenti le loro esigenze. A tal fine sono state apportate alcune modifiche al materiale rotabile utilizzato per il collegamento Roma Tiburtina-Fiumicino Aeroporto, affinché le persone disabili abbiano un loro posto a sedere munito di cinture di sicurezza, nonché la disponibilità di una carrozzella (con relativo alloggio) per consentire loro piccoli spostamenti a bordo del treno.
La stessa operazione verrà effettuata sul collegamento Roma Termini-Fiumicino.

Liguria

Sono 444 i treni regionali, interregionali e diretti che ogni giorno circolano sulle linee della Liguria. Il materiale attualmente a disposizione della Direzione regionale di Genova per la composizione di questi treni è costituito da 71 vetture a piano ribassato, 65 a doppio piano, 60 a media distanza con vestiboli centrali e 16 complessi ALe 801 (materiale leggero). Inoltre sono disponibili circa 200 carrozze ordinarie e 100 a media distanza con vestiboli estremi che, pur utilizzate sempre in ambito regionale, risultano in dotazione al parco rotabili nazionale. I mezzi di trazione disponibili, tenuto conto anche delle scorte, sono mediamente 65 con caratteristiche diverse per potenza e velocità. Per assicurare la circolazione di tutti i treni programmati e l'efficienza del materiale che li compone, sono stati stabiliti i turni di utilizzo delle vetture e delle locomotive che tengano conto anche della manutenzione e della pulizia. Nella



nostra regione, per particolari esigenze di traffico legate soprattutto al turismo, i treni di competenza della Direzione regionale non sono concentrati nelle due fasce pendolari convenzionali del mattino e della sera, ma sono distribuiti nell'intero arco della giornata e ciò crea pertanto maggiori difficoltà per la turnificazione. Il criterio adottato per ottimizzare l'utilizzo del materiale è l'articolazione del turno su più giornate. Cercando di esemplificare: un gruppo di vetture che parte da una stazione il giorno d'inizio del turno, deve ritornare nella medesima stazione l'ultimo giorno, quindi a fine turno, per ricominciare un nuovo ciclo. Il materiale, come abbiamo detto all'inizio, non è omogeneo, le vetture hanno differenti caratteristiche legate in particolare alla disponibilità di posti a sedere offerti e precisamente: ogni carrozza a piano ribassato ha 100 posti; a doppio piano 150 posti; a media distanza con vestiboli centrali 82; a media distanza con vestiboli estremi 84; ordinaria di 2ª classe 72; ogni complesso ALe 801.390 posti. Anche le linee e le infrastrutture presentano differenze sostanziali (stazioni in curva, marciapiedi più o meno lunghi ecc.) che, unitamente ai dati di frequentazione, determinano il criterio della composizione dei treni. Nelle due riviere infatti si utilizzano, ad eccezione di alcuni casi, le vetture a due piani e a piano ribassato perché, pur assicurando un notevole numero di posti disponibili, hanno un ingombro minore e permettono di svolgere le operazioni di salita e discesa dei viaggiatori in tempi più brevi rispetto alle carrozze ordinarie. Sulle altre due linee, Genova-Ovada-Acqui Terme e Genova-Alessandria (via Busalla), dove i flussi di traffico sono più contenuti, si utilizzano generalmente i materiali leggeri e le carrozze ordinarie. Nonostante il nostro impegno, a questa regola sfuggono alcuni treni con alto indice di frequentazione, in particolare nella riviera di Levante, composti da carrozze ordinarie che al momento non siamo in grado di aumentare o sostituire con altro materiale. In occasione del recente potenziamento del servizio fra Genova Voltri e Genova Brignole sono stati posti in circolazione, per la prima volta in Liguria, i complessi ALe 724 che hanno quali principali caratteristiche una notevole accelerazione/decelerazione e un miglior comfort rispetto ai materiali similari precedenti. La clientela ha mostrato gradimento per questo nuovo servizio e gli incrementi di afflusso registrati già nel primo mese di circolazione sono stati incoraggianti.

Lombardia

Il parco rotabili della Direzione Regionale della Lombardia è numericamente e qualitativamente variegato.
Riflette infatti le tipologie di traffico che interessano soprattutto la Lombardia, dove esiste una forte domanda di mobilità pubblica su ferro specie nelle aree metropolitane.
Va poi tenuto conto che il nodo di Milano è uno dei capilinea del traffico ferroviario nazionale ed europeo.
Le locomotive elettriche e diesel, così come le elettromotrici e le automotrici, sono concentrate sostanzialmente in sei depositi con annesse officine per la manutenzione: Cremona, Lecco, Milano Centrale (ma che si trova fisicamente vicino alla stazione di Milano Greco), Milano Smistamento, Milano San Rocco e Pavia.
Sono in tutto 934 mezzi di cui 327 locomotive elettriche, 297 elettromotrici e rimorchiate, 167 locomotive diesel da manovra, 123 automotrici e rimorchiate e 20 locomotive diesel da treno.
Sono mezzi utilizzati per effettuare treni sia di competenza della Divisione Trasporto Locale sia di competenza della Divisione Passeggeri.
È più facile la distinzione per quanto riguarda le carrozze a disposizione per il traffico con i treni "regionali" e "interregionali".
I numeri: le carrozze a piano ribassato sono 280 di cui 35 semipilota, 145 sono le vetture a due piani di cui 20 semipilota e 143 le carrozze a media distanza di cui 18 semipilota. C'è poi un gruppo di carrozze, circa 150, utilizzate per i treni composti da materiale ordinario.
Per quanto riguarda i mezzi leggeri (ALe e ALn) nei sei depositi lombardi ci sono 53 "moduli" (gruppi costituiti da automotrici e vetture rimorchiate, di consistenza variabile) di ALe 582, 13 gruppi di ALe 801, 8 di ALe 803, 7 di ALe 840, 17 di ALe 883, 13 di ALe 940. Nei depositi di Cremona, di Lecco e di Pavia, inoltre, sono residenti 63 ALn 668 e 20 ALn 773.
I locomotori diesel da treno sono 20 D 343, nei depositi di Cremona e di Lecco.
Tra le locomotive elettriche bisogna ricordare le E 646, ancora oggi un cavallo di battaglia per i treni pendolari: tutte le 46 locomotive assegnate alla Lombardia sono nel deposito di Cremona, dove risiedono anche 15 E 424.
Nel deposito di Milano Centrale ci sono 40 E 444 "tartaruga" sia del tipo tradizionale che della versione R.
Allo stesso deposito sono assegnate 39 locomotive elettriche E 656 "caimano" e 68 tra E 632 ed E 633.
A Milano Smistamento sono invece assegnate 21 locomotive elettriche E626, 31 E 636 e 70 E645, tutte macchine adatte ai treni merci.
Tra le prospettive di nuovi arrivi di materiale rotabile c'è la recente decisione di acquistare 30 nuovi gruppi di elettromotrici leggere per le esigenze del servizio ferroviario lombardo. 10 complessi saranno acquistati dalle Ferrovie Nord e 20 verranno acquisiti dalle FS, con consegna prevista negli anni 1995-1996.
Questi mezzi leggeri, impostati per una velocità di 140 chilometri all'ora, saranno con posti di sola seconda classe e dotati di climatizzazione.
La lunghezza media di ogni convoglio sarà di 100 metri con un'offerta variabile da 475 a 700 posti a sedere a seconda del modulo di composizione. Infine ci sarà uno spazio attrezzato per i disabili.

Quadruplicamento dei binari tra Milano e Treviglio

Dal 22 ottobre, e per almeno due anni, si lavora tra le stazioni di Pioltello e di Milano Lambrate della linea Milano-Venezia. Questi lavori sono necessari nell'ambito del programma che intende realizzare il quadruplicamento dei binari tra Milano e Treviglio. Per questa finalità la linea "viaggiatori" è stata interrotta e tutti i treni da e per Venezia, Bergamo e Cremona via Treviglio, circolano sulla linea "merci" lungo l'itinerario Pioltello-Milano Smistamento-Milano Lambrate e viceversa.
Prima di procedere all'interruzione della linea "viaggiatori" sono stati realizzati alcuni interventi di miglioramento e di potenziamento tecnologico e strutturale della linea "merci" e nella stazione di Milano Smistamento.
Non ci sono state modifiche negli orari dei treni e viene assicurato il massimo impegno, in caso di anormalità nella circolazione ferroviaria, per non creare disagi ai viaggiatori. Va ricordato che nella tratta Milano-Treviglio circolano mediamente, nell'arco delle 24 ore, circa 250 treni tra viaggiatori e merci.

Marche

La Direzione Regionale delle Marche nasce dalla creazione di tre direzioni regionali a seguito della riorganizzazione delle FS in luogo del Compartimento di Ancona.
Nella regione ci sono due linee commerciali elettrificate (Bologna-Lecce e Falconara-Roma) con una domanda sostenuta e continua durante tutta la giornata e tre linee secondarie non elettrificate (Fabriano-Pergola, S. Benedetto-Ascoli, Civitanova-Albacina) di carattere spiccatamente regionale e con una debole domanda, concentrata nelle ore diurne.
Il materiale rotabile è stato funzionalmente assegnato agli impianti di Ancona e Fabriano.
L'impianto di Fabriano utilizza 31 automotrici termiche ALn 668 utilizzate nelle tre linee secondarie. L'impianto di Ancona ha in dotazione 65 vetture a piano ribassato, 232 vetture "media distanza" e 6 bagagliai.
Questo materiale è utilizzato nelle linee commerciali.
Sia Ancona che Fabriano curano la manutenzione corrente e programmata del materiale assegnato nonché, tramite l'uso delle vetture semipilota, la funzionale composizione dei treni.
Le caratteristiche tecniche del materiale (escluse le vetture a piano ribassato) consentono di sfruttare appieno le velocità consentite dalle linee, con una punta massima di 180 km/h sulla linea Adriatica, tecnologicamente avanzata e favorita dall'orografia.
L'ottimizzazione dell'offerta viene ricercata attraverso l'analisi dei flussi di traffico, in particolare quelli pendolari, verso i principali poli attrattivi della regione: Ancona, Fabriano, Pesaro e Macerata.
Non va dimenticato il materiale utilizzato per i treni a vapore, che conservano intatto il loro fascino.
Per questi treni si utilizzano due locomotive gruppo 740 costruite all'epoca della 1ª guerra mondiale nelle officine Ansaldo di Sampierdarena e 7 vetture d'epoca, a terrazzino. La risposta della clientela è stata entusiastica, permettendo l'effettuazione di 11 treni con 5260 viaggiatori.
Particolare gradimento ha avuto l'itinerario Porto Recanati-Ascoli Piceno, che ha consentito ai numerosi turisti della riviera adriatica di scoprire l'interno della regione.

"Natale sereno '93"

La Direzione Regionale Marche ripeterà anche per le festività natalizie '93/94 l'offerta promozionale "Natale Sereno".
Il favorevole accoglimento delle due precedenti edizioni da parte dei viaggiatori e dell'opinione pubblica in generale — incremento del 175% del numero di biglietti venduti rispetto all'anno precedente — ha convinto Comune di Ancona, Azienda Trasporti Municipalizzati Autofiloviari ed FS di percorrere la strada giusta, sia in direzione della dimostrazione di una particolare attenzione verso le esigenze degli utenti nel periodo delle festività che per un discorso più impegnativo: quello di una completa integrazione di tariffe e vettori, in via continuativa e per un territorio sempre più vasto.
Sarà ripreso lo slogan "Natale Sereno / Il biglietto per Ancona costa meno" e con un unico biglietto "treno+bus" a validità giornaliera si potrà usufruire di un'andata e ritorno a tariffa numero 4 sulle FS (su tutti i treni esclusi gli Intercity) e della libera circolazione su tutte le linee urbane dei bus dell'ATMA per 1.600 lire. Il biglietto sarà acquistabile, anche quest'anno, presso i punti vendita a terra (bar, edicole, tabaccherie, esercizi commerciali ecc.) convenzionati.

Molise

Le caratteristiche delle linee ferroviarie esercitate nella nostra regione impongono necessariamente la scelta di operare con mezzi leggeri e flessibili.
Quelle del Molise, infatti, sia per altimetria (in alcuni punti tra le linee più alte d'Europa) che per complessità del tracciato, molto difficilmente potrebbero far conto sul materiale cosiddetto "ordinario".
Parlare qui di "parco rotabili" del Molise è un esercizio puramente teorico dal momento che la Direzione Regionale Trasporti di Campobasso ha visto la luce solamente in tempi molto recenti.
In realtà, fino ad oggi, la gestione dei mezzi e dei materiali rotabili è stata di esclusiva pertinenza dei Compartimenti di Napoli (in particolare) e di Roma.
D'altro canto le linee esercitate, tutte non elettrificate, impongono necessariamente l'utilizzazione di mezzi a trazione diesel.
Il contenuto livello di frequentazione e di mobilità, con caratteristiche strutturali, fa ritenere quantitativamente sufficiente il materiale utilizzato al momento: soprattutto sul piano strettamente regionale.
Qui, in particolare sulle linee **Campobasso-Termoli, Campobasso-Vairano** e **Campobasso-Benevento** operano 16 complessi (32 macchine) di ALn 668 accoppiate (136 posti offerti: 16 di prima e 120 di seconda) e 20 singole (68 posti offerti: 8 di prima e 60 di seconda).
Da un punto di vista qualitativo, invece, una maggiore rispondenza alle esigenze di comfort, di regolarità e puntualità offrono i mezzi utilizzati sulle direttrici interregionali:

Campobasso-Vairano-Roma,
Campobasso-Vairano-Napoli
Pescara-Sulmona-Iserna-Napoli.

Le automotrici qui impiegate (ALn 663) rispondono sicuramente in maniera più efficace a quelle caratteristiche di rapidità nell'espletamento del servizio viaggiatori — chiusura automatica delle porte, rapidità di accelerazione in partenza e brevità dello spazio di frenata in arrivo (contenuto nell'arco di 30 secondi), sufficiente velocità (130 km/h) — indispensabile a non creare intralci una volta immessi sulle linee commerciali.
La disponibilità a subire rapidi mutamenti nella composizione è un'altra importante caratteristica di questi materiali. Allo stato, sulle direttrici prima menzionate, vengono utilizzate 19 macchine delle quali: 12 accoppiate (20 posti di prima classe e 112 di seconda), quattro singole (10 posti di prima classe e 56 di seconda) e tre di scorta.
Naturalmente la composizione, singola o accoppiata, proprio in virtù della capacità di questi mezzi ad essere facilmente manovrati, avviene spesso a seconda della frequentazione del momento.

Piemonte - Valle d'Aosta

Oltre 1.800 chilometri di rete, 23 linee di interesse regionale e sei importanti bacini di traffico (Torino, con la sua area metropolitana, Novara, Alessandria, Asti, Cuneo e Bra-Alba). Come si arriva a comporre un'offerta giornaliera di circa 350 mila posti, considerato che le fasce orarie di punta sono tre e sempre più ristrette (dalle 7 alle 9, dalle 13 alle 14.30 e dalle 16.30 alle 18.30)? Con più di 900 treni regionali al giorno, utilizzando, con qualche difficoltà, il variegato parco rotabili che vi descriveremo.
Iniziando dai mezzi di trazione, sono in esercizio 174 locomotive elettriche di vario tipo (E428, E424, E636, E633, E656), con anzianità variabile dai 10 ai 50 anni e condizioni generalmente accettabili. Passando alla trazione diesel, le locomotive assegnate sono 49, modelli D345 e D445, più che ventennali e in discrete condizioni complessive. Sono invece 140 le automotrici elettriche, nei gruppi 840, 724, Le 724 e Le 884, costruite una quindicina di anni fa e in condizioni fra il buono e il discreto. 119 le automotrici termiche, con età comprese fra i 20 ed i 40 anni e stato generale "sufficiente".
Le carrozze a media distanza, con vestiboli centrali, sono 130, più 14 semipilota diesel. Quelle vicinali a doppio piano sono 33, più 7 semipilota, con un'offerta di 150 posti a sedere ciascuna; 34 le carrozze vicinali a piano ribassato, più 7 semipilota. Le carrozze tradizionali da 140 km/h sono 219, purtroppo quarantennali, ma in stato ancora "sufficiente". Proseguendo, segnaliamo 47 "gran comfort" (per una velocità di 200 km/h, climatizzate e con chiusura pneumatica delle porte), 64 UICZI di cui quattro attrezzate per handicappati, 166 UICX (160 km/h), 19 carrozze climatizzate per lunghe percorrenze, 49 carrozze cuccette per 160 km/h, 29 carrozze cuccette climatizzate, 24 carrozze a media distanza con vestiboli esterni più otto semipilota, 10 bagagliai, 3 cellulari e 52 vetture postali. Nel complesso, si tratta, grazie ai periodici interventi di manutenzione, di materiale in condizioni ancora sufficienti, con età comprese fra i 5 ed i 30 anni, che in prospettiva andrà in gran parte rinnovato. In proposito, si ricorda che il materiale rotabile è determinante sia per ridurre i tempi di incarrozzamento e di percorrenza che per assicurare un'offerta di posti adeguata alla domanda, senza necessariamente contare sull'aumento del numero di carrozze, a volte incompatibile con la lunghezza dei binari delle stazioni. Auspichiamo quindi che il programma di investimento per il nuovo materiale rotabile non incontri rallentamenti di sorta.

Valle d'Aosta: lo sviluppo corre sul metrò!

«Abbiamo commissionato uno studio — spiega in un'intervista Elio Riccarand, Assessore all'Ambiente, Territorio e Trasporti della Regione Autonoma Valle d'Aosta — per verificare la possibilità di utilizzare la ferrovia di fondo valle come una sorta di metrò destinato a soddisfare le esigenze del trasporto locale da Pont a Courmayeur. Per raggiungere l'obiettivo occorrono corse molto più numerose e un maggior numero di fermate. Naturalmente, oltre al traffico locale, la strada ferrata dovrà continuare ad assicurare anche il collegamento con Torino e Milano e il potenziamento del trasporto su rotaia permetterebbe di riorganizzare i collegamenti su gomma, modificando orari e percorsi delle autolinee, per evitare inutili sovrapposizioni dei servizi, sovvenzionati dalla Regione stessa.
Le FS si sono impegnate a collaborare alla definizione di tale progetto: è uno degli oneri previsti dal "Contratto di Servizio Pubblico" in corso di stipulazione con la Regione Autonoma della Valle d'Aosta, che corrisponderà alle Ferrovie un contributo economico. Tale contratto è ampio ed articolato e fanno carico alle Ferrovie dello Stato la realizzazione di opere, come l'attivazione dell'impianto ACEI ed una ristrutturazione del Fabbricato Viaggiatori della stazione di Aosta, o come onerose modifiche agli impianti di alcuni passaggi a livello per ridurre in modo significativo gli attuali tempi di attesa. Inoltre, il Contratto prevede accordi particolari in tutti i settori, come alcune condizioni di viaggio ridotte o gratuite per diverse categorie di residenti; la realizzazione di posteggi per i clienti del treno; lo sviluppo di programmi per la valorizzazione delle aree ferroviarie e la cessione di beni non più necessari. Ma soprattutto stabilisce in dettaglio il servizio ferroviario da assicurare, ne precisa gli standard di qualità riferiti a regolarità, pulizia, riscaldamento e illuminazione. Se tali standard risulteranno totalmente insufficienti, alle FS sarà applicata una pesante penale. È la nuova scommessa che la Società FS accetta, impegnando tutte le sue strutture per un servizio che sia anche di qualità.



Il maltempo in Piemonte e Valle d'Aosta

A fine settembre, in Piemonte, Valle d'Aosta e nella confinante regione francese, due giorni di intensissime precipitazioni hanno gonfiato a dismisura i fiumi che, invase valli e pianure, hanno provocato crolli di edifici, causato vittime, isolato centinaia di persone, interrompendo le comunicazioni. La rete ferroviaria, nel complesso, ha resistito bene: solo la violenza della Dora Baltea ha prima eroso pericolosamente alcune tratte della sede ferroviaria in Valle d'Aosta e poi travolto in due punti il rilevato della direttrice "Torino-Milano", obbligando, per alcuni giorni, a deviare i treni su linee alternative. In altre zone, pur essendosi verificati danni rilevanti, le interruzioni della circolazione sono state di brevissima durata. Molto più pesanti, invece, le conseguenze per la rete stradale ed autostradale, con numerose lesioni dei viadotti. Il crollo del ponte sulla tangenziale di Biella, ad esempio, rischia di provocare per molti mesi la paralisi del traffico locale, di cui rappresentava il principale collegamento. L'amministrazione comunale, considerata la situazione di emergenza, ha chiesto di potenziare il servizio ferroviario fra Biella, Vigliano e Cossato e ha deliberato contributi al ripianamento dei costi. Previste da un contratto di servizio ferroviario, sono state subito attivate sei nuove corse a condizioni tariffarie particolari.
Se la clientela dimostrerà il gradimento del servizio, si avrà un esempio di quanto concreta possa essere l'integrazione ferroviaria nel traffico interurbano.

Puglia

L'offerta globale di trasporto, a carattere locale, prevede nei giorni lavorativi la circolazione di 265 treni regionali in Puglia e Basilicata, che nell'insieme percorrono circa 21.700 chilometri/giorno e trasportano mediamente 50 mila viaggiatori. Nell'area barese, sul tratto S. Spirito-Mola, circolano inoltre solamente durante i giorni lavorativi 60 treni del servizio metropolitano di superficie, che percorrono circa 950 km/giorno e dei quali si servono circa 4.500 viaggiatori al giorno.
Nei giorni festivi, a fronte di una notevole contrazione della domanda (75% di viaggiatori in meno), l'offerta diminuisce sensibilmente anche se non in proporzione, passando a 158 treni (45% di treni in meno).
Tale consistente minor impegno di materiale rotabile alla domenica consente maggiori possibilità di effettuare, in questo giorno, una più accorta e mirata manutenzione. A tal fine, è stata disposta l'apertura domenicale dell'Officina Manutenzione Veicoli di Bari Lamasinata e dell'Officina Manutenzione Locomotive di Foggia.
Vengono utilizzate le seguenti tipologie di veicoli che, nel loro insieme, costituiscono il parco rotabili dedicato al trasporto viaggiatori in ambito locale.

Carrozze a piano ribassato; carrozze a doppio piano: carrozze "media distanza" a vestiboli centrali (MDVC)
Trattasi di veicoli trainati "specializzati", con buone caratteristiche di comfort, volume di trasporto ed accessibilità.
Consentono, inoltre, la manovra in telecomando di tutte le porte la cui regolare chiusura è rilevata in cabina di guida.
I convogli composti da tali veicoli, denominati "treni navetta", giunti nella stazione termine di corsa hanno la possibilità di ripartire in direzione opposta dopo qualche minuto, senza dover eseguire manovre per modificare l'ubicazione della locomotiva.

Carrozze di materiale ordinario
Trattasi di veicoli "ordinari", ad elevato grado di vetustà e con caratteristiche non ottimali per l'esercizio:
— porte battenti non telecomandate;
— piano di calpestio più alto;
— accessi non adeguati al traffico locale;
— inidoneità a formare composizioni costanti (bloccate) e bidirezionali.

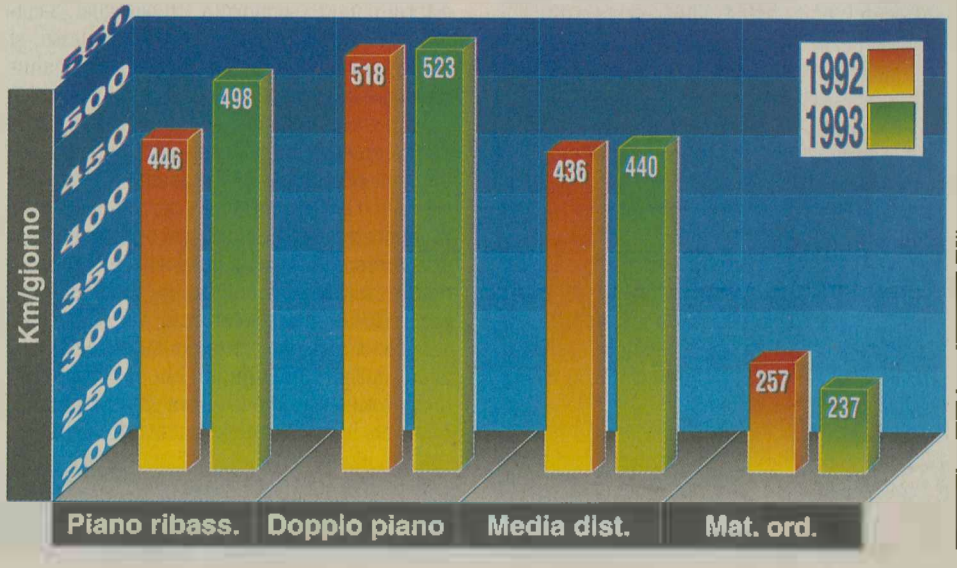
Materiale leggero (trainante e rimorchiato)
Trattasi di automotrici termiche e rimorchi (trazione diesel) e di elettromotrici con relativi rimorchi.
Come si vede, per i servizi locali viene utilizzato un parco molto eterogeneo, all'interno del quale compaiono sia veicoli con caratteristiche di comfort adeguate alle aspettative della clientela sia mezzi ormai superati. La diversità dei veicoli riguarda anche la loro compatibilità reciproca (accoppiabilità).
Tale situazione discende dalla passata difficoltà di programmare il rinnovo dei mezzi, oggi superata grazie al processo di divisionalizzazione aziendale (creazione delle Divisioni Trasporto Locale, Passeggeri e Merci); gli ordini dei nuovi veicoli erano legati agli stanziamenti del Governo e quindi la loro effettiva immissione in rete non riusciva tempestiva rispetto alle reali necessità di soddisfare la domanda di trasporto.
La cultura principalmente tecnica dell'Ente FS orientava inoltre le scelte soprattutto verso le caratteristiche e le prestazioni tecniche del materiale, che condizionavano e a volte vincolavano quelle commerciali, ritenute meno importanti.
Come già detto, oggi la situazione sta cambiando: le FS SpA hanno sviluppato un maggior orientamento al mercato, ponendo al primo posto le esigenze espresse dalla clientela non solo in termini di concentrazione dell'offerta (n. di treni) in determinate fasce orarie, ma anche in termini di maggior comfort delle carrozze e servizi aggiuntivi a bordo.
Di seguito è riportata l'attuale consistenza e grado di vetustà del parco rotabili (comprensiva dei mezzi fermi per manutenzione o scorta), distinta in base alle diverse tipologie dei veicoli, nonché le linee ove i veicoli stessi vengono utilizzati in prevalenza.
La percentuale di inattività delle carrozze, per esigenza di manutenzione, risulta mediamente del 15%.

Carrozze a piano ribassato
Consistenza: 60
Periodo medio immissione in servizio: 1975-77
Linee di utilizzazione prevalente: Bari-Foggia; Bari-Taranto.

Carrozze a doppio piano
Consistenza: 80
Periodo medio immissione in servizio: 1979-82
Linee di utilizzazione prevalente: Bari-Foggia; Bari-Lecce.

CHILOMETRI GIORNALIERI MEDIAMENTE PERCORSI DALLE CARROZZE DISTINTE PER TIPO

SONO CONFRONTABILI I DATI RIFERITI A UNA GIORNATA FERIALE ORARIO ESTIVO 1992 E ORARIO ESTIVO 1993



Carrozze "media distanza"
Consistenza: 44
Periodo medio immissione in servizio: 1984-86
Linee di utilizzazione prevalente: Bari-Lecce; Taranto-Brindisi.

Materiale leggero (automotrici diesel e rimorchi)
Consistenza: 49
Periodo medio immissione in servizio: 1975-80
Linee di utilizzazione prevalente: Rocchetta-Gioia; Barletta-Spinazzola; Foggia-Potenza Inf.; Foggia-Manfredonia; Taranto-Brindisi.

Materiale leggero (elettromotrici e rimorchi)
Consistenza: 24
Periodo medio immissione in servizio: 1988-90
Linee di utilizzazione prevalente: S. Spirito-Mola (Servizio Metropolitano); Taranto-Metaponto-Sibari; Taranto-Metaponto-Potenza Inf.

Carrozze di materiale ordinario
Consistenza: 152
Periodo medio immissione in servizio: 1958-65
Linee di utilizzazione: il numero dei treni composti da materiale ordinario è molto limitato. Essi circolano su tutte le linee, fatta eccezione della Foggia-Manfredonia, Barletta-Spinazzola e Gioia-Rocchetta.
Particolare attenzione viene posta nel migliorare la produttività delle carrozze (intesa come chilometri/giorno mediamente percorsi). Attualmente, essa raggiunge valori che ben si collocano nelle medie che caratterizzano le principali reti europee.
La successiva tabella evidenzia l'aumento di produttività ottenuto negli ultimi due anni. I dati si riferiscono agli orari estivi 1992 e 1993.

Tabella 1 - Locomotori diesel

Tipo	Potenza CV	Quantità	Vel. max km/h	Treni realizzati	Anno costruzione
D 443	2000	31	130	Merci	1996/68
D 445	2000	17	130	Viaggiatori	1983/87

Tabella 2 - Automotrici

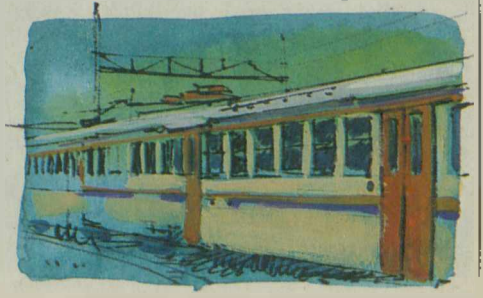
Tipo	Potenza CV	Quantità	Vel. max km/h	Posti offerti	Anno costruzione
ALn 663	200 + 200	15	130	63	1983/84
ALn 668	200 + 200	31	130	68	1980/83

Tabella 3 - Carrozze

Tipo	Quantità	Vel. max km/h	Anno costruzione	Note
UIC - X	19	160	1990	Climatizzate
UIC - X	31	160	1964	
Media Distanza	19	160	1982/83	Vestiboli esterni
Media Distanza	29	160	1979/87	Vestiboli centrali
Media Distanza	7	160	1990/91	Vestiboli centrali
Media Distanza	10	160	1982	con Cabina semipilota
Materiale ordinario	8	140	1959/62	

Sardegna

I mezzi disponibili nella regione per realizzare i circa 100 treni viaggiatori e i 25 treni merci che tutti i giorni feriali percorrono i 436 km di linea delle FS SpA sono costituiti da locomotori diesel trainanti carrozze o carri e da automotrici.
La dimensione del parco è riepilogata nelle tabelle 1 - 2 - 3 nelle quali vengono raccolte le principali caratteristiche dei mezzi.
Il materiale più frequentemente utilizzato per la composizione dei treni viaggiatori è costituito dalle automotrici che vengono solitamente accoppiate fino a quattro pezzi in funzione della domanda da soddisfare. Dotate di banco di comando sia in testa che in coda, consentono una buona flessibilità e sono telecomandabili da uno stesso banco di manovra di guida (fino a tre unità). Vengono utilizzate sia nei collegamenti di breve distanza (Cagliari-Iglesias, Cagliari-Oristano, Sassari-Olbia) che nei collegamenti di lunga distanza. Con composizione di tre pezzi vengono realizzati i due treni oggi più veloci nei collegamenti Cagliari-Sassari: il treno diretto 3966 percorre i 260 km che separano Cagliari da Sassari in 3 ore e 12 minuti (partenza da Cagliari alle 16.00 ed arrivo a Sassari alle 19.12) mentre il treno diretto 3955, nel percorso inverso, impiega 3 ore e 15 minuti (parte da Sassari alle 06.50 e arriva a Cagliari alle 10.05).
Con il materiale "media distanza" vengono realizzate composizioni robuste, fino a otto pezzi, che consentono il trasporto dei pendolari nelle ore di punta. Con tale materiale vengono effettuati tra gli altri i treni Oristano-Cagliari n. 12905 e 12907 che, in arrivo a Cagliari rispettivamente alle 07.18 e 07.46, trasportano in media rispettivamente 420 e 830 viaggiatori.
Con analogo materiale vengono realizzati pure il treno 3951 Macomer-Cagliari (arriva a Cagliari alle 07.50) e il treno Iglesias-Cagliari con arrivo alle 07.34.
Le stesse composizioni vengono utilizzate per garantire le massicce partenze da Cagliari nella fascia 13.00 - 14.30.
Il materiale "media distanza" viene trainato dai locomotori D 445 che consentono la ricarica delle batterie presenti nelle carrozze e la conseguente apertura automatica delle porte.
L'accoppiamento del locomotore D 445 con carrozza "media distanza semipilota" ubicata in coda consente la reversibilità della composizione con comando del locomotore dalla cabina posta appunto sulla carrozza semipilota.
Le carrozze del tipo UIC - X vengono utilizzate prevalentemente per la composizione dei treni in coincidenza con le navi Tirrenia in arrivo e partenza dai porti di Olbia e Porto Torres. Alcune di esse possono essere climatizzate nel periodo estivo.
Lo stesso materiale viene utilizzato per realizzare alcuni treni sulle relazioni Cagliari-Oristano e Cagliari-Macomer.
La modesta quantità di locomotori D 445 provoca a volte, in caso di guasto, la modifica delle composizioni (da carrozze trainate ad automotrici) o l'accoppiamento delle carrozze con locomotori D 443 i quali, previsti per il traino dei carri merci, non consentono di erogare il riscaldamento e non sono in grado di ricaricare le batterie delle carrozze "media distanza", con conseguente impossibilità di apertura automatica delle porte.
Tali inconvenienti, specie nel periodo invernale, sono fonte di disagio per la clientela.
A breve termine non sono previsti particolari innovazioni del parco.
Le trattative in corso fra le FS SpA e la Regione Sardegna fanno intravedere la possibilità di utilizzare sulle linee sarde nuove composizioni diesel munite di cassa oscillante che, assorbendo in parte le caratteristiche di tortuosità delle linee, possono consentire il collegamento Cagliari-Sassari entro 2 ore e 30 minuti.
Tale materiale, di brevetto italiano ma di realizzazione estera, necessiterà comunque di tempi non brevi per l'approvvigionamento.



Sicilia

Sono 332 i treni regionali che circolano nei giorni lavorativi sulle linee ferroviarie siciliane. Un numero di convogli, certamente non trascurabile, che comporta non solo l'impostazione degli orari, ma anche la programmazione e la turnificazione del materiale rotabile.

La composizione dei convogli, infatti, non è uguale per tutti i treni; essa varia in relazione alle caratteristiche delle linee da percorrere, al tipo di servizio di trasporto da realizzare, alla quantità dei viaggiatori normalmente registrata.

Attualmente sulle linee elettrificate Palermo-Messina e Messina-Siracusa vengono impiegate locomotive dei gruppi E.656, E.646 "Navetta" ed E.636. Il gruppo E.656 rappresenta l'ultima tappa dell'evoluzione dei mezzi di locomozione elettrici prima dell'avvento dell'elettronica di potenza. Il loro impiego interessa, per la maggior parte, i treni viaggiatori Espressi ed Intercity di lunga percorrenza.

Le locomotive del tipo E.646 "Navetta" sono caratterizzate, invece, dalla possibilità di essere comandate direttamente dalla cabina di apposite carrozze denominate "semipilota", ubicate all'estremità opposta dei convogli. Quest'ultimo tipo di locomotiva assicura giornalmente in Sicilia l'effettuazione dei treni per "pendolari" sulle linee che interessano le città di Palermo, Messina e Catania. A tali locomotive vengono normalmente accoppiate le carrozze del tipo "media distanza" aventi una massa ridotta (rispetto al materiale rimorchiato tradizionale) grazie alle moderne tecnologie utilizzate nella costruzione della struttura. La minore inerzia offerta da tali convogli e le eccellenti caratteristiche di potenza delle locomotive E.646 garantiscono un'apprezzabile riduzione dei tempi di percorrenza, molto vicini a quelli delle elettromotrici.

Il gruppo più numeroso di mezzi elettrici è costituito dalle locomotive E.636 che sono destinate all'effettuazione dei treni viaggiatori in servizio locale e dei treni merci. Tali mezzi assicurano anche la maggior parte dei servizi straordinari, cioè di quei treni viaggiatori e merci non previsti nella programmazione dell'orario di servizio.

Per quanto riguarda le automotrici elettriche nell'isola viene utilizzato il tipo ALe 582, che si caratterizza per l'equipaggiamento elettronico del circuito di trazione e per una disposizione moderna e razionale dello spazio destinato ad accogliere un numero maggiore di viaggiatori. Le elettromotrici ALe 582 costituiscono — con le carrozze rimorchiate intermedie (Le 763) e con quelle d'estremità (Le 562) — convogli con composizione variabile, per essere facilmente adeguati alle varie esigenze di natura tecnica (pendenze delle linee) e di natura commerciale (affluenza viaggiatori). Tali convogli, oltre ad essere impiegati per effettuare i treni circolanti sulle linee Palermo-Messina, Catania-Agrigento e Palermo-Agrigento, vengono utilizzati anche per il servizio di metropolitana Palermo Centrale-Giachery. E proprio per potenziare il servizio della metropolitana di Palermo sono in arrivo otto nuovi rotabili del tipo GAI. Si tratta di elettromotrici e vetture di tipo leggero, specializzate per effettuare il servizio di metropolitana ferroviaria, che possono trasportare ciascuna fino a 357 passeggeri, di cui 44 seduti e 313 in piedi. L'utilizzazione del nuovo materiale aumenterà sensibilmente la capacità di trasporto degli attuali treni che, soprattutto nelle ore di punta, viaggiano al massimo della loro capienza.

Inoltre è allo studio la possibilità di far circolare sui tratti pianeggianti della linea Palermo-S. Agata di Militello e Messina Catania alcuni convogli composti da locomotive del tipo E.424 e carrozze con piano ribassato.

Sulle linee non elettrificate i treni sono invece effettuati con automotrici termiche e, in misura molto ridotta, con locomotive diesel e carrozze. Il parco dei mezzi leggeri è infatti costituito da 105 automotrici termiche del gruppo ALn 668 e da 14 automotrici del gruppo Ale 663. L'impiego di quest'ultimo gruppo, in particolare, ha consentito di dare un servizio qualitativamente migliore e di ottenere un'economicità della gestione. Tuttavia, le caratteristiche delle automotrici termiche non sono tutte omogenee. È ancora in servizio una limitata quantità di mezzi — la cui costruzione risale ormai agli anni Sessanta — che sono destinati ad essere sostituiti in concomitanza con l'elettrificazione della tratta di linea Roccapalumba-Caltanissetta Xirbi, in corso di completamento.

Le locomotive diesel in servizio in Sicilia sono del tipo D.445, D.443 e D.343, la cui caratteristica comune è quella di aver adottato, come sistema di trasmissione, l'accoppiamento del motore termico con un generatore di corrente che alimenta (attraverso un opportuno circuito di regolazione) i motori elettrici di trazione. Per i treni viaggiatori in servizio locale vengono utilizzate prevalentemente le locomotive del gruppo D.445 attrezzate per essere telecomandate dalle apposite vetture semipilota che si trovano in coda al convoglio e con in composizione le vetture del tipo "media distanza" per l'espletamento del servizio "navetta".

Tutte le locomotive D.445 sono fornite di apparecchiatura per l'alimentazione del riscaldamento elettrico del materiale rimorchiato. Questa particolarità ha permesso di eliminare la necessità, che si determinava durante il periodo invernale, di aggiungere alla normale composizione dei vari convogli, il carro riscaldatore elettrico che comportava come conseguenza la riduzione della velocità e delle prestazioni del treno.

Consistenza parco rotabili

LOCOMOTIVE ELETTRICHE		
E.656	E.646	E.636
31	7	54
AUTOMOTRICI ELETTRICHE		
ALe 582	Le 763	Le 562
29	7	14
CARROZZE "MEDIA DISTANZA"		
130		
LOCOMOTIVE DIESEL		
D.445	D.443	D.343
9	9	29
AUTOMOTRICI TERMICHE		
ALn 668		ALn 660
105		14
CARROZZE ORDINARIE		
30		

Toscana

La tipologia del materiale rotabile assegnato alla Direzione Regionale Toscana si è andata via via omogeneizzando ed attualmente è riconducibile, con una certa schematicità, a quattro tipi di materiali:

*** Automotrici termiche (diesel), gruppo 663/668**

*** Automotrici elettriche e relativi rimorchi, gruppo 642**

*** Vetture a piano ribassato**

*** Vetture media distanza.**

L'assegnazione dei materiali ai vari impianti ferroviari è funzionale alla utilizzazione dei rotabili sulle linee affluenti agli impianti stessi: semplificando al massimo si può dire che all'impianto di Firenze (Santa Maria Novella e Campo Marte) sono assegnati i rotabili normalmente utilizzati sulle linee Firenze-Arezzo-Chiusi, Firenze-Prato-Pistoia-Lucca-Viareggio, Firenze-Pisa, mentre agli impianti di Pisa quelli utilizzati sulla linea Tirrenica, sulla Pisa-Lucca-Aulla e sulla linea Pontremolese.

I materiali oggi a disposizione consentono composizioni reversibili, cioè convogli con locomotiva da un lato e vettura pilota dall'altro, che permettono una rapida inversione del senso di marcia.

In via normale i treni in partenza da Firenze SMN sono composti con la vettura semipilota al paraurti ed il locomotore in testa partenza, così da rendere più funzionale l'invio dei locomotori dalla stazione all'attiguo Deposito locomotive del Romito.

La consistenza attuale del parco rotabili assegnati alla Direzione Regionale Toscana può essere così schematizzata:

- 58 automotrici elettriche (ALe 540, ALe 660, ALe 840, ALe 642)
- 55 rimorchi per automotrici elettriche (Le

640, Le 764, Le 682)
- 85 automotrici termiche ALn 663 (anni di costruzione 1983-1986) e ALn 668 (1980-1983)
- 158 vetture piano ribassato
- 282 vetture "media distanza"
- 12 bagagliai
- Completano il parco rotabili 32 vetture ordinarie utilizzate in modo indifferenziato in ambito regionale.
- Le automotrici elettriche ALe 642, costruite nel 1992, sostituiranno progressivamente tutte le altre.

In generale le caratteristiche tecnico-funzionali dei materiali rotabili a disposizione consentono di garantire livelli di qualità dell'offerta in linea con gli standard europei. Dal 1995 in poi, con l'immissione dei nuovi materiali, sarà possibile — oltre che innalzare il livello qualitativo globale dei rotabili — garantire anche un'utilizzazione più razionale, accentuando le specializzazioni dei servizi sulla base delle caratteristiche della domanda. Quindi una diversificazione per direttrice e per relazione conforme alle esigenze di mobilità espresse in ciascun bacino di traffico.

Si riprendono, per brevità in modo schematico, le caratteristiche salienti della mobilità nella regione Toscana:

* Polo di Firenze, polo di Pisa e Livorno, direttrice Figline/Pistoia: mobilità intensa e consistente;
* Linea Tirrenica, linea Firenze/Siena, linea Firenze/Pisa: mobilità significativa, distribuita nell'intero arco della giornata;
* altre direttrici regionali (bacino senese, Lunigiana ecc.) caratterizzate da una domanda debole e discontinua.

Su questi elementi si è basato il lavoro dei programmatori impegnati ad ottimizzare l'impiego dei rotabili così da garantire, per ciascun treno, un'offerta commisurata alle specifiche della domanda.

È proprio per soddisfare la domanda crescente dei clienti-ciclisti, che sono stati progressivamente attrezzati, fino al totale completamento, i vani bagagli delle automotrici termiche, ALe 668-663, con ganci porta-bici di facile utilizzazione. Ed ancora, per il trasporto delle bici al seguito sono stati attrezzati altri materiali che, all'occorrenza, vengono messi in composizione ai treni ordinari:

* 1 bagagliaio con 72 posti-bici;
* 1 vettura pilota con 20 posti-bici; si tratta di un prototipo realizzato presso l'officina Grandi Riparazioni di Firenze con caratteristiche particolarmente funzionali sia per quanto riguarda l'ancoraggio della bicicletta sia per la facilità di accesso al vano attrezzato.

In questa ottica è stato realizzato un programma di logistica di interscambio nell'intera tratta Firenze-Chiusi, con la realizzazione di posteggi commisurati al flusso di clientela di ciascun impianto.

Analogo programma è stato messo a punto anche sulla direttrice Firenze-Lucca-Viareggio, di comune accordo con i competenti Enti locali e la Regione Toscana.

Rotabili per treni storici

Nello specifico del materiale d'epoca, la Direzione Regionale Toscana dispone di una locomotiva a vapore che ha permesso l'effettuazione di numerose iniziative accolte con grande favore dalla clientela. Si tratta della locomotiva a vapore Gr. 740.451, costruita in Germania dalla ditta Heschel & Shon in conto riparazione danni della prima guerra mondiale, che dopo quasi 60 anni di attività era stata accantonata nel Deposito Locomotive di Modica (SR).

Grazie anche al decisivo impegno di quattro macchinisti del Deposito Locomotive di Firenze ed alla professionalità e competenza delle maestranze delle Officine di Firenze e La Spezia, la 740.451 è stata oggetto di una accurata revisione (riparazione e lavaggio della caldaia, risanamento del tender, revisione completa della pompa per la produzione dell'aria per l'impianto frenante, revisione delle bielle, revisione dell'impianto di lubrificazione ecc.) ed oggi consente la programmazione di treni a vapore particolarmente apprezzati dai tantissimi appassionati e da quanti non vogliono abbandonare un patrimonio che fa parte della storia del nostro Paese.

Per la primavera prossima si prevede di poter disporre anche di cinque vetture "centoporte", completamente revisionate nell'Officina di Livorno, così da permettere una programmazione assai più articolata dell'offerta "treni storici", in grado di soddisfare la crescente domanda.





Servizio integrativo area metropolitana fiorentina

Come già anticipato su "Amico Treno" (n. 8, ottobre 1993), da lunedì 11 ottobre sulla direttrice Figline-Pistoia, sono stati attivati, nelle fasce orarie di maggiore domanda, 22 nuovi treni ad integrazione dell'offerta esistente.

I nuovi servizi, instradati sulla linea di cintura, prevedono nelle stazioni di Firenze Rifredi e Firenze Campo Marte utili coincidenze per un rapido collegamento da/per Firenze Santa Maria Novella. I primi rilevamenti sulla frequentazione confermano il pieno gradimento della clientela per quanto attiene ai servizi programmati nelle fasce di più accentuato pendolarismo. Tutto lascia presupporre che, una volta pubblicizzata maggiormente, anche l'offerta relativa alle fasce orarie di "morbida" troverà soddisfacente accoglienza da parte della clientela, tenuto conto della programmata riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico su gomma concordata con i competenti Enti locali.

Il Soldatino e la Ballerina

28 novembre 1993: 35 mila soldatini invadono la Fortezza da Basso di Firenze

I Quartieri Monumentali della Fortezza da Basso di Firenze, a 200 metri dalla stazione di Firenze SMN, dal 28 novembre al 6 gennaio 1994, ospiteranno "Il Soldatino e la Ballerina", la più grande esposizione di soldatini mai realizzata in Europa ed una tra le più importanti del mondo ed alcune iniziative collaterali.

Nell'occasione la Direzione Regionale di Firenze, con l'obiettivo di proporre l'utilizzo del treno quale valida e comoda alternativa al trasporto privato, invita quanti verranno a visitare la mostra a raggiungere Firenze utilizzando il sistema ferroviario:

* dalla stazione di Firenze Santa Maria Novella la mostra è facilmente raggiungibile attraverso la rampa del binario 16, che collega la Fortezza alla stazione ferroviaria;
* ai gruppi, oltre alle consuete agevolazioni tariffarie (sconto del 20% per gruppi di almeno 10 persone, sconto del 30% per quelli di almeno 25 persone), sarà garantita la riservazione gratuita dei posti, sia per il viaggio di andata che per quello di ritorno. Con ciò, in particolare le scolaresche, potranno unire all'interesse che la manifestazione non mancherà di suscitare, la tranquillità di un comodo e sicuro viaggio in treno;
* nel periodo di sospensione delle facilitazioni per le comitive (dal 15 dicembre al 6 gennaio, data di chiusura della mostra) sarà accordata la gratuità del trasporto ad un accompagnatore per ciascun gruppo composto almeno da quindici persone.

Trentino-Alto Adige

Per l'effettuazione dei treni del trasporto locale nell'ambito delle Direzioni Regionali del Trentino-Sudtirolo viene impegnato un parco rotabili (carrozze e locomotive) costituito da mezzi dalle caratteristiche alquanto differenti sia dal punto di vista tecnico che per l'età. Alcuni sono dedicati a determinate linee, altri hanno un impiego promiscuo, in parte sono dedicati ai treni "regionali" ed in parte ai treni "interregionali". I treni interregionali, composti da 7 carrozze, vedono impegnati veicoli per "medie distanze", con porte di salita alle estremità e sono trainati da locomotive elettriche della serie E652. Le prime sono di recente costruzione, con un'età media di 7-8 anni e con velocità fino a 160 km/h. Le seconde rappresentano l'ultima versione delle locomotive elettriche a comando elettronico, tutte di recentissima costruzione. Sono locomotive di notevole potenza e in grado di raggiungere 160 km/h.
Per i treni regionali circolanti sulla linea **Brennero-Verona** vengono utilizzate carrozze del tipo per "medie distanze" con porte di salita centrali, di costruzione recente, età media 5-6 anni, atte a raggiungere velocità fino a 160 km/h. La composizione dei convogli è variabile da 3 a 5 veicoli, a seconda dell'affluenza di viaggiatori riscontrata sui singoli treni, rimorchiati, prevalentemente da locomotive del tipo E652.
Sulle due linee **Merano-Bolzano** e **Fortezza-San Candido** i treni sono prevalentemente composti con carrozze per medie distanze trainate da locomotive del tipo E424. Queste ultime appartengono ormai alla schiera delle "veterane", con un'età media superiore ai 40 anni, recentemente modificate per consentirne l'impiego con treni reversibili (treni navetta). Di potenza limitata, possono raggiungere velocità massime di 120 km/h. Una parte di treni, circa un terzo, vede ancora in circolazione le ormai vecchie automotrici elettriche del tipo ALe 840 e rimorchi del tipo Le 640.
Sul tratto **Trento-Primolano**, della linea Trento-Venezia, sono prevalentemente in servizio automotrici a trazione diesel del tipo ALn 668, con un'età compresa fra 15 e 20 anni e in parte del tipo ALn 663 di recente costruzione.
Per il prossimo futuro si rende necessaria la radiazione delle elettromotrici ALe 840 e dei rimorchi Le 640, sostituendoli temporaneamente con vetture del tipo per "medie distanze" e definitivamente con elettromotrici di nuova o recente costruzione, in grado di offrire 200-250 posti a sedere e condizioni di viaggio gradevoli. Poi toccherà alle locomotive E424 "lasciare i binari". Il tutto, comunque, non prima dell'inizio della fornitura dei mezzi di nuova costruzione previsto per il 1995.



Veneto

La Direzione Regionale di Venezia conta attualmente nel proprio parco rotabili sia i materiali dell'ex Compartimento di Venezia sia quelli dell'ex Compartimento di Verona confluiti nelle Direzioni Regionali di Venezia, Trento e Bolzano.
Tale parco è eterogeneo, in quanto dispone tanto di veicoli con caratteristiche adeguate alle esigenze della clientela quanto di veicoli ormai superati, utilizzati fino a quando verranno sostituiti da quelli di nuova ordinazione. Per la parte in dotazione all'ex Compartimento di Venezia, l'offerta è costituita: per le carrozze a due piani, da n. 6 vetture del tipo pilota e n. 25 rimorchiate; per quelle a piano ribassato da n. 8 vetture pilota e n. 37 rimorchiate; per quella a media distanza da n. 10 vetture pilota, n. 26 rimorchiate e n. 10 rimorchiate miste. Le carrozze a due piani hanno il maggior numero di posti (142 il tipo pilota e 150 quelle rimorchiate), porte ampie per facilitare la salita e la discesa dei viaggiatori e raggiungono la velocità di 140 km/h. Tra le carrozze a piano ribassato (velocità 140 km/h) quelle pilota, che possono essere attrezzate per il trasporto degli invalidi in carrozzella, hanno 64 posti, mentre quelle rimorchiate offrono 100 posti ciascuna. Le carrozze per media distanza infine, con velocità di 160 km/h, offrono 60 posti sul tipo pilota, 82 posti sulle vetture rimorchiate ed inoltre sulle vetture rimorchiate miste (ad eccezione delle altre che hanno solo seconda classe) 28 posti di 1ª classe e 44 di seconda. Il parco dell'ex Compartimento di Verona offre carrozze a media distanza a vestiboli centrali così suddivise: n. 47 rimorchiate, n. 12 miste e n. 13 pilota. Le carrozze a piano ribassato sono entrate in servizio fra gli anni 1976-79, quelle a due piani e a media distanza fra gli anni 1979-1985. Per quanto riguarda il materiale di trazione, per i mezzi in dotazione all'ex Compartimento di Venezia, disponiamo di automotrici elettriche: n. 11 del tipo ALe 660 (anno 1956), n. 11 del tipo ALe 801 (del 1978), n. 11 del tipo ALe 940 (del 1978); rimorchi elettrici ovvero materiali accoppiabili con automotrici elettriche: n. 46 degli anni dal 1957 al 1977; automotrici diesel: n. 6 del tipo ALn 663 (del 1986), n. 60 del tipo ALn 668 (del 1980); locomotori elettrici: n. 18 del tipo E. 646 (anno 1962), n. 15 del tipo D.345 (del 1975) per passeggeri e merci, n. 11 del tipo D.445 (del 1984). Disponiamo inoltre — dall'ex Compartimento di Verona — di locomotori diesel: n. 17 del tipo D.345.1000 (1975), n. 10 del tipo D.445.1000 (1982); locomotori elettrici: n. 5 del tipo E.424 (1948), n. 19 del tipo E.636 (1957), n. 68 del tipo E.652 (1991-93); mezzi leggeri: n. 15 ALe 840 (del 1950), n. 11 rimorchi elettrici, n. 25 ALn 668.1000 (1976), n. 20 ALn 668.1700 (1971), n. 19 ALn 668.3100 (1980).
Tra il materiale sopraelencato sono da considerarsi tecnologicamente superate (e quindi non più rispondenti alle esigenze della clientela) le automotrici elettriche ALe 660 ed i relativi rimorchi. Esse sono da sostituire, anche in funzione del servizio metropolitano da estendere alle linee dell'area centrale veneta, con ALe 582 di recente costruzione.

Umbria

La Direzione Regionale dell'Umbria non dispone di materiale rotabile assegnato ad impianti di giurisdizione; utilizza, per l'effettuazione dei treni regionali ed interregionali, rotabili assegnati alle Direzioni Regionali limitrofe: Toscana, Marche, Lazio. Si tratta di materiali non omogenei per quanto riguarda le caratteristiche tecnico-costruttive (vetture ordinarie, vetture a piano ribassato, vetture a media distanza, automotrici termiche), ma con requisiti in grado di garantire buoni livelli di servizio in linea con gli standard della domanda da soddisfare. L'impiego dei mezzi è infatti funzionale alle esigenze di mobilità delle singole direttrici.
Sulla linea Terni-Rieti, caratterizzata da una domanda più debole e discontinua, sono utilizzate le automotrici termiche ALn 668; sulle altre linee regionali — Terontola/Foligno e Fabriano/Terni — dove la domanda è più intensa e distribuita nell'arco dell'intera giornata sono impiegate vetture a piano ribassato e a media distanza.
Al momento, tenuto conto che l'età media dei rotabili considerati non si discosta da quella registrata a livello nazionale, non sono previsti significativi interventi di sostituzione anche se, con le prime consegne da parte dell'industria privata dei nuovi materiali a partire da 1995, si potrà contare su un parco rotabili più funzionale in grado di soddisfare le aspettative della clientela.

LETTERE & LETTERE

Cari lettori,
siete in molti ad aver telefonato per chiedere come mai il numero di settembre di ''Amico Treno'' non arrivava nelle Vostre case; qualcuno ha temuto, addirittura, che il giornale fosse stato ''soppresso''. Non dovrete stupirvi, però, se riteniamo di dover essere grati ad un semplice ritardo postale (di cui ci scusiamo, comunque): l'inconveniente, infatti, ha consentito alla nostra redazione di ricevere numerosi e tangibili segnali di affetto che, crediteci, ci fanno sempre immenso piacere. Non possiamo tralasciare alcuni *altri* doverosi ringraziamenti ad alcuni lettori che ci hanno scritto: Elisa Calligaris di Ivrea, Gabriele Guastella di Empoli, Ugo Nardini di Velletri, Mario Sersanti di Milano, Cino Augusto Cecchini di Padova, Bruno Monagheddu di Seregno, Valentino De Marie di Cimbergo (BS), Simona Pezzotta di Sant'Elpidio a Mare (AP), Mario Zanoni di Reggio Emilia, Luigi Piccioni di Avezzano, Vincenzo Di Dio di Milano, Domenico Peruzzi di Desenzano del Garda, Pietro Trematerra di Napoli, Lanfranco Maini di Roma; un saluto particolare a Ciro '79 di Madonna dell'Olmo (CN).
Ultimi giorni per il Concorso ''Metti l'auto in naftalina'': unitevi ai già numerosi partecipanti! Grazie.

Un gesto di gratitudine

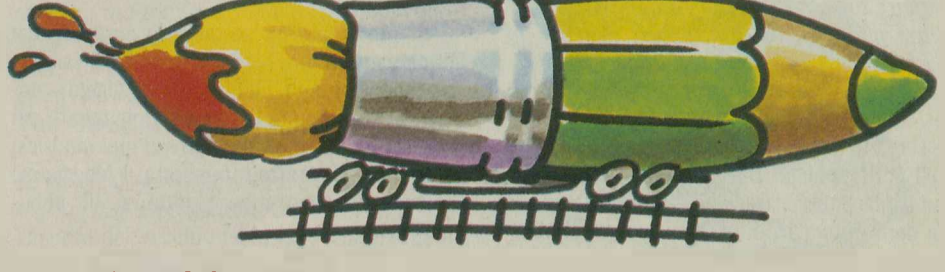
Gentilissimo Direttore,
le scrivo queste poche righe da parte di mia moglie innanzitutto per ringraziare apertamente il personale addetto alle stazioni di Prato-Pistoia e soprattutto il personale alla stazione di Masotti, per la loro squisita cordialità e assistenza in qualsiasi momento di necessità! Sembra proprio di essere in una famiglia.
Per mostrare la nostra gratitudine ed invogliare la gente comune di tutte le categorie a fare uso il più possibile del treno per i propri spostamenti, mia moglie spontaneamente mette in palio un bel quadro dipinto da lei fra tutti i lettori di ''Amico Treno'' che avranno sottoscritto un abbonamento gratuito ad ''Amico Treno'' entro la data fissata da voi.
Il quadro sarà un olio su tela o tempera su tela delle dimensioni di cm 50x70 oppure come suggerito da ''Amico Treno''.
In più, mia moglie mette a disposizione di ''Amico Treno'' un altro quadro di suddette caratteristiche da assegnare, volendo, al vincitore del concorso numero 1.
Questi due quadri saranno inviati in ''omaggio'' ad ''Amico Treno'' appena richiesti.
Prima di salutarla, la Pittrice vuole dare un sincero consiglio a tutti: usate il treno per tutte le vostre esigenze di spostamenti brevi o distanti che siano fin dove arriva il treno. Il treno è stato, lo è tuttora e sarà sempre il mezzo più sicuro di viaggio. Economico e poi non inquina.
Fizza Muraj - Serravalle Pistoiese (PT)

Ovviamente ci fa molto piacere ricevere lettere come questa. Accettiamo volentieri le opere offerte, e ringraziamo l'artista. Il ''monte premi'' del concorso n. 1 a questo punto aumenta e ormai manca poco tempo alla premiazione dei vincitori: inviateci i vostri elaborati! Le modalità per partecipare le trovate in II pagina di copertina.

Il regolamento

Premetto che sono una cliente delle FS e, nonostante possegga un'auto che utilizzo solo quando è indispensabile, ho scelto di privilegiare l'amico treno.
Sabato scorso, come quasi ogni settimana, acquisto un biglietto aperto per il tratto Milano-Conegliano, freccia Dolomiti delle 13,20 dalla Centrale, ma dimentico di timbrarlo.
Mi trovo con qualche minuto di anticipo sulla partenza in fondo al binario 6 e chiedo al capotreno se faccio in tempo a obliterare il biglietto: mi dice di sì e percorrendo all'inverso tutto il binario, quasi di corsa (ma camminavo male perché avevo appena tolto un'ingessatura alla gamba sinistra) trovo il controllore del treno che mi sollecita a salire sul primo vagone perché ormai il treno era in partenza. Spiego il problema e lui mi fa la cortesia di apporvi data e firma. Alla mia obiezione «ma perché non me l'ha fatto il capotreno» mi risponde che «è..., come sempre, solo una questione di persone...».
Il treno parte; più tardi il capotreno vuole farmi pagare la multa e ritirare il biglietto per fare rapporto al controllore suo subalterno che mi aveva aiutato.
A Brescia egli scende e va incontro al subalterno e, agitandogli sotto il naso il mio biglietto, lo sgrida a voce alta *sgarbatamente davanti a tutti.*
A quel punto il treno riparte e io più tardi mi rifiuto di pagare la multa e di dargli le mie generalità e gli dico che, se vuole può chiamare pure la polizia.
A Verona salgono due carabinieri che mi chiedono gentilmente di consegnare un documento. Con quello il capotreno compila il biglietto che sostituisce il mio che trattiene, dicendo risoluto che riceverò il verbale col quale pagherò anche il ritardo del treno. «E i ritardi inverosimili delle FS nei confronti dei passeggeri quando mai vengono pagati?», interviene qualcuno. Davanti ai passeggeri dello scompartimento (...), chiudo la questione dicendogli che gli auguro solo di incontrare prima o poi nella vita persone come lui.
Mi domando: che fare per tanti milioni di DEBOLI in una società così violenta e disumanizzata come la nostra ove hanno ragione sempre e soltanto coloro che si attaccano rigidamente e brutalmente ai regolamenti (verranno senz'altro promossi!), e la DISPONIBILITÀ, l'umanità nei confronti del prossimo è penalizzata perché è perdita di tempo e profitto?
Anna Maria Nardari - Milano

Per più di un anno, fino a quando non è stato ultimato il programma di installazione delle obliteratrici automatiche nelle stazioni, è stata data indicazione al personale di controlleria di non perseguire i viaggiatori che in buona fede avessero dimenticato di vidimare il proprio biglietto a data aperta o di andata e ritorno.
Il titolo di viaggio veniva perciò annullato con l'apposizione della data fatta a penna dall'utilizzatore (o dal ''conduttore'' stesso, se non si verificavano illeciti). Dal 26 settembre u.s. (da quando cioè sono state installate almeno due macchinette obliteratrici in ogni stazione) non è più consentito, neppure al personale FS di scorta ai treni, vidimare con la penna i biglietti.
Pertanto, da quella data, chi viene a trovarsi in vettura senza la stampigliatura regolamentare è assoggettato al pagamento di una soprattassa e di un diritto di esazione che ammontano a complessive 36.000 mila lire.



Non voglio mica la luna: migliorate solamente ciò che già esiste

Vi scrivo in merito alla assurda situazione del servizio urbano ferroviario FS di Roma. Parlando in termini di mobilità infracittadina, l'apporto fornito dalle FS è pressoché nullo: poche migliaia di utenti al giorno di fronte a molti milioni di spostamenti quotidiani con altri mezzi di trasporto, pubblici e privati. In realtà la maggior parte dei miei concittadini ignora totalmente l'esistenza di tale servizio metropolitano, oltre tutto riguardante zone ad alta richiesta di mobilità, quali il Tiburtino, il Tuscolano, l'Ostiense, l'Aurelio (stazione San Pietro), la zona ospedaliera (Gemelli, S. Filippo) e in futuro lo Stadio Olimpico.

Le cause di tale fallimento sono molte: per prima individuerei la mancata chiusura dell'anello ferroviario fra Nomentano e Vigna Clara (preferisco sorvolare sul problema di quest'ultima stazione, costruita ed abbandonata dopo un mese di esercizio, perché vi abito di fronte ed è per me fonte di quotidiana sofferenza il vedere tanto spreco); l'esiguità del numero delle corse, assolutamente inadeguato ad un servizio di tipo metropolitano; la vetustà e inadeguatezza del materiale rotabile impiegato, in sintonia con il tracciato della linea di stampo ottocentesco, in più parti a binario unico non elettrificato, il che comporta necessariamente basse velocità commerciali; scarsissima pubblicizzazione di tale servizio urbano.

Non si pretende la luna dalle FS; sappiamo tutti che siamo in periodo di vacche magre e forse non è questo il momento di grandi investimenti, quale il ponte sul Tevere per chiudere l'anello o la completa elettrificazione e raddoppio della linea; ma perlomeno si può migliorare quello che già c'è. Per esempio aumentando le corse e riducendo il tempo di percorrenza, usando carrozze più confortevoli e dotate di due o più porte, non le attuali automotrici ad unica porta d'accesso, pubblicizzando capillarmente tale servizio, ignorato dai più; e poi tante piccole altre cose come aprire l'accesso alla stazione di San Pietro posto in via Gregorio 7 , sbarrato da anni; creare una comunicazione diretta tramite sottopassaggio tra il Policlinico Gemelli e la stazione Pineta Sacchetti (senza costringere gli utenti ad ampio e pericoloso giro per la Pineta Sacchetti, priva di marciapiedi), aumentare il numero di punti d'acquisto dei biglietti (provate a trovarne uno di domenica); attirando il servizio alle stazioni come Vigna Clara, attestandovi alcune corse; studiare gli orari di coincidenza insieme ad ATAC ed A.CO.TRA.L, e via discorrendo.

Giovanni Ristori - Roma



Il servizio urbano di Roma è stato istituito nell'aprile-maggio 1967 e già allora ne venne curata la pubblicizzazione. Prima in occasione dei campionati di atletica, poi per i Mondiali di calcio del 1990, di tale collegamento (che serve tutte le stazioni comprese fra La Storta e Monterotondo) si parlò ampiamente anche con comunicati diramati dalla televisione. Furono predisposti manifesti (inviati poi alle stazioni), pieghevoli realizzati in collaborazione con il Comune di Roma, la Regione Lazio e le FS, dépliants che riportavano tutti gli orari ferroviari e quelli dei mezzi di collegamento ATAC e A.CO.TRA.L. e numerosi stand furono installati nelle zone di Roma con maggiore richiamo turistico. Attualmente il servizio è utilizzato da circa 4.000 viaggiatori al giorno, serviti sulla tratta Roma Tiburtina - La Storta da 60 treni. Questi dati dimostrano che non solo il servizio è conosciuto, ma che è ampiamente utilizzato dalla nostra clientela.

L'apertura della stazione di Vigna Clara è stata programmata esclusivamente in occasione dei Mondiali di calcio del '90, per le sopravvenute esigenze di quell'avvenimento e, sempre in tale occasione, è stato aperto il sottopassaggio che collega la stazione di S. Pietro con via Gregorio VII. In seguito, per motivi di ordine pubblico, ne fu disposta la chiusura. E la chiusura permane, non potendo le FS provvedere da sole al controllo, vista la distanza tra la stazione ed il sottopassaggio, con la presenza costante di proprio personale adibito esclusivamente a questo scopo.

Il principale obiettivo del Trasporto Locale è quello di costituire una struttura specializzata per i collegamenti regionali e metropolitani, soprattutto attraverso l'integrazione vettoriale. Questo programma prevede quindi la realizzazione di opere, quali sottopassaggi, scale mobili, parcheggi ecc., al fine di consentire il miglioramento e l'adeguamento delle strutture esistenti. A tal fine sono stati impostati numerosi progetti, subordinati però alla partecipazione e all'intervento degli enti locali o privati, interessati ad essi. Tra questi progetti c'è la realizzazione del collegamento tra il Policlinico Gemelli e la stazione di Pineta Sacchetti.

È in previsione un sostanziale aumento dei punti vendita dei biglietti su tutto il territorio metropolitano. Le disposizioni vigenti consentono comunque l'approvvigionamento dei biglietti di tipo unificato presso una qualsiasi stazione della tratta interessata. I viaggiatori abituali possono invece munirsi di abbonamento.

Maremma dimenticata

Nel n° 6/92 di "Amico Treno" si richiama spesso la necessità di avere servizi integrati bus+treno. Era ora: questo fatto, da solo, potrebbe ridare vita a molte linee minori, unitamente ad opportune variazioni d'orario. Ad esempio, la linea Grosseto-Siena potrebbe ricevere linfa vitale, se alcune stazioni diventassero dei punti di scambio (Civitella Paganico, Buonconvento).

Del resto, per motivi "storici", in Maremma molte stazioni sono lontane dai paesi e, non essendo collegate, sono poco frequentate. Sarebbe pertanto necessario rivedere concettualmente la struttura dei trasporti, facendo in modo che gli autobus si attestino nelle stazioni, portando passeggeri ai treni locali. Certo è molto più semplice sopprimere il treno perché scarsamente frequentato, invece, sarebbe più utile rimuovere le cause (tutte le cause) delle "poche teste visibili dai finestrini". In altre parole, le FS dovrebbero adoperarsi affinché gli Enti locali modifichino mentalità in fatto di Trasporti, preferendo un aumento dei collegamenti ed una ferrovia viva e vitale, anziché la sua soppressione a fronte del piccolo disagio di un trasbordo. Tuttavia anche le FS dovrebbero fornire un prodotto gradito alla clientela, modificando opportunamente gli orari e, cambiando finalmente mentalità, pubblicizzare adeguatamente il prodotto fornito, specie in presenza di nuovi treni e/o collegamenti (il ripristino del 6898, ore 9.25 da Grosseto ad esempio, è stato fatto in sordina come se aveste paura che qualcuno... potesse salirci!).

Consentitemi alcuni suggerimenti di costo non certo elevato:

1) da Grosseto non è certo facile raggiungere Chiusi ed Arezzo, neppure in coincidenza;

2) la linea Grosseto-Siena-Firenze andrebbe ulteriormente velocizzata anche per compensare la pessima viabilità ed il servizio andrebbe distribuito nelle fasce orarie più utili;

3) alcuni collegamenti fra le zone nord e sud della provincia potrebbero essere migliorati, rimediando semplicemente a mancate coincidenze per 3 o 6 minuti; il treno 12244 potrebbe sostare a Grosseto anziché ad Orbetello, come pure dovrebbe esserci un collegamento locale da Grosseto per Orbetello intorno alle 13.40.

4) l'11894 non potrebbe attendere l'IC 616? Per finire: 5 ore di vuoto da Livorno per Roma (7.50- 12.50) dovuto ai lavori sulla linea. L'augurio è che tali lavori non abbiano durata "ferroviaria", altrimenti perché non farli anche nelle ore notturne in modo da ripristinare un collegamento più decente?

Paolo Santoni - Grosseto

Che nelle FS occorra un cambio di mentalità è fuor di dubbio, così come è necessario, tra l'altro, migliorare la qualità dei servizi e recepire le esigenze della clientela.

Contemporaneamente, però, dobbiamo gestire una trasformazione aziendale profonda e

non sempre indolore, per passare da quello che poteva definirsi un "sistema dalle risorse infinite" ad un modello societario che prevede efficienza, controllo dei costi, responsabilità diretta sui risultati conseguiti, competizione sul mercato dei trasporti.
L'integrazione fra treno e autobus può e deve rappresentare la più logica soluzione per giustificare il mantenimento in esercizio di molte linee locali, altrimenti avulse dalla rete dei trasporti regionali.
Siamo convinti che solo coordinando e integrando tutte le modalità di trasporto, queste possano fornire un beneficio complessivo alla collettività, con costi sociali accettabili; dobbiamo tuttavia scontrarci, quasi ogni giorno, con una realtà trasportistica e territoriale che spesso si giova proprio delle inefficienze e delle sovrapposizioni di servizi per "sopravvivere", in barba ad ogni logica di pianificazione e di razionalizzazione delle risorse.
Siamo ancora in attesa di una legge di riforma del trasporto regionale, che assegnerà finalmente ad un unico organismo, le Regioni, i finanziamenti (definiti e non più dilatabili a dismisura) e le responsabilità di pianificazione della totalità dei trasporti di interesse locale, sia su gomma che su ferro. In tal modo sarà più facile coordinare tutte le aziende di trasporto presenti sul territorio e razionalizzare tutte le risorse disponibili.
Collegamenti da Grosseto verso gli altri centri toscani (Siena, Firenze, Arezzo, Chiusi eccetera): è innegabile che potrebbero essere aumentati i servizi ferroviari verso queste località, ma non è sicuro che i treni viaggerebbero con indici di frequentazione tali da giustificarne il mantenimento.
Purtroppo, proprio per la configurazione della rete ferroviaria maremmana è impensabile poter rendere competitivi — e quindi graditi alla clientela — molti dei collegamenti menzionati dal signor Santoni, se effettuati con i treni; viceversa, utilizzando gli autobus su alcuni itinerari non toccati direttamente dal treno o decisamente più veloci grazie ad una migliore viabilità (come da Siena per Perugia), si potrebbe fornire un servizio complessivamente migliore. Con la Regione Toscana, tra le più sensibili al problema dell'integrazione delle risorse e della riduzione dei costi, sono già state attuate alcune iniziative in tal senso: basti ricordare la riapertura della linea Siena-Buonconvento, con la conseguente razionalizzazione dei servizi su gomma di quel bacino, o l'effettuazione dei treni diretti da Firenze all'Argentario via Siena e Grosseto.
Tra breve, inoltre, sarà realizzata la completa riorganizzazione dei servizi automobilistici che gravitano lungo la linea Viareggio-Pistoia-Firenze, con una più stretta integrazione sia tariffaria che vettoriale tra i due servizi ed una velocizzazione dei collegamenti ferroviari.
Naturalmente cercheremo di migliorare anche le coincidenze tra i vari servizi ferroviari esistenti; ma va detto che i vincoli di esercizio (binario unico, stazioni atte agli incroci, interferenze con i treni a lungo percorso eccetera) limitano fortemente i gradi di flessibilità con cui può essere sviluppata l'offerta d'orario.
Linea Livorno-Roma: a partire dall'orario estivo '93 questa importante dorsale è stata interessata da una completa ristrutturazione dei servizi a medio e lungo percorso. In pratica, molti treni diretti, ora classificati "Interregionali", sono stati velocizzati e modificati negli orari in modo da favorire l'interscambio con la rete Intercity — già potenziata dal '92 — e migliorare i tempi di viaggio dai centri del litorale tirrenico alle città di Torino, Genova e Roma. Sono stati pure modificati gli orari di alcuni treni regionali (ed altri sono stati istituiti) per mantenere invariata l'offerta complessiva in quelle stazioni non più servite dai treni diretti.
Purtroppo, l'interruzione mattutina della circolazione tra Livorno e Roma è stata mantenuta anche con l'orario estivo, sia per la manutenzione corrente che per i lavori di potenziamento previsti in vari tratti di linea (rinnovo degli impianti di alimentazione elettrica, estensione del blocco automatico, automazione degli scambi eccetera).
Non risulta possibile effettuare questa interruzione in ore notturne, come auspicato dal nostro lettore, a causa dell'intensa circolazione di treni merci a lungo percorso, per effetto — tra l'altro — di molti treni della linea Firenze-Roma dirottati su questa direttrice proprio per poter effettuare su quella linea l'intervallo per la manutenzione.

Parcheggi: anche a Mira-Mirano ci sono problemi

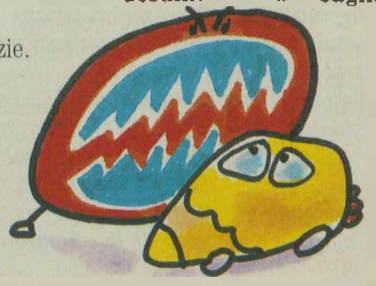
Con mia sorpresa e disappunto ho notato come la stazione di Mira-Mirano, pur disponendo di un capiente spazio interno, vieti il parcheggio alle automobili.
Dovete sapere che questa è una stazione ove si fermano solo i pendolari, è posta lungo il rettilineo che va da Mirano a Dolo, serve diversi comuni sparsi nella pianura e al suo esterno non sono presenti spazi per parcheggiare le auto.
Data la posizione decentrata della stazione, per raggiungerla è necessario utilizzare l'auto od altri mezzi che non sono quelli pubblici. Capisco che agli addetti possa creare qualche difficoltà aprire il parcheggio della stazione (che è talmente ampio da ospitare comodamente tutte le auto che regolarmente vengono parcheggiate all'esterno lungo la strada), ma una razionale politica di utilizzo del treno regionale, nelle zone come la mia, dovrebbe offrire la possibilità d'uso degli spazi esistenti ai soli utenti-viaggiatori.
Pier Giorgio Scolton - Mirano (Venezia)

La sistemazione della stazione di Mira-Mirano è già decisa e progettata. Si prevede l'abbattimento del vecchio fabbricato viaggiatori — non appena completato il nuovo — e di altre strutture non più in uso. Grazie a questi lavori sarà recuperata l'intera area corrispondente al vecchio fabbricato e quella prospiciente al nuovo, che verranno destinate a parcheggi auto, depositi cicli e pensiline ricovero.
Una volta attrezzata, l'area della stazione di Mira-Mirano potrà essere adibita — oltre che a parcheggio — anche a centro di interscambio con i bus del servizio pubblico sulla direttrice Vicenza-Mestre, unitamente a Dolo. Il tutto è in attesa di nuovi finanziamenti.

Il parcheggio di Cagliari

Nel numero di dicembre 1992 avevo letto, nello "Speciale Compartimenti", riferito a Cagliari, una notizia che mi aveva particolarmente colpito; ho voluto attendere qualche mese per verificarne l'attendibilità. Tale notizia riguardava la realizzazione, da parte delle FS, di un parcheggio a pagamento, per circa 350 auto, da ubicare in un'area adiacente all'ingresso principale della stazione ferroviaria di Cagliari.
A dire il vero nutrivo non pochi dubbi sulla concreta attuazione di tale progetto, anche in relazione al fatto che da sempre si parla di realizzare aree attrezzate, Cagliari compresa, per risolvere, anche se parzialmente, il problema del parcheggio in prossimità dei "centri storici". Ad oggi, salvo rari casi, di concreto nulla è stato fatto, né penso si farà nel breve e nel medio termine, poiché diatribe politiche, legate ad interessi economici contrapposti, di fatto bloccano ogni iniziativa in tal senso.
Rompendo, come si suol dire, gli indugi, ho constatato in questi giorni, con piacere e personale interesse, che il vostro progetto si è concretizzato e non solo nei tempi previsti (cosa del tutto inusuale nel nostro paese) ma addirittura con qualche mese di anticipo.
Svolgendo l'attività professionale nelle immediate adiacenze, mi sono ovviamente "precipitato" a sottoscrivere l'abbonamento che mi consente finalmente di non avere l'assillo quotidiano della disperata e spesso inutile ricerca di un parcheggio, collezionando parecchie volte multe salate, se non la rimozione dell'auto con il carro-gru.
In conclusione ritengo che l'iniziativa, come già precedentemente detto, meriti un giusto apprezzamento, non solo da parte mia, ma anche da parte di tutti gli utenti cagliaritani che giornalmente, per motivi diversi, gravitavano sul centro storico.
Gesuino Murru - Cagliari

Grazie.



Ridateci il nostro treno

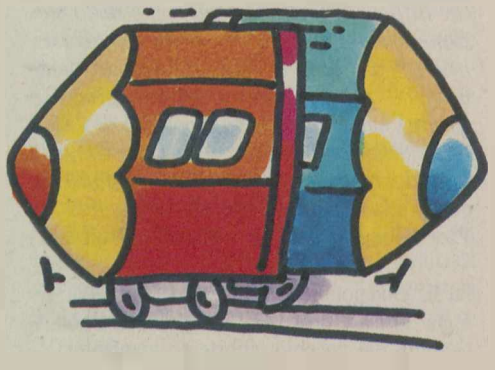
Premetto che, come molti altri lavoratori della mia vallata, faccio tutti i giorni la spola dalla Val di Magra (stazione di riferimento Sarzana) a Genova.
Leggevo in un articolo del "Secolo XIX" di Genova, pubblicato il 15 giugno, che le fermate dei treni vengono programmate in base al numero di passeggeri che salgono o scendono in una stazione. A me personalmente sembrano frottole, che non corrispondono alla reale situazione.
Noi avevamo un diretto in partenza da Genova alle 17.10 che fermava a Sarzana alle 18.55 e ogni sera eravamo veramente in molti pendolari a scendere da quel treno.
Ora, col nuovo orario e con la nuova politica ferroviaria, lo hanno tolto e così, non avendo il treno per tornare alla sera, non possiamo utilizzare la stazione di Sarzana neanche al mattino perché, dovendo fare il tragitto fino alla stazione in macchina, siamo costretti ad andare a La Spezia, con consistenti costi e perditempi in più: pensate che per lavorare otto ore stiamo fuori casa quindici ore, un po' tante. Ma questo a chi interessa?
Le FS, per tacitare il malcontento che c'è in zona, fanno fermare il treno che parte da Genova alle ore 15.12, ma ditemi: quanti sono gli occupati nel settore privato che possono lasciare il lavoro alle 15.00?
A noi serve la fermata a Sarzana dell'interregionale in partenza da Genova alle 17.22.
Per favore, con il prossimo orario invernale, ridateci il nostro treno. Grazie infinite.
Mario Tommarchi - Ameglia (La Spezia)

L'avere tolto alcune fermate (Sarzana compresa) ai treni, è stato un tentativo — rivelatosi maldestro — per velocizzarne la marcia.
Per l'orario invernale 1993-94 sono stati revisionati i treni interregionali della linea Torino-Livorno e Pisa- Roma, rivedendo i criteri di attribuzione delle fermate: a Sarzana (ed anche a Carrara), da settembre, si fermano tutti gli interregionali.

Ma cos'è questo zoom?

Attento ed interessato lettore della vostra rivista fin dal primo numero, ho usufruito del modulo di inserzione per riceverla, credo tra i primi, ma ho atteso invano che ciò si verificasse. Poiché nel n° 7 del mese di dicembre 1992 comunicate che avete provvisto a soddisfare le richieste di oltre 45.000 abbonati, a tutt'oggi, non avendo ancora ricevuto risposta, invio di nuovo il mio indirizzo, nella speranza di una definitiva entrata nell'elenco abbonati.
Vi allego lettera da me inviata ad alcuni giornali, in data 18/11/1992, che, se vorrete, potrete senz'altro pubblicare nella rubrica "Lettere&Lettere" della vostra rivista.
«...Siamo una tipica famiglia italiana, marito, moglie e due figlie, di 16 e 13 anni; fino a poco tempo fa, per viaggiare in ferrovia avevamo la "Carta Famiglia", che permetteva di effettuare viaggi a prezzi ragionevoli: oggi non c'è più. Come mi rispose in passato il sig. Lorenzo Gallico, dell'Ufficio Stampa FS, la tessera è stata eliminata "...per risanare il bilancio..." e "...per la scarsa utilizzazione da parte della clientela..."! Ma allora, se era poco usata, come poteva arrecare appesantimenti al già incredibile deficit delle FS? Oggi, da Genova a Roma, solo andata, in 2ª classe, si pagano quasi 150.000 lire, pensate se si usasse l'Intercity con supplemento rapido. Nell'Orario Ufficiale delle FS della scorsa estate è comparso il biglietto "ZOOM", per nulla evidenziato e reclamizzato, tanto che gli stessi addetti agli Uffici Informazioni delle stazioni di Genova Principe e Genova Brignole erano in difficoltà. Riporto dall'Orario FS:
«ZOOM... per mini gruppi composti da 2 a 5 persone delle quali una sia un giovane di età inferiore ai 16 anni... Prevede le riduzioni del 25% per gli adulti e del 50% per i giovani fino a 16 anni».
Dopo ricerche prolungate, è risultato che si tratta di un biglietto di andata e ritorno internazionale. Di conseguenza d'ora in poi sarà più conveniente acquistare un biglietto per Lugano piuttosto che per Como, per Montecarlo anziché per Sanremo, per Innsbruck invece che per Vipiteno, per Lienz e non per S. Candido ecc. ecc.
Scusate, la cosa se non è comica è almeno incredibile!
Vuole dire che se da qualsiasi località italiana del Nord vogliamo andare a Lecce, Palermo o viceversa, dobbiamo spendere un sacco di soldi, se andiamo all'estero siamo favoriti da una consistente riduzione.
Non comprendo, solo per usare un linguaggio educato.
Non solo, ed è un'aggravante, alcuni treni sono classificati Intercity solo per il percorso italiano, come il "Ligure" (Milano-Nizza), il "Mont-Cenis" (Milano-Lione); quindi, acquistando un biglietto per un percorso italiano bisogna pagare il supplemento rapido, mentre se si va all'estero si è esentati.
Contraddizioni in abbondanza, che ci fanno capire come i dirigenti delle FS non sappiano organizzare con intelligenza le poche opportunità offerte ai viaggiatori.
Da quanto detto, si ricavano delle considerazioni che sono proprio il contrario di ciò che le FS probabilmente vorrebbero e cioè, se viaggiate in tanti in famiglia:
1) usate l'automobile, costa meno; 2) non andate in Italia ma all'estero, costa meno.
Proprio mentre sto scrivendo questa lettera leggo un bell'articolo di A. Talani, con intervista al Presidente del T.C.I. Giancarlo Lunati su "il Giornale" del 17/11/1992 «...per rilanciare l'immagine dell'Italia e promuoverla come destinazione turistica...».
Se le premesse e le azioni delle FS sono quelle sopra citate c'è da stare allegri.
Mi scuso per la lunga lettera ma ho voluto, con la presente, evidenziare ai poveri utenti in quale considerazione sono tenuti i passeggeri dai responsabili di settore delle FS».
Angelo Perini - Genova

Ci auguriamo che il signor Perini possa leggere le risposte che seguono su "Amico Treno", che dovrebbe (finalmente!) giungergli a casa.
La Carta Famiglia e il biglietto "ZOOM" sono offerte commerciali e, in quanto tali, sono iniziative soggette a revisioni, limitazioni d'uso o ad abolizioni. La Carta Famiglia (e tutte le "carte" ferroviarie, come già risposto più volte su questa rivista, esempio "Amico Treno" n° 7/92 e n° 4/93) non è da considerarsi un diritto, bensì uno sconto.
Il biglietto "ZOOM", in particolare, è un'offerta commerciale speciale in servizio internazionale, concordata in sede C.I.V. (Convenzione Internazionale Viaggiatori, cui partecipa la maggior parte dei Paesi europei, compresa l'Italia) e può quindi accadere che questa ed altre offerte internazionali non trovino analogo riscontro con quelle valide in servizio interno. Accordi internazionali intervengono anche per la classificazione dei treni che circolano fra i Paesi europei: convogli considerati Intercity in territorio estero sono classificati Espressi in territorio italiano.
È vero, però, che l'intera politica tariffaria sta subendo una trasformazione profonda. Nelle fasi di cambiamento possono prodursi incongruenze: perdonateci. Però, il biglietto Genova-Roma in IC seconda classe costa 50.700 lire e 70.100 sul Pendolino, sempre in 2ª (cena compresa), non 150.000!



Due facce... ma non della stessa medaglia

Dopo aver letto la vostra risposta a Maurizio Alfisi sul numero 5/93 di "Amico Treno", abbiamo sentito il bisogno di scrivervi per protestare. E i motivi sono due. Siamo un gruppo di pendolari, "clienti" della tratta Schio-Vicenza e davvero non capiamo il motivo per cui questa linea dovrà essere soppressa. È un assurdo perché il Trenino (come lo chiamiamo affettuosamente) è sempre pieno di studenti che raggiungono le sedi universitarie di Padova, Verona e Venezia, nonché

di lavoratori, ma anche di "gitanti". Non avrebbe quindi senso la sua soppressione, ci vorrebbe piuttosto un potenziamento, magari con dei collegamenti diretti con Padova e Verona.
Il secondo motivo è che non è giusto che si badi sempre e solo all'economia, bisogna anche girare la medaglia e guardare all'ecologia: 2.000 km di strada ferrata in meno in Italia vorrebbero dire molte più automobili e, quindi, maggiore inquinamento. La sostituzione del treno con pullman è solo un palliativo, perché si sa bene che questi sono più lenti, più inquinanti e meno comodi. Perciò verrebbero meno sfruttati: ma questa sarebbe, possiamo dire ironicamente, una fortuna perché, se tutti i pendolari che ora si servono del trenino sfruttassero le autocorse sostitutive, un pullman non sarebbe sufficiente, soprattutto di lunedì e di venerdì, quando in treno non ci si sta neppure in piedi. Rivolgiamo il nostro appello a voi di "Amico Treno", sperando che difendiate la causa di moltissimi utenti delle Ferrovie italiane, ma invitiamo anche i nostri lettori a scrivere numerosi, per darci una mano. Del resto a noi, come a molti altri, l'Alta Velocità non interessa: preferiamo poter continuare i nostri viaggi abituali, magari senza esorbitanti aumenti nel costo degli abbonamenti.

Un gruppo di studenti di Vicenza

Il futuro delle linee secondarie, interessate da traffico esclusivamente locale, dipende non tanto dalle decisioni della FS SpA, quanto piuttosto dalla legge sul trasporto pubblico locale, attualmente in fase di elaborazione. La regolamentazione della materia demanderà alle Regioni la competenza anche sul trasporto locale ferroviario ed assegnerà loro le relative risorse finanziarie. Spetterà pertanto alle Regioni definire i piani ed i programmi di trasporto, i livelli di servizio, la funzione, il ruolo di ciascun sistema e il relativo coordinamento, nonché le condizioni di offerta e le tariffe. È in questo contesto che sarà deciso il mantenimento o meno della linea Schio-Vicenza, sulla quale vengono effettuati quotidianamente in media 3.500-3.700 viaggi nei giorni lavorativi e 800-850 nei festivi. Valori che si riducono notevolmente nel periodo estivo non scolastico.
In merito alla linea, noi possiamo segnalare l'impegno sostenuto dalle FS per l'eliminazione o l'automazione dei passaggi a livello, la realizzazione degli apparati centrali per il comando dei deviatoi nelle stazioni, interventi già completati. In programma c'è la realizzazione (già finanziata) del sistema per il telecomando delle stazioni, di cui si prevede la messa in funzione nella seconda metà del 1994. Tale sistema consentirà, oltre ad una maggiore flessibilità e sicurezza nella regolazione della circolazione dei treni, anche un minor impiego di personale, con conseguente riduzione dei costi di gestione (presupposto indispensabile per il mantenimento della linea). Programmato



è pure il rinnovo di estesi tratti di binario (cosa che consentirà di aumentare la velocità raggiungibile dai treni).
Le FS SpA sono tenute al rispetto delle norme del codice civile sui bilanci societari, ragion per cui la "faccia economica della medaglia" è un vincolo cui non possono sfuggire. La "faccia ecologica" riguarda la collettività nel suo complesso. Spetta a chi ha l'onere di governare la cosa pubblica decidere sul ruolo che ogni modalità di trasporto dovrà svolgere e incentivare, con tutti gli strumenti disponibili, l'uso del mezzo meno inquinante: il treno. In questo ambito, quindi, le FS SpA opereranno per svolgere il ruolo assegnato e per fornire le prestazioni che saranno richieste, a fronte dei corrispettivi concordati.
Quanto ai collegamenti diretti fra la linea Schio-Vicenza e le città venete sede di università (Venezia, Padova, Verona) attualmente gli stessi, vista la pressoché totale utilizzazione della potenzialità dei vari tratti della linea Milano-Venezia, in particolare nelle ore di maggior domanda, risultano di fatto impossibili. L'ipotizzata nuova linea Milano-Venezia, liberando quella attuale dal traffico veloce a lungo percorso, consentirebbe una disponibilità sull'esistente tale da incrementare l'offerta di trasporto regionale ed interregionale, soddisfacendo esigenze analoghe a quelle manifestate dagli studenti vicentini.

Il "pisolino" del pendolare

Apprezzo molto il tentativo di sensibilizzare gli utenti al contributo che possono dare per la pulizia dei treni e degli arredi e, col rispetto a volte delle buone maniere, ad un viaggio più comodo per tutti.
Da questo punto di vista devo condividere la lettera di Elsa Altobelli di Priverno "Mai più con i piedi in faccia" e la vostra risposta pubblicata sul numero di giugno '93. Ma, pur se il discorso è controcorrente, vorrei spezzare una lancia anche a favore di chi, in certe circostanze, per schiacciare un bel "pisolino", allunga i piedi sul sedile di fronte.
Sono un assiduo utilizzatore del treno "Tigullio" che ogni mattina porta un buon numero di pendolari dalla Riviera di Levante fino a Milano. Il treno parte da La Spezia alle 5.25 e arriva a Milano alle 8.47 e, pur essendo considerato Intercity, per fare 250 km impiega, tenuto conto dei ritardi, poco meno di quanto impieghi il Pendolino da Milano a Roma. Le carrozze, sempre le stesse da 20 anni, sono del tipo che credo si chiami X, a compartimenti, con i sedili allungabili che si congiungono a due a due. Da quando esiste il treno, i pendolari sulle distanze più lunghe, in genere tutti abbonati, si concentrano nelle ultime carrozze, abbassano le tendine, allungano i sedili e cercano di recuperare un po' di sonno. D'altra parte, se i sedili sono stati progettati allungabili, credo che sia naturale farlo nelle prime ore del mattino. Il personale ferroviario da sempre effettua la controlleria cercando di dare il minimo disturbo, accendendo le luci dei compartimenti solo per il tempo necessario. Le ultime vetture del treno restano abbastanza vuote fino a Voghera, quando salgono (sono ormai le otto) i pendolari a più corta distanza e, in previsione di ciò, i sedili sono messi in posizione normale.
Anche il giorno 5 luglio, pur essendo un lunedì, le ultime vetture del "Tigullio" sono partite da Genova mezze vuote. Il personale ferroviario salito a Genova, prima di effettuare la controlleria, in modi gentili ma fermi, ha invitato a mettere i sedili in posizione normale, anche se, come nel mio caso, ero solo nel compartimento, non vi era nessun viaggiatore nel corridoio e la prima fermata sarebbe avvenuta dopo 46 minuti.
Non ti sembra, caro "Amico Treno" che, almeno in questo caso, o nell'interpretazione data da alcuni ferrovieri, il tuo invito alla pulizia ed al decoro, penalizzi un po' troppo i forzati del pendolarismo a lungo percorso? Non ti pare che siano stati già penalizzati con la soppressione, rispetto a qualche anno fa, di quattro fermate in Liguria e con l'introduzione di due fermate in Lombardia, privilegiando il pendolarismo a breve percorso?

Gianfranco Esposito - Milano

Abbiamo sempre ribadito che il treno è il mezzo di trasporto da privilegiare, anche per la comodità del viaggio. Usare il treno nelle prime ore del mattino vuol dire evitarsi l'accorta vigilanza richiesta invece dalla guida dell'auto. Comprendiamo che per il pendolare costretto alla quotidiana levataccia per raggiungere il posto di lavoro potersi riappisolare rappresenti una normale abitudine. È "abitudinaria" anche la tolleranza del nostro personale di controlleria che, in questo caso, evita di disturbare il recupero di sonno del pendolare. Ma cerchiamo di non fare dell'abitudine una pretesa. Il personale FS, per poter garantire un servizio migliore, è stato sensibilizzato ancor più dei viaggiatori al rispetto delle norme e delle buone maniere.
Potrà sembrare un'insolita intransigenza il fermo invito a riportare i sedili in posizione normale, ma certamente il fine di questo rigore — apparentemente eccessivo — non è penalizzare il viaggiatore; è inteso ad evitare che il pendolare a breve distanza possa essere costretto a viaggiare in piedi... solo perché arrivato dopo.

Mettetevi gli occhiali prima che sia troppo tardi

Lorenzo Necci, Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, ama ripetere da qualche tempo una frase che è diventata quasi un ritornello: «Impensabile far viaggiare treni in cui vi sia più personale che clienti». Opinione senza dubbio ineccepibile, se si tiene conto della sola, fredda logica aziendale. Mi pare, tuttavia, che venga trascurato un particolare: le Ferrovie dello Stato devono svolgere un servizio pubblico, per quanto ispirato a criteri "europei" di efficienza ed economia.

Il taglio dei "rami secchi" ferroviari (600 km nella sola Lombardia), più volte ventilato negli anni passati, torna oggi a presentarsi con forza nel quadro di un'economia nazionale sconvolta da deindustrializzazione, disoccupazione, debito pubblico. La soppressione delle tratte minori (alcune delle quali da poco ristrutturate per permetterne il rilancio) avrebbe in questo momento un costo sociale pesantissimo, la cui responsabilità è da addebitare unicamente alla miopia delle Ferrovie.

Ha mai provato l'avvocato Necci a chiedersi perché i treni viaggiano vuoti? Il problema è che il cliente diventa sempre più esigente: alle soglie del 2000 non si accontenta certo di treni locali che percorrono 65 km in 95 minuti, alla brillante "velocità commerciale" di 41 km/h (no, non è il Terzo Mondo: è solo la linea Pavia-Vercelli).

Quale può essere l'attrattiva di un servizio lento, inefficiente, scomodo?

Chiaramente nessuna, e l'avvocato Necci dovrebbe essere il primo a capirlo. Anche la proposta che a finanziare le linee di interesse locale siano Comuni e Province (notoriamente ricche di fondi) appare talmente ridicola da suonare provocatoria.

Il problema, in realtà, è un altro. Al giorno d'oggi, la clientela si concentra soprattutto nei piccoli e medi "poli" e chiede innanzitutto tre cose: velocità, puntualità, frequenza. L'introduzione di collegamenti diretti (con fermate nelle principali stazioni) anche sulle linee secondarie costituirebbe un forte incentivo a scegliere il treno invece dell'auto. Non dico che i "locali" veri e propri debbano essere cancellati, perché anche questo rappresenterebbe un costo per la società; affermo soltanto che i treni fantasma che fermano ogni cinque chilometri non hanno ragione di esistere e devono fin da subito essere sostituiti con "diretti". Un treno diretto tra Vercelli e Pavia, ad esempio, sicuramente non viaggerebbe vuoto.

Questo è l'unico modo per salvare quelle linee altrimenti destinate a morte certa. Ammesso che non sia troppo tardi.

Eric Poli - Ivrea (Torino)

È vero che le FS devono svolgere un servizio pubblico, ma (dal momento che sono diventate SpA) non possono sopportarne l'onere da sole, cioè non possono farsi carico, senza altre sovvenzioni, del mantenimento di servizi pubblici che costano più delle tariffe.

Ribadiamo: il progetto del quadruplicamento delle direttrici fondamentali, tenuto conto proprio degli errori di valutazione fatti nel nostro passato, rappresenta un investimento capace di ridurre la "distanza" con le altre realtà europee. Quest'investimento, sottraendo al trasporto su strada grosse fette di traffico viaggiatori/merci per le medie e lunghe percorrenze, consentirebbe, servendosi di avanzate tecnologie, di ottimizzare l'intera rete ferroviaria. Liberando le linee oramai più che sature, i treni regionali non dovrebbero più soccombere e potrebbero viaggiare puntuali, veloci e con maggiore frequenza. È quello che vuole la clientela... e che noi ci sforziamo di offrire. (Per inciso rammentiamo che la velocità media di un treno locale si attesta sui 50 km/h in Europa, non nel Terzo Mondo).

Se il Governo deciderà di approvare le nostre proposte, lavoreremo, in collaborazione con le Regioni, in una direzione che evita tagli traumatici o, perlomeno, taglia solo dove si può offrire una reale alternativa al treno, nel rispetto di tutte le esigenze. Altrimenti il destino di molte linee, non solo delle poco frequentate, sarà presto quello paventato dal nostro lettore.

Per inciso, non esistono in Lombardia 600 km di linee a scarso traffico.

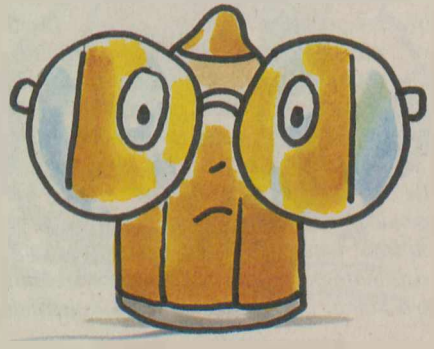
Nulla in vista per Fondi?

Abbonato da oltre venti anni alla linea Fondi-Roma, in prima classe, vorrei sapere perché Fondi, con un hinterland che passa i 40.000 abitanti, con il M.O.F. (Mercato Ortofrutticolo di Fondi), il secondo mercato dopo quello di Milano e Bologna e con un gran numero di utenti FS, non risulti nel grafico ferroviario, dove sono presenti invece stazioni molto più piccole. Da vari anni se ne parla, ma le parole non corrispondono ai fatti. In proposito rammento che la Regione Lazio (con decreto del Presidente della Giunta, pubblicato anche sul bollettino della Regione) ha decretato Fondi zona di interesse turistico regionale.

Secondo problema: da diverso tempo, nella formazione dei convogli, le carrozze di prime classe vengono messe alla rinfusa e non hanno più una collocazione fissa (concentrate in testa al locomotore, al centro o in coda) come accadeva precedentemente. Una volta ho segnalato la questione alla stazione di Roma Termini e mi è stato riferito che sul foglio corsa erano sistemate normalmente, cosa che in effetti non corrisponde alla realtà. Io, come altri utenti della linea citata, pago centinaia e centinaia di migliaia di lire per stare più comodo. Le FS eliminano le tariffe ridotte — vedi l'abolizione della tariffa 22 per studenti e lavoratori — e offrono un pessimo servizio con tariffe elevate. Noi viaggiatori, all'arrivo del treno in stazione, dobbiamo precipitarci per raggiungere la prima classe e una simile corsa per accaparrarsi il posto non credo faccia piacere soprattutto a chi soffre di asma bronchiale e di ipertensione arteriosa. Una volta un dirigente, alle mie rimostranze, disse che in ogni stazione c'è il monitor che indica dove sono ubicate le prime classi. È mai possibile che ogni mattina si debba andare a disturbare il dirigente per avere indicazioni sull'ubicazione della prima? Non si potrebbe avere una predisposizione fissa come avveniva tempo fa?

Infine, vorrei chiedere come mai Fondi sia l'unico comune lungo l'intera linea a non avere un sottopassaggio pedonale che consenta di evitare incidenti (qualche volta solo per la prontezza di spirito dell'Ufficio Movimento si sono salvati dei passeggeri!). Insomma, stazioni più piccole di Fondi hanno il loro sottopassaggio, Fondi, con i suoi 40.000 abitanti, no. Non c'è nulla in vista?

Antonio Mosconi - Fondi (Latina)



Fondi, importante comune laziale, non è presente — come altri rilevanti centri — sul grafico FS perché su questo vengono riportate unicamente le stazioni che rivestono particolare interesse nell'ambito ferroviario (senza che ciò sminuisca il valore delle città non citate!). Rassicuriamo il signor Mosconi anche per l'altra "dimenticanza" riguardante Fondi: la mancanza di un passaggio pedonale. Tra i progetti FS a breve termine è prevista la realizzazione dei sottopassaggi in molte stazioni che oggi ne sono prive, data l'importanza che riveste questa infrastruttura. Il sottopassaggio di Fondi è tra i primi in programma (in attesa di poter disporre delle risorse necessarie) nel Compartimento di Roma.

Conosciamo i disagi subiti dai viaggiatori in possesso di biglietto di prima classe per accedere ai posti spettanti; cerchiamo sempre, per quanto possibile, di rispettare l'ubicazione prevista per le carrozze o, almeno di limitare, con l'adozione di adeguati provvedimenti, gli inconvenienti che derivano da eventuali cambiamenti. Fornire informazioni più efficaci, tempestive e complete (e tra queste rientra anche l'informazione circa la composizione del convoglio, tramite altoparlante, al momento dell'arrivo del treno in stazione, o di una variazione rispetto a quella indicata nell'orario murale), rientra nell'esigenza di articolare un nuovo e più chiaro sistema di comunicazione con la clientela.

I pezzi da museo

Ho visto a Nocera Inferiore una locomotiva a vapore. Un'altra è a Napoli Centrale, tra le locomotive "normali", insieme a un vecchio elettrotreno, fermo lì ad arrugginire. A 15 minuti da Napoli c'è il Museo ferroviario di Pietrarsa (consiglio a tutti gli "amici del treno" che passano per Napoli di visitarlo), di proprietà delle FS. Perché questi treni non lo vanno ad arricchire? E perché, invece, tutti i binari della stazione di Torre Annunziata Centrale, così grande, vengono utilizzati per lasciare arrugginire le vecchie carrozze oggi in disuso? È un vero spreco!
Perché le FS non aprono un'officina di demolizione? O perché non fanno demolire il materiale da officine private? Quando si porta a rottamare un'automobile si ricava sempre qualcosa o, al limite, non si sostengono spese.

Giancarlo Volpes - Castellammare di Stabia (Na)

Le FS stanno attuando uno studio su tutto il territorio per fotografare la reale situazione del materiale ferroviario accantonato e per selezionare quello che abbia un certo interesse storico.
La ricerca è finalizzata alla programmazione di un restauro mirato del materiale effettivamente rappresentativo dell'evoluzione delle tecniche ferroviarie, che possa però essere recuperato con costi contenuti e che abbia determinate garanzie di funzionalità. È infatti intenzione delle FS (come già detto nella risposta al Sig. Mezzetti sul n° 2/93 della nostra rivista) effettuare con il detto materiale treni d'agenzia per amatori o per coloro che ne facciano specifica richiesta.
Per quanto riguarda la demolizione, facciamo presente che vi sono già ditte private specializzate nella rottamazione del materiale rotabile ferroviario, che operano secondo un preciso piano di alienazione.

Per scendere e salire

Visto che le ferrovie tendono a migliorare le proprie vetture non solo nell'aspetto ma anche nelle comodità offerte ai passeggeri, mi sembra strano che si continuino a costruire le carrozze destinate a lunghi percorsi con quelle piccole e scomodissime porte.
Perché non si adottano quelle larghe e comode porte delle vetture destinate ai treni regionali? Messi a confronto i due tipi, tutte le considerazioni sono a favore del secondo.
Nelle vetture per lunghi percorsi, scendere e salire diventa un'acrobazia pericolosa non soltanto per le persone anziane o menomate, ma per tutti coloro che, con bagagli in mano, sono costretti ad usare scalini molto più alti del normale, più stretti del piede e messi quasi verticalmente, tanto che l'uno copre l'altro e come se questo non bastasse, ci sono le pedane mobili che costringono chi deve aprire le porte dall'interno a stare in posizione sbilanciata mentre girano maniglie tanto rigide da richiedere braccia forzute, spesso non disponibili.
A complicare maggiormente le cose, si aggiungono quelle microscopiche piattaforme agli ingressi, sempre ingolfate di persone e bagagli, che fanno da tappo a chi deve scendere o salire: nel progettare nuove vetture basterebbe sacrificare uno scompartimento ed utilizzare lo spazio disponibile per allargare le piattaforme e dare maggior respiro al movimento dei passeggeri.
Nelle altre vetture questi inconvenienti non ci sono, i gradini si salgono o si scendono normalmente, le porte sono spaziose e in più si aprono e si chiudono automaticamente.
L'automatismo non è soltanto un vantaggio per i passeggeri, lo è anche per il personale che ad ogni stazione, prima della partenza, non deve andare a chiudere le porte lasciate aperte dal pubblico.
Penso che ci siano delle convenzioni internazionali che stabiliscono come devono essere le carrozze ferroviarie e dato che anche all'estero le persone sono fatte più o meno come noi, con le stesse gambe, le stesse braccia e le stesse esigenze fisiche, sarebbe opportuno anche per loro adottare delle porte più agevoli. Con un po' di buon senso ed un po' di buona volontà le convenzioni si potrebbero cambiare.

Silvano Zanni - Torre del Lago (Lucca)

Alcuni treni, in dipendenza della loro composizione, spesso fermano in stazioni prive di marciapiede. I passeggeri, specie se persone anziane, si trovano in grave difficoltà, sia per scendere che per salire (vedi, per esempio, i treni da Milano per Calabria e Sicilia) e molto, ma molto di più quando c'è cattivo tempo. Inoltre è chiaro che quanti si trovano nelle vetture ferme fuori dai marciapiedi non possono avvicinarsi a quelle centrali a causa dei bagagli, oltre che per l'età.
Ritengo che a tale inconveniente si possa ovviare o con l'installazione di apposite scalette sussidiarie (che entrano in funzione in modo automatico) o facendo asfaltare a livello marciapiede le zone fuori stazione. Perché non pensarci?

Luigi Cacciola - Milano

Le osservazioni dei nostri lettori sono pertinenti e corrette, valide per le carrozze destinate ai lunghi percorsi e — in parte — anche per quelle che servono gli itinerari brevi e medio-lunghi.
Provvedimenti idonei a rendere più sicure le nuove vetture e per garantire ai viaggiatori — anche fisicamente impediti o limitati nel moto — una migliore "accessibilità" sono stati considerati già in fase progettuale.
Bisogna però ricordare due cose: alcune proposte, anche se suggestive, non sono realizzabili, sia per insuperabili problemi tecnici che per ragioni di opportunità (ad esempio: quanti clienti sarebbero soddisfatti se, a discapito del numero dei posti disponibili, allargassimo i vestiboli?) ed il nuovo materiale rotabile, già ordinato all'industria, sarà consegnato non prima di fine 1994.
Altro importante intervento (programmato nel medio-lungo periodo, data l'entità delle risorse economiche necessarie) è l'innalzamento dei marciapiedi di tutte le stazioni — in occasione della ristrutturazione prevista per ogni impianto — da 25 a 60 centimetri rispetto al cosiddetto "piano del ferro" (i binari, in pratica). Oltre che un più rapido incarrozzamento, questo accorgimento garantirà ai viaggiatori una maggiore sicurezza durante la salita e la discesa dalle carrozze.

Non udenti, chi li informa?

Ho notato che l'informazione tabellare, nelle stazioni, è quasi nulla e poche volte avviene quando ci sono cambiamenti sia di partenza che d'arrivo dei treni.
Queste informazioni sono importanti, direi essenziali, per gli utenti sordi o audiolesi. Non si pensa sufficientemente all'utenza non udente.
Un altro fatto. Ho notato che alla stazione di Milano ci sono appositi sportelli per l'acquisto dei biglietti per utenti handicappati.
Perché non avviene la stessa cosa in altre stazioni capoluogo di Regione o più importanti?

Renato Pigliacampo - Porto Recanati (Macerata)

È vero che, per troppo tempo, non abbiamo prestato la dovuta attenzione ai problemi ed ai gravi disagi che i nostri clienti disabili devono affrontare quando vogliono usare il treno. Non ultime le innegabili difficoltà di accesso per chi soffre di handicap motori ed i problemi di "comunicazione" con non udenti e non vedenti.
Ci stiamo attrezzando, compatibilmente con le risorse economiche disponibili, per venire incontro alle esigenze dei disabili.
Quindi non solo sportelli dedicati nelle biglietterie di tutte le stazioni più importanti, ma anche sistemi automatizzati di informazione al pubblico, in tempo reale, sulle linee dove è attivato il sistema di controllo centralizzato del traffico (CTC).

DIRE

perché dire senza capire non basta

FARE

perché capire senza agire non basta

BACIARE

perché senza amare non basta niente

Perché dire senza capire non basta, perché capire senza agire non basta, perché senza amare non basta niente.

SMEMORANDA

IL MENSILE

lire 3.500

diretto da: Gino e Michele, Oreste Del Buono, Nico Colonna

DIRE
FARE
BACIARE

È IN EDICOLA

il 27 di ogni mese